

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ζ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΛΔ'

Πέμπτη 8 Μαρτίου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 8 Μαρτίου 2001, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.19' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Πέτρο Κατσιλιέρη, Βουλευτή Μεσσηνίας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Αγροτικών Συλλόγων Μεσσηνίας ζητεί να ληφθούν μέτρα στήριξης των τιμών όλων των αγροτικών προϊόντων και ειδικά του ελαιολάδου.

2) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Αναπληρωτών Εκπαιδευτικών, Παράρτημα Αιτωλ/νίας ζητεί τη μονιμοποίηση όλων των αναπληρωτών από το 2001 μέχρι το 2003.

3) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ με αναφορά του ζητεί τη λήψη μέτρων προστασίας των αγροτών του Νομού Λακωνίας που επλήγησαν οι καλλιέργειές τους από την πυρκαγιά του Αυγούστου του 1998.

4) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Βορειοηπειρωτικοί Σύλλογοι ζητούν από την Αλβανική Κυβέρνηση να σεβασθεί τη σύμβαση πλαίσιο του συμβουλίου της Ευρώπης για τις εθνικές μειονότητες.

5) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Θεσσαλιώτιδας του Νομού Φθιώτιδας ζητεί τη υλοποίηση του αρδευτικού έργου ΣΜΟΚΟ-ΒΟΥ και την επαναδημιουργία της λίμνης Ξυνιάδας.

6) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Ιατρικός Σύλλογος Πειραιά ζητεί την αναπροσαρμογή των τιμών των ιατρικών επισκέψεων των ιατρών που είναι συμβεβλημένοι με Ασφαλιστικά Ταμεία καθώς και όλων των ιατρικών πράξεων.

7) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατι-

κό Κέντρο Αγρινίου διαμαρτύρεται για την απόφαση της Διοίκησης του ΟΑΕΔ να μην αναγράφονται στην πράσινη κάρτα τα προστατευόμενα μέλη των οικογενειών των μεταναστών.

8) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Θεόδωρος Παπαχρήστος, κάτοικος Χαϊδαρίου, ζητεί να αποζημιωθούν οι δικαιούχοι που καταπατήθηκαν εκτάσεις τους από τη δημιουργία του φράγματος των Αχυρών στο Νομό Αιτωλ/νίας.

9) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνταξιούχων Εμπορικού Ναυτικού ζητεί τη μη εξαίρεση των συνταξιούχων Ναυτικών από τις προβλεπόμενες συνταξιοδοτικές αυξήσεις.

10) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Παραγωγών και Επαγγελματιών Λαϊκών Αγορών του Νομού Φωκίδας "Τα Σάλωνα" ζητεί διευκρινήσεις για το νομοθετικό πλαίσιο, που αφορά στη θεώρηση επαγγελματικών αδειών σε επαγγελματίες εμπόρους από άλλους νομούς να συμμετέχουν στις λαϊκές αγορές των Δήμων του Νομού Φωκίδας.

11) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γλυκών Νερών Ανατολικής Αττικής ζητεί τη λήψη ασφαλιστικών μέτρων και τον έλεγχο της μελέτης του έργου "Σήραγγα εκτροπής λεκάνης απορροής του Ποδονίφτη προς Ρέμα Παναγίτσας Ραφήνας".

12) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ελυμνίων του Νομού Εύβοιας ζητεί να τοποθετηθεί και δεύτερος ιατρός στο Παράρτημα ΙΚΑ της Λίμνης Εύβοιας.

13) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λαμιέων Φθιώτιδας ζητεί την ολοκλήρωση της ανάπλασης του Κάστρου της Λαμίας.

14) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Φαρμακευτικός Σύλλογος Θεσ/νίκης ζητεί να επιλυθεί το πρόβλημα που δημιουργήθηκε με τις πληρωμές των ασφαλιστικών ταμείων.

15) Ο Βουλευτής Λευκάδας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λευκάδας ζητεί την ίδρυση σχολών ΤΕΙ στη Λευκάδα.

16) Ο Βουλευτής Θεσ/νίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Καταστηματαρχών Εστίασης Αναψυχής και Διαμονής του Δήμου Αμαλιάδας ζητεί την ισχύ της φορολογικής νομοθεσίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στον κλάδο.

17) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Καραβασιλίδου Μαρία, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

18) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μαχαιρίδης Γρηγόριος, κάτοικος Δράμας, ζητεί τη διεύθυνση της σύνταξής του με τον Ο.Γ.Α.

19) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Ευδοξία Παπαδοπούλου, κάτοικος Νομού Δράμας, ζητεί τη διευθέτηση της συνταξιοδότησής της.

20) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος Βαρθολομίου Ηλείας ζητεί να δοθεί λύση για τη λειτουργία των Λουτρών Κυλλήνης.

21) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Κορίνθου ζητεί την επίλυση τοπικών και συνδικαλιστικών αιτημάτων.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Νεφροπαθών Βορείου Ελλάδος ζητεί την επίλυση αιτημάτων που απασχολούν τους νεφροπαθείς.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Ζακύνθου ζητεί την αναβάθμιση των υπηρεσιών του Υποκαταστήματος ΙΚΑ Ζακύνθου.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Πολιτικών Συνταξιούχων Νομού Αρκαδίας ζητεί την επίλυση αιτημάτων που απασχολούν τους πολιτικούς συνταξιούχους.

25) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΠΑΤΖΟΓΛΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία φορείς του Νομού Άρτας ζητούν ολοκληρωμένες παρεμβάσεις - παροχή κινήτρων - άρση της απομόνωσης για την οικονομική ανάπτυξη του Νομού.

26) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του 3ου Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου Αττικής ζητεί να πληροφορηθεί για τις επιπτώσεις στη υγεία των κατοίκων της περιοχής από την συνεχή έκθεση σε ηλεκτρομαγνητικές ακτινοβολίες κεραίων κινητής τηλεφωνίας.

27) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο κ. Δημήτριος Πετκάνης, δασολόγος - μελετητής, κάτοικος Φλώρινας διαμαρτύρεται για τη μη υλοποίηση μελέτης από το Δασαρχείο Φλώρινας που αφορά το Δάσος "ΣΕΛΤΣΑΣ" Ανταρτικού Φλώρινας.

28) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος ζητεί την εφαρμογή της Κ.Υ.Α. Γ2069/2000 σχετικά με το "Ωράριο λειτουργίας καταστημάτων διανομής πετρελαιοειδών".

Β' ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1913/25-8-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 24458/16-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 1913/25.8.2000, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρατζαφέρης, συνημμένα σας στέλνουμε την με αριθ. πρωτ. 7010/15.9.2000 απάντηση της ΕΤΒΑ.

Πέραν των όσων αναφέρει η ΕΤΒΑ, όμως σας γνωστοποιούμε πως βρισκόμαστε σε συνεχή επαφή με τους βυρσοδέψες του Ν. Θεσσαλονίκης, προκειμένου να τους διευκολύνουμε την μετεγκατάστασή τους.

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ"

2. Στις με αριθμό 1951/28-8-00, 2738/3-10-00 και 1529/25.7.00 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 22473/16-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση των ερωτήσεων 1951/28.8.2000, 2738/3.10.00, 1529/25.7.00, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Λ. Παπαγεωργόπουλος, συνημμένα σας στέλνουμε το με αριθ. πρωτ. 6887/12.9.2000 έγγραφο της ΕΤΒΑ.

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ"

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

3. Στην με αριθμό 2022/30-8-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 24461/16-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2022/30.8.2000, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Ψωμιάδης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η Διεύθυνση Βιομηχανικών Επενδύσεων της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας είναι αρμόδια για δύο κατηγορίες επενδύσεων στο πλαίσιο του Αναπτυξιακού Νόμου (1892/90 ή 2601/98) που χρηματοδοτούνται από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Οι δύο κατηγορίες αυτές είναι οι ειδικές επενδύσεις και τα επιχειρηματικά σχέδια. Η αρμόδια διεύθυνση είναι υπεύθυνη για την υποδοχή επενδυτικών προτάσεων, την αξιολόγησή τους, την επιλογή των προς ένταξη επενδύσεων, την παρακολούθηση και την ολοκλήρωσή τους.

Στις ανωτέρω δύο κατηγορίες επενδύσεων τα στοιχεία όσον αφορά την απασχόληση είναι τα παρακάτω:

1. Έχουν υλοποιηθεί 354 ειδικές επενδύσεις συνολικού ύψους 118.931.088.303 δρχ. και δημόσιας δαπάνης 47.572.435.321 δρχ. οι οποίες έχουν δημιουργήσει 3565 νέες θέσεις εργασίας, έναντι υποχρέωσης 2065 νέων θέσεων εργασίας.

2. Βρίσκονται υπό εξέλιξη 262 ειδικές επενδύσεις συνολικού ύψους 109.221.053.106 και δημόσιας δαπάνης 43.716.206.884 δρχ. με υποχρέωση δημιουργίας 3354 νέων θέσεων εργασίας.

3. Έχουν υλοποιηθεί 47 επιχειρηματικά σχέδια συνολικού ύψους επένδυσης 100.259.995.000 δρχ. και δημόσιας δαπάνης 35.090.998.250 δρχ. οι οποίες έχουν δημιουργήσει 2.932 νέες θέσεις εργασίας έναντι υποχρέωσης 1667 νέων θέσεων εργασίας.

4. Βρίσκονται υπό εξέλιξη 128 επιχειρηματικά σχέδια συνολικού ύψους επένδυσης 22.986.087.600 δρχ. και δημόσιας δαπάνης 78.045.130.660 δρχ. με υποχρέωση δημιουργίας 4.407 νέων θέσεων εργασίας.

Στην περίπτωση που μέρος των ανωτέρω επενδύσεων δεν υλοποιηθεί θα μειωθεί αντίστοιχα το ύψος της συνολικής επένδυσης και δημόσιας δαπάνης και οι θέσεις απασχόλησης. Οι λόγοι μη υλοποίησης μιας επένδυσης είναι είτε η μη συμμόρφωση της επιχείρησης προς τις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου 1892/90 ή του 2601/90, είτε νεώτερη βούληση αυτής να μην προχωρήσει στην υλοποίηση της επένδυσης.

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ"

4. Στην με αριθμό 2025/30-8-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 627/20-9-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης/ΑΚΕ 2025/213/30-8-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Η. Καλλιώρας, σχετικά με το διαγωνισμό του ΟΤΕ και τη νέα σύμβαση για 500 εκατομμύρια Τηλεκάρτες, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αριθμ. πρωτ. 62/833524/12-9-00 του Δ/ντος Συμβούλου το Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος.

Ο Υφυπουργός
ΑΛ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ”

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

5. Στην με αριθμό 2045/31-8-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 623/20-9-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης 2045/31-8-00 που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Στ. Σκοπελίτης και Σπ. Στριφτάρης σχετικά με τα προβλήματα στην λειτουργία των Ταχυδρομικών Γραφείων στη Λέσβο, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αριθμ. πρωτ. 33/8365/8-9-00 του Δ/ντος Συμβούλου των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Ο Υφυπουργός
ΑΛ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ”

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

6. Στην με αριθμό 2089/4-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 631/18-9-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

“Σε απάντηση της ερώτησης 2089/4-9-00 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Αθ. Λεβέντης, σχετικά με το κλείσιμο του παιδικού σταθμού του Ο.Τ.Ε., σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο, με αριθμ. πρωτ. 937/313309/1-9-00 του Αναπληρωτή Διευθύνοντος Συμβούλου, του Οργανισμού Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος.

Ο Υφυπουργός
ΑΛ. ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ”

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

7. Στην με αριθμό 2105/5-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3555/13-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

“Απαντώντας στην ερώτηση 2105/5-9-00 που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Π. Κοσιώνη και Σπ. Στριφτάρη, σχετικά με τις επιπτώσεις από τις φετινές πυρκαγιές στη περιοχή του όρους Μαϊνάλου στο Νομό Αρκαδίας και όσον αφορά τα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

- Καμία παραχώρηση δάσους ή δασικής έκτασης, δεν έχει γίνει στις θέσεις “Μουτσάρες-Ρούχους-Ξηρόκαμπο” ενώ με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας Πελοποννήσου έχουν κηρυχθεί αναδασωτέες όλες οι καμένες εκτάσεις.

- Για την αντιμετώπιση των άμεσων και επειγουσών αναγκών που προκλήθηκαν από τις πυρκαγιές δόθηκε από το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. επιχορήγηση ύψους πέντε (5) εκατομμυρίων δρχ. ανά Δήμο για το Νομό Αρκαδίας.

- Δόθηκε το έκτακτο οικονομικό βοήθημα στους 15 από τους

23 αιτούντες δικαιούχους.

- Οι εργασίες αποτίμησης των ζημιών που προκλήθηκαν από τις πρόσφατες πυρκαγιές στο νομό Αρκαδίας ολοκληρώνονται και αναμένεται να υποβληθεί από την Περιφέρεια Πελοποννήσου προς το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας σχετική αναλυτική πρόταση για το ύψος των απαιτούμενων πιστώσεων και το είδος των παρεμβάσεων που αφορούν στην αποκατάστασή τους.

Ειδικότερες πληροφορίες επί των θιγόμενων θεμάτων της Α-ναφοράς, αρμόδια να σας δώσουν είναι τα συνερωτώμενα Υπουργεία Γεωργίας και ΠΕΧΩΔΕ.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΤΣΕΡΛΗΣ”

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Παρασκευής 9 Μαρτίου 2001.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 129 παρ.2 & 3, 130 παρ.2 & 3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 698/43/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Θωμά προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικώς με το σχεδιασμό της Αθλητικής Προετοιμασίας, για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, τη διασφάλιση της συνεργασίας με τις αθλητικές ομοσπονδίες κλπ.

2. Η με αριθμό 695/40/5-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Χωματά προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικώς με τις δυνατότητες των ελικοπτέρων του Εθνικού Κέντρου Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ) για τις επείγουσες αερομεταφορές, κατά τις νυκτερινές πτήσεις κλπ.

3. Η με αριθμό 702/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Υγείας και Πρόνοιας, σχετικώς με τη χρηματοδότηση της αγοράς καινούριων ασθενοφόρων για το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ) Θεσσαλονίκης.

4. Η με αριθμό 707/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικώς με την υπέρογκη αύξηση των νέων αντικειμενικών αξιών των ακινήτων κλπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.2&3 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 711/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος και Β' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Παναγιώτη Σγουρίδη προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Υγείας-Πρόνοιας, σχετικώς με την πρόσφατη τραγική κατάληξη, του τρίχρονου στη Μυτιλήνη, τη διερεύνηση τυχόν ευθυνών κλπ.

2. Η με αριθμό 712/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθηναίου Φλωρίνη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικώς με την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων στη Χαλκιδική, τη λήψη μέτρων προστασίας των πολιτών κλπ.

3. Η με αριθμό 701/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με την πρόσφατη απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να συμπεριληφθεί η Ελλάδα στις χώρες υψηλού κινδύνου για τη σπογγώδη εγγεφυλοπάθεια των βοοειδών κλπ.

4. Η με αριθμό 710/7-3-2001 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας, σχετικώς με την πρόσφατη τραγική κατάληξη του τρίχρονου στη Μυτιλήνη, τη διερεύνηση τυχόν ευθυνών κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 687/5.3.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Χωματά προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικές με πληροφορίες αναφερόμενες στη διακοπή των δρομολογίων της αεροπλοΐας προς τη νήσο Μήλο.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Χωματά έχει ως εξής:

“Κύριε Υπουργέ, κυκλοφορούν διάχυτες φήμες στο νησί της Μήλου ότι από 25.3.2001 θα σταματήσει η αεροπορική διασύνδεση του νησιού με το κέντρο.

Τις πληροφορίες αυτές ενισχύουν:

α. Η απόφαση της αεροπλοΐας να μην εκδώσει εισιτήρια μετά από τις 25.3.2001 και

β. Ο προβληματισμός της ΥΠΑ, η οποία με εσωτερικό της έγγραφο ζητά να πληροφορηθεί πού θα απασχολούνται οι υπάλληλοι της Μήλου μετά τις 25.3.2001. Επειδή οι πληροφορίες αυτές έχουν δημιουργήσει ως είναι φυσικό μεγάλη αναστάτωση των φορέων του νησιού και ειδικότερα εν όψει της προετοιμασίας για τη νέα τουριστική περίοδο.

Γι’ αυτό ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ:

1. Εάν αληθεύουν οι φήμες και ποιοι είναι οι λόγοι της αιφνιδιαστικής διακοπής των δρομολογίων της αεροπλοΐας;

2. Πώς σκέφτεστε να αντιμετωπίσετε τα προβλήματα που θα προκύψουν εξαιτίας της αιφνιδιαστικής αυτής απόφασης;”

Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρήστος Βερελής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών) : Κύριε Πρόεδρε, του αεροδρομίου της Μήλου είναι ένα αεροδρόμιο που έχει βραχύ διάδρομο, ο οποίος μέχρι σήμερα μπορεί να εξυπηρετηθεί από αεροσκάφη τύπου “Ντορνιέ”.

Η διαδικασία, προκειμένου να υπάρξει η αύξηση του μήκους του αεροδιαδρόμου, προκειμένου να μπορεί να δεχθεί και μεγαλύτερα αεροσκάφη, είναι μια διαδικασία, η οποία μόλις πριν από λίγες εβδομάδες είναι δυνατόν να συνεχιστεί, διότι μέχρι τώρα υπήρχαν προβλήματα μετά από ενστάσεις για λόγους περιβαλλοντικούς και τα οποία καθυστέρησαν τα συνολικά έργα επί μία τριετία.

Σε ό,τι αφορά τώρα στη συνέχιση των δρομολογίων ήθελα να σας πω ότι ήδη έχει ανακοινωθεί το πρόγραμμα της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας, το οποίο και θα σας καταθέσω. Τα δρομολόγια θα γίνουν με την ίδια συχνότητα, όπως και κατά το 2000 και εισιτήρια ήδη εκδίδονται.

Ο λόγος για τον οποίον άργησε η έκδοση του θερινού προ-

γράμματος για τη Σητεία, τη Μήλο και την Πάρο, όπου και στα τρία αυτά αεροδρόμια θα γίνονται κανονικά καθ’ όλη τη διάρκεια του 2001 τα δρομολόγια, ήταν ότι η μετεγκατάσταση στο νέο αεροδρόμιο το οποίο θα ξεκινήσει τη λειτουργία του από την 29η Μαρτίου το πρωί, τις πτήσεις δηλαδή προς τους διάφορους προορισμούς, επέβαλε ειδικά για τα “Ντορνιέ”, τα οποία έχουν ειδικούς χειρισμούς λόγω του ότι είναι αεροπλάνα που έχουν ειδικά ραδιοβοηθήματα, να είναι τα τελευταία που θα εντάσσονταν στο πρόγραμμα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρήστος Βερελής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν πρόγραμμα, το οποίο έχει ως εξής:

“ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΙΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΚΑΙ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΑ

ΑΕΡΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΕΡΟΕΦΑΡΜΟΓΕΣ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

02/03/2001

Σχετικά με τις πτήσεις του θερινού προγράμματος δρομολογίων της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας προς τους προορισμούς Σητεία, Μήλο και Πάρο ανακοινώνονται τα εξής:

Από 25 Μαρτίου 2001

α) Η Πτήση OA 036 από Αθήνα προς Σητεία διεξάγεται κάθε Παρασκευή και Κυριακή με ώρα αναχώρησης 11:20 τοπική
β) Η Πτήση OA 044 από Αθήνα προς Μήλο διεξάγεται καθημερινά Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη και Σάββατο με ώρα αναχώρησης 12:10 τοπική.

Παρασκευή και Κυριακή με ώρα αναχώρησης 14:35 τοπική.

γ) Οι Πτήσεις από Αθήνα προς Πάρο διεξάγονται τις παρακάτω ημερομηνίες και ώρες ως ακολούθως:

Δετέρα, Τετάρτη, Σάββατο

OA 060 Ώρα αναχώρησης 07:05

OA 062 Ώρα αναχώρησης 09:30

OA 072 Ώρα αναχώρησης 15:00

Τρίτη, Πέμπτη

OA 060 Ώρα αναχώρησης 07:05

OA 072 Ώρα αναχώρησης 15:00

Παρασκευή, Κυριακή

OA 060 Ώρα αναχώρησης 07:05

OA 062 Ώρα αναχώρησης 09:30

OA 072 Ώρα αναχώρησης 15:00

OA 074 Ώρα αναχώρησης 17:00

ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Χωματάς έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ τον κύριο Υπουργό που ξεκαθάρισε ότι δεν υπάρχει πραγματικά πρόβλημα σε ό,τι αφορά τη συνέχιση των δρομολογίων προς Μήλο, Πάρο, εν πάση περιπτώσει και προς Σητεία. Αυτό είναι ευχάριστο, διότι πραγματικά σε μία περίοδο τουριστική, η οποία, όπως ξέρετε, για τα νησιά μας έχει ιδιαίτερη σημασία, θα ήταν οδυνηρό και ολέθριο εάν δεν εγίνοντο τα δρομολόγια.

Θα πρέπει να σας πω επ' ευκαιρία, ότι οι κάτοικοι των νησιών, που στην πλειονότητά τους, το 70% περίπου, ζουν από τον τουρισμό, έχουν σοβαρότατα προβλήματα από την απομόνωση που επιβάλλει το υγρό στοιχείο που τα περιβάλλει.

Κατά συνέπεια, εάν εμειώνοντο και οι πτήσεις οι αεροπορικές, με δεδομένη και την ακαταστασία που υπάρχει -μια και είναι παρών και ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας- και στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και στη μη εξυπηρέτηση των κατοίκων των νησιών μας, αντιλαμβάνεσθε ότι αυτό θα ήταν πάρα πολύ σοβαρό πρόβλημα.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι σκέπτεσθε για την επέκταση του διαδρόμου ή αναφέρεσθε στην κατασκευή νέου αεροδρομίου; Διότι η επέκταση του διαδρόμου ήταν μέσα στο πρόγραμμα από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί. Δεν εγένετο, διότι παρά το γεγονός ότι το είχαμε εντάξει επί κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας, είχε εξασφαλιστεί και το κονδύλι για την επέκταση και είχε γίνει και ο πύργος ελέγχου του αεροδρομίου, εν τούτοις η Κυβέρνησή σας, η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ήλθε και ανέβαλε την επέκταση του υφισταμένου διαδρόμου με το αιτιολογικό ότι θα κατασκευάσει νέο αεροδρόμιο και σε άλλη θέση.

Εάν τότε είχαν χρησιμοποιηθεί τα χρήματα βέβαια, θα είχε λυθεί το θέμα και θα υπήρχε η δυνατότητα να προσγειώνονται και στη Μήλο και στην Πάρο τα "ΑΤΡ", διότι τα "Ντορνιέ", όπως είπατε, λόγω αεροναυτικής συχνότητας δεν μπορούν να προσγειωθούν σε αυτό το μικρό διάδρομο.

Επομένως θα ήθελα να μας διευκρινίσετε εάν αναφέρεσθε στο θέμα του μικρού διαδρόμου και της προβλεπόμενης επέκτασής του ή εάν μιλάτε για νέο αεροδρόμιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι ήμουν σαφής. Ο διάδρομος θέλει επέκταση και θα έχει κατά τα κάτωτα μετατόπιση. Αυτό γίνεται για να ικανοποιηθούν οι περιβαλλοντικοί όροι οι οποίοι έχουν μπει.

Το μόνο το οποίο έκανε η Κυβέρνηση είναι ότι σεβάστηκε τις αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Θα συζητηθεί η πρώτη επίκαιρη ερώτηση με αριθμό 693/5.3.2001 του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Πέτρου Κατσιλιέρη προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων απομάκρυνσης από το λιμάνι της Καλαμάτας του πλοίου "ΕΛ ΝΤΟΡ", το οποίο είναι φορτωμένο με επικίνδυνο φορτίο κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κατσιλιέρη έχει ως εξής:

"Πλωτή βόμβα αποτελεί για την Καλαμάτα και το Μεσσηνιακό Κόλπο το πλοίο "ΕΛ ΝΤΟΡ", πρώην "ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ", το οποίο είναι φορτωμένο με δύομισι χιλιάδες τόνους ασετιλίνης και βρίσκεται στο αγκυροβόλιο του λιμανιού της Καλαμάτας από το Νοέμβριο του 1999.

Σε επιθεώρηση που έγινε πρόσφατα από τις αρμόδιες λιμενικές αρχές βρέθηκε ότι τα βαρέλια που περιέχουν ασετιλίνη έχουν οξειδωθεί, ενώ από το κατάστρωμα περνάει νερό στις αποθήκες. Δημιουργούνται έτσι οι συνθήκες με έναν απλό σπινθήρα το ανθρακασβέστιο να εκραγεί με απρόβλεπτες συνέπειες σε ανθρώπινες ζωές αλλά και στο περιβάλλον του Μεσσηνιακού Κόλπου.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Σε ποια μέτρα πρόκειται να προβεί προκειμένου να απομακρυνθεί άμεσα το πλοίο και το επικίνδυνο φορτίο του από το λι-

μάνι της Καλαμάτας;"

Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Χρήστος Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συμμερίζομαι το ενδιαφέρον του κ. Κατσιλιέρη και γι' αυτόν το λόγο αποφάσισα να απαντήσω στην ερώτησή αυτή, παρά το γεγονός ότι δεν είναι απολύτως της αρμοδιότητάς μου.

Στην πραγματικότητα υπάρχει μία δικαστική εμπλοκή, κύριε Βουλευτά, και γι' αυτόν το λόγο δεν υπάρχει η δυνατότητα μετακίνησης του πλοίου. Γι' αυτόν το λόγο θα ήθελα να χρησιμοποιήσω το χρόνο μου, προκειμένου να ενημερώσω το Σώμα για τα πραγματικά δεδομένα.

Στις 9 Ιανουαρίου του 2001 καταχωρίστηκε στο βιβλίο κατασχεσών πλοίων του λιμένα Καλαμάτας η από 27.12.2000 προσωρινή διαταγή του μονομελούς Πρωτοδικείου Καλαμάτας, κατόπιν αιτήσεως του πλοίαρχου του πλοίου, Ρουμάνου υπήκουου, σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται προσωρινά και μέχρι τη συζήτησης της υπόθεσης ασφαλιστικών μέτρων και υπό τον όρο της συζήτησης της υπόθεσης κατά τη δικάσιμο της 5ης Απριλίου 2001, η μεταβολή της νομικής και πραγματικής κατάστασης του πλοίου που ναυλωθεί στο λιμένα της Καλαμάτας και του φορτίου που μεταφέρει στα καταστρώματα και στα αμπάρια του.

Γι' αυτήν την προσωρινή διαταγή κατετέθη αίτηση ανακλήσεως στις 11 Ιανουαρίου από τον πληρεξούσιο δικηγόρο της εταιρείας, η οποία στο μεταξύ έχει πάρει την κυριότητα του πλοίου μετά από πλειστηριασμό, αλλά το μονομελές Πρωτοδικείου Καλαμάτας απέρριψε την αίτηση. Έτσι, η προσωρινή διαταγή ισχύει μέχρι της 5 Απριλίου.

Επίσης, το πλοίο τελεί υπό απαγόρευση απόπλου, κατόπιν επιθεωρήσεως που έχει γίνει εδώ και δύο χρόνια, οπότε διαπιστώθηκαν και σοβαρές ελλείψεις στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας. Οι εργασίες τώρα γίνονται με το νέο ιδιοκτήτη αυτήν την περίοδο.

Ο εισαγγελέας Πρωτοδικών Καλαμάτας ενημερωνόταν για την κατάσταση του πλοίου αλλά και την επικινδυνότητα του φορτίου από το Σεπτέμβριο του 2000, με προσωπικές παραστάσεις του λιμενάρχου Καλαμάτας και έγγραφα τα οποία κοινοποιούσε διαρκώς η λιμενική αρχή.

Επίσης το Πρωτοδικείο Καλαμάτας ενημερωνόταν συνεχώς εξαιτίας των αιτήσεων ασφαλιστικών μέτρων που κατέθετε ο τότε πλοίαρχος.

Επίσης το Πρωτοδικείο ενημερωνόταν για την επικινδυνότητα της κατάστασης από τον αξιωματικό του Λιμεναρχείου Καλαμάτας που κατέθεσε αρκετές φορές ως μάρτυρας στις δίκες των ασφαλιστικών μέτρων.

Ωστόσο όμως στις 5 Απριλίου πρόκειται να συζητηθεί στο Μονομελές Πρωτοδικείο Καλαμάτας η αίτηση ασφαλιστικών μέτρων από πρώην πλοίαρχου του πλοίου και μόνο εφόσον υπάρξει η οριστική αποδέσμευση θα μπορέσει το πλοίο να μετακινηθεί.

Πρέπει να σας πω επίσης ότι οι νέοι πλοιοκτήτες δήλωσαν ότι προτίθενται να ζητήσουν απόπλου του πλοίου για ένα ταξίδι μέχρι την Ινδία για διάλυση. Στο μεταξύ στο πλοίο έχουν ναυτολογηθεί από τους νέους πλοιοκτήτες και παραμένουν επί του πλοίου δώδεκα Ινδοί ναυτικοί, οι οποίοι μεριμνούν κατόπιν εγγράφων υποδείξεων χημικού ναυτιλίας για την ασφάλεια του πλοίου και του μεταφερομένου φορτίου. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Κατσιλιέρης έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο Μεσσηνιακός Κόλπος αποτελεί αστείρευτο φυσικό πλούτο για την πόλη της Καλαμάτας αλλά και ολόκληρης της Μεσσηνίας. Οι τοπικές αρχές και οι πολίτες δίνουν χρόνια τώρα καθημερινή μάχη για την προστασία και την ανάδειξή του.

Η ανάπτυξη της περιοχής τα τελευταία χρόνια έχει επικεντρωθεί στην αξιοποίηση των φυσικών ομορφιών του Μεσσηνιακού Κόλπου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής και για το σκοπό αυτόν έχουν σχεδιαστεί και έχουν ξεκινήσει τεράστιες επενδύσεις στον τουριστικό τομέα, όπως αυτή της Περιοχής Ο-

λοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης, προκειμένου να δοθεί άλλη οικονομική ώθηση και ανάπτυξη της περιοχής.

Απαιτείται, λοιπόν, απ' όλους ιδιαίτερα αυξημένη ετοιμότητα, προκειμένου να διαφυλαχθεί ο φυσικός πλούτος του Μεσσηνιακού Κόλπου.

Η παρουσία ποντοπόρων πλοίων ανοιχτά της Καλαμάτας αποτελεί τα τελευταία χρόνια καθημερινή εικόνα και σημαντικό πρόβλημα, τουλάχιστον αισθητικής ρύπανσης. Δικαιολογημένα, λοιπόν, έχουν πληθύνει και οι φωνές των πολιτών που αντιδρούν στην παρουσία των καραβιών, με βασικό επιχείρημα τον κίνδυνο από ένα ατύχημα να υπάρξει οικολογική, αλλά και οικονομική καταστροφή ολόκληρων περιοχών.

Άλλωστε τα τελευταία χρόνια ζήσαμε στη Μεσσηνία, στην Πύλο και μέσα στο λιμάνι και έξω από το λιμάνι δύο τέτοιες τραγικές περιπτώσεις. Η περίπτωση έτσι του πλοίου "ΕΛ ΝΤΟΡ" θεωρώ ότι δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί με τις γνωστές χρονοβόρες και γραφειοκρατικές διαδικασίες που προβλέπονται σ' αυτές τις περιπτώσεις.

Πρέπει να αναληφθεί η πρωτοβουλία από το Υπουργείο σας, κύριε Υπουργέ, για την άμεση απομάκρυνση του συγκεκριμένου πλοίου και του επικίνδυνου φορτίου του από τη ράδα του λιμανιού της Καλαμάτας.

Βρισκόμαστε ουσιαστικά λίγες εβδομάδες πριν από την έναρξη της τουριστικής σεζόν και αντιλαμβάνεστε ότι ένα πιθανό ατύχημα θα έχει ανυπολόγιστες συνέπειες για την οικονομία της περιοχής, η οποία δεν μπορεί να είναι όμηρος μερικών δεκάδων οξιδωμένων βαρελιών ασετιλίνης.

Τελειώνοντας θα ήθελα να σας επισημάνω ότι το αγκυρολόβι των πλοίων στη ράδα του λιμανιού της Καλαμάτας θα πρέπει να περιοριστεί και προς την κατεύθυνση αυτή μπορούν να συμβάλουν αποφασιστικά οι υπηρεσίες του Υπουργείου σας.

Σε κάθε περίπτωση απαιτείται να εξοπλιστεί με σύγχρονα απορρυπαντικά μέσα το Λιμεναρχείο Καλαμάτας και να δοθούν αυστηρές εντολές για ελέγχους από τις αρμόδιες υπηρεσίες για τα πλοία που παραμένουν στη ράδα ή στο λιμάνι της Καλαμάτας. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δύο σχόλια μόνο θέλω να κάνω στις παρατηρήσεις του κύριου Βουλευτού.

Πρώτα απ' όλα όσον αφορά τις εντολές για τον αυστηρό έλεγχο και τις προσπάθειες που γίνονται για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αυτές οι εντολές είναι δεδομένες. Οι λιμενικές αρχές υλοποιούν αυτές τις εντολές με περισσή ακρίβεια και θα έλεγα ορισμένες φορές με υπερβάλλοντα ζήλο. Παρ' όλα αυτά όμως η προσπάθεια γίνεται και γίνεται με καλό τρόπο και με καλά αποτελέσματα.

Όσον αφορά το θέμα για το συγκεκριμένο πλοίο, επαναλαμβάνω, γιατί ενδεχομένως να μην έγινα σαφής προηγουμένως, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και οι λιμενικές αρχές δεν μπορούν να μετακινήσουν το πλοίο, γιατί βρίσκεται σε δικαστική εμπλοκή. Όταν θα ολοκληρωθεί η δικαστική διαδικασία, το πλοίο θα απελευθερωθεί. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει ζητήσει ήδη απόπλου για ένα ταξίδι, προκειμένου να πάει στην Ινδία για να διαλυθεί το πλοίο.

Επιπλέον, όσον αφορά το συνολικό σχεδιασμό στον οποίον αναφερθήκατε για τον ελλιμενισμό των πλοίων, των ποντοπόρων πλοίων και γενικότερα τη χρήση του λιμανιού της Καλαμάτας, αυτό είναι ένα θέμα το οποίο θα έχουμε την ευκαιρία να το συζητήσουμε κυρίως με τις τοπικές αρχές, ιδιαίτερα μάλιστα μετά τη μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου. Διότι, όπως γνωρίζετε, από το Λιμενικό Ταμείο Καλαμάτας έχουν ήδη μεταφερθεί οι αρμοδιότητες στο Δήμο Καλαμάτας και επομένως η δημοτική αρχή και οι τοπικοί φορείς είναι εκείνοι οι οποίοι έχουν τον πρώτο λόγο για να σχεδιάσουν τη στρατηγική και κυρίως την ανάπτυξη, την προοπτική του λιμανιού της Καλαμάτας.

Εάν θα είναι εμπορευματικό λιμάνι ή τουριστικό λιμάνι, είναι ένα θέμα που εσείς και βεβαίως όλοι οι τοπικοί φορείς και κυρίως η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα έχετε τον πρώτο λόγο, προκειμένου να μας το υποδείξετε. Και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτι-

λίας θα είναι πάντοτε κοντά σας, κοντά στις τοπικές αρχές, προκειμένου να συνδράμει στην κατεύθυνση που επιλέξουμε, λαμβάνοντας βεβαίως υπόψη και τις γενικότερες ανάγκες της λιμενικής πολιτικής της χώρας και την ανταγωνιστικότητα των λιμανιών, την οποία πρέπει να υπηρετήσουμε μιας και ο ανταγωνισμός με τα λιμάνια της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, ιδιαίτερα στη Μεσόγειο, είναι πάρα πολύ μεγάλος.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η τρίτη με αριθμό 680/5.3.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντωνίου Σκυλλάκου προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Πολιτισμού, σχετικώς με τη μεταφορά του ιπποδρόμου στο Μαρκόπουλο, την ανάπλαση του χώρου του νυν ιπποδρόμου σε χώρο πρασίνου κλπ., διαγράφεται λόγω απουσίας του κυρίου Υπουργού.

Επόμενη είναι η τέταρτη με αριθμό 682/5.3.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Μαρίας Δαμανάκη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικώς με τον αποκλεισμό γυναικών από τις παραγωγικές σχολές των Ενόπλων Δυνάμεων.

Η επίκαιρη ερώτηση της κας Δαμανάκη έχει ως εξής:

"Ούτε και φέτος, παρά τις διαβεβαιώσεις της ηγεσίας του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, δεν πρόκειται να εισαχθούν γυναίκες-πilotοί στη Σχολή Ικάρων και γυναίκες-μάχιμες αξιωματικοί στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων.

Με τον αποκλεισμό των γυναικών από τις παραγωγικές σχολές των Ενόπλων Δυνάμεων παραβιάζεται η συνταγματική αρχή της ισότητας.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα, το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας θα επιτρέψει την εισαγωγή των γυναικών στις προαναφερόμενες σχολές μόλις θεσπιστούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Γιατί δεν εισάγονται γυναίκες τη φετινή χρονιά στη Σχολή Ικάρων, όπως είχε εξαγγελθεί;

2. Ποιες είναι οι προϋποθέσεις και πότε θα θεσπιστούν, ώστε να πραγματοποιηθεί η εισαγωγή των γυναικών στις προαναφερόμενες σχολές;"

Ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Αποστολάκης έχει το λόγο να απολογηθεί την ημέρα της γυναίκας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μου επιτρέψετε κατ' αρχήν να ευχηθώ χρόνια πολλά σε όλες τις γυναίκες, μητέρες, αδελφές, συζύγους, συντρόφους ή φίλες.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Περιμένετε πότε θα εισαχθείτε στη Σχολή Ικάρων!

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ: Με μεγάλη αγωνία!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Δεν ξέρω αν η θεά τύχη ή οι μεθοδεύσεις του Προεδρείου καθόρισαν να συζητηθεί η ερώτηση αυτή σήμερα. Πάντως είναι μια ευτυχής συγκυρία. Άλλωστε δικαιώνει και απόλυτα τον χαρακτηρισμό "επίκαιρη". Είναι μία επίκαιρη σήμερα ερώτηση.

Στις Ένοπλες Δυνάμεις εμείς ως δώρο έχουμε ήδη δεχθεί τις γυναίκες ως στελέχη από το 1977 και ένα ποσοστό πάνω από 10% ήδη αποτελείται από γυναίκες, από αντιπροσώπους του ωραίου φύλου, εάν δέχεσθε ακόμη το χαρακτηρισμό.

Πριν όμως μπω στην ουσία της απάντησης, θα ήθελα να πω ορισμένα πράγματα:

Πρώτον, όλοι θα συμφωνείτε ότι είναι ανάγκη να μην επηρεαστεί το αξιόμαχο των Ενόπλων Δυνάμεων.

Δεύτερον, υπάρχουν βιολογικές διαφορές μεταξύ των δύο φύλων. Αυτό όλοι το δεχόμαστε. Κι έχουμε ιδιαίτερες συνθήκες που αντιμετωπίζουμε σήμερα στις Ένοπλες Δυνάμεις λόγω των εξωτερικών συνθηκών που υπάρχουν γύρω από τα σύνορά μας.

Τρίτον, πρέπει να προστατεύεται η γυναίκα στα θέματα της μητρότητας και του γάμου και κατ'επέκταση να προστατεύεται και η συνοχή της ελληνικής οικογένειας.

Όπως είναι αντιληπτό, ο συγκεκριμένος όλων αυτών των προϋποθέσεων και των περιορισμών δεν είναι εύκολος και γίνεται ακόμα εντονότερος και δυσκολότερος όταν μιλούμε για ει-

δικότητες, όπως είναι οι μάχιμες, για πιλότους στην Πολεμική Αεροπορία, για αξιωματικούς που θα είναι συνεχώς μέσα στα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού ή μάχιμες γυναίκες του Στρατού Ξηράς που θα ζουν στις εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες των μαχίμων μονάδων.

Θέλει επομένως το θέμα προσεκτική μελέτη και σε καμία περίπτωση δεν χρειάζονται βεβαιασμένες κινήσεις, οι οποίες άλλωστε μπορούν να θέσουν και σε κίνδυνο αυτά που είπαμε για την κατάσταση της γυναίκας.

Άλλωστε πρόσφατα η Πολεμική Αεροπορία έκανε την κίνηση και έχει προτείνει να εισαχθούν οι πρώτες γυναίκες στο Τμήμα Ιπταμένων της Σχολής Ικάρων. Το γεγονός ότι δεν έγινε, δεν θεσμοθετήθηκε, είναι ότι θέλουμε να το συνδυάσουμε και με τους άλλους Κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων, όπου εκεί υπάρχουν μεγαλύτερες δυσκολίες, όπως προ ολίγου ανέφερα.

Παρόλα αυτά πρέπει να σας πω ότι είμαστε έτοιμοι είτε στο υπό συζήτηση νομοσχέδιο, το λεγόμενο πολυνομοσχέδιο, είτε στο επόμενο που το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας θα φέρει για συζήτηση για τον επαγγελματία οπλίτη, να κάνουμε τις ρυθμίσεις εκείνες, ούτως ώστε οι γυναίκες να μην έχουν καθόλου περιορισμούς.

Τέλος, δεν ξέρω τι εννοείτε όσον αφορά τις προϋποθέσεις, εάν εννοείτε τα κριτήρια. Πράγματι προβλέπεται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας να προσδιορίζεται ακριβώς ο αριθμός των γυναικών οι οποίες θα εισάγονται στις στρατιωτικές σχολές σε σχέση με τον αριθμό των ανδρών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Η κα Δαμανάκη έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ : Κύριε Πρόεδρε, ελπίζω ότι κάποτε θα εορτάσουμε την ημέρα της γυναίκας με πράξεις και όχι μόνο λόγια. Επειδή ο χρόνος μου είναι περιορισμένος, αντιπαρέρχομαι τα όσα είπε ο κύριος Υπουργός για την προστασία της ελληνικής οικογένειας, που εάν κατάλαβα καλά τη θεωρεί ως αποκλειστικό προνόμιο των γυναικών. Γιατί δεν ξέρω. Έχω την εντύπωση ότι τα παιδιά δεν τα κάνουμε μόνες μας!

Αλλά ας το αφήσουμε αυτό και ας αφήσουμε τα όσα είπε και για τους γενικότερους παράγοντες που έχουν σχέση και με τη θέση της γυναίκας και με τα αξιώματα των Ενόπλων Δυνάμεων.

Η εργωσή μου είναι συγκεκριμένη και θεωρώ ότι μία ουσιαστική συμβολή σε αυτήν την περίφημη μέρα της γυναίκας είναι κάποια στιγμή να συζητήσουμε συγκεκριμένα τα ζητήματα. Μιλώ για τη Σχολή Ικάρων και για τις Σχολές του Πολεμικού Ναυτικού.

Ο Υπουργός Άμυνας κ. Τσοχατζόπουλος δήλωσε πριν μερικούς μήνες -και έχω τις δηλώσεις του- ότι το 2001 θα είχαμε τις πρώτες γυναίκες στις παραγωγικές σχολές. Είχε πει ότι είχε μελετήσει το ζήτημα. Υπήρχαν εκθέσεις ειδικών, που για μεν την Πολεμική Αεροπορία μιλούσαν για συμμετοχή γυναικών σε συγκεκριμένες δραστηριότητες, στα μεταγωγικά, πυροσβεστικά αεροσκάφη και στα ελικόπτερα, για δε το Πολεμικό Ναυτικό, επειδή υπάρχουν ήδη γυναίκες αξιωματικοί μέσα στις φρεγάτες, μιλούσε για την ανάγκη εκπαίδευσής τους. Αυτά είχαν μελετηθεί. Για ποιο λόγο καθυστερείται; Περί αυτού πρόκειται. Τώρα όλα τα άλλα ας τα αφήσουμε.

Υπήρξε δέσμευση του Υπουργού ότι από το 2001 θα έχουμε γυναίκες στις Ανώτατες Στρατιωτικές Σχολές. Και δεν έχουμε. Σε αυτό πρέπει να υπάρξει μία απάντηση πέρα από τα πολλά λόγια.

Επειδή όμως ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκε και στο πολυνομοσχέδιο το οποίο υπάρχει, ξέρετε πολύ καλά -μετέχω σε αυτήν την επιτροπή που το συζητά- ότι ούτε εκεί λύνεται το πρόβλημα. Αντίθετα, εξουσιοδοτείται γενικά ο Υπουργός να προσδιορίζει κάθε φορά το ποσοστό των γυναικών που θα εισέρχονται στις παραγωγικές σχολές και στις Ένοπλες Δυνάμεις. Κανένα μέτρο δεν παίρνεται.

Σημασία έχει κάποια στιγμή να κάνουμε κάτι συγκεκριμένο, αλλιώς όλες οι συζητήσεις και τα ωραία λόγια για το ωραίο φύλο, για τη μέρα της γυναίκας, φαντάζουν στα αυτιά όλων μας και των γυναικών που βρίσκονται εδώ, αλλά και των γυναικών που μας ακούν εν πάση περιπτώσει, ως λόγια χωρίς αντίκρισμα.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι θέλουμε μία δέσμευση για το πότε θα μπουν οι γυναίκες στις Ανώτατες Σχολές. Δεν μπήκαν φέτος. Θα μπουν όμως του χρόνου; Πείτε κάτι συγκεκριμένο.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας) : Κύριε Πρόεδρε, προσπάθησα να αποφύγω τα πολλά λόγια, τα οποία μου προσάπτει η κυρία συνάδελφος. Πρέπει να σας πω ότι οι γυναίκες υπάρχουν στις στρατιωτικές σχολές, σε όλες τις στρατιωτικές σχολές, από πολλά χρόνια. Ήδη το είπα αυτό.

Το προνόμιο της οικογένειας δεν είναι μόνο των γυναικών, είναι και των ανδρών. Αυτό που σίγουρα είναι προνόμιο δικό σας, κυρίες μου, είναι το προνόμιο της μητρότητας.

Σας είπα ότι οι μάχιμες ειδικότητες -και θέλω να το πιστέψετε- έχουν εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες, ακόμη και αυτή του ιπταμένου. Μη νομίζετε ότι ο πιλότος είναι ένα πρόσωπο που κάθεται σε μια θέση άνετη και εξαιρεζόμενη και όλα είναι πάρα πολύ καλά. Οι φορτίσεις και η σωματική προσπάθεια είναι μεγάλες. Σε αυτά επομένως θα πρέπει να προσαρμοσθούν οι γυναίκες.

Τελικά, όπως σας είπα και προ ολίγου, επεξεργαζόμαστε με μεγάλη προσοχή όλες τις προϋποθέσεις. Σας φέρνω για παράδειγμα το Πολεμικό Ναυτικό, όπου τα πλοία μέχρι τώρα δεν ήταν φτιαγμένα για να δέχονται στελέχη και των δύο φύλων. Έχουμε περιορισμένο αριθμό δυνατοτήτων ενδιαίτησης σε διαφορετικούς χώρους γυναικών και ανδρών.

ΜΑΡΙΑ ΔΑΜΑΝΑΚΗ : Έχουμε όμως τις ολλανδικές φρεγάτες που το προβλέπουν αυτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας) : Στα καινούρια, πράγματι έχει προβλεφθεί. Αν όμως κατά τύχη ή εκ του αποτελέσματος των εξετάσεων -εάν δεν βάλουμε περιορισμούς εννοώ- συμβεί να έχουμε μερικές τάξεις μόνο από γυναίκες -και ευτυχώς για εσάς οι επιδόσεις σας στα μαθήματα είναι πολύ καλές και πολλές φορές ξεπερνούν και εκείνες των ανδρών- τότε θα έχουμε πρόβλημα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίον προσπαθούμε να βρούμε τον τρόπο με τον οποίο θα ξεπεράσουμε τις δυσκολίες.

Να είστε σίγουρες -και να είναι σίγουροι όλοι όσοι ενδιαφέρονται- ότι σε λίγο θα μπορούν να υπάρχουν γυναίκες και στα μάχιμα τμήματα. Τότε θα το φέρουμε στο πολυνομοσχέδιο -και ειδικότερα για τη Σχολή Ικάρων, για την οποία ήδη έχουμε δεσμευθεί- και με το καινούριο έτος θα έχουμε για πρώτη φορά γυναίκες σε μάχιμες ειδικότητες στις Ένοπλες Δυνάμεις.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Εισερχόμεστε στις επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου.

Η πρώτη με αριθμό 685/5.3.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Μπεντενιώτη προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με δημοσιεύματα του Τύπου αναφερόμενα στη δυνατότητα παρακολούθησης των κινητών τηλεφώνων, διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Επόμενη είναι η δεύτερη με αριθμό 684/5.3.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτη Μελά προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με τα μέτρα βελτίωσης της λειτουργίας του νοσοκομείου των φυλακών Κορυδαλλού.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Μελά έχει ως εξής:

“Απαράδεκτες είναι οι συνθήκες περίθαλψης των κρατουμένων στο νοσοκομείο φυλακών Κορυδαλλού. Η περίθαλψή τους μπορεί να χαρακτηριστεί ως μνημείο αναληθσίας και προσβολής για κάθε πολιτισμένη κοινωνία. Αυτό οφείλεται στις μεγάλες ελλείψεις κτιριακής και υλικοτεχνικής υποδομής και στο ελάχιστο ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό.

Λόγω της ανύπαρκτης υποδομής οι ασθενείς μεταφέρονται πολλές φορές και για απλή εξέταση σε άλλα νοσοκομεία, με αποτέλεσμα να συμβαίνουν δυσάρεστα γεγονότα με αποκορύφωμα το τελευταίο.

Μετά ταύτα ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Γιατί τόσο μεγάλη αδιαφορία εκ μέρους της πολιτείας και σε

ποιες άμεσες ενέργειες πρόκειται να προβεί, ώστε να βελτιωθεί η απαράδεκτη αυτή κατάσταση που επικρατεί στο νοσοκομείο φυλακών Κορυδαλλού;”

Ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Σταθόπουλος έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι γεγονός ότι το νοσοκομείο κρατουμένων Κορυδαλλού δεν προσφέρει πλήρη νοσοκομειακή περίθαλψη, δεν είναι πλήρες νοσοκομείο. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρέπει να φτάνουμε στα άλλα άκρα και να παρυσιάζουμε μια εικόνα τελείως αρνητική.

Στο νοσοκομείο αυτό υπηρετούν δεκαεπτά ιατροί, από τους οποίους οι τέσσερις είναι μόνιμοι και οι δεκατρείς με σύμβαση ή κατ' επίσκεψη, όπως λέγονται. Αυτοί οι δεκαεπτά ιατροί εκπροσωπούν δεκαπέντε ειδικότητες: δύο είναι της χειρουργικής, δύο της παθολογίας και από ένας στις υπόλοιπες ειδικότητες. Στο νοσοκομείο επίσης υπηρετούν έξι νοσηλεύτες.

Κάθε μέρα νοσηλεύονται κατά μέσο όρο περίπου εκατό άτομα που προσέρχονται όχι μόνο από τις φυλακές Κορυδαλλού, αλλά και από άλλα σωφρονιστικά καταστήματα της χώρας.

Οι ιατρικές εξετάσεις που γίνονται στο νοσοκομείο αυτό είναι οι γενικές αίματος και ούρων, ακτινογραφίες, πνευμογραφίες, υπέρηχοι, εξετάσεις ηπατίτιδας και βιοχημικές εξετάσεις.

Το πρόβλημα επομένως είναι περισσότερο ποσοτικό παρά ποιοτικό: Δεν προσφέρονται όλες οι ιατρικές υπηρεσίες. Το νοσοκομείο πάντως είναι κάτι περισσότερο από ένα Σταθμό Πρώτων Βοηθειών. Εκείνο το οποίο χρειάζεται, για να αποφεύγουμε τις πολλές μεταγωγές, είναι ασφαλώς να μετατραπεί σε ένα πλήρες νοσοκομείο.

Αλλά και για τις μεταγωγές -επειδή ο κ. Μελάς στην επίκαιρη ερώτησή του αναφέρεται και στο τραγικό συμβάν Πάσσαρη- πρέπει να σας πω ότι κάθε μέρα γίνονται πολλές μεταγωγές, χιλιάδες μεταγωγές το μήνα, σε διάφορα νοσοκομεία, χωρίς να συμβαίνουν τέτοια επεισόδια. Δεν πρέπει λοιπόν να γενικεύουμε από ένα τέτοιο τραγικό συμβάν. Αυτές οι μεταγωγές είναι μέσα στο πρόγραμμα, δεν μπορεί όλες οι εξετάσεις να προσφέρονται στο νοσοκομείο Κορυδαλλού.

Επειδή όμως πράγματι δεχόμαστε ότι πρέπει να αναπτυχθεί αυτό το νοσοκομείο ώστε να μπορούν να προσφέρονται στους κρατούμενους μέσα στις φυλακές αμέσως περισσότερες ιατρικές υπηρεσίες και επειδή, όπως ξέρετε, το Υπουργείο Δικαιοσύνης έχει ειδικότητα στη δικαιοσύνη και όχι στα θέματα υγείας, συμφωνήσαμε πριν από ένα ή δύο μήνες με τον Υπουργό Υγείας, τον κ. Παπαδόπουλο, να μεταφερθεί στο Υπουργείο Υγείας το νοσοκομείο των φυλακών του Κορυδαλλού και να ενταχθεί στο Σύστημα Υγείας.

Χρειάζονταν να ψηφιστεί ο νόμος και ψηφίστηκε πριν από δύο εβδομάδες από τη Βουλή -είχε φέρει το νομοσχέδιο ο κ. Παπαδόπουλος- και είναι αυτήν τη στιγμή υπό δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και επιτρέπει πλέον αυτός ο καινούριος νόμος να κινηθούν οι διαδικασίες για τη μεταφορά στο Ε.Σ.Υ. του νοσοκομείου κρατουμένων του Κορυδαλλού.

Καταλήγω με την παρατήρηση ότι όσα είπα δείχνουν ότι οι χαρακτηρισμοί όπως: μνημείο αναληψίας ή προσβολής για κάθε πολιτισμένη κοινωνία, που περιέχονται με το γνωστό υπερβολικό πολιτικό λόγο στην ερώτηση, δεν δικαιολογούνται. Είναι ποσοτικό το θέμα και όχι ποιοτικό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Μελάς έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, με απογοήτευσε με την απάντησή του ο κύριος Υπουργός. Κύριε Υπουργέ, με απογοητεύσατε και δείχνετε ότι είτε δεν γνωρίζετε την κατάσταση που επικρατεί στο νοσοκομείο Κορυδαλλού είτε γνωρίζετε και αδιαφορείτε και αυτό είναι το χειρότερο. Διότι η περίθαλψη εκεί των ασθενών είναι απαράδεκτη, είναι τριτοκοσμική, αποτελεί προσβολή για κάθε πολιτισμένη κοινωνία και οφείλεται στις μεγάλες ελλείψεις ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού, στις μεγάλες ελλείψεις υλικοτεχνικής υποδομής αλλά και υγιεινής.

Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι στους δώδεκα θαλάμους των έξι ατόμων στοιβάζονται σε κάθε θάλαμο δέκα άρρωστοι;

Γνωρίζετε, ότι οι γιατροί δεν είναι δεκαεπτά αλλά τρεις και έ-

νας οδοντίατρος τέσσερις; Είναι ένας παθολόγος, ένας χειρουργός και ένας μικροβιολόγος.

Γνωρίζετε ότι για τη νοσηλευτική περίθαλψη των εκατόν είκοσι ασθενών υπάρχουν πέντε νοσηλεύτριες;

Γνωρίζετε ότι δεν υπάρχει σηπτικό χειρουργείο και τα τραύματα ράβονται κάτω από σηπτικές συνθήκες με κίνδυνο μόλυνσης;

Γνωρίζετε ότι αν πράγματι λειτουργούσε στοιχειωδώς το νοσοκομείο οι τριάντα ή σαράντα χιλιάδες μεταγωγές που γίνονται κάθε χρόνο θα είχαν ελαττωθεί στις δύο-τρεις χιλιάδες, με αποτέλεσμα να μη συμβαίνουν δυσάρεστα γεγονότα;

Και ακούστε το χειρότερο και το εξωφρενικό, κύριε Υπουργέ, -γι' αυτό σας είπα προηγουμένως ότι δεν γνωρίζετε την κατάσταση: Λειτουργεί ακτινολογικό μηχάνημα παράνομα, ναι, παράνομα σε δημόσιο κτίριο σε δημόσια υπηρεσία. Ξέρετε ποιος βγάζει τις ακτινογραφίες; Δεν υπάρχει ούτε ακτινολόγος ούτε βοηθός ακτινολόγου. Τις ακτινογραφίες τις βγάζει ένας φύλακας. Και λειτουργεί παράνομα το ακτινολογικό μηχάνημα, διότι δεν υπάρχει άδεια λειτουργίας του ακτινολογικού εργαστηρίου, άρα δεν γίνεται έλεγχος διασποράς ακτινοβολίας από το “ΔΗΜΟΚΡΙΤΟ”.

Έτσι λοιπόν, κύριε Υπουργέ, οι χαρακτηρισμοί μου περί απαράδεκτης και τριτοκοσμικής κατάστασης ανταποκρίνονται πλήρως στην πραγματικότητα. Γι' αυτό θέλω να σας πω, να δείξετε ενδιαφέρον έστω στοιχειώδες για τη βελτίωση της περίθαλψης των ασθενών εκεί, διότι η κατάσταση εκεί αποτελεί μνημείο κοινωνικής αναληψίας!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Θα μου επιτρέψετε να πω ότι γνωρίζω την κατάσταση του νοσοκομείου των κρατουμένων, το έχω επισκεφθεί και όσα είπατε, κύριε Μελά, είναι εν μέρει ανακριβή και εν μέρει αναπόδεικτα. Ανακριβή είναι ότι υπάρχουν μόνο τέσσερις γιατροί και ότι δεν υπάρχει ακτινολόγος. Υπάρχει ακτινολόγος με σύμβαση, ακτινολόγος κατ' επίσκεψη, όπως λέγεται.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Παράνομα. Δεν τηρούνται οι κανόνες...

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Εκπροσωπούνται οι ειδικότητες με τους δεκαεπτά γιατρούς...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Δεν γίνεται έλεγχος ακτινοβολίας.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Υπάρχει καρδιολόγος, ορθοπαιδικός, ακτινολόγος, ωτορινολαρυγγολόγος, αλλεργιολόγος, δερματολόγος, νεφρολόγος, οφθαλμίατρος, ουρολόγος, ψυχίατρος, χειρουργός, παθολόγος και φυσικοθεραπευτής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Με σύμβαση. Με ώρες την εβδομάδα.

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Με σύμβαση, ασφαλώς με σύμβαση οι κατ' επίσκεψη γιατροί και τέσσερις μόνιμοι. Πηγαίνουν κάθε μέρα εκεί και σας είπα ότι νοσηλεύονται εκατό άτομα κάθε μέρα.

Είναι και αυθαίρετα όσα είπατε με τους γενικόλογους χαρακτηρισμούς, οι οποίοι είναι πολύ εύκολο να λέγονται για αναληψία και για επίπεδο που δεν ταιριάζει σε πολιτισμένες χώρες.

Σας είπα ότι το νοσοκομείο αυτό λειτουργεί προσφέροντας εν μέρει νοσοκομειακές υπηρεσίες. Επειδή ακριβώς χρειάζεται να αναπτυχθεί, γι' αυτό έχουμε αποφασίσει ο κ. Παπαδόπουλος, Υπουργός Υγείας και εγώ, να μεταφερθεί στο Υπουργείο Υγείας και να ενταχθεί στο ΕΣΥ.

Κατά τα λοιπά ήδη έχω απαντήσει στην πρωτολογία μου. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα διακόψουμε στο σημείο αυτό τη συζήτηση των επικριρών ερωτήσεων και θα επανέλθουμε μετά την εκδήλωση που έχουμε αποφασίσει για τον εορτασμό της Ημέρας της Γυναίκας, που έχει αφιερωθεί στην απόδημη Ελληνίδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στους μεγάλους αγώνες της ανθρωπότητας συγκαταλέγεται και ο αγώνας των γυναικών για ισότητα και πολιτική και κοινωνική χειραφέτηση. Αυτό είναι το νόημα της 8ης Μαρτίου ως Ημέρας της Γυναίκας, να υπενθυμίσει σε όλους μας ότι οι φυλετικές και κοινωνικές διαφορές δεν

ανάγονται στη φύση, αλλά είναι σχέσεις που έχουν διαμορφωθεί ιστορικά.

Είναι διάχυτη σήμερα η άποψη ότι το γυναικείο κίνημα χειραφέτησης έχει αρχίσει να εξανεμίζεται, έχει απωλέσει το δυναμισμό και τους οραματισμούς του είτε γιατί υπάρχει μία γενικότερη ύφεση των κοινωνικών κινημάτων είτε γιατί πραγματώθηκε ένα μεγάλο μέρος των γυναικείων αιτημάτων και μέσω κοινά αποδεκτών νομοθετικών ρυθμίσεων έχει βελτιωθεί σημαντικά η κοινωνική θέση και έχει αναβαθμιστεί ο ρόλος των γυναικών.

Όμως, οι θετικές αυτές εξελίξεις αφορούν κυρίως το δυτικό κόσμο και όχι βέβαια το σύνολο του γυναικείου πληθυσμού της ανθρωπότητας και ιδιαίτερα σε χώρες όπου ο βιασμός της γυναικείας προσωπικότητας είναι συχνά αποτέλεσμα μακραιώνων πολιτισμικών και θρησκευτικών πρακτικών αλλά και στυγνής οικονομικής εκμετάλλευσης.

Όμως και στο δυτικό κόσμο δεν έχουν αρθεί ακόμα όλες οι υφιστάμενες διακρίσεις σε βάρος των γυναικών. Οι εξουσιαστικές σχέσεις ανάμεσα στα δύο φύλα εξακολουθούν να αναπαράγονται με νέες ενδεχομένως μορφές, ενώ και οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές σχέσεις δημιουργούν νέες διακρίσεις που καθιστούν αναγκαία τη συνέχιση και το συντονισμό του αγώνα που διεξάγουν τα γυναικεία και τα άλλα προοδευτικά κινήματα.

Αν η καταπίεση που υφίσταται η γυναίκα στο γενέθλιο τόπο της, στην ίδια της την πατρίδα, είναι μεγάλη, παρά τα σημαντικά βήματα που έχουν γίνει, ας αναλογιστούμε πόσο μεγαλύτερη ήταν και είναι η καταπίεση της απόδημης γυναίκας, της απόδημης Ελληνίδας, της Ελληνίδας που είτε αναγκάστηκε να ακολουθήσει το σύντροφό της στη χώρα υποδοχής είτε μετανάστευσε μόνη της υπό το κράτος της ανάγκης λόγω έλλειψης πόρων ζωής ή λόγω της πολιτικής και κοινωνικής αυθαιρεσίας, που χαρακτήριζαν παλαιότερες εκρυθμες περιόδους της εθνικής μας ζωής.

Οι απόδημες Ελληνίδες είναι οι ζωντανοί μάρτυρες της βιολογικής, της ταξικής και της πολιτισμικής καταπίεσης που υπέστησαν όχι μόνο στην πατρίδα αλλά και στη χώρα υποδοχής. Είναι γυναίκες που αναγκάστηκαν να προσφέρουν τα πιο γόνιμα και παραγωγικά τους χρόνια στον αγώνα της επιβίωσης και της ηθικής και υλικής ενίσχυσης του συζύγου και των παιδιών τους. Είναι γυναίκες που συχνότατα στερήθηκαν τις στοιχειώδεις χαρές και απολαύσεις της ζωής, επιδιώκοντας αρχικά την αξιοπρεπή επιβίωση και στη συνέχεια την κοινωνική πρόοδο.

Παράλληλα, όμως, είναι γυναίκες που κατόρθωσαν να διαφυλάξουν και να ανανεώσουν την ελληνική πολιτισμική παράδοση στις νέες τους πατρίδες και αγωνίστηκαν συντονισμένα και σκληρά για την αποτίναξη του ζυγού των καταπιεστικών κοινωνικών συμβάσεων και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας του μετανάστη εργάτη.

Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από τα αλληπάλληλα μεταναστευτικά κύματα προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αρμόζει, νομίζω, να τιμήσουμε στο πρόσωπο της αγωνίστριας απόδημης Ελληνίδας την πίστη στα ανθρώπινα ιδανικά, την αυταπάρηση, την εργατικότητα και τη δημιουργικότητα, το όραμα εν τέλει για μια αξιοπρεπή, ελεύθερη και δίκαιη ζωή για όλους.

Αξίζει ακόμη να τιμήσουμε σήμερα τις αγωνίες και τους αγώνες όλων των γυναικών του τρίτου, ιδιαίτερα, κόσμου αλλά και γειτονικών μας χωρών, οι οποίες αναγκάζονται να εγκαταλείψουν τις εστίες τους για να ξεφύγουν από τα δεινά του πολέμου, των διωγμών των μειονοτήτων, της πείνας, της αρρώστιας, της μισαλλοδοξίας, της σεξουαλικής βίας και της πνευματικής εξαθλίωσης, αναζητώντας την ελπίδα για τον εαυτό τους και τα παιδιά τους σε χώρες φιλόξενων λαών, όπως είναι και πρέπει να παραμείνει ο ελληνικός λαός.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πολιτισμικό επίπεδο και η ποιότητα της δημοκρατίας στα κράτη του δυτικού κόσμου δεν κρίνεται βέβαια με αφηρημένα ευχολόγια ούτε με επιλεκτικές στρατιωτικές επεμβάσεις για την εφαρμογή, τάχα, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Κρίνεται κατά κύριο λόγο με την εμπάθυνση και διεύρυνση της δημοκρατίας και με τη βούλησή τους να συνεργαστούν για να χτυπηθεί το αποτρόπαιο δουλεμπόριο ε-

κατομμυρίων χειμαζόμενων πολιτικών και οικονομικών προσφύγων, θεσπίζοντας μέτρα για τη σταδιακή ένταξη των προσφύγων στο κοινωνικό σώμα των χωρών υποδοχής με την υπό όρους απονομή της ιδιότητας του πολίτη. Μόνον έτσι θα καταπολεμήσουμε και στον τόπο μας την αρχόμενη να εμφανίζεται ξενοφοβία και το ρατσισμό, όταν δούμε τους μετανάστες ως συνανθρώπους μας που αγωνίζονται για επιβίωση, ελευθερία, δικαιοσύνη και αξιοπρέπεια. Έτσι νομίζω ότι θα τιμήσουμε στην πράξη και τον Έλληνα μετανάστη και την απόδημη Ελληνίδα, στην οποία αφιερώσουμε τη σημερινή μας εκδήλωση. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από όλες τις Πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Πρωθυπουργός κ. Κωνσταντίνος Σημίτης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΗΜΙΤΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):

Κυρίες και κύριοι, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι η Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας, η πιο ξεχωριστή από τις συμβολικές επετείους με τις οποίες αναδεικνύουμε αξίες και προβάλλουμε ιδανικά με πανανθρώπινη αποδοχή. Κάθε 8η Μαρτίου η Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας θυμίζει σε όλους μας κάτι που δεν θα έπρεπε να λησμονούμε σε καμιά από τις τριακόσιες εξήντα μέρες του χρόνου: τη συμβολή της γυναίκας στη διατήρηση, στη συνέχεια και στην πρόοδο της κάθε κοινωνίας. Και βεβαίως δεν πρέπει να λησμονούμε ούτε στιγμή τη μεγάλη μας υποχρέωση να παλέψουμε όλοι πιο συστηματικά, πιο επίμονα ώστε να βρεθούν οι γυναίκες με το ρόλο που τους αξίζει να έχουν στην οργάνωση της κοινωνίας, στις αποφάσεις που λαμβάνει η κοινωνία, ένα σημαντικό ρόλο.

Όμως για μας τους Έλληνες η Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας γίνεται διπλά ξεχωριστή, όταν φέρνουμε στο νου τις Ελληνίδες της ομογένειας. Η Ελληνίδα ήταν παρούσα σε όλα τα μεταναστευτικά ρεύματα. Είχε το δικό της πρωταγωνιστικό ρόλο στο οδοιπορικό της ελληνικής διασποράς. Στις δύσκολες δεκαετίες, στα χρόνια του μεσοπολέμου αλλά και στα πολύ σκληρά χρόνια στην πατρίδα μας του '50, του '60, τότε που η μετανάστευση ήταν η λύση επιβίωσης για ολόκληρες περιοχές της χώρας και για μεγάλες ομάδες του πληθυσμού, η απόδημη Ελληνίδα σήκωσε κυριολεκτικά το βάρος της προσαρμογής της οικογένειας και της διατήρησής της στον ξένο τόπο.

Οι Ελληνίδες της ομογένειας είναι εκείνες στις οποίες περισσότεροι από επτά εκατομμύρια ελληνικής καταγωγής πολίτες του κόσμου οφείλουν την ελληνική τους συνείδηση, συνείδηση που καλλιεργήθηκε, ρίζωσε και βλάστησε πάλι συχνά υπό εξαιρετικά δύσκολες περιπτώσεις.

Οι Ελληνίδες της ομογένειας ήταν, είναι και θα είναι η φυσική και πνευματική και πολιτισμική, συνεχής, ασφαλής και αδιατάρακτη μήτρα του πιο δυναμικού και ελπιδοφόρου τμήματος της Ελληνισμοσύνης. Δεν είναι τυχαίο ότι η βασική γλώσσα του κάθε ανθρώπου ονομάζεται μητρική. Μόνο η γυναίκα, η μητέρα, είναι σε θέση να δώσει τη βασική συγκρότηση του κάθε ανθρώπου.

Οι Ελληνίδες της διασποράς αποτελούν ένα πολύ απόδοτο παράδειγμα της αλήθειας αυτής. Οι γυναίκες αυτές πέτυχαν να συνδυάσουν τις παραδοσιακές αξίες με το άνοιγμα στο καινούριο. Δημιούργησαν τα πιο αποτελεσματικά αναχώματα στην αλλοτρίωση. Οι γυναίκες αυτές εγγυήθηκαν τη θαλπωρή και την αισιοδοξία σε δύσκολες συνθήκες. Χάρη στις Ελληνίδες της ομογένειας εκατομμύρια δυναμικοί νέοι άνθρωποι, πολλοί από τους οποίους δεν έχουν γνωρίσει την Ελλάδα, έχουν την Ελλάδα μέσα τους περισσότερο από τον καθένα μας. Σκέπτονται ελληνικά, μιλούν ελληνικά, ζουν ελληνικά σε όλες τις γωνιές του πλανήτη. Είναι ένα μοναδικό επίτευγμα το οποίο καμιά πολιτική δεν θα μπορούσε ποτέ ούτε να πετύχει ούτε να υποκαταστήσει, όσο μεγαλόπνοη και άρτια οργανωμένη και αν ήταν.

Η ελληνική πολιτεία, προκειμένου να ανταποκριθεί στο χρέος της να σταθεί κοντά σε κάθε προσπάθεια των Ελληνίδων της διασποράς, συμπαρίσταται στο δίκτυο Αποδήμων Ελληνίδων που έχει συγκροτηθεί με τη Γ' Παγκόσμια Συνέλευση του Συμβουλίου Αποδήμου Ελληνισμού. Το δίκτυο αυτό ανοίγει το δρόμο στις απόδημες Ελληνίδες που ζουν σε κάθε γωνιά του κόσμου ώστε όλο και περισσότερες γυναίκες να συμμετάσχουν

στη διαμόρφωση της πολιτικής για την ελληνική οικογένεια ανά τον κόσμο.

Κυρίες και κύριοι, αγαπητοί συνάδελφοι, η πραγματική τιμή σε όλες τις Ελληνίδες γυναίκες είναι εκείνη που εκφράζεται μέσω της συστηματικής, επίμονης και σε βάθος προσπάθειας για την ισότητα των φύλων. Μιας προσπάθειας που πρέπει να καταβάλουμε όλοι, η πολιτεία, οι κοινωνικοί φορείς και βεβαίως οι ίδιοι οι πολίτες. Η αφετηρία από την οποία ξεκινούμε για τη χάραξη μιας συστηματικής και μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την ισότητα είναι ότι οι πολιτικές ισότητας πρέπει να εισαχθούν σε όλους τους τομείς της πολιτικής δράσης, παντού. Όταν αποφασίζουμε πολιτική, πρέπει να έχουμε και ως κριτήριο αυτής της πολιτικής πως προάγουμε την ισότητα. Μόνο έτσι μπορεί να επικρατήσει πραγματική ισοπολιτεία ανάμεσα στις γυναίκες και στους άνδρες.

Στην προοπτική αυτής της ισοπολιτείας και της σημασίας που έχει η ισότητα για τη δημοκρατία εκπονήσαμε το εθνικό πρόγραμμα δράσης για την ισότητα 2001-2006. Αυτό το εθνικό πρόγραμμα αγκαλιάζει βασικές πτυχές της κοινωνικής ζωής από την απασχόληση μέχρι την εκπαίδευση και τη φροντίδα των παιδιών.

Τι επιδιώκουμε με το πρόγραμμα; Την προώθηση της ισότητας μεταξύ ανδρών και γυναικών στην οικονομική ζωή. Την προώθηση της ίσης συμμετοχής και εκπροσώπησης στον πολιτικό, κοινωνικό και οικονομικό τομέα. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο αποφασίσαμε σήμερα και θα κατατεθεί μία σχετική νομοθετική πρόταση για την υποχρεωτική συμμετοχή των γυναικών στο ύψος του 1/3 του συνολικού αριθμού των υποψηφίων στις δημοτικές και νομαρχιακές εκλογές. Θέλουμε επίσης με το σχέδιό μας την προώθηση της ίσης πρόσβασης σε κοινωνικές υπηρεσίες και ίσης εφαρμογής των κοινωνικών δικαιωμάτων για άνδρες και γυναίκες.

Εδώ θέλω να αναφέρω ως παράδειγμα τη συζήτηση στο υπό αναθεώρηση Σύνταγμα για το άρθρο 116 παράγραφος 2, το οποίο προβλέπει τη δυνατότητα λήψης θετικών μέτρων υπέρ εκείνων, οι οποίοι είναι κοινωνικά αδύνατοι ή χρειάζονται βοήθεια και βεβαίως στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι γυναίκες.

Και τέλος, άλλος στόχος του προγράμματος είναι η προώθηση της αλλαγής του ρόλου και των στερεοτύπων των δύο φύλων, γιατί η κοινωνία ακολουθεί κάποια πρότυπα. Τα πρότυπα αυτά προωθούν διακρίσεις και διαφορετική μεταχείριση και γι' αυτό, όχι μονάχα νόμοι πρέπει να αλλάζουν, όχι μονάχα πολιτικές να γίνονται αλλά και η αντίληψη που έχουμε για το πρόβλημα πρέπει να είναι διαφορετική.

Για να πετύχουμε αυτά θα διατεθούν σημαντική πόροι για την απασχόληση, την κατάρτιση γυναικών, την ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας των γυναικών και για την επιμόρφωση εκπαιδευτικών σε ζητήματα ισότητας των δύο φύλων.

Έχουμε συνείδηση των εμποδίων. Γνωρίζουμε ότι η ένταξη των γυναικών στην κοινωνική και πολιτική ζωή προϋποθέτει κοινωνικές αλλαγές, αλλαγές όχι μόνο θεσμών, αλλά κυρίως, όπως είπα, νοοτροπιών και συμπεριφορών και είναι υποχρέωσή μας να προχωρήσουμε σ' αυτήν την κατεύθυνση.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας από το Βήμα της Βουλής των Ελλήνων, εκφράζοντας πιστεύω τα βαθύτερα συναισθήματα όλων μας, τιμάμε τις Ελληνίδες γυναίκες, τις απόδημες Ελληνίδες, τις γυναίκες όλου του κόσμου, που με την ευαισθησία τους και τη μοναδικότητα της κοινωνικής συμμετοχής τους προσθέτουν πολιτισμό στις κοινωνίες μας και κάνουν πιο ανθρώπινο τον κόσμο.

Προσβλέπουμε στη δημιουργική συμμετοχή των γυναικών. Πιστεύουμε στη δύναμή τους και στη ζωντανιά τους, στη συνεισφορά τους όχι μόνο στην εκπλήρωση των εθνικών στόχων, αλλά και στη δημιουργία και στερéωση κοινωνιών, τις οποίες χαρακτηρίζουν η δημοκρατία και η αλληλεγγύη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Κώστας Καραμανλής, βρίσκεται σε προγραμματισμένη επίσκεψη στην έ-

δρα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Μου έστειλε μία επιστολή με το μήνυμά του για την εκδήλωση αυτή και παρακαλώ τον κ. Σιούφα να την αναγνώσει.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διαβάζω την επιστολή του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστα Καραμανλή:

“Κύριε Πρόεδρε, λυπούμαι, γιατί προειλημμένες υποχρεώσεις μου στην έδρα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθιστούν αδύνατη τη συμμετοχή μου κατά την Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας στη σημερινή συνεδρίαση της Βουλής, που αφιερώνεται στην απόδημη Ελληνίδα.

Δηλώνω όμως παρών στην εκδήλωση ευγνώμονης από την Εθνική Αντιπροσωπεία μας προς τις Ελληνίδες του κόσμου, τις γυναίκες που εκπροσωπούν και μεταλαμπαδεύουν τα ιδανικά του Ελληνισμού, τη γλώσσα, τις παραδόσεις, την πίστη, την παιδεία, τον πολιτισμό μας σε όλα τα πλάτη και τα μήκη της γης από γενιά σε γενιά.

Η Ελληνίδα μάνα χρειάστηκε στο παρελθόν και σε μερικές περιπτώσεις χρειάζεται ακόμα να αναπτύσσει σκληρές προσπάθειες σε ξένες πατρίδες, όχι μόνο για να καλύπτει βασικές ανάγκες και υποχρεώσεις, αλλά και για να μεγαλώνει τα παιδιά της, μαθαίνοντάς τους τη γλώσσα και τα στοιχεία του πολιτισμού μας. Ήταν σκληρά εργαζόμενη, αλλά και δασκάλα, χωρίς καμία απολύτως βοήθεια.

Αν σήμερα μπορούμε να μιλάμε για τον οικουμενικό Ελληνισμό και μία δεύτερη Ελλάδα ισάριθμη του πληθυσμού της χώρας μας, είναι γιατί το πίστεψαν, το θέλησαν και το κατάφεραν οι Ελληνίδες μάνες.

Αν σήμερα αισθανόμαστε περηφάνεια κάθε φορά που πληροφορούμαστε τα επιτεύγματα των Ελληνίδων και των Ελλήνων σε όλον τον κόσμο, στις επιστήμες, στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και το δημόσιο βίο των χωρών που ζουν, είναι γιατί μία Ελληνίδα μάνα κρατούσε τα παιδιά της κοντά στον Παρθενώνα και στην Ορθοδοξία.

Γι' αυτό η απόδοση ελάχιστου φόρου τιμής στην Ελληνίδα ηρωίδα της διασποράς μπορεί να ξεκινά από ένα μεγάλο “συγγνώμη” για εκείνα που έπρεπε να κάνουμε και δεν κάναμε και να καταλήγει σε ένα μεγάλο “ευχαριστώ” για την τεράστια προσφορά της. Είναι όμως ανάγκη να συνοδεύεται ταυτόχρονα από συγκεκριμένες αποφάσεις για εκείνα που οφείλουμε, έστω και τώρα, να κάνουμε για τις απόδημες Ελληνίδες, τον οικουμενικό Ελληνισμό, αλλά και για τις γυναίκες στον τόπο μας. Και αυτά είναι πάρα πολλά.

Θεωρώ λοιπόν κατάλληλη την ευκαιρία να δεσμευθούμε σήμερα για τις συνεδριάσεις της Βουλής, κατά τις οποίες θα συναποφασίσουμε και σε όποιες περιπτώσεις επιβάλλεται να νομοθετήσουμε, συγκεκριμένα μέτρα για τον Απόδημο Ελληνισμό και την Ελληνίδα, όπου γης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ *
(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ορέστης Κολοζώφ έχει το λόγο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η σημερινή συνεδρίαση της Βουλής με αφορμή την 8 Μάρτη, παγκόσμια ημέρα των γυναικών, δεν μπορεί να περιοριστεί σε έναν απλό πανηγυρικό χαρακτήρα. Γίνεται σε μία περίοδο που σημειώνονται ιδιαίτερα έντονες εξελίξεις, οι οποίες αφορούν άμεσα τη θέση της γυναίκας.

Η φετινή 8 του Μάρτη βρίσκει τις γυναίκες της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων που παράγουν μαζί με τους εργαζόμενους τον κοινωνικό πλούτο αυτής της χώρας, να βιώνουν μία κατάσταση συνεχούς επιδείνωσης των προβλημάτων, σε αντίθεση φυσικά με την πλουτοκρατία, που ποτέ άλλοτε δεν είχε συγκεντρώσει τόσα πλούτη, απομιζώντας το μόχθο των εργαζομένων.

Τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και στη χώρα μας, οι γυναίκες των λαϊκών στρωμάτων ζουν με τον πιο έντονο τρόπο τις επιπτώσεις των καπιταλιστικών αναδιαρθρώσεων και βρίσκονται κυριολεκτικά στο μάτι του κυκλώνα. Είναι αυτές που νιώθουν πιο

έντονα στην πλάτη τους τις αρνητικές επιπτώσεις αυτών των αλλαγών. Ζουν το άγχος της ανεργίας που συνεχώς διογκώνεται και τη γενίκευση της υποαπασχόλησης.

Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι η ανεργία των γυναικών είναι περίπου τριπλάσια σε ποσοστό από την ανεργία των ανδρών. Ζουν τις επιπτώσεις από τις περικοπές των κοινωνικών δαπανών και την ιδιωτικοποίηση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης, που υπήρχε, εάν και αυτό ήταν πίσω από τις σύγχρονες ανάγκες.

Οι γυναίκες είναι αυτές που καλούνται στο όνομα του εθελοντισμού, της κοινωνικής αλληλεγγύης, της συμφιλώσης των επαγγελματιών και οικογενειακών υποχρεώσεων να υποκαταστήσουν την υποχρέωση του κράτους για την άσκηση της δημόσιας και δωρεάν κοινωνικής πολιτικής.

Βρίσκονται αντιμέτωπες με τον εφιάλτη της μόλυνσης της διατροφικής αλυσίδας, της μόλυνσης του περιβάλλοντος αλλά και μιας νέας πολεμικής ανάφλεξης που υπάρχει αυτήν τη στιγμή στα Βαλκάνια.

Οι αγρότισσες στενάζουν στη μεθοδευμένη από την Ευρωπαϊκή Ένωση, μείωση των αγροτικών νοικοκυριών που πλήττει τη φτωχομεσαία αγροτιά. Με το νόμο για την κοινωνική ασφάλιση των αγροτών μένουν ουσιαστικά ανασφάλιστες, μια και οι εισφορές είναι υπέρογκες, για την ασφάλιση όλων των μελών της αγροτικής οικογένειας.

Η ζωή πλέον απέδειξε ότι με τα προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης της διά βίου εκπαίδευσης, με τα προγράμματα ανάπτυξης γυναικείων επιχειρήσεων στον αγροτικό και κοινωνικό τομέα δεν είναι δυνατόν να βελτιωθεί η θέση των γυναικών και να κατακτηθούν την πολυπόθητη χειραφέτηση.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούμε ότι όσο εντείνεται αυτή η επίθεση του κεφαλαίου, εντείνεται παράλληλα και μια μεγάλη επίθεση ιδεολογικού απροσανατολισμού των γυναικών από τις αιτίες των προβλημάτων τους. Προσπαθούν να κάνουν τις γυναίκες, όπως και όλον το λαό άλλωστε, να αποδεχθούν τη φτώχεια, τη συρρίκνωση της κοινωνικής πολιτικής, το χτύπημα των κοινωνικών και εργατικών δικαιωμάτων, την ανεργία, τις πολεμικές συρράξεις, ως κοινωνικό κακό που δεν είναι δυνατόν να αλλάξει. Θέλουν να επιβάλλουν τον απροσανατολισμό, το φόβο, την υποταγή.

Αλήθεια, πόση αξία μπορεί να έχουν οι διακηρύξεις που ακούγονται σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και στη χώρα μας -το ανήγγειλε προηγουμένως και ο κύριος Πρωθυπουργός- όταν μιλάνε για προώθηση των γυναικών στα κέντρα λήψης αποφάσεων, όταν παίρνονται όλα αυτά τα μέτρα που στην πραγματικότητα χειροτερεύουν συνολικά τη θέση της γυναίκας, κάνοντας έτσι ουσιαστικά αδύνατη τη συμμετοχή των γυναικών, από τα λαϊκά στρώματα σε αυτές τις δραστηριότητες;

Καμία ποσόστωση δεν μπορεί να λύσει την κοινωνική ανισότητα των γυναικών, όσο συνεχίζεται αυτή η πολιτική προς αυτήν την κατεύθυνση. Ενώ προβάλλεται από τις δυνάμεις αυτές η συμμετοχή των γυναικών στα κοινά, την ίδια ώρα ενισχύονται οι ανασταλτικοί μηχανισμοί ενάντια στο λαό και τις γυναίκες, που αγωνίζονται για τα δικαιώματά τους.

Η εργοδοτική τρομοκρατία κυριαρχεί στους χώρους δουλειάς. Βλέπουμε ειδικές καμπάνιες ενάντια στη βία που ασκείται κατά των γυναικών. Συμφωνούμε με αυτές. Μόνο όμως που η βία κατά των γυναικών δεν είναι μονοδιάστατη. Δεν είδαμε όμως μέτρα ή έστω μια αντίστοιχη καμπάνια ενάντια στη μεγαλύτερη βία, την κοινωνική βία των ολίγων ενάντια στους πολλούς που ασκείται με ιδιαίτερη οξύτητα κατά των γυναικών, όπως για παράδειγμα την τρομοκρατία της εργοδοσίας, που μπορεί να απολύει τους εργαζόμενους και τις εργαζόμενες καταδικάζοντάς τους στη φτώχεια και την ανεργία. Η βία που ασκείται από τις πολιτικές και πολεμικές επεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του NATO. Αντίθετα νέοι κατασταλτικοί μηχανισμοί προωθούνται, όπως η Συμφωνία Σένγκεν, ο τρομονόμος και μερικές άλλες. Παρόμοια μετά τα προβλήματα των γυναικών στη χώρα μας είναι και η κατάσταση που αντιμετωπίζουν οι Ελληνίδες μετανάστριες στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Αυστραλία, την Αμερική και τον Καναδά.

Έτσι πλάι στα άλλα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζ-

ζουν οι μετανάστες, οι Ελληνίδες μετανάστριες ζουν και εκεί με τον εφιάλτη της ανεργίας και της μερικής απασχόλησης, την προοπτική της εγκατάλειψης και της φτώχειας, το φόβο του ρατσισμού που γεννιέται από τα κοινωνικά προβλήματα. Μήπως παρόμοια δεν είναι και η θέση των μεταναστριών που ζουν στην Ελλάδα ή μήπως αυτές επειδή δεν είναι Ελληνίδες δεν είναι γυναίκες.

Επανελημμένα το κόμμα μας και μέσα και έξω από τη Βουλή έχει υποδείξει ένα σύνολο μέτρων που θα συμβάλουν στην ανακούφιση από τα προβλήματα που ζει σήμερα η γυναίκα και θα βελτιώσει τη θέση της.

Επιγραμματικά αναφέρω ορισμένα από αυτά, όπως η κατάργηση της μερικής απασχόλησης, η μείωση του εργάσιμου χρόνου σε τριανταπέντε ώρες με επτάωρο, πενήνήμερο και αύξηση των αποδοχών. Μείωση των ορίων συνταξιοδότησης στα πενήντα πέντε χρόνια για τις γυναίκες. Δημόσιες και δωρεάν παρεχόμενες υπηρεσίες για την υγεία, την παιδεία, την πρόνοια, με ταυτόχρονη κατάργηση του ιδιωτικού τομέα. Μέτρα για την ενίσχυση της λαϊκής στέγης και τη λειτουργία του λαϊκού νοικοκυριού. Αυτά τα μέτρα συνδέονται αναπόσπαστα και ανοίγουν την προοπτική μιας άλλης οργάνωσης της κοινωνίας, η οποία θα λειτουργεί προς όφελος των εργαζομένων και όχι του κεφαλαίου. Αυτή η προοπτική της κοινωνικής ισοτιμίας μπορεί να ανοίξει το δρόμο για την πραγματική ισοτιμία και χειραφέτηση των γυναικών. Σ' αυτήν την κατεύθυνση το κόμμα μας θα κάνει ό,τι μπορεί για να ενταχθούν οι γυναίκες στη χώρα μας.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω προς το Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν σαράντα πέντε μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί τους του 2ου Γυμνασίου Βάρης Αττικής αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" - "ΘΡΑΚΗ 2000 - 80 χρόνια από την ενσωμάτωση στην Ελλάδα."

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νίκος Κωνσταντόπουλος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε κάθε επέτειο, σε κάθε ημέρα παγκόσμιου εορτασμού και αφιερώματος, το πρόβλημα δεν είναι τι ωραίο ή τι κοινότοπο θα πει κανείς. Το πρόβλημα είναι, γιατί αυτά τα ωραία και διακρικτικά δεν έχουν γίνει κοινωνική και πολιτική πραγματικότητα, τόσο στον τόπο μας αλλά και σε ολόκληρο το κόσμο.

Η ισότητα των γυναικών είναι βασικό, αναπαλλοτρίωτο ανθρώπινο, κοινωνικό και πολιτικό δικαίωμα, διαρκές κι αδιαίρετο, που μέσα στις εξελίξεις παίρνει ολοένα και ευρύτερο και πιο σύνθετο περιεχόμενο ζωής.

Η ίση συμμετοχή των γυναικών στην οικονομική, πολιτική και κοινωνική ζωή χαρακτηρίζει την ποιότητα κάθε δημοκρατίας το πολιτισμικό επίπεδο και τον δυναμισμό κάθε κοινωνίας.

Στην Ελλάδα, σήμερα, υπάρχουν σοβαρά προβλήματα αδικίας, ανισότητας, πιέσεων, βίας και αποκλεισμών σε βάρος των γυναικών, που εκδηλώνονται και μέσα στο σπίτι στο χώρο της δουλειάς και στα πεδία της κοινωνικής δράσης και παρουσίας της γυναίκας.

Δεν αντιμετωπίζονται αυτά τα μεγάλα ελλείμματα ισότητας με ωραία λόγια σε κάθε επέτειο; Χρειάζονται συγκεκριμένες πολιτικές από το τριανταπεντάωρο, χωρίς μείωση των αποδοχών στο χώρο της απασχόλησης μέχρι την κατοχύρωση των ίσων ευκαιριών και των θετικών διακρίσεων, για να στηριχθεί η προοπτική μιας ισότητας που είναι συνδεδεμένη με την προοπτική της κοινωνικής αλληλεγγύης και της κοινωνικής προστασίας.

Στην Ελλάδα του 21ου αιώνα υπάρχουν πολλά κοινωνικά προβλήματα με ανοικτά στόματα που ροκανίζουν και ταλαιπωρούν ευαίσθητες και εύθραυστες κοινωνικές ομάδες όπως οι γυναίκες. Αυτά τα ανοικτά στόματα των κοινωνικών προβλημάτων δεν μπορεί κανείς να τα ταίσει, να τα χορτάσει ούτε να τα ξεγελάσει με γενικόλογες πολιτικές θεωρίες.

Ο αγώνας για την ισότητα των γυναικών είναι αγώνας για τη

διεύρυνση της δημοκρατίας, είναι αγώνας για τη διεύρυνση της κοινωνικής πολιτικής.

Σήμερα, λοιπόν, παγκόσμια ημέρα των δικαιωμάτων των γυναικών αποτελεί μια καλή πρωτοβουλία η οργάνωση της συζήτησης στη Βουλή για την απόδημη Ελληνίδα. Στο συμβολικό πολιτικό επίπεδο είναι μια αναγνώριση τιμής στην Ελληνίδα που ζει και εργάζεται ανά τον κόσμο και, όχι σπάνια, διακρίνεται και διαπρέπει.

Η γνώμη μας είναι ότι θα ήταν ίσως και επωφελέστερο αν κατά το πρότυπο της Βουλής των Εφήβων λειτουργούσε η Βουλή της απόδημης Ελληνίδας ή και της Ελληνίδας συνολικότερα, από τη στιγμή που υπάρχουν αυτά τα προβλήματα συμμετοχής. Θα είχαμε τότε την ευκαιρία να γνωρίσουμε καλύτερα αυτό το τμήμα του Ελληνισμού, που ασφαλώς έχει τα δικά του ιδιαίτερα ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Εμείς επιθυμούμε από την πλευρά μας να ερμηνεύσουμε αυτήν την πρωτοβουλία της Βουλής και του Προέδρου της ως αρχή μιας συστηματικής προσπάθειας επικοινωνίας και εμπράκτου ενδιαφέροντος της Βουλής των Ελλήνων για τα προβλήματα των Ελληνίδων της διασποράς. Δεν υποτιμούμε τις προσπάθειες που γίνονται μέσω του Συμβουλίου Απόδημου Ελληνισμού, ώστε τα προβλήματα των απόδημων Ελληνίδων να κουβεντιάζονται και ξεχωριστά στα συνέδρια και να απασχολούν τα όργανα του Απόδημου Ελληνισμού.

Οι οργανωτικές υπεύθυνες για τις γυναίκες της περιφέρειας είναι επίσης θετικό βήμα. Όμως, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι από το 1995 που έγινε η πρώτη συνάντηση στη Θεσσαλονίκη Ελληνίδων της διασποράς, η αναμενόμενη δυναμική δεν αποκτήθηκε. Το παγκόσμιο δίκτυο Ελληνίδων δεν ενισχύθηκε. Πρέπει οι δίαυλοι της επικοινωνίας και συνεργασίας να διευρυνθούν. Η συνεργασία ανάμεσα στα τμήματα του απανταχού Ελληνισμού να συστηματικοποιηθεί. Στην εποχή του διαδικτύου, όπου η επικοινωνία παγκοσμίως έχει τα μέγιστα διευκολυνθεί, αποτελεί παράδοξο να μην καλλιεργούνται στο μέγιστο οι δεσμοί μας με τον ελληνισμό της διασποράς.

Όσον αφορά στη Βουλή ειδικότερα, η δημιουργία της μόνιμης επιτροπής ισότητας, που έχει προταθεί επανειλημμένως και από εμάς και από τις γυναικείες οργανώσεις, φαίνεται ότι σήμερα γίνεται επιτακτική ανάγκη στο βαθμό που θα διευκόλυνε και προς την κατεύθυνση των αποδήμων Ελληνίδων, θα βοηθούσε στο σχεδιασμό κοινοβουλευτικών επαφών με κοινοβούλια χωρών στα οποία μετέχουν Ελληνίδες στην καταγωγή, θα συγκέντρωνε πληροφόρηση και ύλη, προκειμένου η Εθνική Αντιπροσωπεία να έχει καλύτερη γνώμη των ζητημάτων που απασχολούν τις απόδημες Ελληνίδες. Δεν είναι καλό να είμαστε η μόνη χώρα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης νομίζω που δεν έχουμε επιτροπή ισότητας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Δεν είναι ακριβές αυτό που λέτε, κύριε Πρόεδρε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου): Αν δεν είναι ακριβές, εντάξει.

Δέχομαι την παρατήρηση του κυρίου Προέδρου και νομίζω ότι, προς αυτήν την κατεύθυνση πρέπει να συμβάλουμε, ώστε πραγματικά να υπάρχει θετική ποιοτική διαφορά για τη χώρα μας, αν υπάρχει.

Υπάρχουν άραγε ειδικά ζητήματα που αφορούν τις απόδημες; Δεν είναι τα προβλήματα ίδια για άνδρες και γυναίκες; Γνωρίζουμε όλοι και όλες, σ'αυτήν την Αίθουσα, ότι καμία κοινωνία στον κόσμο δεν μεταχειρίζεται το ίδιο τα άρρενα και τα θήλεα μέλη της. Αυτή ήταν και η μελαγχολική διαπίστωση της Διάσκεψης του Ο.Η.Ε. για τις γυναίκες στο Πεκίνο το 1995. Το κοινωνικά κατασκευασμένο γυναικείο φύλο, είναι φορέας και παράγων διακρίσεων και ανισοτήτων. Παντού, αλλού λιγότερο και αλλού περισσότερο, υφίσταται η ιεραρχία των φύλων, παρά το ότι η πρόσφατη αποκωδικοποίηση του ανθρώπινου γονιδιώματος έδειξε ότι δεν υπάρχει καμία διαφορά στο ανθρώπινο DNA μεταξύ ανδρών και γυναικών. Δυστυχώς όμως στην κοινωνία δεν είναι αυταπόδεικτη αλήθεια η ίση πρόσβαση των γυναικών στην υγεία, στην παιδεία, στην εργασία, η ίση συμμετοχή τους στην πολιτική και κοινωνική δράση. Και αν όλα αυτά ισχύ-

ουν για τα μέλη της ίδιας κοινωνίας, ας φανταστεί κανένας πόσο αυξάνονται οι δυσκολίες για τις γυναίκες που πηγαίνουν να εγκατασταθούν και να εργαστούν σε άλλη χώρα.

Σήμερα εμείς έχουμε ένα μέτρο σύγκρισης, καθώς η χώρα μας φιλοξενεί μεγάλο μεταναστευτικό πληθυσμό.

Οι μετανάστριες και οι πρόσφυγες, είναι το πιο ευάλωτο τμήμα του κοινωνικού χώρου των μεταναστών και προσφύγων, για τους οποίους και εμείς ζητάμε την ένταξη στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό της χώρας, όπως και οι Ελληνίδες της διασποράς θα το ζητούσαν και το ζητούν. Το ζητούμε και από λόγους αρχών και για το γεγονός ότι μία άλλη Ελλάδα, είναι εκτός των συνόρων, και αναμένουμε τα μέλη της να ζουν και να αναπτύσσονται σε φιλικό κοινωνικό περιβάλλον.

Πολλές Ελληνίδες διαπρέπουν στις χώρες δεύτερης πατρίδας. Και όταν αυτό το ακούμε και το διαπιστώνουμε και το προβάλλουμε, καταλαβαίνουμε το μόχθο αλλά και το ταλέντο που κρύβεται πίσω από κάθε τέτοια ανάδειξη, στον επιστημονικό, κοινωνικό, επιχειρηματικό και πολιτικό τομέα. Αισθανόμαστε, λοιπόν, περήφανοι που Ελληνίδες διαπρέπουν ανά τον κόσμο, ξεπερνώντας τόσα εμπόδια, μαζί και αυτά των ανισοτήτων των δύο φύλων. Οι δυνάμεις αυτές του Ελληνισμού είναι πολύτιμες και τα περιθώρια αξιοποίησής τους πρέπει να ερευνηθούν και να διευρυνθούν, από τους ελλαδικούς φορείς, κρατικούς, αυτοδιοικητικούς και μη κυβερνητικούς. Να αξιοποιηθούν προς όφελος της συνεννόησης και της διεθνούς συνεργασίας, προς όφελος της ειρήνης και του πολιτισμού.

Ιδιαίτερως η Ελλάδα, όπως και κάθε χώρα, αν επιθυμεί να εργαστεί για την εξάλειψη των ανισοτήτων λόγω φύλου στον κόσμο, πρέπει να κάνει πρώτα η ίδια το καθήκον της απέναντι στις γυναίκες-πολίτες της. Οι κυβερνητικές πολιτικές πρέπει να στοχεύουν σταθερά στην προώθηση της ισότητας στην πράξη. Γίνεται αυτό σήμερα; Η νομική ισοτιμία δεν αρκεί. Απαιτούνται κοινωνικοοικονομικές προϋποθέσεις. Σήμερα η αντίφαση που δημιουργείται είναι το χάσμα και σε αυτόν τον τομέα, μεταξύ νομικού πλαισίου και επιδείνωσης των κοινωνικοοικονομικών πόρων για την εφαρμογή τους.

Με την παραπέρα απορρύθμιση της αγοράς εργασίας, που θεσμοθετήθηκε προσφάτως, αίρεται η βάση της μισθωτής εξαρτημένης εργασίας αορίστου χρόνου, που στηρίζει όλο το οικοδόμημα της κοινωνικής προστασίας και οι συνέπειες θα πλήξουν κατά προτεραιότητα τις γυναίκες πλήττουν ήδη τις γυναίκες.

Η προώθηση νεοφιλελεύθερων επιλογών πιέζει και συρρικνώνει το κοινωνικό κράτος και παγκοσμίως και στη χώρα μας. Σε αυτό το κοινωνικό κράτος, όμως, στηρίζεται στην πράξη η ισότητα. Για πρώτη φορά διαφαίνεται ο κίνδυνος, η καλή νομοθεσία για την ισότητα να παραμένει χωρίς εφαρμογή στο σύνολό της, σαν μία ρόδα που κινείται στον αέρα.

Αν κανείς, λοιπόν, αυτά τα συνδυάσει με τις εκδηλώσεις του θρησκευτικού φονταμενταλισμού, αλλά και της πολιτικής ξενοφοβίας, θα δει ένα επικίνδυνο μείγμα για την ισότητα και ό,τι αυτή σημαίνει. Μια τέτοια Ελλάδα σίγουρα δεν μπορεί να συσπειρώσει τις Ελληνίδες και τους Έλληνες του κόσμου. Θέλουμε, λοιπόν, να υπάρχει, μέσα από την πολιτική για την ισότητα και με θετικές διακρίσεις, μια Ελλάδα δημοκρατική, ανεκτική στη διαφορά, ανοιχτή στους ορίζοντες, όχι όμως χωρίς πηδάλιο, χωρίς προορισμό, όχι άθυρμα στους ανέμους μιας παγκοσμιοποίησης της αγοράς. Θέλουμε μια Ελλάδα κοινή πατρίδα όλου του Ελληνισμού, που να καλλιεργεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματά, μεταξύ των οποίων τη δημιουργικότητα των ανθρώπων της. Είναι ο αγώνας για την ισότητα των γυναικών, αγώνας για μια Ελλάδα των ίσων ευκαιριών για όλους και για όλες, ντόπιους και ξένους, όπως και ξένους, όπου τα δικαιώματα θα γίνονται σεβαστά. Μία Ελλάδα, που στην παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και του κεφαλαίου, θα προβάλλει την παγκοσμιοποίηση των δικαιωμάτων και της ισότητας. Η Ελλάδα νομιμοποιείται περισσότερο απ'όλους να το κάνει, λόγω της διασποράς και του μεγέθους, που έχει αυτή η ελληνική διασπορά.

Αυτό πιστεύω ότι μπορεί και πρέπει να είναι το μήνυμα που στέλνουμε στις Ελληνίδες όπου γης σήμερα, σε αυτές που αγωνίζονται για ένα καλύτερο μέλλον. Ας παγκοσμιοποιήσουμε,

λοιπόν, την ισότητα και τους αγώνες για την ισότητα των γυναικών. Ας παγκοσμιοποιήσουμε τους αγώνες για την ισότητα των γυναικών ως περιεχόμενο των αγώνων για την αλληλεγγύη, για την ειρήνη, για τη διευρυμένη δημοκρατία, για τη διευρυμένη κοινωνική προστασία.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η κα Ροδούλα Ζήση από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει το λόγο.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας η 8 του Μάρτη γιορτάζεται σε όλα τα κράτη του ΟΗΕ σαν πολιτική επέτειος, για να θυμίζει αγώνες και κατακτήσεις του γυναικείου κινήματος αλλά και δεσμεύσεις της ίδιας της κοινωνίας, που θέλει ένα σύγχρονο ανθρωπισμό με φορείς όλους τους ανθρώπους και θεωρεί καθήκον της τη λήψη μέτρων και δράσεων για την πραγματική ισότητα και πραγματική ελευθερία ανδρών και γυναικών.

Ημέρα μνήμης και τιμής αλλά και ανταπόκρισης στην ιστορία και στην προοπτική της γυναικείας δράσης η 8η του Μάρτη ευαισθητοποιεί την κοινωνία και τους θεσμούς της, ενεργοποιώντας τους μηχανισμούς δημιουργικής αφύπνισης και πρωτοβουλιών, προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι στόχοι που ακουμπούν σε μία αρχή: Στην αρχή της δημοκρατίας της ισότητας και στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων όλων των μελών της κοινωνίας.

Η ελληνική Βουλή, σε πλήρη αντιστοίχιση με την κοινωνική ευαισθησία και ως άμεσος εκφραστής της ελληνικής κοινωνίας, τιμά την Παγκόσμια Ημέρα της Γυναίκας με ειδική συνεδρίαση στην Ολομέλεια της και με ιδιαίτερη απόδοση τιμής στην απόδημη Ελληνίδα.

Σε αυτό το σημείο επιτρέψτε μου να ευχαριστήσω και να συγχαρώ τον αξιότιμο Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων, τον κ. Απόστολο Κακλαμάνη, που έκανε αμέσως δεκτό το αίτημα της επιτροπής μας, της μόνιμης Επιτροπής Απόδημου Ελληνισμού της Βουλής, ώστε να αφιερωθεί η φετινή 8η Μαρτίου στην απόδημη Ελληνίδα, την Ελληνίδα της διασποράς και της δημιουργίας.

Τη συναντήσαμε παντού, πολλά χρόνια τώρα, να δημιουργεί και να παράγει διαρκώς σε τόπους μακριά από την Ελλάδα, να αντιμετωπίζει προβλήματα και δυσκολίες, να ξεπερνά αντιξοότητες και να αναλαμβάνει ευθύνες με περίσσειμα θάρρους και λεβεντιάς, με κοινωνική ευαισθησία και πάνω απ' όλα, με ελληνική υπερηφάνεια και αξιοπρέπεια, να γίνεται πρεσβευτής της ελληνικής κουλτούρας, της παράδοσης και του πολιτισμού μας.

Τη συναντήσαμε παντού. Ναι. Είναι η γιαγιά, η μάνα, η αδελφή, η κόρη, η σύζυγος, η Ελληνίδα της διασποράς που έγενεσε με το νήμα της εθνικής μας ταυτότητας το υφαντό της ενότητας του απανταχού Ελληνισμού και μέσα από τους πολλαπλούς της ρόλους, με υψηλό φρόνημα, κατάφερε να διατηρήσει ζωντανή τη φλόγα της ελληνικής οικογένειας, της ομηρικής "στιάς" σε ξένες πατρίδες.

Είναι η αφανής ηρωίδα των αγώνων και των θυσιών που μετέδωσε στις νεότερες γενιές τις αξίες, τα ιδεώδη και τα όραματά της ελληνικής φυλής. Είναι η γυναίκα που σήκωσε πολλές φορές το βάρος της εργασίας, της δημιουργίας και της προσφοράς.

Είναι ακόμη, η απόδημη Ελληνίδα της τέχνης και της επιστήμης, της επιχειρηματικής δραστηριότητας, της πρωτοβουλίας και της πρωτοπορίας σε κοινωνικούς αγώνες και σε αγώνες για το γυναικείο ζήτημα.

Με την ανεξάντλητη ψυχική της δύναμη προωθεί τους γυναικείους ανθρώπινους στόχους ενάντια στη μιζέρια, ενάντια στην άγνοια και στην υποταγή. Μεταλαμπαδεύει συνεχώς αξίες και παλεύει για ατομική και κοινωνική αξιοπρέπεια και πρόοδο χωρίς διακρίσεις, προνόμια και προκαταλήψεις. Υπερασπίζεται διαρκώς την ποιότητα των ανθρωπίνων σχέσεων, το δικαίωμα στην εργασία, στη μόρφωση, στις ίσες ευκαιρίες, στην ενεργό συμμετοχή στην ιστορία και στον πολιτισμό της πατρίδας μας. Είναι η γυναίκα που έχει κατορθώσει το ακατόρθωτο.

Έχει αντισταθεί στην αφομίωση, ενώ συγχρόνως έχει επιδείξει μέσα στις διαφορετικές συνθήκες των χωρών υποδοχής, μία εξαιρετική ικανότητα προσαρμογής χωρίς να χάνει την εθνική της ταυτότητα και την προσωπικότητά της. Εντάσσεται στις κατά τόπους κοινωνίες με τη δημιουργική της αρετή και την ποιοτική της ενεργό συμμετοχή αντιπαλεύοντας αναχρονιστικές νοοτροπίες και προωθώντας τις θεμελιακές αξίες και τους απαραίτους κανόνες της συνεργασίας, της αλληλεγγύης και της συνοχής.

Και παρά το ότι υψώνονται τείχη δυσκολιών και τρομερά εμπόδια ανισότητας, κατορθώνει να κατακτά την πρωτοπορία στην πνευματική, πολιτική και κοινωνική ζωή και να αποτελεί τον πυρήνα πρωτοβουλιών και οργανώσεων εθελοντισμού για εθνικά, πολιτιστικά και κοινωνικά ζητήματα.

Η ηρωίδα αυτή γυναίκα και μάνα έχοντας στο γενετικό της κώδικα καταγεγραμμένη την ελληνική φιλοσοφία και ιστορία, μεταλαμπαδεύει στα παιδιά της τα ιδανικά μας, την αγάπη για κάθε τι ελληνικό, την πίστη στο Θεό, αγάπη και θυσία για την πατρίδα, προσήλωση στο θεσμό της οικογένειας. Παλεύει για τη διατήρηση και ανάπτυξη της ελληνικής γλώσσας, του ελληνικού πολιτισμού, της Ορθοδοξίας, για τις αρετές της δημοκρατίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζουμε όλοι και έχουμε όλοι στην οικογένειά μας τη δική μας απόδημη Ελληνίδα. Αυτήν τη γυναίκα, την απόδημη Ελληνίδα, τιμούμε φέτος εκφράζοντας τις ευχαριστίες μας, το θαυμασμό μας και τη συγκίνησή μας για την πολύτιμη συμβολή της στην πλούσια ιστορία του απόδημου Ελληνισμού και υποκλινόμαστε στην ανεκτίμητη προσφορά της.

Με τη σημερινή εκδήλωση της Βουλής αναγνωρίζουμε πανηγυρικά το τεράστιο έργο της και τη δυναμική της παρουσία στις χώρες που ζει και δημιουργεί τις μικρές Ελλάδες, μακριά από τα στενά γεωγραφικά όρια της Ελλάδας, διαδραματίζοντας συγχρόνως ένα σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη, στην πρόοδο, στην αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής.

Με υψηλό αίσθημα ευθύνης και με αποφασιστικότητα, έχουμε χρέος, οι Ελληνίδες και οι Έλληνες Βουλευτές, η Πολιτεία, οι γυναικείες οργανώσεις, τις οποίες ευχαριστούμε θερμά για τη συμβολή τους στη σημερινή εκδήλωση, και όλες οι κοινωνικές δυνάμεις να προβάσουμε το έργο της απόδημης Ελληνίδας και να δημιουργήσουμε το πλαίσιο της συνεργασίας, με την ανάληψη δράσεων που θα ενισχύουν τη συνεργασία και αλληλοβοήθεια. Θα ενσωματώνουν τη συμμετοχή των γυναικών στο θεσμικό και στρατηγικό σχεδιασμό του Ελληνισμού και θα εξασφαλίζουν την καλύτερη αντιμετώπιση των θεμάτων, ώστε να συνδιαμορφώνουμε τη συνέχεια και τη συνοχή της ελληνικής ταυτότητας και της ενότητάς μας, αλλά και της ισόρροπης αντιπροσώπευσης σε όλους τους χώρους δραστηριότητας.

Η σημερινή απόδοση τιμής στην Ελληνίδα της διασποράς είναι συγχρόνως και μία δέσμευσή μας απέναντί της, στο ξεκίνημα του 21ου αιώνα, όπου ο ρόλος της είναι θεμελιακό ζήτημα.

"Σ' αυτές λοιπόν, άνδρες, να παραδώσουμε την πόλη χωρίς πολλές κουβέντες και χωρίς να ρωτάμε τι πρόκειται να κάνουν, αλλά να τις αφήσουμε μονάχα να κυβερνούν", έλεγε ο Αριστοφάνης στις "Εκκλησιάζουσες" κάνοντας έκκληση για την προώθηση της στρατηγικής αναβάθμισης των γυναικών μέσα από τη διεύρυνση της συμμετοχής τους στην πολιτική και στην κοινωνία.

(Χειροκροτήματα)

Ας ενεργοποιήσουμε αυτήν την έκκληση και σήμερα για την Ελλάδα και τον Ελληνισμό, όπου οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν το μισό του πληθυσμού, "το μισό του ουρανού" και άρα το μισό των γνώσεων, των ταλέντων, της ενέργειας και της δημιουργικότητας. Αφού ο φεμινισμός συνδέεται με τον ουμανισμό, με το ανθρώπινο στοιχείο που διορατικά εναρμονίζεται με τη συλλογικότητα και αφού η ριζοσπαστικότητά του μπορεί να αλλάξει τις αντιδραστικές δομές, αντιλήψεις και νοοτροπίες, κύριε Πρωθυπουργέ, όπως πολύ σωστά αναφέρατε -γιατί αυτό είναι το πρόβλημά μας- προς όφελος της ισότητας, της ανάπτυξης και της δημοκρατίας πρέπει, όπως κι εσείς πρεσβεύετε κι όπως όλοι μας θέλουμε, η οργανωτική και θεσμική δύναμη της πολιτικής να δώσει και στην απόδημη Ελληνίδα τα απαραίτητα στοιχεία, ώστε να αξιοποιήσει η ίδια τη δυνατότητα πρωτοπορείας της σε μια πρωτόγνωρη και δύσκολη ίσως μελλοντική πορεία.

Η ίδια η πολιτική και κοινωνική πραγματικότητα για τη σωστότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων ιδιαιτερότητας των ομάδων που βρίσκονται στους κόλπους της και για την καλύτερη θεσμική επέμβαση στα νέα μοντέλα συμπεριφοράς, επικοινωνίας και πολιτικού σχεδιασμού έχει ανάγκη την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συμμετοχή των γυναικών στα κέντρα των αποφάσεων. Σ' αυτήν την πραγματικότητα εμείς οφείλουμε να αγωνιστούμε με μέτρα, με δράσεις, με ιδέες και προτάσεις, με συγκεκριμένους διεισδυτικούς ανθρωπίνους στόχους.

Η Πολιτεία, ο ΣΑΕ, το Δίκτυο Απόδημων Ελληνίδων, η Γενική Γραμματεία Απόδημου Ελληνισμού, η Γενική Γραμματεία Ισότητας θα υιοθετήσουν, όπως το κάνουν πάντα, και θα προωθήσουν αυτές τις προτάσεις και τους στόχους μας. Ήδη έχουν γίνει μεγάλα και σημαντικά βήματα από την ελληνική πολιτεία και τους θεσμούς της για την ανάδειξη του ενιαίου συγκροτημένου Ελληνισμού, των δεκαεπτά και πλέον εκατομμυρίων όπου γης, αλλά και για τα θέματα ισότητας και ίσων ευκαιριών.

Υπάρχει, όμως, ακόμη δρόμος μακρύς για να ανταποκριθούμε στις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις και προκλήσεις σ' ένα διεθνές οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον συνεχώς μεταβαλλόμενο. Η κατάρτιση της ιστορικής, γεωγραφικής και κοινωνικής χάρτας της απόδημης Ελληνίδας, η ένταξή της στα θέματα στρατηγικής σημασίας για την Ελλάδα και τον Ελληνισμό, η αξιοποίηση όλων των υπαρχόντων θεσμών και δικτύων να ενισχύσουν τη συμμετοχή και να αναβαθμίσουν την πολιτική μας στον τομέα αυτόν σαν αναπόσπαστο μέρος της εθνικής μας στρατηγικής.

Δεν επιθυμώ σε μια τέτοια επέτειο και σε μια τέτοια ημέρα ομόψυχης και ομόφωνης στήριξης της απόδημης Ελληνίδας από την Εθνική μας Αντιπροσωπεία να απαριθμήσω επιτεύγματα και να παρουσιάσω επί μέρους προτάσεις. Επιθυμώ να τιμήσω, να αναδείξω και να δεσμευτώ μαζί σας για δράση υπό το πρίσμα των γυναικείων αρχών και αξιών, ώστε το 2001 όχι μόνο να ανακηρυχθεί, αλλά και να είναι πραγματικά το έτος της απόδημης Ελληνίδας. Και να ζητήσω να συμφωνήσουμε σήμερα που τιμούμε τη ΓΥΝΑΙΚΑ πως η γενικευμένη στάση μιας κοινωνίας, που βασίζεται στην ιδεολογία για διάκριση των ανθρώπων με βάση το φύλο, την καταδικάζει σε δημοκρατικό έλλειμμα αλλά και σε μεγάλη απώλεια από άποψη ιδεών και αξιών και δημιουργικών, ποιοτικών δράσεων. Άρα σε πολιτισμικό έλλειμμα. Και επειδή ο πολιτισμός και η πολιτική, αλλά και η δημοκρατία, θέλουν και για τα δύο φύλα την κοινή ανάληψη της ευθύνης για κοινωνίες ίσων πολιτών, καλούμε στον αγώνα για την ισότητα και τη δημοκρατική αρετή όλον τον Ελληνισμό, γυναίκες και άνδρες συναγωνιστές, που παλεύουν για τις ίδιες ιδέες και αξίες για την κοινωνική συνοχή, για την κοινωνική αλληλεγγύη, για την ειρήνη, την ανάπτυξη και την πρόοδο, για την πραγματική δημοκρατία της ισότητας. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Θα κλείσει η εκδήλωσή μας με την κ. Φουντουκίδου από τη Νέα Δημοκρατία και εν συνεχεία θα κάνουμε αμέσως την ονομαστική ψηφοφορία.

Ορίστε, κυρία Φουντουκίδου, έχετε το λόγο.

ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ : Κύριε Πρόεδρε, η συνοχή και η ενότητα του ελληνικού στοιχείου άντεξε στη διασπορά, στις αποστάσεις και στο χρόνο, σφυρηλατούμενη και ανανεούμενη συνεχώς με μία επιμονή που σπάνια συναντάται στην παγκόσμια ιστορία.

Απεδείχθη ότι ο Ελληνισμός δεν έχει σύνορα και όρια γεωγραφικά. Είναι διαχρονικός, είναι οικουμενικός. Είναι οικουμενικός, όχι μόνο γιατί τα στοιχεία που τον συνθέτουν είναι πανανθρώπινα και διαχρονικά, αλλά γιατί υπάρχουν πάντοτε άξιοι φορείς σε όλα τα πλάτη και μήκη της οικουμένης που τον εκπροσωπούν και τον μεταλαμπαδεύουν.

Αναμφίβολα στη μεταλαμπαδέυση του ελληνικού πνεύματος, της ελληνικής λεβεντιάς και της ελληνικής παράδοσης την πρωτοπορία κατέχει η απόδημη Ελληνίδα, τρίτη με τέταρτη γενιά μεταναστών σήμερα. Και μόνο βλέποντας το θαύμα που συντελέστηκε, αναζητώντας τους πρωταγωνιστές έστω και απολογητικά, τιμούμε την απόδημη Ελληνίδα. Χρέος μας η αναγνώριση και η ανάδειξη της συμβολής της.

Η απόδημη Ελληνίδα, η γυναίκα που οι συνθήκες της ζωής την έφεραν πρωταγωνίστρια στον αγώνα της επιβίωσης του έθνους μας και της διαφύλαξης από την αλλοτρίωσή του, συντελεστής διατήρησης της ελληνικής ταυτότητας, των παραδόσεων και του ελληνικού πολιτισμού, της παιδείας και των ελληνικών αγώνων. Η φλόγα της Ελλάδας στο εξωτερικό μεγαλώνει χάρη στην ηρωίδα που τα παιδιά της μιλούν ελληνικά, κάνουν το σταυρό τους και κατακτούν τον ξένο τόπο, μην ξεχνώντας την ελληνική τους ρίζα.

Οι συνθήκες κάτω από τις οποίες συντελέστηκε αυτό περιγράφονται σε πολλά επίσημα έγγραφα. Αναφορά του Ηλία Γερμανού στο Γενικό Προξενείο Ελλάδος στις 24.4.1933 "Η παροικία της Αδελαιδος ουδέν ίδρυμα κέκτηται, ούτε θρησκευτικόν ούτε φιλανθρωπικόν ούτε εκπαιδευτικόν". Αναφορά στο Υπουργείο στις 2.10.1926 του πρέσβη Χρυσανθόπουλου: "Ο Ελληνισμός της Αυστραλίας αποτελούμενος ως επί το πλείστον εξ απλοϊκών και στερουμένων μορφώσεως στοιχείων, εγκαταλείφθηκε επί σειρά ετών εις την τύχη του, εποδηγετείτο υπό προξένων και κατωτέρων κληρικών".

Ανάλογες βέβαια, ήταν οι συνθήκες σε όλες τις χώρες υποδοχής. Σε μερικές ακόμη και σήμερα. Υπάρχουν πολλές μαρτυρίες που περιγράφουν κρούσματα ρατσισμού και περιθωριοποίησης στα πρώτα χρόνια και αποτελούν το περιβάλλον μέσα στο οποίο άνηψε η δύναμη της ψυχής, της ψυχής της απόδημης Ελληνίδας, γυναίκας, μάνας, εργαζόμενης, μετανάστριας. Έδωσε όμως εξαίρετους πολίτες, σεβαστούς σε ξένες χώρες και έκανε την ελληνική παρουσία παράγοντα προόδου, αναγνωρισμένη διεθνώς.

Η απόδημη Ελληνίδα έπαιξε επίσης πρωταγωνιστικό ρόλο στην υποβοήθηση της Ορθόδοξης Εκκλησίας κατά τη διεξαγωγή του ποιμαντικού της έργου. Η συντήρηση του Ελληνισμού στις χώρες υποδοχής των μεταναστών συντελέστηκε μέσω της Εκκλησίας. Λατρεία, κοινωνική πρόνοια και πολιτιστικές εκδηλώσεις, ένα τρίπτυχο που οι Ορθόδοξες Εκκλησίες στο εξωτερικό υπηρετούν με θαυμαστή αποτελεσματικότητα, δεν θα έφθανε ποτέ σε τέτοιο υψηλό βαθμό εθνικής προσφοράς αν δεν είχε τη συμπαράσταση της Ελληνίδας της διασποράς.

Ο κόσμος όμως άλλαξε. Οι συνθήκες σήμερα δεν είναι ίδιες. Αξίες, θεσμοί, ιδανικά επαναπροσδιορίζονται. Νέες ανάγκες, νέες προτεραιότητες δίνουν πλέον άλλο νόημα και περιεχόμενο στη ζωή και στον κόσμο.

Η Ελληνίδα συμμετέχει αναπόφευκτα στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι χώρες υποδοχής κάτω από ιδιαίτερα αντίξοες συνθήκες, κοινωνικές περιθωριοποιήσεις, ανταγωνιστικότητα της αγοράς εργασίας, ενωμένα με την αγωνία της για την αναζήτηση του σύγχρονου ρόλου της ως Ελληνίδας, του χρέους της έναντι της πατρίδας, ενωμένα με τον κίνδυνο αφομοίωσης που ακολουθεί, όπως η ίδια φοβάται, την προσπάθεια της κοινωνικής και οικονομικής ενσωμάτωσης, η οποία όμως είναι αναγκαία προϋπόθεση για την πρόοδο και την επαγγελματική καταξίωση των παιδιών της. Παιδιά που είναι υποχρεωμένα να ενταχθούν στο σύστημα παιδείας, εκπαίδευσης, παραγωγής, να ακολουθήσουν πρότυπα και τρόπο ζωής των συνομήλικων φίλων τους και ενισχυμένα από τις εγγενείς αδυναμίες του συστήματος της Ελλάδας, που εξάγει τις δυσλειτουργίες της Δημόσιας Διοίκησης, της έλλειψης σαφούς πολιτικής και στόχων.

Και είναι και πάλι η απόδημη Ελληνίδα που μπρος στον κίνδυνο αυτό της αλλοτρίωσης υψώνει πάλι αναστήμα και φωνή μπροστά στη διεκδικήσή της να διαφυλάξει και να προστατεύσει ό,τι μπορεί από Ελλάδα στα παιδιά της. Παιδεία φωνάζει και σήμερα, αρχές, αξίες, ιδανικά ελληνικά, που μέσα από την παιδεία θα περάσουν στις επόμενες γενιές παιδιών Ελλήνων, παιδιών από μικτούς γάμους. Δίνει έτσι το νόημα και την αξία της οικογενειακότητας του ελληνικού πνεύματος, της ελληνικής παιδείας. Πρώτη αυτή, ακόμη από τα πρώτα χρόνια μετανάστευσης, αν και συνήθως αγράμματη, το κατάλαβε. Πρώτη αυτή το προστάτευσε, το πάλεψε, το πέρασε και είμαι σίγουρη και πάλι θα το περάσει.

Αντιλαμβάνεται ότι πρέπει να οργανωθεί, εάν θέλει ουσιαστικά και συντονισμένα να κινηθεί, γιατί αυτό πλέον απαιτούν οι καιροί. Πέρασε η εποχή των αυτοσχεδιασμών. Σήμερα θέλει συ-

ντονισμό και σχέδιο. Χρειάζεται νέους στόχους, νέα οράματα. Διεκδικεί ενεργό συμμετοχή, γιατί έτσι πιστεύει ότι βοηθά τις εθνικές μας επιδιώξεις.

Τιμή στην Ελληνίδα της διασποράς θα είναι η ενίσχυσή της από τη μητρόπολη, ώστε να διατηρήσει και να μεταφέρει την άσβεστη ελληνική φλόγα, να επιτύχει μια σύγχρονη και θεαματική ελληνική αναγέννηση στους κύκλους της σύγχρονης Ενωμένης Ευρώπης αλλά και στα πέριχτά της γης.

Η ενίσχυση της αμφίδρομης επικοινωνίας και η αξιοποίηση της απόδημης Ελληνίδας σημαίνει οργανωτική ανανέωση διαχρονικότητα, βάθος και άνοιγμα οριζόντων, εμπλουτισμό και αξιοποίηση ανθρώπινου δυναμικού, σημαίνει αυθεντική έκφραση.

Η χρονική συγκυρία είναι καθοριστική για την Ελλάδα και τη διεθνή κοινότητα. Ο αγώνας για την ειρηνική συμβίωση των κρατών και των λαών, τον εξανθρωπισμό των διεθνών σχέσεων, προστασία του περιβάλλοντος, καταπολέμηση της φτώχειας, της εμπορίας του ανθρώπου και της αξιοπρέπειάς του ενώνουν τις Ελληνίδες σε κοινό αγώνα με τις γυναίκες όλου του κόσμου. Παράλληλα, η ίδια αναζητά τρόπο διατήρησης της ελληνικής της ταυτότητας.

Η ενθάρρυνση, λοιπόν, και η ανάδειξη απόδημων Ελληνίδων στα κέντρα λήψης αποφάσεων σε κάθε επίπεδο στις χώρες διαμονής, η αξιοποίηση όσων έχουν ήδη θέσεις ευθύνης και επιρροής, η αμφίδρομη επικοινωνία και ενημέρωση με χρήση όλων των μέσων ροής πληροφοριών πρέπει να σηματοδοτεί την πορεία μας τα επόμενα χρόνια. Η ενίσχυσή τους στις ασθενέστερες οικονομικά χώρες χρειάζεται ασφαλώς ιδιαίτερη προσέγγιση. Η δημιουργία δικτύου απόδημων Ελληνίδων από το ΣΑΕ ή-

ταν το πρώτο βήμα το οποίο θα πρέπει να ενισχύσουμε.

Πρέπει επίσης να αναληφθεί η πρωτοβουλία από την ελληνική Βουλή για συνεργασία με Ελληνίδες της διασποράς δραστηριοποιημένες στην πολιτική, ώστε να ενισχυθεί η ελληνική γυναικεία παρουσία στα κέντρα που λαμβάνονται οι αποφάσεις των χωρών όπου ζουν.

Μια τέτοια πρωτοβουλία, κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσε να προωθηθεί με τη συνεργασία της Μόνιμης Διακομματικής Επιτροπής για τον Απόδημο Ελληνισμό και της Μόνιμης Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την προώθηση της ισότητας, τη σύσταση της οποίας σας ζητήσαμε και αναμένουμε τις αποφάσεις σας.

Κοσμοπολίτισσα, πολίτισσα του κόσμου, η απόδημη Ελληνίδα συμπύκνωσε εμπειρίες χρήσιμες στις σημερινές κοινωνίες. Η αντοχή, η προσαρμοστικότητα της, η καταξίωσή της, παράδειγμα και ελπίδα για τα εκατομμύρια των μεταναστών και προσφύγων του αιώνα μας. Οφείλουμε ένα μεγάλο ευχαριστώ σ' εσάς, γυναίκες της Ελλάδος, γυναίκες του κόσμου, που κρατήσατε την εικόνα της Ελλάδος αξιοπρεπή στον κόσμο.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ": Θράκη 2000 - 80 χρόνια από την ενσωμάτωση στην Ελλάδα, εκατόν ένας μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί-καθηγητές του Γυμνασίου Γλυκών Νερών Αττικής.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κατατίθεται από την αρμόδια Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η τροπολογία στην οποία αναφέρθηκε προ ολίγου ο κύριος Πρωθυπουργός.

Θα διεξαχθεί ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: "Είσοδος και παραμονή αλλοδαπών στην Ελληνική Επικράτεια. Κτήση της ελληνικής ιθαγένειας με πολιτογράφηση".

Οι αποδεχόμενοι την αρχή του νομοσχεδίου λέγουν "ΝΑΙ".

Οι μη αποδεχόμενοι την αρχή του νομοσχεδίου λέγουν "ΟΧΙ".

Οι αρνούμενοι ψήφο λέγουν "ΠΑΡΩΝ".

Καλούνται επί του καταλόγου: ο κ. Έκτορας Νασιώκας από το ΠΑ.ΣΟ.Κ και ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης από τη Νέα Δημοκρατία.

Παρακαλώ να αρχίσει η ανάγνωση του καταλόγου.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

(Κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπροέδρος της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ**)

(ΜΕΤΑ ΚΑΙ ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΟΥ ΚΑΤΑΛΟΓΟΥ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Υπάρχει κάποιος κύριος ή κυρία συνάδελφος που δεν άκουσε το όνομά του; Κανείς.

Κηρύσσεται περαιωμένη η ψηφοφορία και παρακαλώ τους κυρίους ψηφολέκτες να προβούν στην καταμέτρηση των ψήφων, και την εξαγωγή του αποτελέσματος.

(ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: "Είσοδος και παραμονή αλλοδαπών στην Ελληνική Επικράτεια. Κτήση της ελληνικής ιθαγένειας με πολιτογράφηση".

Ψήφισαν συνολικά 251 Βουλευτές.

Υπέρ της αρχής του νομοσχεδίου, δηλαδή "ΝΑΙ", ψήφισαν 137 Βουλευτές.

Κατά της αρχής του νομοσχεδίου, δηλαδή "ΟΧΙ", ψήφισαν 114 Βουλευτές, σύμφωνα με το παρακάτω πρωτόκολλο ονομαστικής ψηφοφορίας:

"Ονομαστική ψηφοφορία επί της αρχής

"ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

	ΝΑΙ	ΟΧΙ
Αυγερινός Παρασκευάς	+	
Λαΐου Αγγελική	+	
Χριστοδουλάκης Νίκος	+	
Σπυράκη Χριστίνα	+	
Βούγιας Σπυρίδων	+	
Τσουκάτος Θεόδωρος	+	
Έβερτ Μιλτιάδης		-
Βαρβιτσιώτης Ιωάννης		+
Μολυβιάτης Πέτρος		+
Παπαθανασίου Ιωάννης		+
Σπηλιωτόπουλος Αριστόβουλος (Άρης)		+
Ψαχαρόπουλος Γεώργιος		+

Α' ΑΘΗΝΩΝ

Παπανδρέου Γεώργιος	-
Γεννηματά Φωτεινή (Φώφη)	+
Σκανδαλίδης Κων/νος	+
Παπαντωνίου Ιωάννης (Γιάννος)	+
Παπουτσής Χρήστος	+
Αλευράς Αθανάσιος (Νάσος)	-
Αρσένης Γεράσιμος	+
Μανίκας Στέφανος	+

Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα)	-
Αλογοσκούφης Γεώργιος	+
Παυλόπουλος Προκόπιος	+
Μάνος Στέφανος	-
Βουλγαράκης Γεώργιος	+
Λυκουρέζος Αλέξανδρος - Λέων	+
Γιαννάκου-Κουτσίκου Μαριορή (Μαριέττα)	+
Κακλαμάνης Νικήτας	+
Μπενάκη - Ψαρούδα Άννα	+
Κανέλλη Γαρυφαλλιά (Λιάνα)	-
Κωνσταντόπουλος Νικόλαος	+

Β' ΑΘΗΝΩΝ

Παπανδρέου Βασιλική (Βάσω)	+
Κακλαμάνης Απόστολος	+
Λοβέρδος Ανδρέας	+
Κούρκουλα Ελένη	+
Γείτονας Κων/νος	+
Πρωτόπαπας Χρήστος	+
Παπαϊωάννου Μιλτιάδης	+
Κουλούρης Κίμων	+
Μαντέλης Αναστάσιος (Τάσος)	+
Δασκαλάκης Γεώργιος	+
Ασκητής Αθανάσιος (Νάσος)	-
Κοντογιαννόπουλος Βασίλειος	+
Κατσέλη Ελεωνόρα (Νόρα)	+
Ανωμερίτης Γεώργιος	+
Χυτήρης Τηλέμαχος	+
Γιαννόπουλος Ευάγγελος	-
Κατσάνεβας Θεόδωρος	-
Χαραλαμπίδης Ιωάννης	-
Μητσοτάκης Κων/νος	+
Τζαννετάκης Τζαννής	+
Παναγιωτόπουλος Παναγιώτης (Πάνος)	-
Μεϊμαράκης Ευάγγελος - Βασίλειος	-
Πολύδωρας Βύρων	+
Λιάπης Μιχαήλ - Γεώργιος	-
Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης	+
Πετραλιά-Πάλλη Φάνη	+
Καμμένος Παναγιώτης (Πάνος)	+
Καρατζαφέρης Γεώργιος	+
Κασσίμης Θεόδωρος	+
Γιακουμάτος Γεράσιμος	+
Παπακώστα - Σιδηροπούλου Κατερίνα	+
Ανδρεουλάκος Απόστολος	+
Καρράς Κώστας	-
Παπαρήγα Αλεξάνδρα	-
Κολοζώφ Ορέστης	+
Σκυλλάκος Αντώνιος	-
Δαμανάκη Μαρία	+
Κουβέλης Φώτιος - Φανούριος	+

ΝΟΜΟΣ ΑΙΤΩΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ

Μακρυπίδης Ανδρέας	+
Βερελής Χρήστος	+
Κουρουμπλής Παναγιώτης	+
Σμυρλής - Λιακατάς Χρήστος	-
Βαϊνάς Ιωάννης	+
Σαλμάς Μάριος	+
Αγγελόπουλος Νικόλαος	+
Στριφτάρης Σπυρίδων	-

ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ

Θωμόπουλος Ιωάννης	-
Τσούρνος Γεώργιος	+
Παπαδημητρίου Ελισάβετ (Έλσα)	+

ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ

Ρέππας Δημήτριος	+
Σπυρόπουλος Ροβέρτος	+
Τατούλης Πέτρος	-

Κωστόπουλος Δημήτριος	+	Γεωργακόπουλος Δημήτριος	-
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ		Αντωνακόπουλος Παναγιώτης	+
Κολιοπάνος Θεόδωρος	+	Σκουλαρίκης Ιωάννης	-
Κοσσυβάκης Δημήτριος	+	Αδραχτάς Παναγιώτης	+
Καραμπίνας Κων/νος	+	Κορκολόπουλος Βασίλης	+
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	
Πάγκαλος Θεόδωρος	+	Χρυσοχοίδης Μιχαήλ	+
Βρεττός Κων/νος	+	Γικόνογλου Μόσχος	+
Γιαννάκης Ιωάννης	+	Χαλκίδης Μιχαήλ	+
Παπαηλίας Ηλίας	+	Φωτιάδης Ηλίας	+
Φωτιάδης Παναγιώτης	+	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
Βλάχος Γεώργιος	+	Αποστολάκης Δημήτριος	+
Κατσίκης Θεόδωρος	+	Ματζαπετάκης Στυλιανός	+
Κατσιγιάννης Αθανάσιος	+	Κουράκης Ιωάννης	+
Αμπατζόγλου Γεώργιος	-	Σχοιναράκη - Ηλιάκη Ευαγγελία	+
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ		Στρατάκης Εμμανουήλ	+
Φούρας Ανδρέας	+	Βρέντζος Σταύρος	+
Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος	+	Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+
Θωμά Μαρία	+	Δεικτάκης Γεώργιος	-
Θωμάς Γεώργιος	+	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	
Σπηλιόπουλος Κων/νος	+	Παπαδόπουλος Αλέξανδρος	-
Σπηλιωτόπουλος Σπήλιος	+	Μπέζας Αντώνιος	+
Νικολόπουλος Νικόλαος	+	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Βασιλείου Θεόφιλος	+	Τζοχατζόπουλος Απόστολος - Αθανάσιος	+
Κοσιώνης Παναγιώτης	+	Βενιζέλος Ευάγγελος	+
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ		Καστανίδης Χαράλαμπος	+
Αποστολίδης Λουκάς	+	Παπαθεμελής Στυλιανός - 'Αγγελος	+
Ακριβάκης Αλέξανδρος	+	Μαγκριώτης Ιωάννης	-
Μπασιάκος Ευάγγελος	+	Γκεσούλης Νικόλαος	+
Τσιπλάκος Αριστείδης	+	Σπυριούνης Κυριάκος	+
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ		Καραμανλής Κων/νος	-
Τζιόλας Ελευθέριος	+	Ψωμιάδης Παναγιώτης	+
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ		Ορφανός Γεώργιος	+
Κωνσταντίνου Φλώρος	+	Σπηλιόπουλος Αναστάσιος	+
Παπαδόπουλος Σταύρος	-	Κούβελας Σωτήριος	+
Δαϊλάκης Σταύρος	+	Χουρμουζιάδης Γεώργιος	+
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Ξηροτύρη - Αικατερινάρη Ασημίνα	+
Κρεμαστινός Δημήτριος	+	Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Σφυρίου Κοσμάς	+	Γερανίδης Βασίλειος	+
Παπανικόλας Βασίλειος	+	Τσιόκας Θεοχάρης	+
Παυλίδης Αριστοτέλης	+	Κίρκος Γεώργιος	+
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ		Διαμαντής Κων/νος	+
Φωτιάδης Απόστολος	+	Ρεγκούζας Αδάμ	+
Ζαμπουνίδης Νικόλαος	+	Σαλαγκούδης Γεώργιος	+
Δημοσχάκης Θεοφάνης	+	Τζέκης 'Αγγελος	+
Λυμπερακίδης Λεωνίδα	+	ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ		Αργύρης Ευάγγελος	-
Θεοδώρου Χρήστος	+	Μαλέσιος Ευάγγελος	+
Παπαγεωργίου Γεώργιος	+	Παπούλιας Κάρολος	+
Πιπεργιάς Δημήτριος	+	Τασούλας Κων/νος	+
Κεδίκογλου Βασίλειος	-	Καλογιάννης Σταύρος	+
Λιάσκος Αναστάσιος	+	ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ	
Παπαγεωργόπουλος Ελευθέριος	-	Τσακλίδης Ιωάννης	+
ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ		Τσίμας Κων/νος	+
Τσίπρας Βασίλης	-	Καλαντζής Γεώργιος	+
ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ		Παναγιωτόπουλος Γεώργιος	-
Γκούσκος Διονύσιος	+	ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	
ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ		Σαλαγιάννης Νικόλαος	+
Ζαφειρόπουλος Ιωάννης	+	Τσιλίκας Βασίλειος	+
		Αναγνωστόπουλος Θεόδωρος	+
		Σιούφας Δημήτριος	+
		Ταλιαδούρος Σπυρίδων	+

ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ

Πετσάλνικος Φίλιππος +
Αγγελής Ανέστης +

ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Δρυς Γεώργιος +
Κοντομάρης Ευύχιος +
Σπύρου Σπυρίδων +

ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ

Καλαφάτης Αλέξανδρος +

ΝΟΜΟΣ ΚΙΛΙΚΙΑΣ

Φλωρίδης Γεώργιος +
Τσιτουρίδης Σάββας +
Κιλτίδης Κων/νος +

ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ

Αθανασιάδης Αλέξανδρος +
Λωτίδης Λάζαρος +
Τσιαρτσιώτης Νικόλαος -
Παπαδόπουλος Μιχάλης +
Βύζας Βασίλειος +

ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

Κοτσώνης Θεόδωρος -
Χωρέμης Αναστάσιος +
Δήμας Σταύρος +
Παπαληγούρας Αναστάσιος -

ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Παπαζώη Ελισάβετ +
Λεβογιάννης Νικόλαος +
Χωματάς Ιωάννης +

ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ

Γρηγοράκος Λεωνίδα +
Σκανδαλάκης Παναγιώτης +
Δαβάκης Αθανάσιος +

ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ

Νασιώκας Έκτορας +
Φλώρος Νικόλαος +
Χατζημιχάλης Νικόλαος - Φώτιος +
Φαρμάκης Νικόλαος +
Γαρουφαλιάς Γεώργιος +
Ζώης Χρήστος +
Κατσαρός Νικόλαος +
Τσιόγκας Δημήτριος -

ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΗΘΙΟΥ

Καρχιμάκης Μιχαήλ +
Ιωαννίδης Φοίβος +

ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ

Σηφουνάκης Νικόλαος +
Παπαδέλλης Φραγκλίνος +
Σκοπελίτης Σταύρος -

ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ

Βλασσόπουλος Ευάγγελος +

ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ

Ζήση Ροδούλα +
Τζανής Λεωνίδα +
Βούλγαρης Αλέξανδρος -
Νάκος Αθανάσιος +
Μακρή Ζωή (Ζέττα) -
Γκατζής Νικόλαος +

ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ

Κατσιλιέρης Πέτρος +
Μπένος Ιωάννης - Σταύρος +
Γιαννακόπουλος Ιωάννης +
Καλαντζάκου Σοφία +
Παπανικολάου Ελευθέριος +
Λαμπρόπουλος Ιωάννης +

ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ

Σγουρίδης Παναγιώτης +
Στολίδης Σωτήριος +
Κοντός Αλέξανδρος -

Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σημίτης Κων/νος -
Φασούλας Παναγιώτης +
Μπεντενιώτης Εμμανουήλ +
Σουμάκης Σταύρος -
Καλός Γεώργιος +
Μελάς Παναγιώτης +
Μιχαλολιάκος Βασίλειος +

Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Λαλιώτης Κων/νος -
Νιώτης Γρηγόρης +
Λιντζέρης Δημήτριος +
Κρητικός Παναγιώτης +
Διαμαντίδης Ιωάννης +
Νεράντζης Αναστάσιος +
Μπαρμπαγιάννης Βασίλειος +
Λαφαζάνης Παναγιώτης +

ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ

Πασχαλίδης Γεώργιος +
Βοσνάκης Χρήστος -
Καρασμάνης Γεώργιος +
Φουντουκίδου - Θεοδωρίδου Παρθένα +
Τζαμτζής Ιορδάνης (Δάνης) +

ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ

Τσερτικίδης Παντελής +
Αρσένη Μαρία +
Κωνσταντόπουλος Γεώργιος +
Πολύζος Ευάγγελος +

ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ

Τσεκούρας Ιωάννης +
Τρυφωνίδης Γεώργιος +

ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ

Λουκάκης Μανώλης +
Κεφαλογιάννης Ιωάννης +

ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ

Γκαλήπ Γκαλήπ +
Μεχμέτ Αχμέτ -
Στυλιανίδης Ευριπίδης +

ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ

Βαρδίκος Πυθαγόρας +

ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ

Ανθόπουλος Ιωάννης +
Βασιλακάκης Βασίλειος +
Λεονταρίδης Θεόφιλος +
Καραμανλής Αχιλλέας +
Κόλλια - Τσαρουχά Μαρία -
Χαϊτίδης Ευγένιος +
Τσιπλάκης Κων/νος +

ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Μαγκούφης Χρήστος	+	
Μάτης Αθανάσιος	+	
Σκρέκας Θεόδωρος		+
Χατζηγιάκης Σωτήριος		+
Λέγκας Νικόλαος		+

ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ

Παπαδήμας Λάμπρος	+	
Βαθειάς Ιωάννης	+	
Αλαμπάνος Δημήτριος	+	
Γιαννόπουλος Αθανάσιος		+
Χειμάρης Αθανάσιος		-
Καλλιώρας Ηλίας		+

ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ

Λιάνης Γεώργιος	+	
Κορτσάρης Νικόλαος		-

ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ

Θάνος Δημήτριος	+	
Γκελεστάθης Νικόλαος		+

ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

Πάχτας Χρήστος	+	
Πάππας Βασίλειος		+
Φλωρίνης Αθηναίος		+

ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

Σκουλάκης Εμμανουήλ	+	
Δαμιανάκης Ευτύχιος	+	
Βαλυράκης Ιωσήφ	+	
Μαρκογιαννάκης Χρήστος		+

ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ

Τσουρή Ελπίδα	+	
Βαρίνος Αθανάσιος		+
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ "ΝΑΙ"	137	
"ΟΧΙ"	114	
ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ	251	

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης: "Είσοδος και παραμονή αλλοδαπών στην Ελληνική Επικράτεια. Κτήση της ελληνικής ιθαγένειας με πολιτογράφηση", έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα διακόψουμε για λίγο τη συζήτηση της νομοθετικής εργασίας και θα επανέλθουμε στη συζήτηση των επικείμενων ερωτήσεων.

Θα συζητηθεί η τρίτη και τελευταία υπ' αριθμ. 679/5.3.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Γεωργίου Χουρμουζιάδη προς τους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικώς με τον έλεγχο της στατικής επάρκειας των σχολικών κτιρίων της Θεσσαλονίκης κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Χουρμουζιάδη έχει ως εξής:

"Σύμφωνα με πόρισμα έρευνας που διενεργήθηκε από την Εισαγγελία Πρωτοδικών Θεσσαλονίκης και είδε το φως της δημοσιότητας αυτές τις μέρες, δεκαεπτά σχολικά κτίρια της όλης κρίνονται επικίνδυνα για την ασφάλεια των μαθητών και των διδασκόντων σ' αυτά σε περίπτωση σεισμού.

Εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης επιβεβαιώνουν την ύπαρξη του προβλήματος σε σχολεία της περιοχής τους, στα οποία στεγάζονται πάνω από τέσσερις χιλιάδες μαθητές.

Παρόμοια προβλήματα στατικής επάρκειας έχουν βέβαια και πολλά δημόσια κτίρια της Θεσσαλονίκης, προβλήματα που "κληρονόμησε" η πόλη από το μεγάλο σεισμό του 1978.

Αρμόδιοι φορείς όπως το ΤΕΕ (Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας), Πολεοδομία, κλπ, έχουν επανειλημμένα τονίσει τους κινδύνους που απειλούν τους κατοίκους της πόλης από ενδεχόμενο σεισμό εξαιτίας των "τραυματισμένων" κτιρίων.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Τι μέτρα προτίθεται να πάρει η Κυβέρνηση, ώστε τα σχολικά κτίρια να είναι ασφαλή και να μην κινδυνεύουν μαθητές και διδάσκοντες;

Αν προτίθεται να προχωρήσει σε ένα γενικότερο έλεγχο της στατικής επάρκειας των δημοσίων αλλά και ιδιωτικών κτιρίων της πόλης και στην αποκατάσταση των βλαβών, όπου αυτές υπάρχουν."

Ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Πετσάλνικος έχει το λόγο.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ως γνωστόν, μετά την αποκέντρωση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, με το ν. 2218/94 οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις έχουν την αρμοδιότητα για τον προγραμματισμό, τη μελέτη, την κατασκευή, την επίβλεψη των έργων σχολικής στέγης και βέβαια εντάσσουν τα σχετικά έργα στο νομαρχιακό τους πρόγραμμα. Το νομαρχιακό πρόγραμμα χρηματοδοτείται τόσο από το περιφερειακό πρόγραμμα όσο και από το εθνικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Δηλαδή θα είναι πλέον ως νομαρχιακό πρόγραμμα που θα χρηματοδοτηθεί και για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της Θεσσαλονίκης από το περιφερειακό πρόγραμμα και από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Αλλά επιπροσθέτως το Υπουργείο Παιδείας χρηματοδοτεί τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Αυτό θα κάνουμε και για το Νομό Θεσσαλονίκης.

Σημειώτεον ότι η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης στην τριετία 1998-2000 επιχορηγήθηκε από το Υπουργείο Παιδείας για τη σχολική στέγη με ποσά που φθάνουν τα είκοσι δισεκατομμύρια δραχμές (20.000.000.000). Έχουμε εκπονήσει ένα νέο πρόγραμμα, αυτό το ανακοίνωσα το περασμένο φθινόπωρο στη Θεσσαλονίκη, εξήντα δισεκατομμυρίων δραχμών (60.000.000.000) για την επόμενη εξαετία για να καλυφθούν όλες οι ανάγκες σε σχολική στέγη και μάλιστα να εξαλειφθεί όπως ελπίζουμε και πιστεύουμε, και το πρόβλημα της διπλής βάρδιας ορισμένων σχολείων.

Τώρα σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο θέμα της ερώτησης για τα δεκαεπτά σχολεία που αναφέρονται στην ερώτηση αυτή, όπως μας ενημέρωσε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση της Θεσσαλονίκης, το θέμα αυτό επανέρχεται στην επικαιρότητα με αφορμή δημοσιεύματα, τα οποία αναφέρονται στο γεγονός ότι ολοκληρώθηκε αυτή η προκαταρκτική εξέταση, που είχαν διατάξει οι εισαγγελικές αρχές της Θεσσαλονίκης το 1999 μετά το σεισμό της Αθήνας.

Θα ήθελα όμως εδώ σύμφωνα με τα αναλυτικά στοιχεία που έχει δώσει η νομαρχιακή αυτοδιοίκηση, να ενημερώσω την Εθνική Αντιπροσωπεία και τον ερωτώντα συνάδελφο, ότι το 1999, μετά το σεισμό της Αθήνας και προκειμένου να εκλείψουν οι όποιες αμφιβολίες, ερωτηματικά κλπ. που υπήρχαν σε σχέση με την κατάσταση των σχολικών κτιρίων, έγινε μακροσκοπικός έλεγχος σε όλα τα σχολεία και συντάχθηκαν τα αντίστοιχα πρακτικά αυτοψίας.

Σε περιπτώσεις που διαπιστώθηκε ότι υπήρχε λόγος άμεσης επέμβασης, πάντα σε συνεργασία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης με τους δήμους, ελήφθησαν τα κατάλληλα μέτρα και έγιναν μία σειρά από παρεμβάσεις σε μία σειρά σχολικών κτιρίων.

Σε ό,τι αφορά τα δεκαεπτά σχολεία, για τα οποία γίνεται λόγος στην επίκαιρη ερώτηση, πρέπει να πω ότι δεν κλήθηκαν να καταθέσουν σε αυτήν τη διαδικασία της εισαγγελίας ούτε ζητήθηκαν οι απόψεις των αρμοδίων υπαλλήλων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης ούτε και της μοναδικής θεσμοθετημένης επιτροπής που είναι η Επιτροπή Επικινδύνων και Ετοιμορρόπων. Επίσης δεν διαβιβάστηκε τίποτα στις υπηρεσίες της νομαρχίας προκειμένου να προβεί στη διερεύνηση των όποιων πληροφοριών με βάση τις εκθέσεις αυτοψίας, που έχουν συνταχθεί κατά τον τελευταίο έλεγχο.

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης με τις υπηρεσίες της, με τους ειδικούς υπαλλήλους, μηχανικούς και άλλους, και με μεγάλη υπευθυνότητα είχε προβεί στους ελέγχους των σχολικών κτιρίων και διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει θέμα άμεσης επέμβασης.

Σε ό,τι αφορά τις όποιες άλλους είδους -αλλά όχι λόγω επικινδυνότητας της στατικότητας- επεμβάσεις που πρέπει να γίνουν, αυτές θα γίνουν από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης με βάση το συνολικό πρόγραμμα που, όπως είπα, έχουμε συντάξει και έχουμε ανακοινώσει ότι θα χρηματοδοτηθεί με το ποσό των εξήντα δισεκατομμυρίων (60.000.000.000) δραχμών στα πέντε χρόνια.

Θα ξεκινήσουμε με ένα σημαντικό ποσό χρηματοδότησης ήδη από το χρόνο αυτό. Εκτιμώ ότι πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) θα είναι το ποσό με το οποίο θα χρηματοδοτήσουμε εμείς ως Υπουργείο Παιδείας και τουλάχιστον άλλα πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) θα είναι το ποσό που θα διαθέσει η περιφέρεια από το περιφερειακό πρόγραμμα, για να προχωρήσει στην υλοποίηση του προγράμματος η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Θεσσαλονίκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ο κ. Χουρμουζιάδης έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βέβαια, όλη η περιγραφή που έκανε ο κύριος Υφυπουργός είναι άψογη διοικητικά. Ακριβώς έτσι έχουν τα πράγματα. Φοβούμαι όμως, κύριε Υπουργέ, ότι το πρόβλημα παραμένει.

Αυτήν τη στιγμή υπάρχουν στο Νομό Θεσσαλονίκης σχολεία τα οποία έχουν υποστεί ζημιές. Επομένως σε μια περίοδο που όλες οι ειδήσεις γύρω από τις σεισμικές προσοπτικές -ας τις πούμε- της χώρας μας είναι πάρα πολύ δυσάρεστες, δεν θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να πούμε ότι δεν υπάρχει άμεση ανάγκη παρέμβασης και ότι το πρόβλημα έχει λυθεί.

Όσον αφορά τα ύψη των χρηματοδοτήσεων που αναγγέλλετε, σίγουρα έτσι θα είναι, αλλά αν κανείς προβάλλει αυτήν την πληροφορία σας στους ρυθμούς με τους οποίους εκταμιεύονται αυτές οι χρηματοδοτήσεις, στους ρυθμούς με τους οποίους αναλαμβάνουν οι σχετικοί εργολάβοι τις επισκευές, τότε θα πρέπει να ανησυχεί.

Ανησυχώ, κύριε Πρόεδρε. Το πρόβλημα των σχολείων θα είναι πάντοτε ένας επικρεμάμενος κίνδυνος. Θα ήθελα, λοιπόν, να ακούσω από το στόμα του κυρίου Υφυπουργού και μία χρονική δέσμευση. Να μας πει ότι σίγουρα μέχρι εκείνο το χρονικό σημείο όλα αυτά θα έχουν εκλείψει. Αυτό δεν το άκουσα όμως και γι' αυτό εξακολουθώ και επιμένω στην ανησυχία μου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Το λόγο έχει ο κύριος Υφυπουργός.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Όπως είπα και στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε, οι υπηρεσίες της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης έχουν κάνει ένα πολύ συστηματικό έλεγχο σε όλα τα σχολεία και διαπίστωσαν, όπως ανέφερα ήδη, σύμφωνα με τα στοιχεία που μας δίνει η Νομαρχία Θεσσαλονίκης ότι δεν υπάρχει θέμα άμεσης επέμβασης. Δεν υπάρχει δηλαδή κίνδυνος. Αυτό είναι το αποτέλεσμα αυτού του ελέγχου.

Στις περιπτώσεις εκείνες, όπου από τους ελέγχους διαπιστώνεται έστω και το παραμικρό πρόβλημα, προχωρούν οι σχετικές διαδικασίες. Για παράδειγμα στη Νέα Ραιδεστό κρίθηκε ακατάλληλο το σχολικό κτίριο και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση αποφάσισε να κατεδαφιστεί και να ανεγερθεί νέο σχολικό κτίριο.

Σε ό,τι αφορά τους ρυθμούς χρηματοδότησης, επαναλαμβάνω ότι θα είναι πολύ ταχύτεροι και τα κονδύλια θα είναι κατά πολύ αυξημένα σύμφωνα με το πρόγραμμα που είχα ανακοινώσει το φθινόπωρο. Πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και πέντε δισεκατομμύρια (5.000.000.000) από το Περιφερειακό Πρόγραμμα είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό κονδύλι για μια χρονιά: Δέκα δισεκατομμύρια (10.000.000.000) θα έχει τη δυνατότητα ήδη φέτος να αξιοποιήσει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Παράλληλα σε αυτά τα κονδύλια θα πρέπει να προσθέσουμε και τα κονδύλια, που θα πάνε απευθείας πλέον από φέτος στους δήμους κατά το σύστημα των κεντρικών αυτοτελών πόρων, για τρέχουσες επισκευές.

Άρα οι ρυθμοί πρέπει να είναι πάρα πολύ γρήγοροι για τη συνολική βελτίωση των συνθηκών στέγασης των σχολείων στο Νομό Θεσσαλονίκης από τη χρονιά αυτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κυρία και κύριοι

συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων και επανερχόμαστε στη νομοθετική εργασία.

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις".

Υπενθυμίζω στους κυρίους συναδέλφους ότι το νομοσχέδιο έχει ψηφιστεί επί της αρχής στη συνεδρίαση της Πέμπτης 1.3.2001. Στην ίδια συνεδρίαση αποφασίστηκε να διατεθούν επί πλέον δύο ώρες για την ολοκλήρωση της συζήτησης του νομοσχεδίου.

Το νομοσχέδιο έχει δεκατρία άρθρα και υπάρχουν δύο υπουργικές τροπολογίες και μία εμπρόθεσμη Βουλευτού. Συμφωνείτε να συζητηθούν ως μία ενότητα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Επομένως θα συζητηθούν ως μία ενότητα, στην οποία μπορείτε να τοποθετηθείτε όσοι επιθυμείτε, με εγγραφή.

Κύριε Υπουργέ, μήπως έχετε να κάνετε κάποια αλλαγή στα άρθρα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχω κάποιες πρόσθετες αλλαγές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Μήπως πρέπει να τις διανεμήσετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχω ετοιμάσει ένα κείμενο και θα το διανεμώ.

Έχουν υπάρξει συνολικά, μετά τη συζήτηση της περασμένης Πέμπτης επί της αρχής, τρεις προσθήκες. Σας διανέμω δια της γραμματείας το σύνολο των προσθηκών, και αυτές που είχαν υπάρξει την περασμένη φορά και τρεις καινούριες, για να το έχετε ολοκληρωμένο. Σας ανακοινώνω τις τρεις καινούριες, προκειμένου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Τις καινούριες αλλαγές να τις ανακοινώσετε, για να καταγραφούν στα Πρακτικά. Οι άλλες έχουν κατατεθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως.

Στο άρθρο 3 διαγράφεται η παράγραφος 2 και απαλείφεται ο αριθμός 1 από την υπάρχουσα παράγραφο 1, ως περιττό. Είναι αυτό που αφορά την καταβολή των αποζημιώσεων.

Στο άρθρο 5, προστίθεται παράγραφος 7 με το εξής περιεχόμενο:

"7. Η διαφορά μεταξύ του ως άνω εισφερόμενου κεφαλαίου και του ανά μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου, όπως αυτό προκύπτει από το ηθικό της λογιστικής αξίας των παγίων στοιχείων του Ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης, της αύξησης του αριθμού των μετοχών, χρήσης, διά του αριθμού των υπαρχόντων, προ της αύξησης, μετοχών, καταβάλλεται από το ελληνικό δημόσιο, μέχρι του αριθμού των πενήντα μετοχών.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το ποσό, ο χρόνος καταβολής που δεν δύναται να υπερβαίνει τα τρία έτη από την 1η Ιανουαρίου της επόμενης χρήσης, οι δόσεις καταβολής αυτών, η διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα".

Και τέλος, η παράγραφος 5 του άρθρου 5 γίνεται παράγραφος 8 και μετά τη λέξη "εφαρμόζονται" προστίθεται η λέξη "αναλόγως" και στο τέλος της παραγράφου προστίθεται η φράση "κατά το μέρος που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις που παρόντος άρθρου".

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρήστος Βερελής, καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες προσθήκες - τροποποιήσεις, που έχουν ως εξής:

"ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ - ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

Άρθρο 1

Στο άρθρο 1, παρ.1 μετά το εδάφιο (ι) και μετά τη φράση "Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών" προστίθεται μεταξύ δύο κομμάτων η φράση "εντός τριάντα ημερών από την ισχύ του παρόντος νόμου, ", ενώ μετά το τέλος και της επόμενης

πρότασης προστίθεται η φράση: “Η συγκρότηση του ΣΑΣΘ γίνεται εντός τεσσάρων μηνών από την ισχύ του παρόντος νόμου.

‘Άρθρο 3

Διαγράφεται η παρ. 2 και απαλείφεται ο αριθμός 1 από την υπάρχουσα παρ. 1, ως περιττό.

‘Άρθρο 4

Η παρ. 5 αναδιατυπώνεται ως εξής:

“5. Οι αποσβέσεις των λεωφορείων, που αποκτώνται κατ’ εφαρμογή του παρόντος άρθρου, γίνονται σύμφωνα με τους όρους της οικονομικής συμφωνίας του άρθρου 8”.

‘Άρθρο 5

1. Η παρ. 4 αναδιατυπώνεται σε δύο παραγράφους 4 και 5, ως εξής:

“4. Οι νέες μετοχές που αντιστοιχούν στο έργο αυτού διατίθενται στο υπεραστικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, εφόσον αυτό μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία ή σε συνεταιρισμό που θα συσταθεί από τους μετόχους του ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1667/1986 και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του παρόντος νόμου, αν το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης δεν μετατραπεί σε ανώνυμη εταιρεία. Στην περίπτωση σύστασης συνεταιρισμού η διακοπή της σχέσης μετόχου με το ΚΤΕΛ για οποιοδήποτε λόγο, συνεπάγεται την έξοδο του από τον συνεταιρισμό.

5. Το πιο πάνω δικαίωμα ασκείται από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης (ανώνυμη εταιρεία ή συνεταιρισμό) εντός τριμήνου από την κοινοποίηση σε αυτό της απόφασης της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση άρνησης άσκησης του δικαιώματος ή παρέλευσης απράκτου της ως άνω προθεσμίας, η αύξηση πραγματοποιείται από τον ΟΑΣΘ”.

2. Προστίθεται παρ. 6 με το εξής περιεχόμενο:

“6. “Το εισφερόμενο κεφάλαιο, κατά την πρώτη εφαρμογή των ρυθμίσεων του παρόντος άρθρου, εφόσον αυτή υλοποιηθεί μέχρι 31.12.2002, ορίζεται στο ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων (25.000.000) δραχμών, ανά ακεραία μετοχή (που διατίθεται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις της παρ. 1 του άρθρου 4) και καταβάλλεται ως εξής:

α. Ποσό επτά εκατομμυρίων (7.000.000) δραχμών ανά διατιθέμενη ακεραία μετοχή, με την απόκτηση των μετοχών από το ΚΤΕΛ ή το Συνεταιρισμό και

β. Ποσό έξι εκατομμυρίων (6.000.000) δραχμών και διαχειριστική χρήση και για τρεις συνεχείς χρήσεις, από την επόμενη χρήση αυτής της εισόδου του ΚΤΕΛ ή του Συνεταιρισμού. Τα ποσά αυτά παρακρατούνται από το αναλογούν ανά μετοχή μέρος στις χρήσεις αυτές.

Αν η εφαρμογή των ρυθμίσεων του άρθρου αυτού, γίνεται μετά την 1-1-2003, τότε το συνολικό εισφερόμενο κεφάλαιο, καθώς και τα επί μέρους ποσά καταβολής αυτού, προσαυξάνονται κατά την μεταβολή του δείκτη τιμών καταναλωτή των ετών από την 1-1-2003 έως και της 31ης Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους από αυτό της άσκησης του δικαιώματος αυτού”.

3. Προστίθεται παρ. 7 με το εξής περιεχόμενο:

“7. Η διαφορά μεταξύ του ως άνω εισφερόμενου κεφαλαίου και του ανά μετοχή επενδυμένου κεφαλαίου, όπως αυτό προκύπτει από το ηλίκον της λογιστικής αξίας των παγίων στοιχείων του Ισολογισμού της 31ης Δεκεμβρίου της προηγούμενης, της αύξησης του αριθμού των μετοχών, χρήσης, δια του αριθμού των υπαρχόντων, προ της αύξησης, μετοχών, καταβάλλεται από το Ελληνικό Δημόσιο, μέχρι τον αριθμό των πενήντα (50).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται το ποσό, ο χρόνος καταβολής που δεν δύναται να υπερβαίνει τα τρία έτη από την 1η Ιανουαρίου της επόμενης χρήσης, οι δόσεις καταβολής αυτών, η διαδικασία και κάθε σχετικό θέμα”.

4. Η παρ. 5 γίνεται παρ. 8 και μετά τη λέξη “εφαρμόζονται” προστίθεται η λέξη “αναλόγως” και στο τέλος της παραγράφου προστίθεται η φράση “, κατά το μέρος που δεν αντίκεινται στις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου”.

‘Άρθρο 6

1. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 6 το εδάφιο (ε) αντικαθίσταται ως εξής:

“ε. Να μην έχει παραπεμφθεί στο δικαστήριο για κακούργημα με κλητήριο θέσπισμα, σύμφωνα με το Ν. 663/1977 όπως ισχύ-

ει κάθε φορά ή με τελεσίδικο βούλευμα ή να μην έχει καταδικασθεί τελεσίδικα για τέλεση κακούργηματος, καθώς και να μην έχει καταδικασθεί σε βαθμό πλημμελήματος με τελεσίδικη δικαστική απόφαση για τα αδικήματα κλοπής, υπεξαίρεσης, απάτης, πλαστογραφίας, απιστίας, δωροδοκίας, δωροληψίας, ψευδορκίας και ψευδούς βεβαίωσης”.

2. Στο τέλος του άρθρου 6 προστίθεται παρ. 5 με το εξής περιεχόμενο:

5. Για την εκλογή Προέδρου, Αντιπροέδρου και Ελεγκτών - μετόχων τίθεται στα ψηφοδέλτια ένα σταυρός προτίμησης, ενώ για την εκλογή των λοιπών πέντε μελών του Διοικητικού Συμβουλίου τίθενται έως τρεις σταυροί προτίμησης”.

‘Άρθρο 8

Στο άρθρο τέταρτο της οικονομικής συμφωνίας, κεφ. Α’ , παρ. 4 εδάφιο δ, στην τέταρτη σειρά και μετά τη λέξη “Ισολογισμό” προστίθενται “, τα Αποτελέσματα Χρήσης”.

‘Άρθρο 10

1. Στην 6η σειρά του εδαφίου α της παρ. 8 του άρθρου 10, η λέξη “αυτών” αντικαθίσταται με τη λέξη “αυτού”.

2. Στο άρθρο 10 του νομοσχεδίου προστίθεται παράγραφος 18 ως εξής:

“18. Η προθεσμία της παρ. 2 του άρθρου 35 του Ν. 2874/2000 (ΦΕΚ 286Α) παρατείνεται μέχρι 30 Ιουνίου 2001”

Αθήνα 8 Μαρτίου 2001”

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Αυτές είναι οι καινούριες αλλαγές. Παρακαλώ να τις διανεμίσετε, για να ενημερωθούν οι κύριοι συνάδελφοι.

Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΥΓΓΡΑΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα παραμείνω στο χρόνο του δεκαλέπτου και ίσως να χρειαστώ δύο λεπτά παραπάνω.

Θα σας υπενθυμίσω ότι μιλάμε για ένα σύγχρονο, λειτουργικό και δημοκρατικό νομοσχέδιο, το οποίο έρχεται να προσαρμόσει τις ανάγκες των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης στις σημερινές απαιτήσεις, στους κανόνες και την εμπειρία άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

Έχουμε δεκατρία άρθρα. Θα τα περάσω βιαστικά, αλλά μένοντας συνεκτικά στην ουσία των δεκατριών αυτών άρθρων, προσπαθώντας να εξηγήσω τον πυρήνα τους, για να μπορέσουμε να κάνουμε μετά μια δημιουργική και ουσιαστική συζήτηση.

Πρέπει να πω από την αρχή πως έγινε μία μεγάλη προσπάθεια ανάμεσα στο κενό που δημιουργήθηκε από την προηγούμενη εβδομάδα και διαρκώς από το Υπουργείο και τους ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε να φθάσουμε σε συνθέσεις απόψεων.

Βεβαίως είχε ήδη ψηφιστεί επί της αρχής από τη Νέα Δημοκρατία, αλλά συνεχίστηκαν οι προσπάθειες ανάμεσα στους φορείς της πόλης, ώστε να φθάσουμε σήμερα σε ένα σημείο να ελπίζουμε πως το νομοσχέδιο αυτό δεν θα αντιμετωπίσει καμία αντίδραση και θα γίνει άμεσα αποδεκτό απ’ όλους τους φορείς, τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών, τα ΚΤΕΛ, τους εργαζόμενους και όλους όσους ενδιαφέρονται για την υλοποίησή του και τη βελτίωση της καθημερινής ζωής στην πόλη.

Το πρώτο στοιχείο που θίγει στο άρθρο 1 είναι η ίδρυση του Συμβουλίου των Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, ενός θεσμικού οργάνου σχεδιασμού, το οποίο έλειπε. Μέχρι τώρα, όποιο αίτημα υπήρχε από έναν απλό πολίτη, που ήθελε να μεταφέρει τη στάση, μέχρι μία ομάδα συμφερόντων και πίεσης ή ένας δήμος κάποιας περιοχής της πόλης που ζητούσε βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών, πήγαινε στον Οργανισμό εκεί και γινόταν αντικείμενο επεξεργασίας, χωρίς να εντάσσεται σε ένα ευρύτερο σχεδιασμό.

Αυτήν τη στιγμή η εμπειρία που είχαμε από την Αθήνα με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών και το λειτουργικό του επιτελείο έδωσε πάρα πολλά θετικά συμπεράσματα.

Η θεσμοθέτηση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών έρχεται να βάλει την πολιτεία στη θέση του σχεδιαστή και από εκεί και πέρα ο Οργανισμός τρέχει την επιχείρηση με όλη την εμπειρία που έχει αποκομίσει για πάνω από σαράντα χρόνια με ένα ιδανικό μικτό σύστημα λειτουργίας, το οποίο εφαρμόζεται στις περισσότερες χώρες του κόσμου και ξεπερνά από τη μια μεριά

τη δημοσιοϋπαλληλική νοοτροπία και τα προβλήματα που φέρνει ο κρατικισμός και από την άλλη την ανεξέλεγκτη ιδιωτική πρωτοβουλία, η οποία αποσκοπεί μόνο στο κέρδος.

Οι δημόσιες μαζικές αστικές συγκοινωνίες είναι ένα κοινωνικό αγαθό, το οποίο πρέπει να σχεδιάζεται από την πολιτεία. Επιδοτείται γενναία από την πολιτεία και αν μπορούμε να επωφεληθούμε από την εμπειρία και το ενδιαφέρον που δείχνει ο ιδιώτης, ώστε να λειτουργήσει σωστά μία επιχείρηση, ελεγχόμενη βέβαια από το δημόσιο, τότε έχουμε το μέγιστο δυνατό αποτέλεσμα. Γιατί αυτό που μας ενδιαφέρει δεν είναι μόνο το αν είναι κρατικό ή δεν είναι, είναι και η απόδοση υψηλού επιπέδου παροχής υπηρεσιών στους πολίτες, αυτό που ενδιαφέρει την καθημερινή μας ζωή.

Το μικτό, λοιπόν, σύστημα που εφαρμόζεται εδώ και το οποίο βάσει με ένδεκα μέλη τους φορείς της Θεσσαλονίκης στο σχεδιασμό -ενώ δεν υπήρχε μέχρι τώρα τέτοιο όργανο- είναι το πρώτο βήμα εκδημοκρατισμού, αλλά και ολοκληρωμένου σχεδιασμού για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης.

Ακούστηκαν κριτικές -να μην τις επαναλάβω για το άρθρο αυτό, το οποίο αποτελεί ουσιαστικό άρθρο του νομοσχεδίου- ότι έχει το κέντρο του στην Αθήνα, ότι ελέγχεται από την Κυβέρνηση ή τέτοιου είδους στοιχεία.

Στην ουσία θα έλεγα ότι αποτελεί και εν μέρει προσβολή για τον εκπρόσωπο, για παράδειγμα, της Τροχαίας να θεωρείται ένας υπάλληλος κυβερνητικός, ο οποίος θα έρχεται εκεί για να μεταφέρει, υποτίθεται, κάποιες κυβερνητικές εντολές.

Οι άνθρωποι της Διεύθυνσης Αστυνομίας και της Τροχαίας, που μετέχουν εκεί ως υπηρεσιακοί παράγοντες, ένα συνήθως πρόβλημα μεταφέρουν: την εμπειρία τους από το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Θα έλεγα πως τους αδικεί ο χαρακτηρισμός των ιμάντων μιας κυβερνητικής πολιτικής, που υποτίθεται ότι θα υποδεικνύει στο όργανο αυτό διαρκώς κάποιες κυβερνητικές επιλογές.

Από εκεί και πέρα, θεωρώ αυτονόητο πως πρέπει να συμπεριλαμβάνονται άνθρωποι του Υπουργείου Οικονομικών, μια και το Υπουργείο πληρώνει και έχει μία διαρκή συναλλαγή και μία σύμβαση με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών.

Ακούστηκαν επιχειρήματα πως θα μπορούσε να είναι ένας κυβερνητικός εκπρόσωπος από Υπουργείο Οικονομικών, Μεταφορών ή άλλα, πράγματα τα οποία δεν είναι δυνατό να εφαρμοστούν.

Όσο για τον Πρόεδρο, θα έλεγα εδώ πως, με την εμπειρία της Αθήνας, πρέπει να διασφαλιστεί και περιμένω να το ακούσω από τον Υπουργό. Δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι ένας υπάλληλος του Υπουργείου ούτε Γενικός Γραμματέας, όπως άκουγα στην επιτροπή ή οτιδήποτε άλλο. Πρέπει να είναι ένας άνθρωπος της πόλης, ένας τεχνοκράτης, αν είναι δυνατόν, για να μπορέσει να υλοποιήσει στην ουσία αυτό που το Συμβούλιο θα αποφασίζει, χωρίς να έχει πολιτικές επιρροές και δεσμεύσεις από οποιοδήποτε φορέα.

Ακούστηκαν περί νομάρχη, περί άλλων εκπροσώπων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Εγώ λέω πως δεν πρέπει να είναι πολιτικός. Η εμπειρία της Αθήνας, που είναι πάρα πολύ χρήσιμη, μας δείχνει πως ένας ανώνυμος τεχνοκράτης, ο οποίος είναι πρόεδρος στον αντίστοιχο οργανισμό εδώ, λύνει κάθε μέρα δεκάδες προβλημάτων, έχοντας σηκώσει τα μανίκια του και σκύβοντας από τη μικρή λεπτομέρεια της εγκατάστασης πασάλων γραμμών, την επέκταση των λωρίδων κυκλοφορίας, που βλέπουμε στην Αθήνα πως προχωράει, ακριβώς γιατί είναι ένα επιχειρησιακό εργαλείο, το οποίο ενσωματώνει τις εμπειρίες των διαφόρων φορέων που συμμετέχουν εκεί και στην ουσία ψύχραιμα, νηφάλια και τεχνοκρατικά τις επιλύει, ώστε να έχουμε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα για το κυκλοφοριακό της Θεσσαλονίκης.

Περιμένω, λοιπόν, να οριστεί σύντομα -και το σύντομο επίσης διασφαλίζεται από το νομοσχέδιο- από τον Υπουργό ένας τεχνοκράτης, που να έχει εμπειρία από τη ζωή της πόλης, για να μπορέσει να λειτουργήσει και όχι ένας, αν θέλετε, κυβερνητικός υπάλληλος ούτε όμως και ένας πολιτικός, ο οποίος θα ισορροπεί και θα συμφωνεί διαρκώς τα επιμέρους αιτήματα

των διαφόρων δήμων ή, αν θέλετε, της εκλογικής περιφέρειας, της ευρύτερης περιοχής.

Από εκεί και πέρα θα πρέπει να υπάρχει ένας εκπρόσωπος του Υπουργού Μεταφορών, Οικονομικών, Μακεδονίας-Θράκης, της Περιφέρειας, του Νομαρχιακού Συμβουλίου, δύο εκπρόσωποι της ΤΕΔΚ, εκπρόσωπος του πανεπιστημίου -μήπως και αυτός, κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να θεωρηθεί κυβερνητικός υπάλληλος;- εκπρόσωπος του Οργανισμού Ρυθμιστικού, ενός φορέα ο οποίος ασχολείται με το περιβάλλον και το σχεδιασμό της πόλης. Θεωρείτε αυτονόητο εσείς πως θα είναι ένας υπάλληλος;

Νομίζω πως προσβάλλουμε τους ανθρώπους του Οργανισμού Ρυθμιστικού και την εκτελεστική του επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν άνθρωποι από το δήμο, άνθρωποι της πόλης, επώνυμοι και γνωστοί για το ενδιαφέρον τους για τα κοινά, όταν θεωρούμε ότι θα έρχονται στο συμβούλιο για να μεταφέρουν κάποιες -υποτίθεται- εντολές του Υπουργού.

Η Θεσσαλονίκη έχει τα δικά της προβλήματα, τα ξέρει. Το πρόβλημά της είναι να καθίσει γύρω από ένα τραπέζι και να τα λύσει. Το έχουμε καταφέρει πολλές φορές. Πρώτη φορά θεσμοθετούμε ένα τέτοιο όργανο, το οποίο θα λύνει τα προβλήματα και επειδή αναφέρθηκαν και διάφορα άλλα προβλήματα της πόλης, στα οποία δεν έχω το χρόνο να επεκταθώ, όπως η αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών, θα σας έλεγα πως αν είχαμε αυτό το όργανο, δεν θα είχαμε τις άτυπες διαβουλεύσεις και συναντήσεις που κάνουμε εκ των ενόντων στην πόλη τα τελευταία χρόνια, για να προσπαθήσουμε να λύσουμε το βασικό πρόβλημα της έλλειψης του συντονισμού, που υπάρχει από τον κατακερματισμό των κέντρων, που λαμβάνουν τις αποφάσεις. Αυτά ήθελα να πω για το πρώτο και σημαντικό άρθρο, για το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Το δεύτερο αφορά την εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από ΟΤΑ. Είμαι μέλος του Δημοτικού Συμβουλίου της Θεσσαλονίκης και ξέρω την αγωνία μας να δρομολογήσουμε μικρά λεωφορεία για να καλύψουμε περιοχές, που ο ΟΑΣΘ δεν ενδιαφέρεται να καλύψει. Το νομοσχέδιο μας δίνει τη δυνατότητα να το κάνουμε άνετα με δικούς μας πόρους, που μπορούμε εύκολα πάλι από το κράτος να τους πάρουμε. Δεν έχει νόημα να βάζουμε εδώ θέματα επιδοτήσεων, για κάτι που δεν δημιουργήθηκε ακόμη.

Οι δήμοι δεν είχαν μέχρι τώρα την πολιτική δυνατότητα, τη θεσμική ικανότητα να βάλουν μικρά λεωφορεία. Τα παρέχουν δωρεάν στους πολίτες, δεν χρειάζεται επιδότηση, δεν θα υπάρχει καν εισιτήριο. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης έχει δρομολογήσει την προσπάθεια για να αγοράσει έξι μικρά λεωφορεία. Το κόστος είναι γύρω στα εκατό εκατομμύρια (100.000.000) δραχμές, τα έχει εντάξει στα προγράμματα "ΕΠΤΑ" της ενίσχυσης των δήμων από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο ή από την περιφέρεια και σύντομα θα τα δρομολογήσει, τώρα που αυτό το σχέδιο νόμου του δίνει τη δυνατότητα. Είναι και πάρα πολλοί άλλοι δήμοι και άλλοι φορείς, χωρίς να χρειάζονται καμία ειδική επιδότηση.

"Κοροϊδία" ονομάστηκε αυτό από τον κ. Ορφανό. Θα σας έλεγα πως είναι μία πολύ ευεργετική ρύθμιση για το Δήμο Θεσσαλονίκης και η αρμόδια αντιδημαρχία, που δεν έχει κανένα λόγο να το θεωρεί κοροϊδία, περιμένει την ψήφιση του νομοσχεδίου για να δρομολογήσει μικρά λεωφορεία για την Άνω Πόλη, για ιστορικές διαδρομές και για τη σύνδεση των μεγάλων πάρκινγκ μεταξύ τους.

Σημειώσα τη λέξη "κοροϊδία" για να δείξω πως ακόμα και όταν το ψηφίζει κανείς, αισθάνεται πολλές φορές υποχρεωμένος να χρησιμοποιήσει μία ακραία και αντιφατική ορολογία, να κάνει χρήση κάποιων όρων για να μπορέσει να δείξει μία υποτιθέμενη διαφοροποίηση, η οποία στην πραγματικότητα δεν αιτιολογείται από το νομοσχέδιο.

Το τρίτο άρθρο αφορά τις αποζημιώσεις, οι οποίες φθάνουν το ύψος των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών. Λυπάμαι που εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ μία ημέρα πριν από την υλοποίηση και την εφαρμογή του νομοσχεδίου βγήκαν στη σύνταξη και δεν μπορούν να τύχουν της ευεργετικής αυτής διατάξεως, έχοντας πάρει ένα εκατομμύριο επτακόσιες χιλιάδες (1.700.000) περίπου, με βάση προηγούμενους νόμους. Για μία ημέρα, γύρω στους είκοσι οκτώ με τριάντα ανθρώπους θα χάσουν αυ-

τό το πολύ χρήσιμο πλεόνασμα για τον οικογενειακό τους προϋπολογισμό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ: Κάντε πρόταση να φέρει τροπολογία ο κύριος Υπουργός.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Είναι είκοσι οκτώ άνθρωποι οι οποίοι στις 30 Δεκεμβρίου ή στις 31 Δεκεμβρίου βγήκαν στη σύνταξη και θα έλεγα πως πρέπει να το δούμε αυτό.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ: Μηδαμινό ποσοστό είναι.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Η συμμετοχή των εργαζομένων στην αύξηση του αριθμού των λεωφορείων του ΟΑΣΘ είναι ένα συμμετοχικό εργαλείο, το οποίο βοηθά τους εργαζόμενους να μπουν με μεγαλύτερη όρεξη στη δουλειά και να συμμετέχουν στη διανομή του επιχειρησιακού κέρδους.

Ο ΟΑΣΘ είναι ένας οργανισμός που έχει επί πολλά χρόνια εργασιακή ειρήνη. Στη Θεσσαλονίκη κρίνουμε και επικρίνουμε πολλές φορές τα λεωφορεία. Όμως, όσες φορές υπήρξαν κάποιες στάσεις εργασίας, το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης ήταν απερίγραπτο.

Αυτό σημαίνει ότι τα λεωφορεία χρειάζονται, ότι το 25% ή 30% του μεταφορικού έργου είναι πάρα πολύ για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Η εργασιακή ειρήνη που υπάρχει στον Οργανισμό, δείχνει εργαζόμενους που δείχνουν ενδιαφέρον και ταυτόχρονα είναι αρκετά ικανοποιημένοι από τη συνεργασία τους με τη διοίκηση.

Η συμμετοχή τους σε όποια αύξηση των λεωφορείων γίνεται στο μέλλον, όχι για επεκτάσεις και κάλυψη καινούριων περιοχών, αλλά για την αύξηση της επένδυσης του πάγιου κεφαλαίου του ΟΑΣΘ, θα έχει τους εργαζόμενους να έχουν τον πρώτο λόγο στην υπόθεση αυτή και θα τουςβάλει συμμετοχούς σε μία εταιρεία που για τα επόμενα εννέα χρόνια θα καλύπτει αυτό το μεγάλο ζήτημα της πόλης.

Ένα σημαντικό θέμα που μας απασχόλησε πολύ -και χαίρομαι που ο Υπουργός το έλυσε μετά από έντονες και κρίσιμες διαβουλεύσεις, προσπαθώντας να βρει μια σολομώντεια λύση ανάμεσα στο μεταφορικό έργο της πόλης και του νομού- ήταν η μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης των αστικών συγκοινωνιών στην πόλη. Υπήρχε μία ανισοτιμία -το είπαμε την προηγούμενη φορά- ανάμεσα σε περιοχές, άλλες από τις οποίες εξυπηρετούνται από αστική λεωφορειακή γραμμή με γρήγορα και πυκνά δρομολόγια και φθηνό εισιτήριο και άλλες στην ίδια διαμετρική απόσταση από το κέντρο της πόλης έχουν εξυπηρέτηση από το ΚΤΕΛ με ακριβό εισιτήριο και πιο αραιά δρομολόγια. Οι περιοχές αυτές δικαιολογημένα θέλουν μία ισότιμη μεταχείριση, η πόλη, όπως επεκτείνεται, θέλει μεταβολή της εξυπηρέτησης της αστικής συγκοινωνίας και μέσα στους επόμενους μήνες το συμβούλιο θα αποφασίσει ποιες περιοχές θα ενταχθούν.

Εδώ όμως ένα κρίσιμο ζήτημα υπήρξε, πάρα πολύ ουσιαστικό, με τη λειτουργία των ΚΤΕΛ, τα οποία εκπονούν σήμερα και εκπληρώνουν, χωρίς καμία επιδότηση από την πολιτεία, το δύσκολο έργο της εξυπηρέτησης του υπόλοιπου νομού. Έχουν άγονες γραμμές και γόνιμες γραμμές, σαν αυτές που συζητάμε. Αν οι γόνιμες γραμμές έμπαιναν και συμπλήρωναν μέσα μόνο από τον ΟΑΣΘ το έργο της εξυπηρέτησης των επιβατών της περιοχής, νομίζω πως τα ΚΤΕΛ θα έμεναν με ένα, αν θέλετε, έργο μεταφορικό το οποίο θα τους οδηγούσε σε πάρα πολύ δύσκολες στιγμές και οικονομικά δεν θα τους επέτρεπε να συνεχίσουν να κάνουν τη δουλειά που κάνουν σήμερα.

Επομένως βρέθηκε μία λύση ώστε τα ΚΤΕΛ να έχουν τον πρώτο λόγο στην επέκταση της μεταβολής της περιοχής εκτέλεσης έργου, παίρνοντας μετοχές και μπαίνοντας στην ουσία στη λειτουργία του ΟΑΣΘ προνομιακά και με μια συγκεκριμένη ημερομηνία, μέσα στην οποία δικαιούνται να πάρουν μετοχές. Οι μετοχές αυτές κοστολογήθηκαν πολύ χαμηλότερα, περίπου στο 1/3 του πραγματικού τους κόστους, ώστε να μπορέσει το ΚΤΕΛ να τις αγοράσει. Η τροπολογία αυτή που υπήρξε την προηγούμενη φορά τους δίνει μία τιμή γύρω στα είκοσι πέντε εκατομμύρια (25.000.000) για κάτι το οποίο αντικειμενικά και με βάση το ηθικό που αναφέρθηκε πριν από τον Υπουργό και ελπίζω να διανεμήθηκε, υπολογίζεται γύρω στα εξήντα εκατομμύρια (60.000.000) δραχμές. Η Πολιτεία ανέλαβε τη γενναία απόφαση να πληρώσει και να καλύψει το κενό, ώστε και τα ΚΤΕΛ να μπο-

ρέσουν να μπουν, να πληρώσουν τα χρήματα αυτά, -και μάλιστα με βάση κάποιες συγκεκριμένες διευκολύνσεις, μέσα σε τριάντε-εξέσσερα χρόνια-αλλά και ο ΟΑΣΘ να μην υποστεί ζημία οικονομική από το γεγονός ότι μετοχές τριπλάσιας περίπου αξίας απ' αυτήν αγοράζονται με χαμηλότερη τιμή.

Επομένως εδώ θα ήθελα από την πλευρά μου να πω πως ήταν πολύ γενναία η πρωτοβουλία της πολιτείας, σε μια δύσκολη οικονομικά στιγμή, να προμοδοτήσει, αν θέλετε, την επέκταση της περιοχής εκτέλεσης έργου, βρίσκοντας σολομώντειες λύσεις δίκαιες, ανάμεσα στη συνέχιση της παρούσας και της εκτέλεσης έργου από τα ΚΤΕΛ και της οικονομικής συνέχισης της λειτουργίας του ΟΑΣΘ.

Τα άρθρα 7 και 8 είναι στην ουσία η οικονομική σύμβαση που θα υπογραφεί ανάμεσα στο δημόσιο και τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών, που ελπίζω πως, έχοντας κουβεντιάσει για πολύ μεγάλο διάστημα με το Υπουργείο, θα υπογράψει τη σύμβαση αυτή στη γενική συνέλευση των μετόχων.

Υπάρχει ένα άρθρο ενδιαφέρον για τη διοίκηση του ΟΑΣΘ, το άρθρο 6, όπου βάζουμε για πρώτη φορά στις εκλογές την αναλογική εκπροσώπηση. Υπάρχει μία φράση την οποία θα ήθελα να προσθέσω εδώ στο τέλος του άρθρου 6 παρ. 5 και η οποία λέει ότι "οι ψηφοφορίες γίνονται με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι κατά σειρά πλειοψηφήςαντες", πράγμα που ήταν απαραίτητο, διότι καταλήγαμε πάλι από το "παράθυρο" σε πλειοψηφικό σύστημα, παρά το γεγονός ότι η πρώτη διατύπωση το περιλάμβανε αυτό.

Εκλέγονται, λοιπόν, με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι σχετικώς πλειοψηφήςαντες κατά σειρά, βεβαίως, των ψήφων που θα λάβουν, διότι υπήρχε ένα ιδιότυπο σύστημα από τον ΟΑΣΘ που επέτρεπε μόνο σ' αυτούς που είχαν την απόλυτη πλειοψηφία τη δεύτερη μέρα να επανεκλεγούν και επομένως, στην ουσία βάζαμε πάλι από το "παράθυρο" ένα πλειοψηφικό σύστημα. Αυτό προσπαθήσαμε να το αλλάξουμε, εκλέγοντας χωριστά τον πρόεδρο, χωριστά τον αντιπρόεδρο και τους πέντε των μελών της διοίκησης, που εκλέγονται από ψηφοδέλτιο, σε ενιαίο ψηφοδέλτιο και με σχετική πλειοψηφία, ώστε να μην υπάρξουν παρακάμψεις της αναλογικής εκπροσώπησης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ποια ακριβώς είναι η προσθήκη που προτείνετε;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: "Οι ψηφοφορίες γίνονται με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι κατά σειρά σχετικώς πλειοψηφήςαντες".

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Αυτό είναι χειρότερης μορφής πλειοψηφικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Έτσι όμως δεν γίνεται συζήτηση.

Ζητήσατε κάποια διευκρίνιση κύριε Υπουργέ. Ακούσατε τελικά τι είπε ο κύριος συνάδελφος που ομιλεί;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Δεν αναφέρεται η προηγούμενη παράγραφος, η οποία αναφέρει πως βάζουμε μέχρι τρεις σταυρούς. Δεν έχετε ίσως αντιληφθεί. Δεν αναιρούμε κάτι. Προσθέτουμε ότι μπαίνουν οι σχετικώς πλειοψηφήςαντες -δεν ξέρω αν μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε, να εξηγήσω- διότι μέσα στο νόμο των εκλογών του ΟΑΣΘ υποχρέωνε τους εκλεγόμενους να εκλέγονται όχι με σχετική πλειοψηφία, αλλά με απόλυτη πλειοψηφία.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος

της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ**)

Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, πως, όποιος είχε την πλειοψηφία, θα εξέλεγε την πρώτη ημέρα τους τρεις πρώτους και την επόμενη ημέρα, που θα επαναλαμβάνονταν οι εκλογές θα εξέλεγε και τους υπόλοιπους. Μόνο με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται, αυτό που ενδιαφέρει, φαντάζομαι, και εσάς, η αναλογικότητα της σχετικότητας των πλειοψηφιών, ώστε να εκλέγονται από την πρώτη ημέρα σε ενιαίο ψηφοδέλτιο.

Οι λοιπές διατάξεις, στις οποίες ίσως αναφερθεί και ο κύριος Υπουργός, αφορούν θέματα που ρυθμίζουν ζητήματα του ΟΣΕ, ζητήματα του καλύτερου ποιοτικού ελέγχου της έκδοσης και ποιότητας των αδειών οδήγησης και ζητήματα, που αφορούν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Αν χρειαστεί, στη δευτερολογία μου θα μπορέσω να εξηγήσω και να σχολιάσω περισσότερα πράγματα σχετικά με το θέμα αυτό.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Ορφανός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε κατ' άρθρον το νομοσχέδιο, το οποίο αφορά κυρίως την ανανέωση της σύμβασης του ΟΑΣΘ μετά της ελληνικής πολιτείας και ένα σύνολο από άρθρα, τα οποία αφορούν πιθανές επεκτάσεις του συγκοινωνιακού έργου, όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες.

Να πούμε, λοιπόν, ότι στην κατ' αρχήν συζήτηση η Νέα Δημοκρατία αποδέχθηκε ότι η νέα σύμβαση, καθώς στηρίζεται στην προηγούμενη και βελτιώνοντας ορισμένα στοιχεία, τα οποία στην πράξη τα τελευταία σαράντα τρία χρόνια θεωρήθηκαν απαραίτητα, έχει διαμορφώσει μία σύμβαση με αρκετά θετικά στοιχεία. Εκτιμούμε πως λειτουργεί προς τη θετική κατεύθυνση.

Μπαίνοντας, λοιπόν, άρθρο άρθρο στη συζήτηση, να πω ότι η σύσταση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης είναι μια ρύθμιση, η οποία κατά βάση λειτουργεί προς τη θετική κατεύθυνση, διότι δημιουργείται ένα όργανο, το οποίο ασχολείται γενικότερα με τις αστικές συγκοινωνίες. Υπάρχει κάποιος υπεύθυνος, ο οποίος μελετά το προς τα πού πρέπει να επεκταθούν, εάν πρέπει να γίνουν αναδιαρθρώσεις κάποιων γραμμών και υπολογίζουμε ότι κάποια στιγμή θα λειτουργήσει ως πρόδρομο εργαλείο για τη λειτουργία και τη συμμετοχή, όσον αφορά και το μετρό.

Η Κυβέρνηση βέβαια δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα αισιόδοξη σε αυτόν τον τομέα μιας και δεν τον συμπεριλαμβάνει. Στη συζήτηση που έγινε και στην επιτροπή, αλλά και την προηγούμενη εβδομάδα εδώ στην Ολομέλεια δεν ακούσαμε κάποια ρητή διαβεβαίωση από την πλευρά της Κυβέρνησης ότι το έργο του μετρό θα γίνει στη Θεσσαλονίκη.

Να πω, λοιπόν, ότι το συγκεκριμένο άρθρο λειτουργεί ετεροβαρώς, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες που έκανε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας ο κ. Βούγιας να μας πείσει. Τον εκπρόσωπο της Τροχαίας -λέει- γιατί τον μειώνουμε; Έχει τη δική του γνώμη, θα μας πει για το κυκλοφοριακό. Είναι σαφέστατο ότι θα μας πει για το κυκλοφοριακό. Όταν θα έλθει όμως η κρίσιμη ώρα, κανένας δεν θα ρισκάρει τη θέση του να ψηφίσει διαφορετικά απ' ό,τι ψηφίζει η Κυβέρνηση. Βέβαια το ίδιο ισχύει και με τον εκπρόσωπο του Οργανισμού Ρυθμιστικού, όπου όλοι γνωρίζουμε με ποιο τρόπο διορίζεται. Είναι εκλεκτοί επιστήμονες αυτοί οι οποίοι μετέχουν, αλλά πέρα από το επιστημονικό έργο, όταν φθάνει η πολιτική βούληση, είναι υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν αυτόν που τους έβαλε σε εκείνη τη θέση, κύριε Βούγια, και το ξέρετε. Οι έξι στους έντεκα είναι a priori, από το ξεκίνημα ελεγχόμενοι από την Κυβέρνηση. Είναι ένα όργανο το οποίο μεταφέρει την Κυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη, αντί να ζητήσουμε να έχει τον έλεγχο η πόλη μας με τα δικά της όργανα, τους φορείς και τους θεσμούς, τα επιμελητήριά της, τις συνεταιριστικές της ενώσεις, την πιο ευρύτερη συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, έτσι ώστε να είναι ένα όργανο που αφορά τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και να κάνουμε έτσι και πράξη αυτήν την περίφημη αποκέντρωση. Το λέμε, το ξαναλέμε, αλλά θέλουμε να έχουμε τρία Υπουργεία να ανακατεύονται. Τι ωραία αποκέντρωση είναι αυτή! Δεν μπορώ να την καταλάβω.

Να πούμε, λοιπόν, ότι δεν μας ικανοποιεί, δεν μας αρέσει, δεν το εγκρίνουμε και δεν το ψηφίζουμε, κύριε Υπουργέ, εάν παραμείνει η ίδια σύνθεση στη συγκεκριμένη μορφή οποία υπάρχει στο άρθρο.

Αν βέβαια επιμένετε στο να ψηφιστεί έτσι, θα έλεγα ότι στην παράγραφο 11, εκεί που μιλάμε για τον ειδικό λογαριασμό, που συστήνεται στο ΟΑΣΘ, το 1% επί των εσόδων του ΟΑΣΘ και μιλάει για τα έξοδα τα οποία θα κάνουμε μέσω αυτού του λογαριασμού, όπως ανάθεση μελετών, αποζημίωση ειδικών συνεργατών, τεχνικών και γραμματειακή υποστήριξη, υπάρχει ένα θέμα σε εκκρεμότητα. Το έχει θέσει η Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων. Αφορά αυτό το δεκάλεπτο, το οποίο υπήρχε στις

παιλιότερες συμβάσεις. Θα έλεγα, λοιπόν να βάλουμε μια πρόσθετη διάταξη ότι θα μπορεί να χρησιμοποιείται αυτό το 1% για βελτίωση και κατασκευή οδικών αξόνων, πάνω στους οποίους γίνεται το έργο των αστικών συγκοινωνιών. Νομίζω ότι μπορούμε να εξισορροπήσουμε αυτήν την απαίτηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Θα κλείσω για το άρθρο 1, λέγοντας ότι μετατρέποντας το εποπτικό συμβούλιο σε συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης έχουμε μια ουσιαστική αφαίρεση αρμοδιοτήτων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης ενάντια στις λεκτικές δεσμεύσεις της Κυβέρνησης ότι την ενδιαφέρει η ενδυνάμωση του θεσμού. Στην πράξη διαπιστώνουμε ότι αφαιρούνται αρμοδιότητες, οι οποίες μεταφέρονται στην κεντρική εξουσία. Αυτό είναι ένα βασικό στοιχείο, το οποίο εμφανίζεται και σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Θα έρθω στο άρθρο 2, που αφορά την εκτέλεση αστικών συγκοινωνιών από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Θα πω στον αγαπητό συνάδελφο της Πλειοψηφίας ότι πρόκειται για κοροϊδία, όχι γιατί τους δίνει μια καινούρια αρμοδιότητα την οποία θα ήθελε, αλλά γιατί δεν τους μεταφέρει και τους αντίστοιχους πόρους.

Θυμάμαι στο ξεκίνημα της πορείας μου στα δημοτικά πράγματα, το ν. 1622 και το νόμο 1644 που αφορούσαν την Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι οποίοι έλεγαν χαρακτηριστικά ότι κάθε αρμοδιότητα, η οποία μεταφέρεται στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης θα συνοδεύεται από αντίστοιχους πόρους. Θα έλεγα, λοιπόν, ότι αντίστοιχοι πόροι είναι μια συμμετοχή του κράτους στο εισιτήριο, το οποίο δημιουργεί κάποια έξοδα. Φαίνεται ότι οι περισσότεροι που το εφαρμόζουν, έστω και άτυπα πριν από αυτήν την απόφαση, δεν ζητάνε χρήματα από τους πολίτες, λειτουργώντας πολλές φορές ρουσφετολογικά στη δική τους περιοχή.

Νομίζω όμως ότι είναι απαραίτητο, μια και η φιλοσοφία που υπάρχει και στις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας με ευρύτατη επιδότηση και στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης με μικρότερη επιδότηση, είναι ότι το κράτος μετέχει σ' αυτήν τη διαδικασία. Θα πρέπει επομένως να υπάρξει πρόσθετη χρηματοδότηση, διότι έτσι αφαιρούνται πόροι, όχι τόσο από τον Οργανισμό Τοπικής Αυτοδιοίκησης όσο από τους πολίτες. Γιατί αυτά τα χρήματα τα οποία θα διατεθούν για να αγοράσουμε τα λεωφορεία και να τα χρησιμοποιήσουμε για τη μεταφορά των πολιτών, τελικά αφαιρούνται από άλλες δραστηριότητες, τις οποίες θα μπορούσε να κάνει ο οικείος Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Στο άρθρο 3, το οποίο αφορά την αποζημίωση αυτών οι οποίοι αποχωρούν από το Ο.Α.Σ.Θ., σχετικά με το ν. 2112/1920, η συγκεκριμένη ρύθμιση δίνει τη δυνατότητα σε όσους αποχωρήσουν μετά την 1.1.2001 να δικαιούνται αποζημίωση μέχρι πέντε εκατομμύρια (5.000.000) δραχμές. Βέβαια είναι σαφέστατο ότι έτσι ρυθμίζεται το θέμα, αναλογικά με αυτό που ισχύει και στις Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας, αλλά και με αυτό που ισχύει για εκείνους, οι οποίοι αποχωρούν από τα ΚΤΕΛ σε όλη τη χώρα.

Κύριε Υπουργέ, έχει προηγηθεί ο ν. 2556/1997 της δικής σας κυβέρνησης ο οποίος προέβλεψε ότι για εκείνους, οι οποίοι έχουν αποχωρήσει από τα ΚΤΕΛ και για τους οποίους εκκρεμούσαν αγωγές στα δικαστήρια, να μπορούν να δικαιούνται ακριβώς της ίδιας αποζημίωσης.

Το δικό μου ερώτημα είναι: Είστε διαφορετική Κυβέρνηση; Είναι άλλη εκείνη η κυβέρνηση η οποία το 1997 θεώρησε ότι είναι λογικό, αυτών που οι αγωγές εκκρεμούν να δικαιούνται αυτής της αποζημίωσης, από την κυβέρνηση η οποία σήμερα λέει, ρητά μάλιστα, ότι η ρύθμιση δεν εφαρμόζεται σε εκκρεμείς αγωγές;

Βέβαια νομίζω ότι πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι οι σταθερές πολιτικές είναι εκείνες, οι οποίες χαρακτηρίζουν κυβερνήσεις, οι οποίες δεν λειτουργούν κάτω από την πίεση συγκεκριμένων καταστάσεων, αλλά έχουν μια σταθερή πολιτική δράση και πολιτική αντιμετώπιση.

Θα πρέπει να πω ότι εκτός από αυτό, το έλασσον, το οποίο όφειλε η Κυβέρνηση να συμπεριλάβει στο συγκεκριμένο νομο-

σχέδιο είναι τα είκοσι οκτώ ή είκοσι εννέα άτομα, τα οποία αποχώρησαν την τελευταία μέρα του προηγούμενου έτους, 31.12.2000 και τα οποία δικαιούνται ένα εκατομμύριο επτακόσιες χιλιάδες (1.700.000) και εκείνοι οι οποίοι θα φύγουν την επόμενη μέρα ή μετά από πέντε μέρες δικαιούνται πέντε εκατομμύρια (5.000.000).

Και αυτό το θέμα, κύριε Υπουργέ, είναι απαίτηση, νομίζω, όλης της Βουλής, γιατί και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας το έθεσε να γίνει ρύθμιση τώρα. Να γίνει μία αναφορά με έναν τρόπο που να καλύπτονται οι συγκεκριμένοι αποχωρήσαντες από τον ΟΑΣΘ.

Το άρθρο 4 αναφέρεται στη συμμετοχή των εργαζομένων, στην αύξηση του αριθμού των λεωφορείων του ΟΑΣΘ, όταν έχουμε αύξηση του αντικείμενου.

Κατ' αρχήν έχω μία απορία. Γιατί δεν προτείνετε από το ξεκίνημα εάν υπάρχει αντικείμενο μεγαλύτερο να συμμετάσχουν από τώρα; Πότε θα γίνουν αυτές οι μελέτες οι οποίες θα προβλέπουν διαφορετικές ανάγκες απ' αυτές που υπάρχουν; Γιατί δεν μιλάμε για αύξηση του αντικείμενου από επεκτάσεις, μιλάμε απ' αυτά τα οποία γνωρίζουμε. Είναι σε λειτουργία σαράντα τρία χρόνια. Οι απαιτήσεις, αν υπήρχαν, θα ήταν γνωστές. Δεν ξέρω αν είναι ένα άρθρο το οποίο ουσιαστικά σημαίνει κάτι πρακτικά ή αν έχει μπει απλώς έτσι για να μπει στη δράση. Θα πρότεινα τα είκοσι πέντε εκατομμύρια τα οποία αναφέρονται. Το ποσό για έναν εργαζόμενο το θεωρώ ότι είναι αρκετά μεγάλο. Μια μείωση κάτω από είκοσι εκατομμύρια θα εκτιμάτο ιδιαίτερα από τους εργαζομένους. Και βέβαια τη διαφορά όπως τη θέσαμε στο ξεκίνημα της σημερινής συζήτησής, την αναλαμβάνει ο κρατικός προϋπολογισμός, όπως και το κομμάτι από το νομμένο 58 αν δεν κάνω λάθος μέχρι 25, το οποίο έχετε ρυθμίσει με την προηγούμενη τροποποίηση.

Βέβαια να πω και κάτι άλλο. Η συγκεκριμένη διάταξη δεν προβλέπει τι θα γίνει σε περίπτωση κατά την οποία υπάρξει μείωση του έργου. Και δεν το προβλέπει ούτε εδώ ούτε στη σύμβαση με τον ΟΑΣΘ, εάν υπάρξει. Διότι η ζωή μπορεί να θέλει ένα μετρώ μπορεί και να μη θέλει. Μπορεί να θέλει ένα τραμ μπορεί και να μη θέλει, όπως θέλει και ο κ. Βούγιας. Θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι για να αντιμετωπίσουμε και αυτό το ενδεχόμενο και δεν αντιμετωπίζεται ούτε στο άρθρο 4 ούτε στο άρθρο 8 στο βασικό κορμό της σύμβασης.

Το άρθρο 5 αφορά τη μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας από τον ΟΑΣΘ. Καταρχήν εδώ υπάρχει ένα κρίσιμο σημείο. Ενώ στο άρθρο 2 μιλάει για τις δράσεις τις οποίες αναλαμβάνει η Τοπική Αυτοδιοίκηση, ερωτάται ο ΟΑΣΘ αν θέλει το συγκεκριμένο αντικείμενο. Και μπορεί να αρνηθεί. Στο άρθρο 5 δεν κάνει τέτοια αναφορά. Δηλαδή δεν δίνει τη δυνατότητα εάν ο ΟΑΣΘ δεν θέλει να αναλάβει το συγκεκριμένο έργο, να μπορεί να αρνηθεί. Δεν καταλαβαίνω τη διαφορετική συμπεριφορά και για ποιο λόγο στο ένα αναφέρεται και στο άλλο δεν αναφέρεται. Η δική μου πρόταση είναι να αφαιρεθεί η δυνατότητα να μπορεί να επιλέξει αν τον ενδιαφέρει το συγκεκριμένο αντικείμενο και στη συνέχεια να ισχύουν οι ίδιες διαδικασίες. Επίσης η πρότασή μου είναι να αφαιρεθεί η δυνατότητα στον ΣΑΣΘ να μπορεί να επιλέγει, σε μελλοντική επέκταση. Να έχει τη δυνατότητα επιλογής εκείνου, ο οποίος θα πάρει το συγκεκριμένο έργο. Εάν επιμένετε και ισχύσει η πρόταση, όπως έχει γίνει, μεταφέρω αυτά για το άρθρο 4 για τους εργαζομένους.

Τέλος, όσον αφορά τη μείωση της εισφοράς τους και την ανάληψη από τον κρατικό προϋπολογισμό της διαφοράς, η οποία προκύπτει από το συγκεκριμένο κόστος, η πρότασή μας είναι να δοθεί και πρόσθετο έργο για τα εκτός δράσης λεωφορεία σε κάποιες γραμμές έξω από αυτές, οι οποίες έχουν σήμερα και επίσημα να εξασφαλιστεί ένας ικανός αριθμός μετοχών για τους ανθράκους του ΟΑΣΘ, γιατί ακούστηκε και ένας αριθμός, μέχρι πενήντα λεωφορεία, πενήντα μετοχές, τα οποία αναλαμβάνει ο κρατικός προϋπολογισμός.

Τα άρθρα 6, 7, 8 αναφέρονται στα της διοικήσεως, ποιος έχει δικαίωμα υπογραφής. Όσον αφορά τα επιμέρους κωλύματα και τα εκλογικά του ΟΑΣΘ στη σύμβαση θα ήθελα να αναφέρω δύο, τρία κρίσιμα στοιχεία. Θεωρούμε ότι είναι θετικό μέτρο η λήψη κάποιων πρόσθετων μέτρων για τα άτομα με ειδικές ανά-

γκες, η δωδεκάχρονη αντικατάσταση των λεωφορείων, το πριμ παραγωγικότητας σε περίπτωση που μειωθούν οι δαπάνες ή αυξηθούν τα κέρδη.

Δεν μπορώ να καταλάβω, εντάξει οικονομίστικα μπορεί να είναι θετικό, να δεχθούν μείωση των δαπανών. Μακάρι να μπορεί να γίνει. Αλλά δεν έχω δει σε καμία άλλη δράση του κράτους, σε καμία άλλη υπηρεσία να προβλέπεται μείωση δαπανών. Μείωση της αυξήσεως έχω δει, αλλά μείωση των δαπανών αυτών καθ'αυτάν δεν έχω δει ούτε στις κρατικές συγκοινωνίες της Αθήνας γίνεται. Βέβαια αφού ο ΟΑΣΘ το αποδέχεται, εμένα μου περισσεύει ο παραπάνω λόγος. Αλλά ήθελα να καταλάβω πώς λειτουργούν αυτές οι διαδικασίες πίεσης την ώρα των συζητήσεων.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Τι να κάνω;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να σταματήσετε να κτυπάει το καμπανάκι. Αυτό να κάνετε.

Είναι ένα νομοσχέδιο, κάναμε μία συμφωνία, κοιτάζουμε να τελειώσουμε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Να μιλήσουμε και εμείς τον ίδιο χρόνο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Βούγια, εσείς δεχθήκατε το δεκάλεπτο. Εγώ σηκώθηκα και είπα ότι δεν το δέχομαι εξ αρχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Βούγιας σταμάτησε, πειθάρχησε. Επομένως και εσείς μη με φέρντε σε δύσκολη θέση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μίλησε δεκαπέντε λεπτά, εγώ θα μιλήσω είκοσι! Θα τα καλύψει στη δευτερολογία του. Όσα χρειαστεί θα τα πει τότε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Εάν το πάμε έτσι, τότε δεν κάνουμε συνεδρίαση...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν γίνεται αλλιώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μιλήστε και τριάντα λεπτά! Ωραία, τι έγινε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μα, λογικά εάν ζητήσουμε να γίνει η συζήτηση οργανωμένα έπρεπε να μιλήσουμε για τρία διαφορετικά κομμάτια, που έχει το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Προηγουμένως αποφασίστηκε να μιλήσετε, απ'ό,τι με ενημέρωσε ο κ. Γείτονας, το πολύ δώδεκα - δεκατρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία. Υπάρχει η δική μου τοποθέτηση και άσκοπα χάνουμε χρόνο. Καλύτερα να προχωρήσουμε και να τελειώνουμε.

Λοιπόν, μιλώντας για το άρθρο 8 που συγκεκριμενοποιεί τους όρους της σύμβασης, στο τέταρτο άρθρο της σύμβασης, στο κεφάλαιο Α' και υποπαραγράφους 2γ, αα, ββ, γγ, δδ, εκεί που αναφέρονται συντελεστές για τους εργαζομένους, εμείς, κύριε Υπουργέ, επαναφέρουμε την πρόταση που και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι έκαναν και η οποία αναφέρεται στο 1,700 να γίνει 1,725 και το 0,500 να γίνει 0,550. Ουσιαστικά αυτό σημαίνει μια αύξηση περίπου σαράντα οκτώ εργαζομένων από εκείνο το μάξιμουμ, το οποίο βάλατε εσείς στη σύμβαση. Και βέβαια εμείς το θεωρούμε απαραίτητο για να έχουμε καλύτερη ποιότητα στις παρεχόμενες υπηρεσίες. Και αυτό είναι σαφέστατο...

(Στο σημείο αυτό κτυπάει ξανά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κ. Βουλευτή)

Θα μου φάτε άλλα δέκα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θα σταματήσετε τώρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν θα σταματήσω. Θα τελειώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μη γράφετε παρακαλώ τίποτα.

Σε μισό λεπτό δεν θα γράφουν οι πρακτικογράφοι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν τελειώνω σε μισό λεπτό. Θα πω αυτά που πρέπει να πω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Αφήστε μας να τελειώσουμε. Θα τελειώσουμε γρηγορότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Σε μισό λεπτό δεν γράφεται τίποτα παρακαλώ. Εντολή προς τους πρακτικογράφους.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ κατεβαίνω καταγγέλλοντάς σας για μια συμπεριφορά απαράδεκτη. Και δεν έχουμε συμφωνήσει αυτό που είπατε ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Εντάξει, κατεβείτε κάτω τώρα. Ο επόμενος ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Είναι συμπεριφορά αυτή; Παρακαλούμε να έλθει ο Πρόεδρος της Βουλής να λύσει το θέμα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Δεν μπορείτε να παραβαίνετε τον Κανονισμό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν συμφωνήσαμε τέτοιο πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Η κ. Ξηροτύρη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Φοβάστε την κριτική;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Το λόγο επί του Κανονισμού.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Την κριτική φοβάστε;

Εσάς ο ρόλος σας είναι εξισορροπητικός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Εξισορροπητικός και πολύ είναι.

Λοιπόν, ο κ. Βούγιας μίλησε δεκαέξι λεπτά. Εσείς ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Θα με αφήσετε να μιλήσω; Ό,τι κάνει ο κ. Βούγιας θα κάνουμε και εμείς; Ο κ. Βούγιας μπορούσε να είχε μιλήσει δύο λεπτά. Έπρεπε και εγώ δύο λεπτά να μιλήσω;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Ορφανέ, λίγη ψυχραιμία και λίγος σεβασμός προς το Προεδρείο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Από μένα ζητάτε ψυχραιμία; Ας είστε εσείς ψύχραιμος πρώτα! Αφήστε τρία λεπτά να μιλήσω, να τελειώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν σας αφήνω τρία λεπτά, διότι θέλω να υπάρξει μία ισορροπία εδώ μέσα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Γιατί; Ιδιοκτησία σας είναι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Δεν είναι καθόλου ιδιοκτησία μου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μα, έτσι λειτουργείτε. Η Βουλή είναι ιδιοκτησία σας; Δεν υπάρχουν κανονισμοί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Γείτονας ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν υπάρχουν κανονισμοί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): ... ο Κανονισμός μιλάει για δέκα λεπτά. Είπαμε μία ανοχή μέχρι δώδεκα-δεκατρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μα, δεν αποφασίζετε μόνος σας ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Καθήστε τώρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: ...καταλάβετε το.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Καθήστε κάτω, κύριε Ορφανέ. Τελειώσατε τώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μισό λεπτό να τελειώσει. Τελείωσε ο κ. Ορφανός.

Καθήστε κάτω, κύριε Ορφανέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν τελείωσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Τελειώσατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν τελείωσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Είναι εντολή να κατεβείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Με διακόπτετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Σας διακόπτω, ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Απαράδεκτο είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Απαράδεκτο, ξεαπαράδεκτο ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Απαράδεκτη είναι η συμπεριφορά ...

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο επί του Κανονισμού.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αν μου επιτρέπετε, μία πολύ σύντομη παρέμβαση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μισό λεπτό να κατέβει ο κ. Ορφανός κάτω και θα πάρετε το λόγο και εσείς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Αυτό σας ενδιαφέρει, να κατέβει κάτω ο Ορφανός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών):

νιών): Η κουβέντα μας σήμερα ξεκίνησε και συμφωνήσαμε να συζητηθούν όλα τα άρθρα μαζί σε μια ενότητα. Νομίζω ότι η έννοια ήταν από την αρχή να υπάρχει μία σχετική άνεση. Και εδώ πιστεύω ότι αδικήθηκε ο κ. Βούγιας, στον οποίο δεν δόθηκε η δυνατότητα να ολοκληρώσει. Πιστεύω στη δευτερολογία του να είμαστε λίγο άνετοι, διότι και εμένα με βοηθάει πάρα πολύ, στο να μπορέσω να αντιμετωπίσω ένα πλήθος τεχνικών ζητημάτων, που μπαίνουν σε αυτό το νομοσχέδιο και πιστεύω ότι και οι παρατηρήσεις του κ. Ορφανού είναι πολύ χρήσιμες.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζήτησα το λόγο επί του Κανονισμού, αλλά και ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Παρακαλώ, έχετε το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατ' αρχήν, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω -δεν ξέρω αν το γνωρίζετε- ότι αυτό το νομοσχέδιο, πέρα από τη σύμβαση του ΟΑΣΘ, περιλαμβάνει και άλλα άρθρα, που είναι για μας καθοριστικής σημασίας, αλλά και για τον Υπουργό που μας φέρνει αυτές τις διατάξεις.

Επομένως η θέση μας ως ΚΚΕ ήταν να μας δοθεί ο ανάλογος χρόνος που ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής για να μπορέσει να γίνει μια καλή συζήτηση. Εμείς διαμαρτυρηθήκαμε στην πρόταση του κ. Γείτονα για το δεκάλεπτο. Ο κ. Βούγιας απεδέχθη, καθώς για μας, αυτήν την πρόταση, διότι είχε να πει και άλλα ενδιαφέροντα πέρα απ' αυτά που ακούσαμε. Άρα δεν μπορούμε να συντομεύουμε το χρόνο, όπως βολεύει στον καθένα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Τελικά φαίνεται ότι εγώ δημιούργησα το πρόβλημα που θέλησα να σεβαστώ τους συναδέλφους και όχι μόνο τους εισηγητές. Επειδή συνήθως δεν είμαι εισηγητής σε νομοσχέδια, γνωρίζω το πρόβλημα των Βουλευτών που έγκειται στο γεγονός ότι στο τέλος κόβουμε ...

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Δεν κόβουμε κανέναν. Ο Κανονισμός ορίζει τα χρονικά όρια.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: ... κόβουμε το χρόνο απ' αυτούς και τον περιορίζουμε στα τριλεπτα και πεντάλεπτα ή ακόμη μπορεί να περιμένουν και στο τέλος να μην παίρνουν το λόγο. Εγώ το έκανα σε ένα επίπεδο αμοιβαίας συμφωνίας. Βεβαίως στη δευτερολογία μας μπορούμε να πάρουμε τον αντίστοιχο χρόνο για να μπορέσουμε να συμπληρώσουμε. Περισσότερο πάντως απ' όλους καταπιέστηκα εγώ, διότι ως εισηγητής δεν πρόλαβα να εξηγήσω την ουσία του νομοσχεδίου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Εάν ήμασταν πιο πρακτικοί, θα είχαμε τελειώσει.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η συζήτησή μας είναι περί όνου σκιάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να πει δυο λόγια και ο κ. Ορφανός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Λειτουργώντας ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος αυτήν τη στιγμή θέλω να σας πω ότι δεν υπήρξε συμφωνία από κανέναν. Έκανε αναφορά ο κ. Γείτονας για δέκα λεπτά. Το απεδέχθη ο κ. Βούγιας, ενώ οι υπόλοιποι δεν το δεχθήκαμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Δεν ήσασταν στην Αίθουσα, κύριε Ορφανέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Μάλλον δεν ήσασταν εσείς, κύριε Κίρκο. Δέστε τα Πρακτικά. Εξάλλου δεν είμαι αόρατος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Καλώς, κύριε Ορφανέ. Έχουμε και τις δευτερολογίες. Εγώ είχα μια οδηγία από τον κ. Γείτονα, που όφειλα να την ακολουθήσω. Στη δευτερολογία θα υπάρξει κάποια άνεση στους εισηγητές να ολοκληρώσετε.

Το λόγο έχει ο κ. Τζέκης.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, κακώς δημιουργήθηκε αυτή η ένταση στην Αίθουσα. Πιστεύουμε ότι είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο και διότι αναφέρεται στη σύμβαση του ΟΑΣΘ σχετικά με τις αστικές συγκοινωνίες, όπου θα πρέπει να δοθεί ο ανάλογος χρόνος για να γίνει μια γόνιμη

συζήτηση, αλλά και διότι περιέχει και άλλες διατάξεις οι οποίες είναι κατά τη δική μας γνώμη σημαντικές, αλλά ενδιαφέρουν και το Υπουργείο το οποίο γι' αυτό άλλωστε τις έφερε και στη Βουλή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε εκτιμήσει ότι ήταν η ώρα να παρθεί εκείνη η γενναία πολιτική απόφαση για να δημιουργηθεί ο ενιαίος δημόσιος φορέας στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης για τις αστικές συγκοινωνίες. Βέβαια η Κυβέρνηση μέσα στο γνωστό πλαίσιο των αναδιαρθρώσεων που έχει και μέσα στην πολιτική των ιδιωτικοποιήσεων κάνει πολύ καλά τη δουλειά της. Φέρνει μία νέα σύμβαση που θα διαρκέσει δέκα χρόνια και βέβαια μέσα από το άρθρο 1 φαίνεται και η πρόθεσή της. Δημιουργεί το ΣΑΣΘ, αυτό το συντονιστικό όργανο.

Κατά τη δική μας γνώμη αυτή η διορισμένη πλειοψηφία της Κυβέρνησης που είναι άμεσα εξαρτημένη απ' αυτήν διορίζει τον Πρόεδρο, επιβάλλει ο Αντιπρόεδρος να είναι από το Υπουργείο Οικονομικών ή από το Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης και αναθέτει ένα ρόλο μάλλον διακοσμητικό στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Η συμμετοχή τους, επαναλαμβάνω, θα είναι μόνο διακοσμητική. Και βέβαια συνδέει τον αριθμό των έξι με την απαρτία που χρειάζεται να υπάρχει για να λειτουργήσει το Διοικητικό Συμβούλιο.

Έτσι, λοιπόν, δεν βλέπουμε μέσα να υπάρχει ο εκπρόσωπος των εργαζομένων του ΟΑΣΘ που θα έπρεπε να υπάρχει, αλλά αν θέλετε ακόμα και από τους μετόχους του ΟΑΣΘ μια και εδώ το ζήτημα είναι αποκλειστικής αρμοδιότητας η αστική κοινωνία αυτήν τη στιγμή του ΟΑΣΘ. Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι το συντονιστικό αυτό όργανο, το ΣΑΣΘ, προετοιμάζει την πλήρη ιδιωτικοποίηση για μετά το 2009. Κι αυτό το λέμε γιατί δεν προβλέπει τι θα γίνει μετά το 2009, η νέα δηλαδή σύμβαση που θα πρέπει να υπάρχει.

Πολιτικά έχει ξεκαθαριστεί το ζήτημα από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού, ο οποίος είπε ότι θα έχουμε τα δεδομένα εκείνης της εποχής μέσα στα πλαίσια του ανταγωνισμού. Θα καλεστεί ο ΟΑΣΘ, όπως και ο κάθε άλλος που θα έχει ενδιαφέρον, για να πάρει την ιδιοκτησία των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης για τις αστικές συγκοινωνίες. Έτσι, λοιπόν, βλέπουμε ότι αυτό το όργανο είναι πλήρως ελεγχόμενο από την Κυβέρνηση και μάλιστα εάν υπάρχει διαφορά μεταξύ του ΟΑΣΘ και του ΣΑΣΘ, παραπέμπει τον ΟΑΣΘ στο Γενικό Γραμματέα της περιφέρειας. Κι εδώ ακριβώς είναι το ζήτημα ότι δηλαδή μέσα στους διορισμένους είναι και ο αντιπρόσωπος του Γενικού Γραμματέα της περιφέρειας, ο οποίος ήδη θα έχει πάρει την απόφαση για τη συγκεκριμένη θέση που θα εκφράσει η πλειοψηφία του ΣΑΣΘ. Επομένως ο ΟΑΣΘ ποια προσφυγή να κάνει στο Γενικό Γραμματέα όταν θα είναι δοσμένη και η απόφαση που θα έχει παρθεί;

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι και μέσα από κάποιες άλλες αρμοδιότητες, όπως είναι η επιβολή νέου προστίμου εκατό χιλιάδων (100.000) μέχρι ένα εκατομμύριο (1.000.000) -τουλάχιστον αυτό θα πρέπει να φύγει κατά τη δική μας γνώμη- δεν υπάρχει επιχείρημα που να δικαιολογεί το ένα εκατομμύριο (1.000.000) όταν δεν υπάρχουν και ξεκάθαρα οι λόγοι για τους οποίους θα μπαίνει αυτό το πρόστιμο. Και βέβαια μπροστά στα κέρδη των μετόχων πιστεύουμε ότι είναι αστείο αυτό το ποσό. Θα πρέπει μέσα στη σύμβαση να είναι πιο ξεκάθαροι οι λόγοι για την καταγγελία αυτής της σύμβασης. Άρθρο 2, για την εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης: Πιστεύουμε ότι πρόκειται για έναν "εμπαιγμό". Είναι γνωστή άλλωστε η οικονομική κατάσταση των ΟΤΑ. Και δεν είναι ζήτημα αυτής της κατάστασης η δημιουργία των ίδιων των ΟΤΑ, αλλά είναι εξαιτίας της πολιτικής που ακολουθείται όλ' αυτά τα χρόνια, η οποία δεν έδωσε αυτά που χρωστάει προς τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης και στη Νομαρχία. Αυτά δηλαδή που χρωστάει και παρακρατάει από τον προϋπολογισμό που είναι εκατοντάδες δισεκατομμύρια. Και έχει ξεπεράσει το ένα τρισεκατομμύριο (1.000.000.000.000).

Και ακριβώς εδώ είναι και η λογική της Κυβέρνησης ότι δίνει το δικαίωμα να εκτελέσει αστική συγκοινωνία μέσα στα όρια του δήμου ή διαδημοτική μη έχοντας εξασφαλίσει, αν θέλετε,

και εκείνα τα αναγκαία κονδύλια, που θα έδιναν το δικαίωμα να εκτελέσει και αυτό το έργο. Εμείς διαφωνούμε γιατί βλέπαμε πολύ διαφορετικά το ρόλο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τη συμμετοχή της μέσα σ' αυτόν τον ενιαίο δημόσιο φορέα Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

Ακριβώς εδώ είναι το ζήτημα, ότι δηλαδή μη έχοντας πλέον τις δυνατότητες η Τοπική Αυτοδιοίκηση, άρα και ο ΟΑΣΘ, δεν θα παίρνει εκείνη την απόφαση για τις άγονες περιοχές. Εξάλου αυτό το έχει ξεκαθαρίσει η διοίκηση του ΟΑΣΘ γιατί είναι καλός επιχειρηματίας και ξέρει να κάνει καλά τη δουλειά του. Μας έχει πει δηλαδή: "Εκεί που δεν έχει κέρδος εγώ δεν πρόκειται να πάω". Κι έτσι είναι άλλωστε. Μέσα στα πλαίσια της επιχειρηματικότητας ο άλλος κοιτάζει πώς μέσα και απ' αυτήν τη συμφωνία θα βγει κερδισμένος.

Άρθρο 3: Είναι θετικό αυτό που γίνεται ότι δηλαδή απαλείφεται η παράγραφος 2 εκεί που υπήρχε το ενδεχόμενο να μειώνεται και το ανώτατο όριο.

Παρ' όλα αυτά, πιστεύουμε ότι πρέπει να κάνετε ένα ακόμα βήμα, πιο αποφασιστικό, προκειμένου να εντάξετε το σύνολο των εργαζομένων στο ν.2112/1920 που μιλάει για την αποζημίωση. Αυτό άλλωστε είναι κάτι που εφαρμόζεται και στους εργαζομένους των ΚΤΕΛ, που ήταν στο ίδιο καθεστώς. Άρα θα πρέπει και αυτοί οι εργαζόμενοι να έχουν ισότιμη μεταχείριση, όπως όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι στον ιδιωτικό -και όχι μόνο- τομέα.

Πρέπει δηλαδή να πούμε ότι θα παίρνει την αποζημίωση που δικαιούται βάσει του ν.2112 και ανάλογα με τα χρόνια μπορεί να πάρει και έξι εκατομμύρια (6.000.000), να πάρει και επτά εκατομμύρια (7.000.000), να πάρει και οκτώ εκατομμύρια (8.000.000) δραχμές. Άλλωστε τα δικαιούται. Γι' αυτό έχει εργασθεί όλα αυτά τα χρόνια.

Άρθρο 4: Συμμετοχή των εργαζομένων στην αύξηση του αριθμού των λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. Πιστεύουμε ότι αυτό, έτσι όπως μπαίνει μέσα, είναι στα γνωστά πλαίσια που εφαρμόζονται πλέον, να μπορεί δηλαδή ο εργοδότης να δίνει μετοχές, να δίνει ομόλογα στους εργαζομένους, να τους δίνει την αίσθηση ότι είναι και αυτοί ιδιοκτήτες, ότι είναι εργοδότες και να χάνεται εκείνη η σχέση μεταξύ εργοδότη και εργαζόμενου, να απαλείφεται δηλαδή αυτή η αντίθεση, που υπάρχει μεταξύ εργασίας και κεφαλαίου.

Και βέβαια, αυτό που κάνετε εδώ δεν είναι πρωτότυπο. Είναι μία γενικευμένη πλέον πολιτική που εφαρμόζεται όχι μόνο στον ιδιωτικό τομέα, αλλά και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα με μετοχές που έχετε δώσει στους εργαζόμενους.

Πιστεύουμε ότι αυτός ο συνεταιρισμός μπορεί να λειτουργήσει και σε αντίθεση με το σωματείο, με το σύνολο των εργαζομένων, γιατί και χρήματα θα χρειάζεται για να αγορασθούν, αλλά θα γίνεται και ένας διαχωρισμός μεταξύ των εργαζομένων μετόχων και μεταξύ των απλών εργαζομένων. Δηλαδή θα υπάρχει και αλληλοσύγκρουση συμφερόντων.

Άρθρο 5: Μεταβολή της περιοχής εκτέλεσης αστικής συγκοινωνίας. Πιστεύουμε ότι με αυτή την απόφαση των Υπουργών, μετά την εισήγηση του Σ.Α.Σ.Θ. και γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ. και του ΚΤΕΛ, μεταβάλλεται η περιοχή από υπεραστική σε αστική. Στην αρχή μας είπαν οι άνθρωποι του ΚΤΕΛ ότι αδυνατούμε να δώσουμε. Διότι εγώ έκανα και μία κουβέντα με το ΚΤΕΛ ότι και τα είκοσι πέντε εκατομμύρια (25.000.000) δραχμές είναι πολλά.

Έρχεσθε, όμως, τώρα εδώ και τι κάνετε; Δίνετε ακόμα ένα προνόμιο προς τους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. και λέτε ότι το υπόλοιπο θα πληρωθεί πάλι από το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή από τον προϋπολογισμό.

Βλέπουμε, δηλαδή, ότι η οποιαδήποτε υποχώρηση γίνεται προς την πλευρά των συμφερόντων των μετόχων. Καμία υποχώρηση δεν κάνετε, εκτός από την αποζημίωση, προς την πλευρά των εργαζομένων. Και θα αναφερθώ παρακάτω.

Και είναι ξεκαθαρισμένη, επαναλαμβάνω, η θέση του Ο.Α.Σ.Θ., ότι εκεί που δεν θα αφήσει κέρδος δεν πρόκειται να πάει. Και κάτω από την πίεση, αν θέλετε και των Βουλευτών, αλλά και των δήμων των διαφόρων περιοχών, δίνετε αυτήν τη λύση. Και εμείς δεν πιστεύουμε ότι θα πρέπει και πάλι ο προϋπολογισμός να πληρώσει για έναν ιδιωτικό φορέα.

Δεν συμφωνούμε βέβαια με αυτό που λέει ότι κάθε τρία χρόνια θα πρέπει να γίνεται η επέκταση. Θα πρέπει να λάβετε υπόψη ότι υπάρχει μία ανισόμετρη ανάπτυξη μέσα στο Νομό Θεσσαλονίκης. Υπάρχει η περιοχή του Λαγκαδά, υπάρχει η δυτική περιοχή, η οικιστική ανάπτυξη προς την ανατολική πλευρά. Άρα, λοιπόν, θα έπρεπε να υπάρξει ένα συνολικό σχέδιο επέκτασης για να μπορέσουμε να συζητήσουμε επί των πραγματικών δεδομένων και όχι να το αφήνουμε στο Σ.Α.Σ.Θ. μετά από γνώμη του Ο.Α.Σ.Θ.

Η διοίκηση του Ο.Α.Σ.Θ. και το ζήτημα του τρόπου εκλογής, για το οποίο έγινε και πολύς λόγος. Πλειοψηφικό ήταν το σύστημα με τους προηγούμενους νόμους, πλειοψηφικό μένει και τώρα, έστω και αν λέτε μέχρι τρεις ψήφους κλπ.

Εάν θέλουμε πραγματικά να δώσουμε τη δυνατότητα να συμμετέχει κάθε άποψη μέσα στα πεπραγμένα του Ο.Α.Σ.Θ., κατοχυρώστε την απλή αναλογική. Δώστε το δικαίωμα να υπάρχουν τα ψηφοδέλτια εκείνα που μέσα από μία επιχειρηματική, αν θέλετε, αντιπαράθεση για το πώς βλέπει καθένας τη διαχείριση, να εκπροσωπείται μέσα. Γιατί με αυτόν τον τρόπο, ένας που μπορεί να ελέγξει τους ψήφους, μπορεί να πάρει και την απόλυτη πλειοψηφία. Αυτό άλλωστε το ζήσαμε και στους συνεταρισμούς όπου εκεί η ελεγχόμενη πλειοψηφία πήρε την πλειοψηφία των συνεταρισμών.

Και επιτέλους να σταματήσει αυτή η υποκρισία από την πλευρά της Κυβέρνησης, του Π.Α.Σ.Ο.Κ., ότι θέλουμε αναλογική εκπροσώπηση. Αν τη θέλετε, ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα. Όχι όπως μας βολεύει σε κάθε περίπτωση.

Άρθρο 7: Η διάρκεια. Κι εδώ, ακριβώς όπως είπαμε και προηγούμενα, θα υπάρξει νέος διαγωνισμός, ο οποίος θα λέει σε ποιον θα πάνε οι αστικές συγκοινωνίες. Δεν μπαίνει δηλαδή ένα όριο ότι μετά από εκεί, ναι, θα πάμε για τον ενιαίο δημόσιο φορέα. Και το λέμε αυτό γιατί έχει ξεκαθαρίσει ο κύριος Υπουργός πώς θα λυθεί το ζήτημα στα πλαίσια του ανταγωνισμού.

Το ζήτημα είναι βέβαια ότι το πρώτο σχέδιο, που είχε μοιραστεί, προέβλεπε ότι ο ΟΑΣΘ γίνεται Α.Ε. Εκεί ακριβώς προέβλεπε τη συμμετοχή προμηθευτών ελαστικών, πετρελαιοειδών, οχημάτων, δηλαδή συγκεκριμένων συμφερόντων του νομού και της πόλης της Θεσσαλονίκης. Εμείς πιστεύουμε ότι μετά το 2009 και σ' αυτό το διάστημα δίνεται η δυνατότητα σ' αυτούς τους επιχειρηματίες να οργανωθούν έτσι, ούτως ώστε να έλθουν το 2010 να πάρουν την αστική συγκοινωνία.

Πιστεύουμε ότι θα έπρεπε τουλάχιστον να προβλεφθεί τι θα γίνει, όσον αφορά το δημόσιο ενιαίο φορέα. Και για να μη το κάνετε αυτό, σημαίνει ότι έχετε κατά νου να τα δώσετε κι αυτά παρπέρα, σε μεγάλα οικονομικά συμφέροντα.

Μη αποκλείοντας δε από το διοικητικό συμβούλιο τη δυνατότητα στον κάθε Ευρωπαίο πολίτη να συμμετέχει -αφού ως προϋπόθεση απαιτείται να έχει αγοράσει μετοχές- σημαίνει ότι κάποιοι θα πουλήσουν μετοχές και κάποιοι Ευρωπαίοι πολίτες θα έρθουν εδώ να αγοράσουν. Κι εδώ ακριβώς είναι το θέμα: Ποιοι Ευρωπαίοι πολίτες θα έρθουν να αγοράσουν; Φυσικά πρόσωπα μεμονωμένα; Ποια συγκεκριμένα συμφέροντα θα θελήσουν τότε με το υπάρχον, αν θέλετε, καθεστώς να αγοράσουν είτε υπάρχει το μετρό -είδαμε διαφημίσεις ότι δίπλα στο μετρό των Αθηνών υπάρχει το μετρό της Θεσσαλονίκης- ακόμα και το τραμ, ακόμα και τα караβάκια; Όλο αυτό το σύμπλεγμα δηλαδή το συγκοινωνιακό να περιέλθει σε πολύ συγκεκριμένα και πολυεθνικά ακόμα συμφέροντα.

Θα έλθω τώρα στο άρθρο 8 που μιλάει για τη σύμβαση του ΟΑΣΘ.

Όσον αφορά το προσωπικό, ενώ οι προηγούμενες συμβάσεις μέσα από το νόμο προέβλεπαν τι θα γίνει το προσωπικό, έρχεται τώρα, μετά από τόσα χρόνια και δεν προβλέπει η συγκεκριμένη σύμβαση τι θα γίνει το προσωπικό. Και δεν ακούσαμε ούτε την Κυβέρνηση, αλλά ούτε τον εκπρόσωπο του Π.Α.Σ.Ο.Κ., δεν ξέρω, ίσως και τον εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, να λένε τι θα γίνει με το υπάρχον προσωπικό. Θα μετακινηθεί, θα το απασχολήσει ο επόμενος φορέας, τι θα γίνει; Δεν θα πρέπει να υπάρξει μια πρόβλεψη και γι' αυτό το προσωπικό, μετά την πολυετή θητεία του; Πού το οδηγούμε; Το οδηγούμε στην οριστική απόλυση; Δίνουμε το δικαίωμα στο νέο φο-

ρέα να επιλέξει εκείνος ποιο προσωπικό θα πάρει και πώς θα το πάρει;

Έτσι, λοιπόν, η δική μας η πρόταση είναι να προβλέπει αυτή η συμφωνία, όπως και οι προηγούμενες, ότι ο νέος φορέας που θα αναλάβει την αστική συγκοινωνία θα συνεχίσει να απασχολεί το υπάρχον προσωπικό. Εξάλλου απ' όλες τις πλευρές ακούγεται ότι και ικανό είναι και εμπειρία έχει και αξιο είναι. Ας το τακτοποιήσουμε, λοιπόν, το θέμα μια και καλή.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 2, που αφορά την κινητή και ακίνητη περιουσία. Στη δεύτερη παράγραφο, με τη προσθήκη ότι και ο ΟΑΣΘ θα απαλλάσσεται της υποχρέωσης καταβολής οποιουδήποτε φόρου, έρχεσθε και κάνετε ένα ακόμα βήμα απέναντι στην πίεση των μετόχων και λέτε, ναι, όπως το δημόσιο, κι εσείς απαλλάσσεσθε από κάθε φόρο.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι βήμα-βήμα η όποια παραχώρηση έγινε προς την πλευρά των μετόχων. Αυτό ακριβώς το σημείο θέλουμε να τονίσουμε, ότι κι εδώ θα κληθεί να πληρώσει ο προϋπολογισμός από τους διαφυγόντες φόρους κλπ. και αυτά τα θέματα θα μετακυλισθούν μέσα από το φορολογικό σύστημα στις πλάτες του λαού της Θεσσαλονίκης και οποιωνδήποτε άλλων.

Έρχομαι τώρα στο άρθρο 3. Στην παράγραφο 3 αναφέρει ότι το ετήσιο ελάχιστο συγκοινωνιακό έργο ανέρχεται σε τριάντα τέσσερα και κάτι εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα. Πρέπει να ειπωθεί πώς έγινε αυτός ο υπολογισμός και τι πάρθηκε υπόψη. Πάρθηκε υπόψη η οικιστική ανάπτυξη του Νομού Θεσσαλονίκης; Αυτό έχει σχέση με την επέκταση κλπ.;

Στην παράγραφο 3 εδάφιο α' και στην παράγραφο 4 λέτε "οι διαδρομές που είναι αποτυπωμένες στο χάρτη που προσαρτάται στην παρούσα σύμβαση". Εμείς δεν το έχουμε δει αυτό. Δεν το έχουμε στα χέρια μας για να δούμε και να εκτιμήσουμε αυτός ο χάρτης τι έχει αποτυπώσει, τι γίνεται. Πώς θα το δικαιολογήσουμε; Λέτε "...στην παρούσα σύμβαση". Κι εμείς θα υπογράψουμε τη σύμβαση, χωρίς να έχουμε αυτόν τον χάρτη και βέβαια να μην έχουμε ούτε τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων. Είναι ένα ζήτημα λεπτό, αλλά ουσιαστικό, κατά τη δική μας γνώμη.

Όσον αφορά τις δαπάνες προσωπικού, άρθρο 4 της οικονομικής σύμβασης, θέλω να πω ότι εδώ έχει αλλάξει μία λέξη. Λέτε ότι πλέον έφυγε ο κίνδυνος των απολύσεων με τη μείωση που ήταν και πάμε για μία σταδιακή προσαρμογή του αριθμού των εργαζομένων κατά τους συντελεστές που θα ορίσει ο ΣΑ-ΣΘ. Αν αλλάξουμε τη λέξη "μείωση" σε "προσαρμογή", είναι το ίδιο. Προσαρμόζω τους συντελεστές, οι οποίοι μειώνονται. Να ήταν προσαρμογή προς μία αύξηση των συντελεστών, ναι, θα μπορούσαμε να μιλήσουμε για αύξηση της απασχόλησης. Αυτήν την ώρα όμως έχουμε μείωση των εργασιακών θέσεων. Δεν βάζουμε εδώ μια ξεκάθαρη ρήτρα, που να λέει ότι η προσαρμογή ή θα είναι με αυτούς οι οποίοι θα φύγουν με σύνταξη στο ένα, στα δύο, στα τρία χρόνια, για να μπορέσουμε να φθάσουμε αυτούς τους συντελεστές.

Εδώ ακριβώς υπάρχει το ζήτημα ότι σας κάνει πρόταση το σωματείο να αυξηθούν κατά τι αυτοί οι συντελεστές. Παρ' όλα αυτά όμως εσείς δεν το κάνετε. Και δεν το κάνετε τυχαία.

Λέει παρακάτω ότι είναι υποχρεωμένος ο ΟΑΣΘ να εφαρμόζει τους νόμους και τις κανονιστικές διατάξεις, όσον αφορά το χρόνο εργασίας των εργαζομένων. Και εδώ έχουμε ψηφίσει πρόσφατα την ελαστικοποίηση του ωραίου. Δηλαδή κατά τη δική σας γνώμη φθάνουν αυτοί οι οδηγοί, θα μπορούμε να απασχολούμε έναν οδηγό για δέκα ώρες σε περίοδο αιχμής και θα του δίνουμε ύστερα ένα πεντάωρο, ένα εξάωρο ή θα του δίνουμε ρεπό. Να, λοιπόν, πώς χτυπάτε το συγκεκριμένο ωράριο και να πώς χτυπάτε το θεσμό της υπερωρίας.

Αυτό συνδέεται και με την παράγραφο που έχει να κάνει με τη μείωση των δαπανών. Σημαίνει ότι θα μοιραστείτε κάτι εσείς οι εργαζόμενοι ο ΟΑΣΘ και το δημόσιο. Βέβαια η μείωση θα γίνει μέσα από τους εργαζόμενους. Λέτε ότι κόστιζαν δέκα εκατομμύρια (10.000.000), τώρα κοστίζουν πέντε, άρα στα δέκα χρόνια θα έχουμε πενήντα δισεκατομμύρια (50.000.000.000) κέρδη. Να από πού θα βγει το κέρδος. Δεν θα βγει από τους μετόχους και θα πω γι' αυτούς. Άρα είμαστε αντίθετοι με αυτήν την παράγραφο. Θα πρέπει αυτό να το επανεξετάσετε για να

μπορέσετε πραγματικά να πείσετε τους εργαζόμενους ότι δεν έχετε κατά νου να κάνετε τις απολύσεις.

Τα υπόλοιπα άρθρα της οικονομικής συμφωνίας αποδεικνύουν αυτό που είχαμε πει και στη συζήτηση επι της αρχής ότι είναι μία συμφωνία που εξασφαλίζει τα κέρδη των μετόχων του ΟΑΣΘ, χωρίς κανένα επιχειρηματικό ρίσκο. Είναι εξασφαλισμένο δηλαδή το επιχειρηματικό τους κέρδος. Αυτό δεν το αλλάζει και αυτό που είπα προηγουμένα, το γεγονός ότι τα άρθρα 5 και 6 προβλέπουν νέα κέρδη εάν μειωθούν οι δαπάνες ή εάν αυξηθούν τα έσοδα. Απεναντίας είναι κίνητρα για ακόμα μεγαλύτερα κέρδη. Δηλαδή δεν υπάρχει περίπτωση να μειωθεί πουθενά το κέρδος.

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 9 που δίνεται το δικαίωμα στον ΟΑΣΘ να εξαγοράσει τις εγκαταστάσεις του Ηρακλή ή θα τους πείτε θα το αγοράσετε ή θα πρέπει επιτέλους να γίνει ένας ουσιαστικός έλεγχος. Τι έχουν πληρώσει μέχρι τώρα στις εγκαταστάσεις του Ηρακλή. Γνωρίζουμε όλοι ότι είναι οι ίδιοι μέτοχοι στον ΟΑΣΘ και στον Ηρακλή, αλλά έχει γίνει καμία υπερτιμολόγηση στα ενοίκια; Έγινε ποτέ κανένας τέτοιος έλεγχος αυτά τα σαράντα τρία χρόνια; Απ'ό,τι γνωρίζω τουλάχιστον δεν έχει γίνει κανένας έλεγχος από πλευράς δημοσίου τι ενοίκια πληρώνει. Δηλαδή "Γιάννης κερνάει και Γιάννης πίνει". Και στο σημείο αυτό έχουμε μία ουσιαστική διαφωνία.

Έρχομαι τώρα στις άλλες διατάξεις που πραγματικά είναι και ουσιαστικές. Άρθρο 10: Λέτε εκεί ότι δημιουργείται ένα καινούριο όργανο επιθεωρητών εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Ήδη υπάρχει το Σώμα των Επιθεωρητών Ελεγκτών. Πιστεύουμε και αυτό αποδεικνύει η πρόταση ότι ο Υπουργός αναγνωρίζει πως υπάρχει ένα πρόβλημα στα στάδια εκπαίδευσης, θεωρητικής και πρακτικής των υπαλλήλων του Υπουργείου του. Γίνεται μία αναβάθμιση των δευτεροβάθμιων επιτροπών πρακτικής εξάσκησης, που βάσει της υπουργικής απόφασης λειτουργεί σε ορισμένες υπηρεσίες. Δεν είμαστε αντίθετοι στο να υπάρχουν έλεγχοι. Αυτό όμως θα μπορούσε κατά τη δική μας γνώμη να γίνει με τη διεύρυνση του Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών, που με σωστή εκπαίδευση και υποδομή να έχει τις προϋποθέσεις σωστού ελέγχου σε όλα τα επίπεδα. Αυτό σημαίνει δηλαδή και αναβάθμιση του κλάδου των υπηρεσιών του Υπουργείου.

Αν θα πάμε στη νομοτεχνική επιτροπή εκεί θα δούμε και ορισμένα ζητήματα που μπαίνουν στην περίπτωση της επανεξέτασης. Λέει εκεί ότι δεν υπάρχει ίση μεταχείριση μεταξύ των οδηγών. Δηλαδή η επιλογή τους γίνεται κατά άνισο τρόπο και αυτό θα πρέπει να το πάρει υπόψη το Υπουργείο.

Παρακάτω, στην παράγραφο 1, μιλάμε για τις ποινές που θα έχει με προεδρικό διάταγμα και ο εξεταστής και ο οδηγός. Όμως σας λέει η επιτροπή ότι πρέπει να μουν και συγκεκριμένα ποια παραπτώματα θα είναι αυτά που θα προκαλούν τις συγκεκριμένες ποινές. Πιστεύουμε ότι είναι σωστό αυτό να γίνει.

Όσον αφορά το άρθρο 10 δεν εξετάζονται και δεν δίδονται για γνώμη που διατυπώνουν ο γενικός επιθεωρητής και οι επιθεωρητές ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Παρακαλώ τελειώστε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Δηλαδή εδώ φέρνουμε το ατιμώρητο, δηλαδή μία τακτική που εφαρμόζει η Κυβέρνηση και σε άλλα τέτοια σώματα.

Όσον αφορά την κεφαλαιαγορά ψηφίστηκε εδώ από την πλειοψηφία το γεγονός ότι το διοικητικό συμβούλιο δεν λογοδοτεί, δεν τιμωρείται για απόφαση που παίρνει. Αν αυτή η απόφαση είναι κατά των συμφερόντων διαφόρων πολιτών, γιατί να μην έχουν το δικαίωμα από την απόφασή τους αυτή να προσφύγουν στα δικαστήρια; Λέτε εκεί μέσα βέβαια μόνο για δόλο για το δημόσιο. Πιστεύουμε ότι και αυτός ο τρόπος αποδεικνύει ότι υπάρχει μία πολιτική θωράκιση αυτών των οργάνων προκειμένου να εξυπηρετήσουν συμφέροντα του δημοσίου, αλλά όχι των πολιτών.

Για την παράγραφο 8 του άρθρου 10 οι διατάξεις του ν.2730/99, που αναφέρονται στη συγκεκριμένη παράγραφο, εφαρμόζονται για την εκτέλεση σιδηροδρομικών έργων του προαστίου σιδηροδρόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Τζέκη, τε-

λειώστε. Φθάσατε τα είκοσι λεπτά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Προέδρε.

Πιστεύω δηλαδή ότι όπως αιτιολογήσαμε εκείνη την αρνητική τοποθέτηση τι κάνει;

Συντέμνονται οι προθεσμίες και δεν υπάρχει το δικαίωμα στον πολίτη, μικροϊδιοκτήτη, στον ιδιοκτήτη να κάνει την προσφυγή του. Μπορεί να γίνει η απαλλοτρίωση, να μην το πάρει χαμπάρι και να μην έχει ούτε το δικαίωμα της παρέμβασης για να διεκδικήσει τα αυτονόητά του.

Όσον αφορά το άρθρο 8, που λέτε ότι ο ΟΣΕ μπορεί να ιδρύει ή να συμμετέχει σε άλλες εταιρείες έξω από το μεταφορικό του έργο, εμείς πιστεύουμε ότι και αυτό εντάσσεται στη λογική που έχετε για τις ιδιωτικοποιήσεις.

Είναι ένα τραγελαφικό στοιχείο να ιδιωτικοποιούμε τη ΔΕΗ, τον ΟΤΕ και να λέμε ότι ο ΟΣΕ θα κάνει δίκτυο του ΟΤΕ.

Όσον αφορά την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, το κύριο είναι ότι το αεροδρόμιο θα τελεί κάτω από ιδιωτική εκμετάλλευση. Ιδιωτικοποιείται πλέον και η Ολυμπιακή Αεροπορία.

Για εμάς το ζήτημα -το θέσαμε επί της αρχής, το θέτουμε και τώρα- είναι η άμεση μετατροπή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών σε κρατικό και η υπαγωγή του σε μια ενιαία και 100% δημόσια ΥΠΑ πλήρως εκσυγχρονισμένη, για να ανταποκριθεί στο έργο το οποίο έχει αναλάβει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μη φθάσουν και οι υπόλοιποι συνάδελφοι στα είκοσι λεπτά.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων καταθέτει τις εκθέσεις της στα σχέδια νόμων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας: α) "Κύρωση της τροποποίησης του άρθρου XXI της Σύμβασης περί Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού", β) "Ρύθμιση θεμάτων Μετοχικών Ταμείων Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και άλλες διατάξεις".

Επίσης η Διαρκής Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας "Σώμα Επιθεωρητών Υπηρεσιών Υγείας και Πρόνοιας (Σ.Ε.Υ.Υ.Π.) και άλλες διατάξεις".

Το λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΥΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ και εγώ σύντομα στα άρθρα του νομοσχεδίου. Επί της αρχής είχα τοποθετηθεί αναλυτικότερα στο ότι αυτή η σύμβαση γίνεται πάλι με μια διαχειριστική λογική για το μεγάλο και σημαντικό πρόβλημα του συγκοινωνιακού έργου και υπηρεσιών στη Θεσσαλονίκη που περιορίζεται μόνο στις αστικές συγκοινωνίες, περιορίζεται μόνο σε ένα μέσο το λεωφορείο. Μέσα από αυτό το νομοσχέδιο ερχόμαστε να επικυρώσουμε αυτήν τη σύμβαση του δημοσίου με τον ΟΑΣΘ. Μας δόθηκε όμως η ευκαιρία πράγματι να μιλήσουμε διεξοδικά και θα έλεγα επί παντός επιστητού για τα μεγάλα συγκοινωνιακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Νομός Θεσσαλονίκης.

Σχετικό με το γενικότερο πρόβλημα στο Νομό Θεσσαλονίκης είναι το άρθρο 1 του νομοσχεδίου αυτού. Με το άρθρο 1 συστήνεται το λεγόμενο Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης μέσα από το οποίο και με τη λογική του οποίου και ο κύριος Υπουργός και ο εισηγητής της πλειοψηφίας, τεκμηρίωσαν εδώ ότι ικανοποιείται ένα αίτημα των πολιτών της Θεσσαλονίκης για ένα ευρύτερο όργανο, το οποίο θα ασχοληθεί μέσα από την ευρύτερή του σύνθεση, με το πρόβλημα των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης.

Εμείς τονίσαμε ότι θέλαμε ένα ευρύτερο όργανο, μια καλύτερη εκπροσώπηση και σύνθεση αυτού του οργάνου, καλύτερη εκπροσώπηση των τοπικών παραγόντων και φορέων, δημοκρατικότερη θα έλεγα εγώ εκπροσώπηση σε αυτό το όργανο και ένα ευρύτερο ρόλο και όχι μόνο έναν εποπτικό ρόλο περιορισμένο στα θέματα απλά των αστικών συγκοινωνιών και κυρίως του έργου που παράγεται από τον ΟΑΣΘ και των βελτιώσεων ή των επεκτάσεων που θα πρέπει να γίνουν.

Τουλάχιστον τονίσαμε ότι εφόσον δεν δημιουργούμε τις προοπτικές γι' αυτό το ερύτερο όργανο, ας συμπληρωθεί αυτή η σύνθεση του ΣΑΣΘ και ας γίνει καλύτερη.

Προτείναμε να είναι μεγαλύτερος ο αριθμός των εκπροσώ-

πων της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Έτσι θα ανατραπεί αυτή η πλειοψηφία των μελών που διορίζονται από το δημόσιο.

Σε καμία περίπτωση αυτό δεν έχει την έννοια ότι εμείς υποτιμούμε τους δημόσιους λειτουργούς, οι οποίοι υπηρετούν και βιώνουν τα προβλήματα της Θεσσαλονίκης. Δεν έχουμε καμία τέτοια αίσθηση, αλλά εδώ δεν φαίνεται ότι όλοι αυτά τα διορισμένα μέλη θα προέρχονται από τη Θεσσαλονίκη και αυτό είναι ένα πρόβλημα.

Όμως, από την άλλη πλευρά πρέπει επιτέλους να καταλάβουμε ότι όταν εμείς υποστηρίζουμε την Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, πρέπει να τους εκχωρήσουμε το ρόλο τους. Δεν είναι δυνατόν για άλλα θέματα να τους λέμε πολιτικούς και αναρμόδιους και σε κάποια άλλα σημεία ευθυνών να λέμε ότι αυτοί οι πολιτικοί, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, είναι αρμόδιοι. Το έχουν πει και επανάληψη αλλά Υπουργοί για τη Θεσσαλονίκη ότι είναι αρμόδια η Τοπική Αυτοδιοίκηση να προτείνει εκείνες τις συμβατές λύσεις και για τα κυκλοφοριακά προβλήματα της Θεσσαλονίκης. Έχουν κατηγορηθεί πολλές φορές η Τοπική και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση του νομού ότι δεν ήταν συνεργάσιμες, δεν είχαν προτάσεις, δεν προώθησαν τέτοιες λύσεις.

Για να σταματήσει ένα χρόνιο πρόβλημα, το οποίο υπάρχει στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, η σύγκρουση της Τοπικής και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, όπως περιορίζεται εδώ ο ρόλος της, με την κεντρική εξουσία, νομίζω ότι μια υποχώρηση στη σύνθεση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών θα ήταν προς όφελος και προς απάλυνση αυτής της κατάστασης, που βιώνει χρόνια η Θεσσαλονίκη και έχει δημιουργήσει πολλά προβλήματα.

Ακόμα και η διορισμένη τότε Νομαρχία είχε επεξεργαστεί πριν από δέκα χρόνια, κύριε Υπουργέ, ένα σχέδιο της αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών. Η λεωφοριοδότηση η οποία έγινε, έγινε πριν από δέκα χρόνια και βελτιώσεις σε αυτές τις βραχυπρόθεσμες λύσεις, ακόμα και σ' αυτές που δεν στοιχίζουν πολλά, δεν υπάρχουν πολλές, όπως βέβαια δεν υπάρχουν και τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα έργα. Οι περισσότεροι συνάδελφοι μου τοποθετήθηκαν για τις μεγάλες καθυστερήσεις που παρατηρούνται.

Έχει ανάγκη, λοιπόν, η Θεσσαλονίκη από ένα ευρύτερο όργανο. Και βέβαια έχει ανάγκη ο πρόεδρος αυτού του οργάνου να προέρχεται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Εγώ εξέφρασα την πρόταση μου -το εξέφρασαν και άλλοι Βουλευτές από τα άλλα κόμματα- να είναι ο Νομάρχης Θεσσαλονίκης.

Για το άρθρο 2 σχετικά με την εκτέλεση αστικής συγκοινωνίας από Ο.Τ.Α ανέπτυξα και κατά την τοποθέτησή μου επί της αρχής του νομοσχεδίου την άποψη ότι εμείς θεωρούμε ότι οι Ο.Τ.Α πρέπει να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο μαζί με το κράτος και άλλους τοπικούς φορείς στις συγκοινωνίες στο Νομό Θεσσαλονίκης, αλλά και στην υπόλοιπη χώρα.

Εδώ δίνεται μεν μία δυνατότητα, αλλά για ένα πολύ περιορισμένο έργο και δεν φαίνεται μέσα από αυτήν τη διάταξη ότι το δημόσιο θα εξασφαλίσει μέσα και πόρους για να διεξάγει η Τοπική Αυτοδιοίκηση αυτό το έργο.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Σπύρος Βούγιας μας είπε ότι η Αυτοδιοίκηση όταν θέλει βρίσκει πόρους. Αυτό είναι εν μέρει γεγονός. Βρήκε τώρα ο Δήμος Θεσσαλονίκης κάποιους πόρους για τα μικρά λεωφορεία. Αυτό δεν είναι σίγουρο ότι θα μπορέσει να γίνει και απ' τους υπόλοιπους δήμους και μέσα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ή τα άλλα προγράμματα. Δεν είναι σίγουρο ότι θα μπορέσουν οι Ο.Τ.Α να έχουν μια επιχορήγηση ή όπως αλλιώς θέλετε να την πείτε, για να επιτελέσουν ένα τέτοιο έργο.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι το άρθρο 2 απλώς τους δίνει θεσμικά τη δυνατότητα, δεν τους δίνει, όμως, τα μέσα που δίνει στον Ο.Α.Σ.Θ και τώρα στο ΚΤΕΛ, δηλαδή αυτές τις διευκολύνσεις, ούτως ώστε να μπορέσουν να αναλάβουν αυτό το συγκοινωνικό έργο.

Για το άρθρο 3 έγινε μια μεγάλη συζήτηση. Θα πρέπει να απαλειφθεί αυτή η διάταξη για τους συνταξιούχους που πήραν μέχρι τώρα τη σύνταξή τους. Αυτοί δεν δικαιούνται το ποσό των πέντε εκατομμυρίων (5.000.000) δραχμών, αλλά παραμένουν στο ένα εκατομμύριο επτακόσιες πενήντα χιλιάδες (1.750.000).

Γι' αυτούς δηλαδή που προσέφυγαν ήδη στα δικαστήρια πρέπει να απαλειφθεί αυτή η διάταξη και θα έπρεπε με μια τροπολογία εδώ να λύσουμε το πρόβλημα αυτών των εργαζομένων, αυτών των συνταξιούχων οι οποίοι άλλωστε δεν είναι σε μεγάλο αριθμό, απ'ότι πληροφορούμαι είναι το πολύ είκοσι οκτώ με τριάντα συνταξιούχοι.

Νομίζω ότι πρέπει να γίνει και ξεκάθαρα να το τακτοποιήσουμε τώρα και να τελειώνουμε και να μην το μεταθέσουμε σε μια ιδιαίτερη συμφωνία μεταξύ του Υπουργού και των εργαζομένων. Εμάς δεν μας αρέσουν αυτές οι πελατειακές σχέσεις. Δεν εννοώ ότι ο κύριος Υπουργός έχει αυτήν την πρόθεση, άλλα θέματα φοβάται και δεν το ρυθμίζει μέσα από αυτόν το νόμο, αλλά εδώ το δεχθήκαμε όλοι, ότι πρέπει να ρυθμιστεί.

Όσον αφορά το άρθρο 4, θα έλεγα ότι είναι θετικό. Έτσι ο ΟΑΣΘ έχει δημιουργήσει και μια καλή εικόνα και παράδοση θα έλεγα στη Θεσσαλονίκη, γιατί μπόρεσε βέβαια βοηθούμενος από το ελληνικό δημόσιο να έχει μια καλύτερη σχέση με τους εργαζόμενους και σε μικρό ποσοστό βέβαια να εκχωρεί και ένα μέρος των μετοχών του. Επομένως θα έλεγα ότι αυτή η διάταξη είναι θετική.

Όσον αφορά το άρθρο 5, το πρόβλημα λύνεται αποσπασματικά και είναι μεγάλο. Έχουν γίνει επί σειρά ετών συζητήσεις. Η ύπαιθρος της Θεσσαλονίκης έχει τεράστια προβλήματα. Υπάρχει ανομοιομορφη κατανομή του συγκοινωνιακού επιχορηγούμενου αστικού έργου, σε σημείο που ορισμένες περιοχές να ευνοούνται επιχορηγούμενου και άλλες να θεωρούνται μειονεκτικές από άποψη κόστους του εισιτηρίου. Αυτό δεν είναι δίκαιο. Θα πρέπει όντως να υπάρξει μια μελέτη έτσι όπως εδώ περιγράφεται, αλλά σε αυτήν τη μελέτη νομίζω ότι θα πρέπει να δούμε αν μπορεί να προστεθεί ότι ο ΣΑΣΘ υποχρεούται εντός έξι μηνών να κάνει τη μελέτη του, και ότι θα πρέπει να λάβει υπόψη του οπωσδήποτε τις μέχρι σήμερα μελέτες, που αρμόδια όργανα έχουν κάνει. Και ο οργανισμός ρυθμιστικός ασχολήθηκε πολύ με αυτό, άλλο αν μερικές φορές δεν καταφέρνει να ολοκληρώσει το έργο του. Τα στοιχεία όμως υπάρχουν και αρχικές μελέτες που έχει κάνει. Και η ΤΕΔΚ έχει προχωρήσει σε αυτό το θέμα. Αυτές οι μελέτες πρέπει να αξιοποιηθούν, αλλιώς σε έξι μήνες ο ΣΑΣΘ δεν μπορεί να σας κάνει αυτήν τη μελέτη, η οποία θα μπορέσει να συγκεκριάσει και να συνθέσει όλες αυτές τις δυσκολίες και να ισορροπήσει την κατάσταση.

Η κάλυψη της μετοχής μέχρι αριθμού πενήντα μετοχών για το ΚΤΕΛ από το δημόσιο, είναι βέβαια μια θετική τακτοποίηση αλλά αποτελεί μέρος αυτών των αποσπασματικών λύσεων που διαιωνίζουν την όλη κατάσταση και σε καμία περίπτωση δεν ξεκαθαρίζουν μια πολιτική για τις αστικές συγκοινωνίες είτε ότι αλλάζουν μορφή και πάμε σε κάποιον άλλο όργανο διαχείρισης αυτών των συγκοινωνιών απ' το δημόσιο και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, είτε πάμε στην ελεύθερη αγορά και κάνουμε έναν κανονικό διαγωνισμό και εκεί με ίσους όρους διαγωνίζονται αυτοί οι οποίοι θέλουν και τίθενται οι όροι που θα επιτελέσουν αυτό το συγκοινωνικό έργο. Γιατί τι γίνεται τώρα; Το δημόσιο επειδή εκχωρεί αρκετές διευκολύνσεις στον ιδιώτη προκειμένου να εκτελέσει αυτό το συγκοινωνιακό έργο, περιορίζει τις γενικότερες παροχές του για τη βελτίωση στο σύνολό του του συγκοινωνιακού έργου στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.

Ακούστηκε εδώ ότι πήραμε το θετικό από το ΟΑΣΘ για το συμβούλιο, όμως αυτό το θετικό του συμβουλίου του ΟΑΣΘ το μεταφέρουμε σε έναν ΟΑΣΘ που έχει άλλη μορφή. Δεν μπορεί να γίνονται έτσι αυτά τα πράγματα. Υπάρχει τώρα μια περίπλοκη κατάσταση που στο τέλος εμείς φοβούμεστε πως δεν ευνοεί τη συνολική βελτίωση του επιπέδου παροχής των συγκοινωνιακών υπηρεσιών στο Νομό της Θεσσαλονίκης. Αυτό θα το δούμε και παρακάτω.

Αυτό θα το δούμε και παρακάτω στα επιμέρους άρθρα της σύμβασης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης με το δημόσιο. Παραδείγματος χάρη στην παράγραφο 3 του άρθρου 8 δεν περιγράφονται οι συγκεκριμένες πλέον απαιτήσεις για τον εκσυγχρονισμό των μέσων, των υπηρεσιών και των συστημάτων που πρέπει να παρέχει ο ΟΑΣΘ.

Δεν υπάρχει εδώ διάταξη από την οποία να φαίνεται ότι σε

σύντομο χρόνο το ΣΑΣΘ, όπως έγινε και με τη μελέτη επέκτασης των συγκοινωνιών, θα κάνει μελέτη που θα αποτυπώσει αυτές τις ανάγκες που υπάρχουν τώρα στη Θεσσαλονίκη ούτως ώστε να καθορίσει τα δρομολόγια κλπ.

Όλα αυτά, λοιπόν, για το έργο, για τα δρομολόγια, για τους σταθμούς μετεπιβίβασης παραμένουν στην παράγραφο 3 του άρθρου 8 ως κατ'ελάχιστον υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ σε σχέση βέβαια με αυτές τις οποίες είχε καταγράψει μέχρι σήμερα. Νομίζω ότι εδώ δεν έχουμε αυτήν την ποιοτική βελτίωση και τις δι-κλείδες ασφαλείας για μία στο χρόνο βελτίωση του παραγόμενου έργου.

Θα αναφερθώ τώρα στα θέματα των δαπανών. Υπάρχουν κάποιες βελτιώσεις τουλάχιστον όσον αφορά στα θέματα ρύθμισης των ενοικίων. Εμείς όμως δεν κατανοούμε την έννοια του επιχειρηματικού ρίσκου. Δεν θεωρούμε ότι το επιχειρηματικό κέρδος, έστω και αν μειώνεται στο 15%, εφ'όσον καθορίζεται επακριβώς, διασφαλίζεται επακριβώς και υπολογίζεται πάνω στο σύνολο των δαπανών -είναι θετικό βέβαια ότι εξαιρείται η αντισταθμιστική καταβολή- εμπεριέχει την έννοια του επιχειρηματικού ρίσκου. Έτσι δεν δημιουργεί συνθήκες ενός ανταγωνισμού και μίας βελτίωσης αυτών των παροχών. Εξακολουθούμε δηλαδή να βλέπουμε τα ουσιαστικά και μεγάλα προβλήματα που υπήρχαν και στην προηγούμενη σύμβαση και συνεχίζουν να υπάρχουν και σε αυτή.

Όσον αφορά το προσωπικό, η σταδιακή του μείωση δεν φαίνεται να τεκμηριώνεται από αυτά τα άρθρα έτσι όπως διατυπώνονται. Βλέπουμε ότι για τον αριθμό των οδηγών και του άλλου προσωπικού θα πρέπει να το σκεφθούμε καλύτερα και οι δείκτες να αυξηθούν. Έγιναν τοποθετήσεις και από άλλους συναδέλφους. Άλλωστε αυτή η μείωση του προσωπικού δεν έχει σχέση με την κάποια μείωση των δαπανών, εφόσον οι δαπάνες κάθε χρόνο υπολογίζονται με βάση τις δαπάνες της προηγούμενης χρονιάς στις οποίες πολλές φορές προστίθεται και ένα 2%. Θεωρούμε ότι η μείωση των δαπανών σε σχέση με τη μείωση του προσωπικού είναι πολύ μικρότερη.

Όσον αφορά τις ρυθμίσεις και τις διαπραγματεύσεις με τους εργαζόμενους νομίζω ότι δεν εφαρμόζονται οι νόμοι για τις ελεύθερες διαπραγματεύσεις τους, υπάρχει ένας περιορισμός. Θα πρέπει να το δείτε και αυτό, όπως και γενικότερα τη διασφάλιση τους στο μέλλον.

Εν πάση περιπτώσει, τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι ορισμένα άρθρα του νομοσχεδίου θα τα ψηφίσουμε, τα περισσότερα όμως, θα τα καταψηφίσουμε γιατί έχουν σχέση με το ότι γενικότερα δεν ρυθμίζουν και δεν δημιουργούν προοπτικές για το μέλλον -ακόμα και γι'αυτά τα εννιά χρόνια- για αναβάθμιση και για αλλαγή τελικά στη διαχείριση του μέσου που θα εξυπηρετήσει τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη.

Σημαντικά επίσης είναι και τα θέματα της απόσβεσης. Έχουμε την απόσβεση ενός λεωφορείου, που επιχορηγείται σχεδόν από το δημόσιο για να το πάρει ο ΟΑΣΘ, στα δώδεκα χρόνια. Το δημόσιο θα αγοράσει την περιουσία και τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ στα εννέα χρόνια και θα πληρώσει το υπολειπόμενο ποσό, που δεν αποσβέστηκε. Αυτή είναι μία ρύθμιση που σε καμία περίπτωση δεν είναι προς όφελος του δημοσίου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο θα πάρει ο κ. Ψωμιάδης.

Με συγχωρείτε μισό λεπτό, κύριε Ψωμιάδη. Θα δώσω στους ομιλητές πέντε λεπτά και θα υπάρχει και μία ανοχή φυσικά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ: Θα προσπαθήσουμε να βοηθήσουμε όλοι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να υπάρχει και μία αλληλεγγύη. Όλοι είστε από τη Θεσσαλονίκη. Όλοι υποφέρετε και αγωνίζεστε για τη Θεσσαλονίκη!

Ορίστε, κύριε Ψωμιάδη, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΨΩΜΙΑΔΗΣ: Θα πρέπει ξεκινώντας να τονίσω, κύριε Πρόεδρε, ότι δυστυχώς δεν πρωτολόγησα γι' αυτό θα ήθελα μέσα στα λίγα λεπτά που μου διατίθενται να καταθέσω γενικότερες απόψεις για το νομοσχέδιο. Και να συμφωνήσω ξεκινώντας με τον εισηγητή της Πλειοψηφίας τον κ. Βούγια ότι δεν πρέπει να γυρίσουμε πίσω. Δεν πρέπει να γυρίσουμε πίσω ούτε

στο 1957 ούτε στο 1979. Άλλες οι συνθήκες, άλλες οι δυνατότητες, άλλες οι ανάγκες του τότε. Όμως αυτό που ξέχασε να πει ο κ. Βούγιας να το τονίσω εγώ, να το υπενθυμίσω ότι έστω και αργά έστω και μετά από δεκαετίες αποκαλύπτεται η υποκρισία ορισμένων τότε πολιτικών, αλλά και πολιτικών κομμάτων όταν κατήγγειλαν τις συμβάσεις εκείνες.

Ο ΟΑΣΘ, κύριε Πρόεδρε, απεδείχθη μετά από χρόνια -και χαιρόμαι που σχεδόν συμφωνούμε στα περισσότερα άρθρα- ότι ήταν η άσση για το συγκοινωνιακό της Θεσσαλονίκης. Ήταν η μοναδική λύση και νομίζω και σήμερα είναι η μοναδική λύση.

Είναι θετικό ότι συμφωνούμε. Είναι θετικό ότι ο κύριος Υπουργός έκανε θετικά βήματα δεχόμενος προτάσεις και της διοίκησης του ΟΑΣΘ αλλά και των συναδέλφων Βουλευτών όλων των κομμάτων. Και εδώ πρέπει να πούμε ότι από όλες τις παρατάξεις ακούστηκαν θετικές προτάσεις. Είναι προς τη θετική κατεύθυνση η αναλογικότερη εκπροσώπηση μέσα στο διοικητικό συμβούλιο. Και θα έλεγα ότι είναι από τις λίγες φορές, κύριε Υπουργέ, που η Κυβέρνηση δέχεται προτάσεις των εκπροσώπων ιδιαίτερα της δικής μας πόλης, μιας παραγκωνισμένης πόλης. Γιατί, φθάνει πια η Αθήνα να αποφασίζει για τη Θεσσαλονίκη. Εμείς γνωρίζουμε πολύ καλύτερα τα προβλήματα της δικής μας πόλης. Και επαναλαμβάνω είναι θετικό το ότι υπάρχει διάθεση όλων των συναδέλφων προς την ίδια κατεύθυνση.

Κάποτε αδικούσαν κάποιοι τον ΟΑΣΘ. Σήμερα θα έλεγα στέκονται δίπλα στον ΟΑΣΘ. Και επαναλαμβάνω ότι αν δεν υπήρχε ο ΟΑΣΘ -και δεν είναι εγωιστικό, εδώ δεν πρέπει να μασάμε τα λόγια μας- δεν θα υπήρχαν συγκοινωνίες σήμερα στη Θεσσαλονίκη. Ούτε πιστεύω ότι οι προηγούμενες συμβάσεις ήταν χαριστικός καθεστώς όπως ακούστηκε στην Αίθουσα αυτή όταν γνωρίζουμε πόσα δισεκατομμύρια κατασπαταλούνται για τον άλφα ή βήτα λόγο χωρίς να πιάνουν τόπο.

Και είναι γενναία η απόφασή σας, κύριε Υπουργέ, ότι δεχθήκατε να καλύψετε τη διαφορά μεταξύ ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ των τεσσεράμισι δισεκατομμυρίων περίπου. Και θα έλεγα πριν ψηφίσουμε το νομοσχέδιο αυτό, καλό είναι να δούμε αν μπορεί ακόμη πιο κάτω να μειωθεί το ποσό των είκοσι πέντε εκατομμυρίων 25.000.000. Διότι δεν μπορεί φεύγοντας από δω το ΚΤΕΛ να νιώθει ότι είναι ο αδικημένος, ο θιγμένος. Γιατί πρέπει να συμφωνήσουμε ότι τα τελευταία χρόνια το ΚΤΕΛ βιάστηκε μέσα σε ένα δρόμο θολό και ομιχλώδη. Χρωστάτε εξάλλου στη Θεσσαλονίκη. Δεν χρωστάει τίποτε η Θεσσαλονίκη στην κεντρική εξουσία!

Θα πρέπει και οι δυο μεριές και ο ΟΑΣΘ και το ΚΤΕΛ να συνεργαστούν αρμονικά σαν ένα όργανο, σαν ένας κοινωνικός μοχλός. Και θα έλεγα, η κοινωνία της Θεσσαλονίκης, οι φορείς της Θεσσαλονίκης θα έπρεπε να τιμήσουν και τους δύο αυτούς οργανισμούς. Διότι η πολιτεία για το θέμα του κυκλοφοριακού δεν έχει κάνει τίποτε. Σας θυμίζω το μετρό, την υποθαλάσσια, σας θυμίζω όμως συγχρόνως ότι για το μετρό πριν από λίγο καιρό κατασπαταλήθηκαν για δέκα τρύπες, που ανοίχτηκαν στην πόλη εξήμισι δισεκατομμύρια (6.500.000.000). Για μία προπομελέτη για την υποθαλάσσια σπαταλήθηκε πάνω από ένα δισεκατομμύριο (1.000.000.000). Ας μη μιλήσουμε για τα πάρκα, για τις ανισότητες, για τις καθέτους της περιφερειακής... Φυσικά τις προτάσεις του κ. Βούγια για τραμ και για τα βαποράκια μόνο αν είχαμε οφθαλμαπάτη θα τα βλέπαμε στην πόλη μας. Να γίνονται έργα στην Αθήνα, είναι η πρωτεύουσα, πρέπει να σωθεί η Αθήνα, όμως δεν μπορεί η ελληνική περιφέρεια, δεν μπορεί η Μακεδονία μια ζωή να είναι οπόνσορας του λεκανοπεδίου της Αττικής.

Βέβαια το νομοσχέδιο αφαιρεί κάθε ουσιαστική παρέμβαση της Αυτοδιοίκησης, εκείνων δηλαδή που γνωρίζουν καλύτερα τα τοπικά προβλήματα. Δημιουργείται ένα ενδεκαμελές συμβούλιο κομματικό, κυβερνητικό χωρίς να προσδιορίζετε και ποια τα προσόντα αυτών που θα εκπροσωπήσουν. Δεν κατοχυρώνει τους εργαζόμενους μετά την έλευση των εννέα ετών. Και εδώ πρέπει να τονίσουμε τη μεγάλη προσφορά των εργαζομένων. Διότι όταν λέμε ΟΑΣΘ, τι εννοούμε; Μόνο οι μέτοχοι είναι; Πρώτα απ' όλα είναι οι εργαζόμενοι.

Κύριε Υπουργέ, ο ΟΑΣΘ έκανε πιστεύω πολλές υποχωρήσεις και παραχωρήσεις εις βάρος του. Και όσον αφορά τον ΟΑΣΘ

αν, κύριοι συνάδελφοι, εφαρμόζαμε πριν χρόνια αυτά που το ΠΑΣΟΚ πρότεινε, τώρα με γαϊδουράκια θα πηγαίνατε στις περιφέρειές σας!

Ούτε φυσικά τελειώνοντας πιστεύω ότι κανείς ακόμη και μέσα από το ΚΤΕΛ πιστεύει ότι πρέπει να δουλεύει ο ΟΑΣΘ για να καλύπτονται οι διαφορές του ΚΤΕΛ. Από την άλλη όμως χρειάζεται κατανόηση. Από το ΚΤΕΛ παίρνουμε τη μπουκιά μέσα από το στόμα τους. Και θα πρέπει και το ΚΤΕΛ να το δούμε με διαφορετικό μάτι για να μην ταλαιπωρείται και στην περιφέρεια το επιβατικό κοινό.

Τέλος εύχομαι η πιθανή τμηματική μείωση των εργαζομένων να μην είναι εις βάρος της εξυπηρέτησης των πολιτών. Επίσης πιστεύω ότι πριν κλείσει αυτή η συνεδρίαση, θα είναι προς τη θετική κατεύθυνση και το θέμα των είκοσι οκτώ συνταξιούχων που εργάστηκαν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου. Νομίζω ότι είναι ένα δίκαιο αίτημα που δεν κοστίζει κανένα τεράστιο ποσό.

Αυτά και σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι από τα άνω δυτικά θεωρείται τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τρεις καθηγητές του Λυκείου Κροκεών Λακωνίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Κούβελας ο οποίος έχει διατελέσει και Δήμαρχος Θεσσαλονίκης.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ μίλησα επί της αρχής. Δεν θα επανέλθω. Θα αναφερθώ στα άρθρα και μόνο και επιγραμματικά.

Πιστεύω ότι εφόσον στους δήμους δίνεται η δυνατότητα να δρομολογήσουν λεωφορεία για τοπικές συγκοινωνίες, πρέπει να τους δοθούν ακριβώς οι ίδιες επιδοτήσεις, που δίδονται στους ιδιώτες όταν δίδονται. Στις περιοχές δηλαδή του ΟΑΣΘ πρέπει και οι δήμοι να επιδοτούνται.

Στα θέματα των εργαζομένων -όλα τα λύσαμε- νομίζω ότι δεν πρέπει να είμαστε εδώ φειδωλοί. Άλλωστε δεν είναι πολλά τα ζητήματα που τίθενται και δεν είναι παρά ελάχιστες οι επιβαρύνσεις.

Οι εκκρεμείς αγωγές γιατί να εξαιρεθούν από τις ρυθμίσεις; Αυτοί οι είκοσι οκτώ που υπέβαλαν αιτήσεις προ της λήξεως του παρελθόντος έτους για λίγες μέρες, να μην στερηθούν το δικαίωμά τους, το οποίο απολαμβάνουν οι άλλοι.

Η συμμετοχή των εργαζομένων στον ΟΑΣΘ πρέπει να διευκολυνθεί, κύριε Υπουργέ. Άλλωστε ο ΟΑΣΘ είναι μια συμμετοχική εταιρεία στην ουσία από παλιούς λεωφορειούχους, από παλιούς οδηγούς, από παλιούς εισπράκτορες, από παλιούς εργαζόμενους.

Πρέπει να ληφθεί πρόνοια. Αν μειωθεί το μεταφορικό έργο του ΟΑΣΘ από κρατικές παρεμβάσεις, διότι θα του αφαιρεθεί έργο επειδή θα μπει μετρό, θα μπει τραμ, θα μπουν άλλα μεταφορικά μέσα με μονομερή απόφαση του δημοσίου, της πολιτείας, τότε θα πρέπει να προβλεφθεί και αντίστοιχη αποζημίωση ή εν πάση περιπτώσει αντίστοιχη ρύθμιση.

Επίσης θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη για την περίπτωση που θα υπάρχει ανάγκη περιορισμού του αριθμού των εργαζομένων και για το τι θα γίνει μ' αυτούς τους εργαζόμενους. Για όλα προβλέπουμε, για το τι θα γίνει με τα λεωφορεία που δεν θα έχουν απορροστεί πλήρως, με το άλφα, με το βήτα θέμα. Προβλέπονται ρυθμίσεις. Δεν πρέπει να ξεχαστούν οι εργαζόμενοι.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κα **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**.)

Είναι ορθό επίσης για το θέμα του εκλογικού συστήματος, αφού θέλουμε να εξασφαλίσουμε τη συμμετοχή και της μειοψηφίας και αφού οι εκλογές δεν μπορεί να γίνονται σε δύο γύρους, από τον πρώτο γύρο όσοι πάρουν τη σχετική πλειοψηφία, δηλαδή όσοι υπερτερήσουν των άλλων, να εκλέγονται.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Συμφωνείτε δηλαδή με την προσηγή του κ. Βούγια.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Ναι, κύριε Υπουργέ.

Τέλος, θα ήθελα να θυμίσω ότι το ισχύον καθεστώς προβλέπει κάποιες προϋποθέσεις από πλευράς ποινικής καταστάσεως

για εκείνους, οι οποίοι διοικούν τον οργανισμό. Υποθέτω ότι δεν θέλετε να μειώσετε αυτές τις προϋποθέσεις. Δείτε το σας παρακαλώ.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Σπηλιόπουλος έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κατ' αρχήν θα ήθελα να διαμαρτυρηθώ, κύριε Υπουργέ, για τις τροπολογίες που ήρθαν μόλις τώρα στα χέρια μας. Είναι θέμα μείζονος σημασίας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Να το συζητήσουμε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Η μια τουλάχιστον εξ' αυτών κατ' εμέ είναι μείζονος σημασίας και θα σας εξηγήσω γιατί. Δεν είναι απαραίτητο να συμφωνούνται.

Αναφέρομαι στην τροπολογία που επιδιώκει την εναρμόνιση, όπως αναφέρεται της ελληνικής νομοθεσίας στα πλαίσια της οδηγίας 641/84, σύμφωνα με την οποία καλύπτεται το δικαίωμα των ασφαλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, να παρέχουν οδική βοήθεια στους ασφαλισμένους χωρίς δικά τους μέσα.

Είναι μια κατάσταση η οποία εκκρεμεί από το 1984. Τώρα την ανακαλύψατε; Είναι γνωστή σε όλους. Είναι γνωστό ποια συμφέροντα συγκεκριμένα εξυπηρετεί αυτή η τροπολογία και για ποιο λόγο έρχεται τώρα, στις δώδεκα παρά ένα. Νομίζω ότι πρέπει να αποσυρθεί, είναι μείζονος σημασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Έχει κατατεθεί, κύριε Σπηλιόπουλε, απ' ό,τι με πληροφορεί η υπηρεσία. Εσείς τώρα την είδατε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Πότε κατετέθη; Εγώ ξέρω πότε την πήρα, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Θα σας πω. Για ποια τροπολογία λέτε;

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι η τροπολογία με γενικό αριθμό 328 και ειδικό 18.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Θα το δούμε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είναι τόσα απλά τα πράγματα, όπως θέλει να μας πει ο κύριος Υπουργός. Υπάρχουν ασφαλιστικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται, χρησιμοποιώντας ξένα μέσα εδώ και δέκα ολόκληρα χρόνια. Για το θέμα αυτό υπάρχει δικαστική αντιπαράθεση των αμειωμένων οδικής ασφάλειας. Και ερχόμαστε τώρα στις δώδεκα παρά ένα να αντιμετωπίσουμε ένα θέμα μείζονος σημασίας. Θέλει πάρα πολύ συζήτηση και προπάντων θέλει δική μας ενημέρωση, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Σπηλιόπουλε, να σας ενημερώσω ότι η τροπολογία στην οποία αναφέρεστε, έχει κατατεθεί στις 28 Φεβρουαρίου και βέβαια έχει διανεμηθεί.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ ξέρω ότι την πήρα τώρα. Δεν συμμετέχω στην αρμόδια επιτροπή. Την πήρα, λοιπόν, τώρα και διαμαρτύρομαι ως Βουλευτής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Εντάξει. Αυτό το αναγνωρίζω. Το πιστεύω ότι την πήρατε τώρα, αλλά δεν είναι ευθύνη του Προεδρείου. Αυτό θέλω να πω.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μέφομαι το Προεδρείο, όπως αντιλαμβάνεστε. Απλά μου προκάλεσε τρομερή εντύπωση το ότι ήρθε στα χέρια μας τώρα. Αυτό δεν είναι τυχαίο.

Αν τελειώναμε σε δύο ώρες όπως αποφασίστηκε, δεν θα την είχαμε πάρει, την τροπολογία αυτή θα είχαμε φύγει, κυρία Πρόεδρε.

Σε ό,τι αφορά στο νομοσχέδιο αναφέρθηκε πιο μπροστά ότι αν δεν υπήρχε ο ΟΑΣΘ, δεν θα υπήρχαν αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Εγώ θα προσέθετα ότι αν δεν υπάρξει ο ΟΑΣΘ, δεν θα υπάρξουν για τα επόμενα τουλάχιστον δέκα χρόνια αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη. Γι' αυτό και είχα πει πρωτολογώντας ότι η υπογραφή συγκεκριμένης σύμβασης -απορώντας μάλιστα για την ενναετή διάρκειά της- αποτελεί μονόδρομο, υποχρέωση για το κράτος. Βεβαίως είναι αφελές να υποστηρίζεται ότι η συζητούμενη σύμβαση είναι καλύτερη από την προηγούμενη. Ουαί και αλίμονο αν δεν ήταν καλύτερη από μία σύμβαση που έχει υπογραφεί είκοσι χρόνια πριν ή από την

πρώτη, που υπεγράφη σαράντα τρία ολόκληρα χρόνια πιο μπροστά. Όποιος υποστηρίζει μία τέτοια άποψη είναι τουλάχιστον αφελής.

Από εκεί και πέρα, θα ήθελα να κάνω ορισμένες μόνο παρατηρήσεις, γιατί επί της αρχής είχα καταθέσει γενικότερα τις απόψεις μου.

Σε ό,τι αφορά το ΣΑΣΘ έχω να πω ότι με το ΣΑΣΘ καταργείται το εποπτικό συμβούλιο και από τη στιγμή που οριοθετείται η συνεργασία κράτους και ΟΑΣΘ με τη νέα σύμβαση, τα περιθώρια αυτενέργειας, και παρέμβασης αυτού του συμβουλίου είναι ιδιαίτερα περιορισμένα. Επομένως θα έχει περισσότερο διακοσμητικό ρόλο. Επαναλαμβάνω ότι η σύνθεσή του δεν είναι αντιπροσωπευτική, δεν εξασφαλίζεται η αυτονομία και η ανεξαρτησία του συγκεκριμένου οργάνου και δεν ενισχύεται ο ρόλος της περιφέρειας.

Βεβαίως επαναλαμβάνω αυτό που είχα πει μιλώντας επί της αρχής ότι με προβληματίζει το γεγονός ότι η διαχείριση του ειδικού λογαριασμού από τον οποίο ο ΣΑΣΘ θα αντλεί αρκετά εκατομμύρια ετησίως, μπορεί να ανατεθεί από τον ΟΑΣΘ -όπου θα βρίσκεται στην αρχή- σε άλλο φορέα χωρίς να κατονομάζεται ο φορέας αυτός, ο οποίος θα συγκροτείται με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Μεταφορών και Οικονομικών. Επομένως, δημιουργείται ένα κομματικό όργανο, το οποίο θα χρηματοδοτείται πλουσιοπάροχα για να κάνει ένα περιορισμένο, όπως το χαρακτήρισα κατά την άποψή μου, έργο.

Έρχομαι στο άρθρο 2 που αναφέρεται στην εκτέλεση αστικών συγκοινωνιών από τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας. Είναι μία χρήσιμη και αναγκαία δραστηριότητα η παραχώρηση της δυνατότητας αυτής στους ΟΤΑ, όμως, από τη στιγμή που οι νέες γραμμές θα λειτουργούν τροφοδοτικά προς το βασικό δίκτυο του ΟΑΣΘ θα πρέπει να αναζητηθούν τρόποι ενίσχυσης, κατά την άποψή μου, αυτής της δραστηριότητας. Είναι εξίσου αφελές να υποστηρίζεται -το άκουσα να αναφέρεται από τον εισηγητή της Πλειοψηφίας- ότι οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορούν να εξασφαλίσουν τους πόρους που χρειάζονται. Εδώ δεν εξασφαλίζουν θεσμοθετημένους πόρους και αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα είναι σοβάρτα να τους ανατίθεται χωρίς καμία ενίσχυση μία δραστηριότητα, η οποία είναι τόσο πολυδάπανη;

Σε ό,τι αφορά τους εργαζόμενους θεωρώ και προτείνω η αποζημίωση η προβλεπόμενη από το ν. 2112/1920 πρέπει να συμπεριλάβει και τους συνταξιοδοτηθέντες πριν από την 31η Δεκεμβρίου. Πιστεύω και εγώ και προτείνω ακόμη να διασφαλιστεί η εργασία των προσφερόντων τις υπηρεσίες τους στον Οργανισμό μετά τη λήξη της σύμβασης, διότι θεωρώ -το είχα πει και προχθές- ότι η ύπαρξη ηρεμίας και εργασιακής ειρήνης είναι πολύ σημαντική για την επίτευξη των στόχων και κυρίως για την επίτευξη της ποιοτικής αναβάθμισης των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης την οποία όλοι θέλουμε να κατακτήσουμε μέσα και από τη συγκεκριμένη ρύθμιση.

Και τελειώνω με το άρθρο 5. Θεωρώ θετική τη ρύθμιση που κάνατε, κύριε Υπουργέ. Νομίζω ότι δίνει κάποια απάντηση σε ένα μεγάλο πρόβλημα που πήγαινε να δημιουργηθεί. Το ΚΤΕΛ αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα και θα ήταν τρομακτικά άδικο ο ΟΑΣΘ να επωμιστεί ένα κόστος που ξεπερνά τα τέσσερα δισεκατομμύρια, όταν από το άλλο μέρος με τη νέα σύμβαση μειώνονται τα κέρδη του σημαντικά. Από την άλλη μεριά κανένας δεν αμφισβητεί ότι είναι ένας ιδιωτικός φορέας, ο οποίος προσδοκά σε κέρδη.

Είναι προς τη σωστή κατεύθυνση η δέσμευσή σας ότι θα πρέπει η πολιτεία να αναλάβει ένα σημαντικό μέρος του κόστους, το οποίο θα προκύψει στην περίπτωση αυτή.

Βεβαίως οι επιφυλάξεις μας είναι δεδομένες θα δούμε ποιες θα είναι οι τελικές σας απαντήσεις από τις οποίες θα κριθεί το πως θα ψηφίσουμε ή δεν θα ψηφίσουμε τα ζητούμενα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Ρεγκούζας έχει το λόγο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ χρέος μου να επαναλάβω μερικές επισημάνσεις έτσι τηλεγραφικά και μετά να κάνω και τις παρατηρήσεις στα άρθρα.

Πρώτον, όλοι παραδεχόμαστε ότι οι υπηρεσίες συγκοινωνίας είναι κοινωνικό αγαθό και ως τέτοιο θα πρέπει να το αντιμετωπίσει κάθε φορά η πολιτεία.

Το δεύτερο, είναι -και είναι πραγματικά ακατανόητο- ότι δεν υπάρχει ένα συνολικότερος σχεδιασμός, για την αντιμετώπιση του συγκοινωνιακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης.

Το τρίτο, είναι ότι εξακολουθεί να είναι σε θετική κατεύθυνση το γεγονός ότι οι υπηρεσίες συγκοινωνίας θα διέπονται από το καθεστώς της ιδιωτικής οικονομίας, δηλαδή τα ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια στη λειτουργία τους και το τέταρτο είναι ότι το κοινωνικό αγαθό, δεν μπορεί να έχει περιορισμένη εφαρμογή. Δηλαδή δεν μπορεί να υπάρχουν πολίτες πρώτης και δεύτερης κατηγορίας.

Το θετικό είναι ότι παρά το γεγονός ότι αυτή η ρύθμιση έρχεται μετά από μια συγκεκριμένη μελέτη και στρατηγική έρχεται τη τελευταία στιγμή, έρχεται στη λήξη των προθεσμιών για ανανέωση αυτής της σύμβασης και διασώζεται η Κυβέρνηση -και το λέω έτσι όχι για να αποδώσω εύσημα στον παριστάμενο Υπουργό- πρώτον, από την ευελιξία του Υπουργού στην αντιμετώπιση του ζητήματος, αλλά και στην υπευθυνότητα που επέδειξαν οι διοίκηση του ΟΑΣΘ, οι εργαζόμενοι του ΟΑΣΘ, αλλά και η διοίκηση του ΚΤΕΛ. Και αυτό καταγράφεται στα θετικά των συγκεκριμένων που αναφέρω.

Έρχομαι τώρα στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, στο άρθρο 1. Εξακολουθώ να μην καταλαβαίνω τι θέση έχουν στο όργανο αυτό, τέσσερις εκπρόσωποι της πολιτείας, πέντε ο γενικός γραμματέας περιφέρειας, έξι ο εκπρόσωπος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Γιατί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση δεν τίθεται επικεφαλής; Και γιατί απουσιάζουν τα επιμελητήρια. Είναι ένας άλλος λόγος που τον είχα θέσει στην τοποθετήσή μου στη συζήτηση κατ'αρχήν. Είναι πιο χρήσιμο δηλαδή σ' ένα πολιτικό όργανο όπως είναι το ΣΑΣΘ να συμμετέχει ο διευθυντής τροχαίας, ο οποίος είναι δεδομένος τεχνοκράτης και σύμβουλος της Κυβέρνησης, που μπορεί βεβαίως όχι με δικαίωμα ψήφου να έχει τη συμμετοχή του σε αυτό το όργανο και γιατί πρέπει να την έχει με ψήφο. Θα τολμήσει ο διευθυντής τροχαίας να εναντιωθεί στην απόφαση της Κυβέρνησης που θα εκφράζεται μόνο στους υπολοίπους μέσα σε αυτό το όργανο; Όχι βέβαια. Δεν θα έχει άποψη. Διακοσμητικός θα είναι ο ρόλος του.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μπορώ να κάνω μία διακοπή;

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μία διευκρίνιση. Εάν κατάλαβα καλά σημειώνετε την έλλειψη εκπροσώπου των επιμελητηρίων. Έχουμε δύο εκπροσώπους της ΤΕΔΚ. Θα ήμουν πρόθυμος εάν συμφωνεί το Σώμα να γίνει ένας εκπρόσωπος της ΤΕΔΚ και ένας εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Όχι για τον εξής απλούστατο λόγο, κύριε Υπουργέ. Γνωρίζετε ότι αυτά τα όργανα έχουν και πολιτική έκφραση και η πρόβλεψή σας για να είναι δύο εξασφαλίζει τουλάχιστον τις δύο βασικές κατευθύνσεις των παραταξιακών εκφράσεων που υπάρχουν μέσα στην ΤΕΔΚ. Και σωστά βάζετε δύο. Θα μπορούσε να διευρυνθεί ή να αποφευχθεί η συμμετοχή παραδείγματος χάριν του διευθυντή τροχαίας, γιατί είναι δεδομένος σύμβουλος της Κυβέρνησης. Πρέπει να είναι και με δικαίωμα ψήφου; Δεν το καταλαβαίνω.

Τέλος βέβαια, δεν δεχόμαστε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση να αναλάβει αυτόν το ρόλο και βάζουμε εκπροσώπους υπουργείων; Η Κυβέρνηση είναι ασύνδετη μεταξύ της;

Τέλος στο άρθρο 1 το ποσό της μιας δεκάρας. Γιατί δεν αναθέτετε στη Νομαρχιακή Διοίκηση σε αυτό το όργανο και ταυτόχρονα τους πόρους που θα εισπράττει αυτό το όργανο να τους χρησιμοποιεί έστω και σε περιορισμένη κλίμακα στη βελτίωση του οδικού δικτύου, στις λακούβες τις λεγόμενες.

Δηλαδή, όλα αυτά τα χρήματα θα χρειάζονται, για να καλύψουν λειτουργικά έξοδα αυτού του οργάνου; Πιστεύω ότι είναι λάθος.

Έρχομαι στο άρθρο 2. Άκουσα τον εισηγητή της Πλειοψηφίας να μιλά για το Δήμο Θεσσαλονίκης. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης, κύριε Βούγια, έχει πρόσθετα έσοδα, δεν έχει καμία απολύτως

σύγκριση με τους μικρούς Ο.Τ.Α. Οι Ο.Τ.Α. που θα κληθούν σε λίγο να αναλάβουν συγκοινωνιακό έργο χωρίς επιδότηση, θα μπορέσουν να ανταποκριθούν; Ασφαλώς όχι, και μάλιστα σε μια στιγμή που η πολιτεία φέρεται παράξενα απέναντί τους. Τους παρακρατεί πόρους. Πώς θα μπορέσουν να αντεπεξέλθουν σ' αυτό το ρόλο; Εμείς θεωρούμε ότι είναι λάθος αυτή η ρύθμιση.

Στο άρθρο 3: Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να εξασφαλιστούν είκοσι οκτώ εργαζόμενοι που έφυγαν 31.12.2000. Δεν ξέρω αν δημιουργούνται προβλήματα, αν αντί για 1.1.2001 κάνετε αυτήν την ημερομηνία 31.12.2000, αλλά τουλάχιστον, αν δεν μπορείτε να το κάνετε, δεσμευθείτε εδώ για τα Πρακτικά της Βουλής ότι θα λύσετε το πρόβλημα με άλλο τρόπο. Έτσι νομίζω ότι μπορούμε να αποδώσουμε δίκαιο σε ανθρώπους που έτυχε να φύγουν από την ενεργό υπηρεσία μία ημέρα πιο νωρίς.

Στο άρθρο 4: Δεν καταλαβαίνω, κύριε Υπουργέ, ύστερα και με την πράγματι σημαντική ρύθμιση που κάνατε, για την κάλυψη δηλαδή της δαπάνης για τη μετοχή μεταξύ ΟΑΣΘ και ΚΤΕΛ -αφορά και τους εργαζόμενους γι' αυτό και το αναφέρω- γιατί την αναλογία αυτήν την έχετε στις εκατόν εβδομήντα θέσεων, βάζετε το λόγο των εκατόν εβδομήντα θέσεων -ερώτημα κάνω, έχω μία απορία- αφού καλύπτετε όλη τη δαπάνη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έτσι ορίζεται η μετοχή.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Έτσι ορίζεται; Εντάξει. Εμένα πραγματικά μου δημιουργήθηκε αυτή η απορία, από τη στιγμή που καλύπτεται η δαπάνη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν είναι δική μου επιλογή. Έτσι ορίζεται η μετοχή.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Μάλιστα.

Έρχομαι στο άρθρο 5, που έχει σχέση με το ΚΤΕΛ.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, ενδιαφερόμαστε και πιστεύουμε πραγματικά ότι η οικιστική επέκταση στο Νομό Θεσσαλονίκης δημιουργεί αντιμετώπιση του Νομού Θεσσαλονίκης, συνολικά, ως αστικής περιοχής και επομένως, η επέκταση της επιδότησης θα πρέπει να υπάρχει σε όλο το νομό. Και μην μου πείτε ότι θα ανοίξει η όρεξη άλλων νομών, διότι οι Νομοί Θεσσαλονίκης και Αττικής έχουν ιδιαιτερότητες και πάνω σ' αυτές μπορείτε να στηρίξετε και την επιδότηση των υπηρεσιών συγκοινωνίας. Από την άλλη πλευρά, τη ρύθμιση που κάνετε στα είκοσι πέντε εκατομμύρια, από τη στιγμή που αναλαμβάνετε αυτό το κόστος -και σωστά κάνετε, και μπράβο, εμείς αναγνωρίζουμε τη θετική σας παρέμβαση- να κάνετε τα είκοσι πέντε εκατομμύρια, δεκαπέντε γιατί πρόκειται γι' αυτούς τους ανθρώπους οι οποίοι είναι βιοπαλαιστές...

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

Κυρία Πρόεδρε, παρακαλώ την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας έχω δώσει ήδη δύο λεπτά.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Με διέκοψε και ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Όχι, είχα κρατήσει το χρόνο σας. Συντομεύετε, παρακαλώ.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: ..και ταυτόχρονα, να κάνετε το χρόνο αποπληρωμής μεγαλύτερο. Τα τρία χρόνια να τα κάνετε πέντε, για να ικανοποιησετε και αυτούς τους ανθρώπους.

Στο άρθρο 6 δεν έχω να κάνω καμία παρατήρηση.

Όσον αφορά το άρθρο 7, θέλω να πω ότι οι εργαζόμενοι θα πρέπει να διασφαλιστούν. Ξέρω ότι αυτό που θα πω δεν διασφαλίζει τους εργαζόμενους, αλλά κάντε μία αναφορά, μετά τη λήξη της σύμβασης των εννέα ετών κανένας από τους εργαζόμενους δεν πρόκειται να χάσει τη δουλειά του, έστω κι αν υπάρξει νέα σύμβαση ακόμη και με νέο φορέα.

Στο άρθρο 8 και ειδικότερα στο άρθρο τέταρτο που είναι η βασική σύμβαση, θα ήθελα να αναφερθώ ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Ρεγκούζα, δεν έχετε άλλο χρόνο.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: ...στην παράγραφο 2 περίπτωση γ', το αα' και το δδ' που αφορά τους οδηγούς και το συντελεστή 1,70, να τον κάνετε 1,725 για να λυθεί το πρόβλημα. Αυτό ζητούν και οι εργαζόμενοι. Αυτό αφορά τους οδηγούς. Το 0,50 που αφορά το τεχνικό προσωπικό να το κάνετε 0,550, για να λυθεί κι αυτό

το πρόβλημα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Κίρκος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Κύριε Υπουργέ, θα πω μερικά πράγματα σύντομα, χωρίς καμιά πλειοδοσία βέβαια και ίσως μερικά από αυτά που θα πω είναι επανάληψη των όσων είπα στην κατ' αρχήν συζήτηση του νομοσχεδίου.

Είναι σημειολογικό αλλά επιμένω στη σημασία του. Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Νομού Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά την αναβάθμιση, μέσα από τις περιπλανήσεις ποιος είναι ο πρόεδρος κλπ., παρά τις ενστάσεις που ακούστηκαν και τα κροκοδείλια δάκρυα που χύθηκαν, γιατί είναι σίγουρο ότι είναι κροκοδείλια δάκρυα, αν αύριο συμβεί κάτι άλλο, δεν θα μείνει κανένας αιρετός, ούτε από το ΚΤΕΛ ούτε από πουθενά, θα τους πάρει ο διάολος όλους, δεν θα μείνει κανένας άλλος...

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Να αλλάξουμε τη σύμβαση;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Δεν μπορεί να μην ψηφίζουν το νομοσχέδιο για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και τώρα να μην λέμε τα δάκρυα κροκοδείλια. Πως να τα πούμε δηλαδή; Να τα πούμε δάκρυα από κρεμμύδι; Ας τα πούμε. Να τα πούμε αγνά; Δεν γίνεται να τα πούμε έτσι.

ΑΔΑΜ ΡΕΓΚΟΥΖΑΣ: Διαστρεβλώνετε τη θέση μας για την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Εγώ λέω το εξής: Συμφωνώ με την πρόταση του εισηγητή της Πλειοψηφίας να είναι τεχνοκράτης, ειδικός ο επικεφαλής αυτού του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών του Νομού Θεσσαλονίκης, για να μπορέσει να αποδώσει και να έχει τη σοβαρότητα που πρέπει.

Θα πω δυο τρία πράγματα τώρα καθαρά νομοτεχνικά. Λέμε στο νομοσχέδιο ότι σε έξι μήνες πρέπει αυτό το ΣΑΣΘ να δώσει μια μελέτη και μάλιστα μπαίνουν ημερομηνίες. Και άμα δεν την δώσει, τι γίνεται; Παρήλθε η ημερομηνία και πάμε μετά από τρία χρόνια; Μήπως πρέπει να μπει στο σημείο αυτό μια ασφαλιστική δικλείδα αν δεν μπορέσει να τη δώσει σε έξι μήνες -το είπε και η κ. Ξηροτύρη- να του δώσουμε άλλους τρεις μήνες με υπουργική απόφαση και όχι παραπάνω; Αυτό είναι το πρώτο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Είναι ώριμο, κύριε Κίρκο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Δεν ξέρω. Εγώ δεν είδα καμία μελέτη, κύριε Σαλαγκούδη. Εσείς για να το λέτε με τόση σιγουριά, πιθανόν να την είδατε τη μελέτη.

Δεύτερον. Μετά το εξάμηνο θα κουβεντιάσει για επέκταση το ΣΑΣΘ, ενώ θα κουβεντιάσει ένα σωρό άλλα ζητήματα. Θα κουβεντιάσει μετά από τρία χρόνια. Επειδή πρόκειται για μεταβατική περίοδο, μήπως πρέπει να το κάνουμε στον ένα χρόνο, στους δώδεκα μήνες να κουβεντιάσει ξανά για να κάνει διορθωτικές κινήσεις; Γιατί πιθανό να έχει κάνει κάτι που δεν είναι αποτελεσματικό, δεν είναι λειτουργικό και αυτό το μη λειτουργικό να δημιουργεί προβλήματα για τα τρία επόμενα χρόνια, μέχρι να φθάσει ο χρόνος, με βάση το νόμο, να πάρει απόφαση.

Κύριε Υπουργέ, στην κατ' ιδίαν κουβέντα που κάναμε και με άλλους συναδέλφους είπατε "εγώ δεν θα μπω στη λογική, συλλογικά όργανα να τα μοιράζω σε πλειοψηφίες και μειοψηφίες". Και δεν είχα σκοπό να αναφερθώ σε αυτό, αλλά αναφέρθηκα επειδή το ανέφερε ο κ. Ρεγκούζας, ο οποίος το είπε πολύ εύγλωττα -και είναι γραμμένο στα Πρακτικά- ότι θα έρθουν δύο. Κα λέτε δύο, γιατί είναι ένα όργανο που έχει πλειοψηφία και μειοψηφία, Βάλτε το, λοιπόν, στο νόμο σε μια παρένθεση, ένας της πλειοψηφίας, ο άλλος της μειοψηφίας. Αλλωστε η μείζονα Αντιπολίτευση σας έδωσε αυτό το δικαίωμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Άρα, συμφωνείτε και εσείς με τον κ. Βούγια.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Δεν το είπα εγώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Δεν το είπε ο κ. Βούγιας, αλλά το είπε ο κ. Ρεγκούζας προηγούμενα και έχουν αναφερθεί και άλλοι συνάδελφοι επανειλημμένα.

Επειδή εμάς ως εκπροσώπους του λαού της περιοχής εκείνης, το άρθρο αυτό του νομοσχεδίου μας ενδιαφέρει περισσότερο, νομίζω ότι θα πρέπει να δοθεί και μια άλλη διέξοδος για τον πόρο αυτό του 1%, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή να μην αποθε-

ματοποιείται...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Σιγά μην αποθεματοποιείται. Να μην φάνε τα λεφτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Ακριβώς αυτό εννοώ, να μην φάνε τα λεφτά, αλλά δεν θέλω να το πω έτσι.

Να μην αποθεματοποιείται, λοιπόν, αλλά να μπορεί να γίνει κάτι σε σχέση με το συγκοινωνιακό έργο της περιοχής που αναφέρονται οι αστικές συγκοινωνίες.

Στα άρθρα 4 και 5 με τις ρυθμίσεις που έγιναν, κύριε Υπουργέ, με την προηγούμενη τροποποίηση που κάνατε και με τη δεύτερη τροπολογία που φέρατε σήμερα μέσα απ' αυτήν την αγωνιώδη δική σας προσπάθεια, αλλά και δική μας εν τοιαύτη περιπτώσει, εξισορροπήθηκε κάπως η κατάσταση. Και νομίζω ότι θα λειτουργήσει και δεν θα υπάρξουν οι επικρεμάμενες απειλές περί της απόδοσης του συγκοινωνιακού και της εύρυθμης λειτουργίας στο Νομό Θεσσαλονίκης.

Εγώ θα έλεγα, όμως, ότι σίγουρα ο ΟΑΣΘ ως εργαζόμενοι και ως μέτοχοι, το ΚΤΕΛ ως εργαζόμενοι και ως μέτοχοι, ιδιοκτήτες, έχουν προσφέρει σημαντικό έργο. Βεβαίως όχι μ' αυτήν τη διόγκωση, ότι, εάν δεν υπήρχαν κλπ. Κοιτάξτε, αν δεν υπήρχα εγώ, εάν δεν ήμουν εγώ Βουλευτής, θα ήταν κάποιος άλλος. Κανείς δεν είναι αναντικατάστατος και τίποτα δεν είναι αναντικατάστατο στη ζωή. Και μάλιστα σε μια πορεία τόσων χρόνων τα πάντα θα μπορούσαν να είχαν γίνει. Περάσαμε από ένα σωρό φάσεις και φάσεις που πολιτικά ήταν ευνοϊκές. Και η ευρωπαϊκή κοινωνία δεχόταν κάποια άλλα πράγματα. Αν η παγκοσμιοποίηση δεν οδηγούσε τα πράγματα εδώ που τα έχει οδηγήσει, θα γίνονταν άλλα πράγματα. Τίποτα δεν είναι αναντικατάστατο εν τοιαύτη περιπτώσει.

Θα έλεγα, όμως, ότι κανείς δεν πρέπει να βγει αδικημένος ούτε οι εργαζόμενοι, αλλά ούτε και οι φορείς διά των μετόχων ή των ιδιοκτητών τους να μη βγουν αδικημένοι. Και νομίζω ότι τα ξέρετε τα θέματα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε συνάδελφε, έχετε περάσει ήδη το χρόνο σας κατά δύο λεπτά. Ολοκληρώστε σας παρακαλώ, όπως και οι άλλοι συνάδελφοι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Σήμερα γιορτάζετε κιόλας, κυρία Πρόεδρε. Αφήστε μας να μιλήσουμε. Τόσο σκληρή θα είστε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεν κερνάω από της Έδρας. Θα σας κεράσω μετά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΙΡΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Μια κουβέντα ακόμα και κλείνω για ένα θέμα που σας έχει τεθεί, κύριε Υπουργέ, επανειλημμένα και μέσα στην Επιτροπή και στην κατ' αρχήν συζήτηση και σήμερα απ' ό,τι είδα από συναδέλφους, οι οποίοι σας έλεγαν με χαμόγελα κλπ. Νομίζω ότι δεν είναι δύσκολο αυτοί οι συντελεστές να τροποποιηθούν προς το συμφέρον των εργαζομένων, αλλά και της ασφάλειας των συγκοινωνιών. Άλλωστε αφορά σε αύξηση σαράντα οκτώ ατόμων. Να μην μπαίνω σε λεπτομέρειες και αναφέρω δείκτες κ.ο.κ. Έχουν αναφερθεί εδώ μέσα.

Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ για την ανοχή που δείξατε. Και πάλι χρόνια πολλά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Διαμαντής έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, για μας που είμαστε από την εκλογική περιφέρεια της Β' Θεσσαλονίκης όλο το νομοσχέδιο συμπυκνώνεται στο άρθρο 1, στην πρόβλεψη που κάνατε για τη δημιουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης.

Πιστεύουμε ότι ένα τέτοιο νομοσχέδιο θα όφειλε να τείνει στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη κάλυψη του νομού, ο οποίος ούτως ή άλλως ή είναι αστικός στο μεγαλύτερο τμήμα του ή τείνει να γίνει αστικός με πολύ μεγάλη ταχύτητα. Έχουμε μια πληθυσμιακή συσσώρευση, την οποία όλοι βλέπουμε και την οποία όλοι αντιλαμβάνεστε και αυτό δημιουργεί μια κυκλοφοριακή συμφόρηση όχι μόνο στο κέντρο της πόλης, αλλά και σε μια πολύ μεγάλη ακτίνα πέριξ της πόλεως και σε περιοχές, οι οποίες δεν καλύπτονται σήμερα συγκοινωνιακά από αστικό συγκοινωνιακό φορέα.

Ήθελα επίσης να πω ότι, όσο καθυστερούμε την επέκταση των αστικών συγκοινωνιών στον περιφερειακό χώρο της πόλεως

της Θεσσαλονίκης, τόσο ενδυναμώνουμε την αστυφιλία, γιατί για έναν εργαζόμενο είναι εξαιρετικά δύσκολο και δυσχερές να μετακινείται είτε με Ι.Χ. είτε με ακριβά συγκοινωνιακά μέσα, όπως είναι το ΚΤΕΛ, το οποίο δεν επιχορηγείται και γι' αυτό είναι ακριβότερο.

Ήθελα ακόμη να πω ότι θα πρέπει να γίνει μια μελέτη, γιατί εμείς που ζούμε στην περιοχή εκτιμούμε ότι οι κάτοικοι του κέντρου της πόλεως μετακινούνται πολύ λιγότερο με τα δημόσια συγκοινωνιακά μέσα απ' ό,τι μετακινούνται οι πέριξ της πόλεως οικισμοί, οι οποίοι δεν καλύπτονται από αστικές συγκοινωνίες προς την πόλη και από την πόλη.

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

Πίστευα ότι το ΣΑΣΘ -και εδώ θα συμφωνήσω με την άποψη του κ. Ρεγκούζα- ως ένα συμβούλιο αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης θα πρέπει να έχει πολύ μεγαλύτερη επαφή με την κοινωνία από αυτήν που εδώ προβλέπεται. Παρατηρώ ότι από τους ένδεκα εκπροσώπους οι επτά είναι καθαρόαιμο κράτος. Δηλαδή ο εκπρόσωπος του Υπουργού Μεταφορών, ως πρόεδρος, του Υπουργού Οικονομικών, του Υπουργού Μακεδονίας, του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, του Νομαρχιακού Συμβουλίου, του Οργανισμού Ρυθμιστικού, του Αστυνομικού Διευθυντού κλπ. και έχουμε λίγη εκπροσώπηση από κοινωνικούς φορείς.

Και επειδή ο εκπρόσωπος του ΟΑΣΘ και ο εκπρόσωπος των εργαζομένων μετέχουν χωρίς ψήφο, είναι αυτοί που κατ'εξοχήν ζουν το πρόβλημα, το γνωρίζουν και θα ήταν καλό να συμπεριληφθούν με δικαίωμα ψήφου σε αυτό το συμβούλιο αστικών συγκοινωνιών. Βέβαια θα μπορούσε κανείς να πει ότι, ξέρετε προβλέπουμε το εργατικό κέντρο και αυτό μπορεί να ορίσει τον εκπρόσωπο των εργαζομένων. Να το βάλουμε απευθείας. Αντί να έχουμε μία προσδοκία ότι θα μπει εμμέσως ο εκπρόσωπος των εργαζομένων του ΟΑΣΘ, ας μπει απευθείας ο εκπρόσωπος των εργαζομένων.

Μια δεύτερη παρατήρηση που θέλω να κάνω, είναι ότι στην πρόβλεψη που κάνουμε για τα λεωφορεία -και ήταν πάρα πολύ καλή αυτή με τα είκοσι πέντε εκατομμύρια (25.000.000) και συσχεύσατε και από μία τροπολογία σημερινή για τον τρόπο με τον οποίο θα καλυφθεί η διαφορά- προβλέπουμε μεν τι θα γίνουν τα λεωφορεία που θα κοπούν από τα ΚΤΕΛ, δεν προβλέπουμε τι θα γίνει με τους εργαζόμενους που αντιστοιχούν σε αυτά τα λεωφορεία. Καλό είναι να υπάρξει μία πρόβλεψη, κατ'αντιστοιχία των λεωφορειών να υπάρχει και η αντιστοιχία των εργαζομένων που εργάζονται σε αυτά, να απορροφηθούν από το νέο οργανισμό.

Τώρα, σε ό,τι αφορά το συμβούλιο και εγώ τάσσομαι υπέρ της άποψης ότι ή θα πρέπει να πάμε έναν και έναν στην ΤΕΔΚΘ ή να είναι ένας. Και θα μπορούσατε αυτό να το κάνετε αν βγάλετε τον εκπρόσωπο του Υπουργού Οικονομικών ο οποίος δεν καταλαβαίνει τι θα προσφέρει στην υπόθεση αυτή, να βάλουμε τους εκπροσώπους του για άλλους που ανέφερα προηγουμένως.

Σε ό,τι αφορά τώρα το θέμα του κυρίου εκπροσώπου του προέδρου. Είναι σαφές ότι φαίνεται από το 1% ότι θα έχουμε έναν οργανισμό ο οποίος θα έχει αρκετά έσοδα. Κάποιοι το υπολογίζουν ότι θα είναι στα διακόσια πενήντα εκατομμύρια (250.000.000). Δεν ξέρω αν το 1% αφορά το σύνολο των εσόδων του ΟΑΣΘ από οποιαδήποτε πηγή. Πάμε περίπου στα τετρακόσια εκατομμύρια. Άρα δηλαδή έχουμε ένα ακριβό και πολυτελή μηχανισμό τον οποίο κάποιος θα κληθούν να διαχειριστούν. Και επειδή δεν προβλέπεται από καμιά διάταξη να αντικατασταθεί αυτό το δεκάλεπτο, το παλιό, αυτό έγινε όταν το εισιτήριο του ΟΑΣΘ ήταν μία δραχμή, τώρα που το εισιτήριο είναι εκατό δραχμές απευθείας συν την επιδότηση, δεν προβλέπεται αυτό, να έχουμε μία απευθείας πρόβλεψη από τώρα ότι ένα μέρος αυτών των χρημάτων θα πρέπει να πάει για τη βελτίωση των λεωφορειοδρόμων. Δεν μπορεί να πάνε όλα, είτε για τα διοικητικά έξοδα αυτού του συμβουλίου, που ούτως ή άλλως αποτελείται από κρατικούς φορείς και από κάπου αμείβονται είτε γι' αυτήν τη βιομηχανία μελετών. Γιατί στο κάτω-κάτω, να μη γελιόμαστε, τι έχει να κάνει δηλαδή; Θα έχει να κάνει δύο επεκτάσεις ενδε-

χομένως το χρόνο. Αυτό θα είναι το έργο του και κάποιες μικρο-βελτιώσεις στο υφιστάμενο συγκοινωνιακό δίκτυο.

Τώρα ως προς τον επικεφαλής, δεν συμφωνώ καθόλου, ούτε με την πρότασή σας και κυρίως με την πρόταση του εισηγητού μας κ. Βούγια για το ότι θα πρέπει να είναι σώνει και καλά τεχνοκράτης ο επικεφαλής. Είναι κάτι που δεν το καταλαβαίνω. Δηλαδή το να μιλάμε τόσο απαξιωτικά για τα πολιτικά πρόσωπα, μη διαμαρτυρόμαστε αύριο γιατί η κοινωνία έχει αυτήν την εικόνα που έχει, γιατί εμείς οι ίδιοι συμβάλλουμε. Δηλαδή θεωρούμε ότι είναι ευάλωτα τα πολιτικά πρόσωπα -ας χρησιμοποιήσω μια πολύ ήπια έκφραση, γιατί υπάρχουν και πιο ακραίες αναφορές σε αυτό- σε τυχόν πιέσεις. Εδώ στη Βουλή συζητάμε κατ'εξοχήν πολιτικά. Και ο νόμος που έχουμε μπροστά μας και θέλουμε να τον ψηφίσουμε είναι κατ'εξοχήν πολιτικός νόμος, ο οποίος αποφασίζει, για λόγους που η πολιτική κρίνει, ότι πρέπει να είναι επιδοτημένες οι συγκοινωνίες σ' ένα αστικό συγκρότημα τέτοιας μορφής, ότι πρέπει να πάμε στον πιο ακριβό ΟΑΣΘ και όχι στο πιο φθηνό ΚΤΕΛ, γιατί υπάρχουν πολιτικές σκοπιμότητες που πρέπει να εξυπηρετηθούν. Και ερχόμαστε τώρα στη διαχείριση αυτού του θέματος και λέμε "τεχνοκράτης".

Έχω την άποψη λοιπόν -και επιμένω σε αυτό, το είπα και στην πρωτολογία μου στην επί της αρχής συζήτηση- ότι θα πρέπει να είναι όχι γενικές πολιτικοποιημένες, αλλά να είναι συγκεκριμένο. Να είναι ο νομάρχης ο οποίος έχει την ευθύνη για όλο το νομό, εκπροσωπεί την κοινωνία, δεν είναι με τη στενή έννοια κράτος, είναι εκπρόσωπος όλων των πολιτών, γνωρίζει τις ανάγκες και ξέρει πως πρέπει να χειρισθεί το ζήτημα αυτό καλύτερα από τον οποιονδήποτε τεchnοκράτη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Γερανιδής έ-
χει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΕΡΑΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνά-
δελφοι, θα ήθελα επί τροχάδην, μια και στα περισσότερα ανα-
φέρθηκε στην πρωτολογία μου στην επί της αρχής συζήτησης,
σε σχέση με το Σ.Α.Σ.Θ. να πω τα εξής:

Θεωρώ ότι θα είναι καλό να ακολουθηθεί μία γραμμή ισορρο-
πίας μεταξύ κυβερνητικής εκπροσώπησης, κράτους και των φο-
ρέων του Νομού Θεσσαλονίκης. Επειδή θα συμφωνήσω με το
συνάδελφό μου κ. Ρεγκούζα και επειδή κι εγώ θεωρώ ότι δεν
μπορούμε να παρεμβούμε όσον αφορά την Τ.Ε.Δ.Κ.Θ. στην ε-
σωτερική του λειτουργία με αυτό το νομοσχέδιο και επειδή τέ-
τοιες τάσεις ευρύτερης συμμετοχής πολλά όργανα και της
Θεσσαλονίκης δεν δείχνουν, θα έλεγα από τη θέση σας να α-
πευθυνθείτε στην αρμόδια Υπουργό και να υπάρξει συνολικότε-
ρη νομοθετική ρύθμιση για το πως αυτά τα όργανα συμμετέ-
χουν, ώστε να υπάρχει η έκφραση όσων περισσότερων αντιλή-
ψεων, απόψεων, τάσεων μέσα από αυτά και να καταγράφεται ό-
ταν αυτοί είναι αρτηριοσκληρωτικοί και δεν μπορούν να συλλά-
βουν τα ευρύτερα πράγματα.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, επιμένω ότι πρόεδρος πρέπει να είναι ο
νομάρχης. Και αν για κάποιο λόγο το φοβάστε αυτό, να είναι έ-
νας από τους δύο εκπρόσωπος της Κυβέρνησης σε επίπεδο γε-
νικών γραμματέων της Θεσσαλονίκης.

Μία γενική κρίση έκανα και στην πρωτολογία μου. Νομίζω ό-
τι -και το χαίρεται αυτό το σχέδιο νόμου γιατί είναι θετικό- απ'
όλες τις πλευρές έγιναν προσπάθειες. Έχουμε ένα δεδομένο
στα χέρια μας, κάτι ρεαλιστικό. Βέβαια ευελπιστούμε ότι στην
πορεία, ως φορείς, ως πολίτες αυτής της περιοχής, με τις κα-
θυστερημένες παρεμβάσεις στο μετρό και σε διάφορα άλλα έρ-
γα υποδομής, θα πάρουμε επιτέλους μια τροχιά ανάπτυξης για
να μη μένουμε κάθε φορά στα λόγια περί της πρωτεύουσας των
Βαλκανίων κ.ο.κ., που αυτά δεν συνοδεύονται κάθε φορά και με
τους ανάλογους ρυθμούς ανάπτυξης και τις παρεμβάσεις στα
βασικά έργα υποδομής.

Λέω ότι έγινε μία σοβαρή προσπάθεια. Εγώ χαίρεται και την
προηγούμενη φορά και τις δικές σας βελτιωτικές προσπάθειες
αναγνωρίζοντας, πέρα από τον πολύ θετικό ρόλο του Ο.Α.Σ.Θ.
και το θετικό ρόλο του ΚΤΕΛ. Και χαίρεται αυτήν την προσπά-
θειά σας περαιτέρω επειδή αυτή η δίκαιη και ισορροπημένη
προσέγγισή σας δημιούργησε και μία ανατράξη στη Θεσσαλο-
νίκη και κυρίως από τους μετόχους του Ο.Α.Σ.Θ. Νομίζω ότι μι-
α διευκρίνισή σας σήμερα πως τη διαφορά από τη μείωση θα

την αναλάβει ο κρατικός προϋπολογισμός, θα επαναφέρει σε
γαλήνη τα ήρεμα νερά, όπως προέκυψε και από τις συναντή-
σεις, τις διευθετήσεις και τις συμφωνίες που είχατε μέχρι τώρα.

Εάν πήρα το λόγο, όμως, είναι κυρίως διότι και από τον πρώ-
το κύκλο των τοποθετήσεων δεν έγινε σαφής σε εμένα και
στους συναδέλφους εδώ η στάση σας για τους εργαζόμενους.

Κοιτάξτε, αυτή η επιχείρηση είναι οι εργαζόμενοι. Τι να κά-
νουμε δηλαδή; Είτε μέτοχοι εργαζόμενοι είτε εργαζόμενοι. Αυ-
τοί κουβάλησαν ιστορικά και αυτοί καλούνται και στη συνέχεια
να κουβαλήσουν το βάρος μιας προσπάθειας για αναβάθμιση,
εκσυγχρονισμό των αστικών συγκοινωνιών ή του αστικού συ-
γκοινωνιακού έργου στη Θεσσαλονίκη.

Αυτό που ζητούν νομίζω ότι είναι μέσα στα πλαίσια κάποιας
λογικής την οποία όλοι εδώ καθολικά αποδεχθήκαμε και περιμέ-
νουμε να κάνετε και εσείς ένα βήμα. Κάνω έκκληση να το κάνε-
τε. Δεν παραβιάζουμε τίποτα, αλλά είναι μέσα στα πλαίσια της
λειτουργίας μας εδώ. Και τους δείκτες μπορείτε να τους αντιμε-
τωπίσετε. Δεν είναι για τους ίδιους. Είναι και για την ασφάλεια
μέσα από την οποία γίνεται όλο αυτό το έργο. Μιλώ πιο συγκεκρι-
μεμένα για το συντελεστή.

Όσον αφορά το θέμα των είκοσι οκτώ που αδικούνται, ξέρω
την ευαισθησία σας και θα βρείτε μία λύση εκ των ενόντων.

Επιμένετε στο τελευταίο. Και εμείς επιμένουμε να υπάρχει α-
πό τώρα δέσμευση για μετά τα εννέα χρόνια, αναγνωρίζοντας
ότι οι εργαζόμενοι πρέπει να είναι σε ένα καθεστώς ασφάλειας,
για να αποδώσουν έτι περισσότερο σ' αυτήν τη μεγάλη προ-
σπάθεια, γιατί από τώρα τους καλούμε στις νέες ανάγκες, στις
νέες συνθήκες. Και όπως τις προσδιορίσαμε θετικά με το νομο-
σχέδιο -πρέπει να μελετηθούν και να προχωρήσουν οι επεκτά-
σεις περαιτέρω- και τους καλούμε να αναλάβουν ένα μεγάλο
έργο που ούτως ή άλλως έχουν επιφορτιστεί ένα μεγάλο έργο
για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, ας τους στείλου-
με ένα μήνυμα αλληλεγγύης γι' αυτήν την προσπάθειά τους.
Νομίζω ότι δεν είναι παράλογο. Υπήρχε και στην προηγούμενη
σύμβαση αυτή η ρύθμιση. Να τους διασφαλίσουμε από τώρα
για το καθεστώς μετά από τα εννέα χρόνια στο κομμάτι που α-
φορά αυτούς. Η πολιτεία και τα όργανά της, τότε θα αποφασί-
σουν ούτως ή άλλως με ποιες λεπτομέρειες, με ποιες διαδικα-
σίες και με ποιους φορείς θα προχωρήσουν.

Νομίζω ότι μπορείτε να υπερβείτε και κάνω έκκληση τη μέχρι
τώρα στάση σας. Σας συγχαίρω δε γιατί μέχρι τώρα τα πήγατε
πολύ καλά. Νομίζω ότι μια-δυο παραχωρήσεις στους εργαζόμε-
νους θα στείλουν ένα μήνυμα ότι εδώ το νομοθετικό Σώμα, μα-
ζί με την Κυβέρνηση, έχει αποφασίσει σε όλες τις διαστάσεις
το πρόβλημα και έχει δώσει τις απαντήσεις που χρειάζονται.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Σαλαγκούδης
έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρώτα πρώτα
θα ήθελα να κάνω μια γενική παρατήρηση. Απεδείχθη σήμερα
περίτρανα ότι η νομοθετική εργασία της Βουλής δεν πρέπει να
γίνεται κάτω από ασφυκτικές προθεσμίες. Και ο θεσμός αυτός
που καθορίζει τις δύο, τις τρεις ή τέσσερις συνεδριάσεις με βά-
ση απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων, νομίζω ότι δεν εί-
ναι επιτυχής και θα πρέπει να το σκεφθούμε κατά την τροποποί-
ηση του Κανονισμού.

Σήμερα το νομοσχέδιο που συζητούμε απεδείχθη ότι είναι
πάρα πολύ σημαντικό. Οι μεταφορές είναι πάρα πολύ σημαν-
τικές για την ποιότητα ζωής, για την ανάπτυξη της χώρας. Και ό-
ταν μιλάμε για τη Θεσσαλονίκη, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη
μας ότι ο ρόλος της στο μέλλον, όχι μόνο για τη Βόρειο Ελλά-
δα, αλλά για όλη την πατρίδα μας, όπως μου δόθηκε η ευκαιρία
να τονίσω και άλλη φορά, θα είναι πάρα πολύ σημαντικός,
διότι πάνω από το 50% των εξαγωγών γίνεται από τη Βόρειο Ελ-
λάδα.

Εκείνο που ήθελα να πω είναι ότι η συζήτηση, έστω μέσα σ'
αυτά τα ασφυκτικά περιθώρια, μας έδωσε τη δυνατότητα να κά-
νουμε πολλές παρατηρήσεις. Πρέπει εδώ να τονίσω την ευαι-
σθησία του κυρίου Υπουργού και πιστεύω ότι από τη συζήτησή
μας αυτή πήρε και έναν ευρύτερο προβληματισμό για να αντι-
μετωπίσει το θέμα σε ολόκληρη την περιφέρεια, γιατί πραγμα-

τικά είναι άνιστο το σύστημα που υπάρχει τώρα μεταξύ των συγκοινωνιών των πόλεων που επιδοτούνται και της υπόλοιπης υπαίθρου η οποία πληρώνει πανάκριβο εισιτήριο και επομένως δεν συμμετέχει με την ταχύτητα που πρέπει στην εξέλιξη, στην ανάπτυξη και στην ποιότητα ζωής. Θα μας δοθεί η ευκαιρία νομίζω να το ξαναπούμε.

Χαιρετίζω σαν σημαντική την πρώτη μεταβολή -που προέκυψε από τη συζήτηση- που γίνεται για το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, το ό,τι προσδιορίζεται ο χρόνος. Όσο για τις επιφυλάξεις που εξέφρασε ο κ. Κίρκος, νομίζω ότι δεν είναι ακριβείς, διότι αν και σε ένα εξάμηνο δεν γίνει, βεβαίως αυτοδικαίως υπάρχει παράταση. Το "τρία χρόνια", μετά αφορά την απόφαση πλέον της επέκτασης της αστικής συγκοινωνίας και επομένως πριν αυτή πραγματοποιηθεί δεν μπορεί να υπάρξει τριετής προθεσμία.

Θα ήθελα να πω για το ΣΑΣΘ, ότι εγώ συμφωνώ με τις προτάσεις που ακούστηκαν, εκτός από αυτή του κ. Βούγια, γιατί οι τεχνοκράτες συμμετέχουν. Είπαμε ότι αυτό το όργανο ή θα έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες, οπότε πρέπει να έχει κύρος και να είναι άμεσα συνδεδεμένο με τον Υπουργό, που αποφασίζει ή θα πρέπει να είναι διεκδικητικό. Αν είναι διεκδικητικό, βεβαίως στην πλειοψηφία θα πρέπει να είναι τοπικοί φορείς, Τοπική Αυτοδιοίκηση, Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και επικεφαλής επίσης τοπικός φορέας, ούτως ώστε να καταγράφει ουσιαστικά και να σχεδιάζει το επιθυμητό και από εκεί και πέρα να διεκδικεί αυτό που τελικά η Κυβέρνηση θα αποφασίσει ως εφικτό, γιατί η πολιτική είναι υπεύθυνη του εφικτού και όχι του επιθυμητού.

Γι' αυτό είχα προτείνει και εμμένω σ' αυτό, αναβάθμιση του προέδρου και θα προτιμούσα να ήταν ο γενικός γραμματέας, για να γίνει αποφασιστικό όργανο, γιατί αυτό μας ενδιαφέρει κυρίως.

Όσο για τους εκπροσώπους της Τοπικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων, επειδή ίσως δεν ξέρετε, κύριε Υπουργέ, την ιδιαιτερότητα, υπάρχει το πολεοδομικό συγκρότημα και επομένως πρέπει να εκπροσωπούνται οι δήμοι εκεί, αλλά υπάρχει και η ευρύτερη περιοχή, η δεύτερη περιφέρεια δηλαδή ουσιαστικά της Θεσσαλονίκης, που θα πρέπει κι αυτοί να έχουν αντίστοιχη εκπροσώπηση μέσα από την Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων. Οι δύο είναι απαραίτητοι και πιθανώς να ήταν και τρεις, διότι η Θεσσαλονίκη έχει δύο επαρχίες, την επαρχία Θεσσαλονίκης και την επαρχία Λαγκαδά. Στην επαρχία Θεσσαλονίκης υπάρχει και το πολεοδομικό συγκρότημα, αλλά επιπλέον τη χωρίζει στα δύο η ανατολική και η δυτική περιοχή της Θεσσαλονίκης.

Εμάς, όμως, μας κατείχε η αγωνία όλο αυτό το χρονικό διάστημα που συζητάμε το νομοσχέδιο, και είναι πραγματικά αγωνία ιδιαίτερα όλων των Βουλευτών της υπαίθρου, ότι πρώτον, θέλουμε την επέκταση της αστικής συγκοινωνίας. Θέλουμε το επιδοτούμενο εισιτήριο να υπάρχει σε όλο το νομό. Δεν είναι εφικτό αυτό να γίνει με τον παρόντα νόμο. Αντιλαμβανόμαστε τις δυσκολίες και τις έχουμε συζητήσει με τον Υπουργό. Όμως, εκείνο που θέλουμε είναι να υπάρχει στην ύπαιθρο Θεσσαλονίκης όσο το δυνατόν μεγαλύτερη επέκταση, για να βοηθηθούν όλες αυτές οι επιχειρήσεις που είναι σε απόσταση 25 έως 30 χιλιομέτρων γύρω από τη Θεσσαλονίκη, τουλάχιστον για να βοηθήσουμε με αυτόν τον τρόπο την ανάπτυξη σ' αυτήν την περιοχή που είναι τόσο σημαντική ευρύτερα για την πατρίδα μας.

Ταυτόχρονα θέλουμε να υπάρξει και στις υπόλοιπες άγονες περιοχές τακτική και σωστή συγκοινωνία. Γι' αυτό χαιρετίζουμε τη ρύθμιση, την περιμένουμε και περιμένουμε να είναι πιο γενναία ακόμα. Σε όσους πιστεύουν ότι η ρύθμιση των είκοσι πέντε εκατομμυρίων, που είναι η κάθε μετοχή όσον αφορά το ΚΤΕΛ, θα έλεγα ότι και είκοσι και δεκαπέντε να ήταν, θα ήταν εφικτό.

Κύριε Υπουργέ, ξέρετε τι θέλουμε από το συναινετικό αυτόν, που θα εξυπηρετήσει το έργο που χάνει το ΚΤΕΛ μπαίνοντας μέσα στις αστικές συγκοινωνίες και πραγματοποιούμενης της επέκτασης; Θέλουμε να λειτουργήσει σαν συγκοινωνούν δοχείο, ούτως ώστε τα κέρδη που θα βγαίνουν από το συνεταιρισμό αυτόν με τη συμμετοχή στις αστικές συγκοινωνίες, να χρηματοδοτούν το έλλειμμα που θα δημιουργεί η τακτική συγκοινωνία της υπόλοιπης υπαίθρου και της άγονης περιοχής. Γι'

αυτό όταν σας ζήτησα τη μείωση του ποσού και ταυτόχρονα την επιμήκυνση των δόσεων, είναι γιατί κάθε φορά που οι μέτοχοι του συνεταιρισμού του ΚΤΕΛ θα παίρνουν τα κέρδη από τη συμμετοχή τους στην αστική συγκοινωνία, ένα μέρος αυτών των κερδών θα πηγαίνει στο έλλειμμα που αναγκαστικά θα δημιουργηθεί και με τις δικές μας πιέσεις -αν δεν το κάνουν, θα έχουν δυσάρεστες συνέπειες- να έχουν πιο τακτικά δρομολόγια στα μικρά χωριά του υπόλοιπου Νομού Θεσσαλονίκης, που θα μείνουν χωρίς αστική συγκοινωνία.

Ενδεχομένως να μπορούσε κάποια στιγμή το ποσό αυτό να είναι κάπως μεγαλύτερο, για να δίνουμε την ευχέρεια, έστω και σ' αυτά τα υπεραστικά εισιτήρια, να γίνουν πιο φτηνά, για να μη νιώθουν οι άνθρωποι κατάφωρα την αδικία. Ίσως στους άλλους νομούς να υπάρχει αυτή η αδικία, αλλά δεν τη νιώθουν, γιατί είναι λίγο πιο μακριά. Εκεί θα είναι δίπλα τους, στο διπλανό χωριό, θα πληρώνουν ελάχιστο εισιτήριο και δεν θα πληρώνει το παραδιπλανό πολύ πιο ακριβότερο. Γι' αυτό επιμείναμε πάνω σ' αυτό.

Επιμείναμε επίσης και για την επιβίωση του ΚΤΕΛ, όχι γιατί μας ενδιαφέρει το ΚΤΕΛ. Εγώ θα έλεγα ότι και στον ΟΑΣΘ και στη διοίκηση και στους εργαζόμενους αξίζουν συγχαρητήρια, γιατί είναι γεγονός ότι μία πόλη σαν τη Θεσσαλονίκη εξυπηρετείται μόνο από τον ΟΑΣΘ. Αυτό λυπάμαι που δεν το είπατε, κύριε Βούγια.

Ακόμει τόσο χρόνια για υπόλοιπες υποβοηθητικές της αστικής συγκοινωνίας δράσης. Και μέχρι τώρα, επειδή υποφερτά εκτελείται το αστικό συγκοινωνιακό έργο της Θεσσαλονίκης έναντι τόσων μικροτέρων μέσων που έχει η Αθήνα, γι' αυτό πρέπει να συγχαρούμε το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΘ και τους εργαζόμενους στον ΟΑΣΘ. Πραγματικά ανταποκρίνονται αρκετά ικανοποιητικά σ' αυτές τις ανάγκες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κλείστε σας παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Με την αγωνία και μόνο για την εξυπηρέτηση των ανθρώπων της υπόλοιπης υπαίθρου που θα μείνει εκτός της επέκτασης -η οποία πρέπει να γίνει και πολύ γρήγορα μάλιστα- πρέπει να φροντίσουμε προς την κατεύθυνση της διασφάλισης του ΚΤΕΛ. Να μην εγκαταλειφθεί η όλη υπόθεση της πολύ τακτικής συγκοινωνίας των υπολοίπων χωριών του Νομού Θεσσαλονίκης που θα μείνουν εκτός της επεκτάσεως.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, έφθασε η ώρα να μιλήσετε και εσείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, είναι ένα νομοσχέδιο στο οποίο ουδείς μπορεί να υποστηρίξει ότι δεν έγινε ένας εξαντλητικός διάλογος. Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει τη δυσκολία μιας σειράς τεχνικών και οικονομικών ρυθμίσεων.

Εγώ θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους που πήραν μέρος στη συζήτηση και πραγματικά μου έδωσαν και την ευκαιρία έτσι να κάνω μια σειρά από προσθήκες, οι οποίες φαίνεται ότι ήταν αναγκαίες προκειμένου να υπάρχουν οι βέλτιστες εκείνες ρυθμίσεις.

Το νομοσχέδιο, όπως σας είπα, μπορεί να μην έχει τη σημαντικότητα την οποία μπορούσε κανείς να έχει με ένα βαρύγδουπο τίτλο, έχει όμως μία πολύ μεγάλη σημασία ρυθμίζοντας την καθημερινότητα περίπου ενός εκατομμυρίου ανθρώπων. Αυτό το κάνει πραγματικά σημαντικό. Δεν θα ήθελα να πω γενικότερα πράγματα. Θα ήθελα να μπω κατευθείαν στα άρθρα.

Να ξεκινήσω από το άρθρο 1, στο οποίο τέθηκαν μία σειρά από θέματα, όπως να μην αφαιρεθεί η συγκρότηση του ΣΑΣΘ να γίνει σε αόριστο χρόνο. Νομίζω ότι με την τροπολογία που κατέθεσα ορίζονται χρόνοι, τόσο για τον ορισμό των εκπροσώπων όσο και για τη συγκρότηση του ΣΑΣΘ. Ανεξάρτητα δε από αυτό, επειδή προβλέπονται μόνο ορισμοί και όχι εκλογές εκπροσώπων, έχω την πρόθεση να στείλω το σχετικό έγγραφο άμεσα από την ημερομηνία ισχύος του νόμου. Και καλώ τους φορείς να απαντήσουν μέσα σε ελάχιστες μέρες από την λήψη της έγγραφης αυτής ειδοποίησης.

Επειδή έγινε μια κουβέντα σημαντική -και καταλαβαίνω απο-

λύτως ότι υπάρχει ένας προβληματισμός- για τον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσει ένας θεσμός ο οποίος είναι νέος σε μία πόλη η οποία έχει πλέον μία πολυπλοκότητα και η οποία σύντομα θα αποκτήσει και παραπέρα μέσα μεταφοράς, να πω τα εξής:

Κατ' αρχήν υπήρξε μία επανειλημμένη αναφορά ότι το ΣΑΣΘ είναι απολύτως ελεγχόμενο από την Κυβέρνηση, αφού οι εκπρόσωποί του δεν αποτελούν την πλειοψηφία. Υποστηρίχθηκε στην Αίθουσα ότι έξι είναι οι εκπρόσωποι της Κυβέρνησης απευθείας και πέντε ότι είναι οι εκπρόσωποι φορέων.

Εγώ να σας πω ότι το ΣΑΣΘ κάνει ρυθμίσεις, οι οποίες έχουν άμεσο αντίκτυπο τόσο στη ζωή μιας ευρύτερης περιοχής, όσο και σε μία σειρά από οικονομικές ρυθμίσεις οι οποίες έπονται και τις οποίες θα πρέπει να ολοκληρώσουν προσυπογράφοντες τις προτάσεις αυτές ο Υπουργός Οικονομικών και ο Υπουργός Μεταφορών. Άρα πρέπει να είναι οπωσδήποτε εκπρόσωποί τους μέσα σ' αυτήν την περιοχή, την περιοχή ευθύνης, όπως είναι το ΣΑΣΘ. Πρέπει επίσης να βρίσκονται μέσα εκεί οι εκπρόσωποι του Οργανισμού Ρυθμιστικού της Θεσσαλονίκης.

Εγώ δεν πιστεύω ότι μπορεί κανείς να κατηγορήσει έναν εκπρόσωπο του Οργανισμού Ρυθμιστικού. Και εδώ στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη οι αποφάσεις οι οποίες παίρνονται από τον Οργανισμό, είναι αποφάσεις οι οποίες έχουν έναν ορθολογισμό και μία ωρίμανση τεχνοκρατική τέτοια, που πιστεύω ότι είναι απαραίτητη. Θα εμπλουτιστεί ο ΣΑΣΘ με πρόσωπα τα οποία έχουν και τη δυνατότητα της τεχνοκρατικής υποδομής αλλά έχουν και την ευθυκρισία να είναι θεματοφύλακες κάποιων πραγμάτων, τα οποία πιστεύω ότι θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με ευαισθησία στην πορεία.

Σε ό,τι αφορά στους εκπροσώπους της Τ.Ε.Δ.Κ., οι οποίοι είναι δύο, όπως ειπώθηκε πολύ σωστά από πολλούς συναδέλφους, εμείς δεν θέλουμε να επέμβουμε στον τρόπο με τον οποίο ορίζονται από ένα φορέα οι εκπρόσωποί του, αυτό όμως το οποίο περιμένουμε και αυτό το οποίο είπαν όλοι οι συνάδελφοι και από το Π.Α.Σ.Ο.Κ και από τη Νέα Δημοκρατία, είναι πραγματικά η ίδια η Τ.Ε.Δ.Κ να αποφασίσει να έχει μια τέτοια εκπροσώπηση, η οποία και πολιτικά και γεωγραφικά θα αποδίδει μέσα στο ΣΑΣΘ την αίσθηση και την άποψη ενός ολόκληρου συνόλου, έτσι ώστε να βοηθά στη λήψη περαιτέρω αποφάσεων.

Σε ό,τι αφορά στον Πρόεδρο του ΣΑΣΘ ο οποίος θα είναι και εκπρόσωπος του Υπουργού Μεταφορών, θα πω ότι πρώτα απ' όλα η έννοια "πολιτικό πρόσωπο" δεν με βρίσκει απολύτως σύμφωνο, εξαρτάται από κάθε πρόσωπο. Πιστεύω ότι θα μπορούσαμε να κάνουμε μία ευρύτερη συζήτηση, να αναφέρω πρόσωπα τα οποία γνωρίζουν πολύ καλά τα της Θεσσαλονίκης και τα οποία ουδείς θα μπορεί να διαφωνήσει ότι είναι πρόσωπα, τα οποία έχουν μία βαθύτατη πολιτικότητα. Υπάρχουν και εκπρόσωποι, οι οποίοι θεσμοθετημένα θα μπορούσαν να οριστούν επικεφαλής, οι οποίοι δεν θα είχαν την ίδια δυνατότητα.

Όμως αυτό το οποίο θα ήθελα να πω είναι, ότι ουδείς μπορεί να αποκλείσει από τον ίδιο τον Υπουργό Μεταφορών να προεδρεύει σε αυτό το συμβούλιο. Αυτό θα ήθελα να το υπογραμμίσω. Μην αποστερήσετε και από εμένα και από τους διαδόχους μου αυτήν τη δυνατότητα.

Σε ό,τι αφορά στη δυνατότητα μεταβολής των αποφάσεων του ΣΑΣΘ και την ένταξη στην αστική συγκοινωνία διαφόρων περιοχών οι προθεσμίες δεν είναι αποκλειστικές. Θεσμοθετείται η περιοδικότητα. Δεν μπορούμε να αφήσουμε τα πάντα να λειτουργούν ταυτοχρόνως και ο καθένας να μπορεί για λόγους διάφορους που μπορεί καμία φορά να είναι και λόγοι εντυπωσιασμού να κάνει προτάσεις. Η οποιαδήποτε μετέπειτα εφαρμογή προβλέπεται και θα υλοποιηθεί οποτεδήποτε κριθεί ότι αυτό θα είναι ώριμο να γίνει. Τα τρία χρόνια τα οποία μπαίνουν είναι μία προθεσμία, η οποία, όπως σας είπα, δεν είναι αποκλειστική.

Στο άρθρο 3 ήταν πρόταση του ΚΚΕ να διαγραφεί η παράγραφος 2 που προβλέπει τη μεταβολή του ανωτάτου ορίου αποζημίωσης και διαγράφηκε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Να κάνουμε ακόμα ένα βήμα, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υπάρχει και το θέμα των είκοσι οκτώ που τόσο μεγάλη

ευαισθησία επεδείχθη όχι από είκοσι οκτώ, αλλά από τριάντα οκτώ συναδέλφους στη Βουλή. Εγώ το μόνο το οποίο έχω να πω -δεν μπορώ να προβώ σε μια γενικότερη ρύθμιση του θέματος- είναι, ότι από την πλευρά του Υπουργείου Μεταφορών θα υπάρξει κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να μην υπάρξει περίπτωση αδικίας.

Για το άρθρο 5 έγινε μεγάλη συζήτηση. Πιστεύω ότι κάναμε πραγματικά τη βέλτιστη ρύθμιση, όχι όπως είπατε, κύριε Τζέκη, προσθέτοντας στις πλάτες του δημοσίου άλλο ένα ποσό. Εάν διαβάσετε προσεκτικά τις προσθήκες τις οποίες σας έδωσα, στη δεύτερη παράγραφο του δεύτερου άρθρου του άρθρου 8 της οικονομικής συμφωνίας δεν γίνεται καμία μετατροπή, όπως είχα κατ' αρχήν προτείνει, προκειμένου να υπάρξει μία δυνατότητα καλύτερης αντιμετώπισης από την πλευρά των μετόχων του ΟΑΣΘ. Δεν υπάρχει πλέον τέτοια αλλαγή. Παραμένει όπως αρχικά είχε κατατεθεί το νομοσχέδιο, αυτό δηλαδή το οποίο κατ' ουσίαν γίνεται είναι ότι μεταφέρεται μία εκκροή του δημοσίου από το τέλος της εννιαετίας σε χρόνο ο οποίος θα είναι πολύ πιο σύντομος.

Βεβαίως θεωρήθηκε ότι αυτό είναι αναγκαίο, προκειμένου να μην υποστούν έναν έντονο οικονομικό κλυδωνισμό οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ. Με την ευκαιρία του κλεισίματος σήμερα της συζήτησης αυτής ήθελα να τονίσω τη σοβαρότητα και την ευπρέπεια με την οποία έγινε η όλη συζήτησή μας, η οποία κράτησε άνω του μινός με τη δική μου παρουσία και ένα αρκετά μεγάλο διάστημα προηγουμένως με συνεργάτες μου στο Υπουργείο.

Να πω ακόμα ότι θεωρώ ότι η Θεσσαλονίκη με τη λειτουργία του ΟΑΣΘ έχει μία βεβαιότητα ότι θα έχει αστικές συγκοινωνίες, οι οποίες θα προσφέρουν μέσα στα πλαίσια του δυνατού την καλύτερη υπηρεσία.

Μπήκε ένα θέμα, γιατί το εκατόν εβδομήντα των θέσεων ανά μετοχή. Είναι πάρα πολύ απλό. Προκύπτει από το ότι έχει τριακόσιες σαράντα έξι μετοχές αυτήν τη στιγμή ο Οργανισμός κι έχει σαράντα ογδόντα οκτώ λεωφορεία. Το πηλίκό του συνολικού αριθμού των θέσεων των τετρακοσίων ογδόντα οκτώ λεωφορείων δια 346 που είναι οι μετοχές, βγάζουν τον μαγικό αριθμό εκατόν εβδομήντα και δεν είναι κάτι το οποίο ρυθμίζουμε εμείς.

Όσον αφορά το άρθρο 6, στο τέλος του προστίθεται στην παράγραφο 5, όπως είχαμε την προηγούμενη φορά, ότι για την εκλογή προέδρων, αντιπροέδρων και ελεγκτών-μετόχων τίθεται στα ψηφοδέλτια ένας σταυρός προτίμησης, ενώ για την εκλογή των λοιπών πέντε μελών του διοικητικού συμβουλίου τίθενται έως τρεις σταυροί προτίμησης. Ο κ. Βούγιας πρότεινε να υπάρξει μία προσθήκη. Διαβάζω: "Οι ψηφοφορίες για την εκλογή των οργάνων του ΟΑΣΘ γίνονται με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι κατά σειρά πλειοψηφίσαντες", κάτι που υποστηρίχθηκε και από τη Νέα Δημοκρατία, από τον κ. Κούβελα. Το αποδέχομαι και μπορεί να γίνει έτσι.

Έγινε μία μεγάλη συζήτηση για τους δέικτες. Προς στιγμήν αισθάνθηκα δυσάρεστα ως να ήταν το Υπουργείο Μεταφορών ένας οργανισμός ο οποίος ήθελε οπωσδήποτε να πιέσει, να δημιουργήσει εξοντωτικές συνθήκες. Μπήκαν και έννοιες όπως η ασφάλεια κατά την οδήγηση.

Εγώ θα ήθελα να αναφέρω τρία νούμερα. Και τα τρία αυτά νούμερα δεν έχουν σχέση με κάποιο ιδιωτικό οργανισμό, ο οποίος πιέζει σε επίπεδα ασφυκτικά τους εργαζόμενους, αλλά έχει σχέση με τη γνωστή σας ΕΘΕΛ στην Αθήνα, τα λεωφορεία της Αθήνας, ΟΑΣΘ-ΕΘΕΛ. Τρεις συγκρίσεις:

Σύνολο προσωπικού ανά κυκλοφορούν λεωφορείο: Ο ΟΑΣΘ έχει 5,83 άτομα και η ΕΘΕΛ έχει 4,12 άτομα.

Κόστος ανά μεταφερόμενο επιβάτη: Ο ΟΑΣΘ δημιουργεί κόστος διακρίσεις εξήντα τέσσερις (264) δραχμές και η ΕΘΕΛ διακρίσεις είκοσι έξι (226) δραχμές.

Δαπάνες ανά οχηματοχιλιόμετρο: Ο ΟΑΣΘ χίλιες πενήντα (1058) δραχμές και οκτακόσιες εξήντα επτά (867) δραχμές για την ΕΘΕΛ.

Θέλω λοιπόν να πω, ότι υπήρξε και μία συζήτηση σε βάθος και ευαισθησία από τη μεριά τη δική μας. Όμως, από τη στιγμή που είπαμε ότι θα πρέπει να υπάρξει και μία επιχειρηματικότητα, έπρεπε να μπει και κάποια συγκεκριμένα όρια. Ουδείς α-

παγορεύει σε οποιονδήποτε να κάνει όποιες ρυθμίσεις θέλει. Εδώ μιλούμε για το κόστος το οποίο θα αναλάβει το σύνολο των φορολογουμένων, για τίποτε άλλο. Δεν καθορίζουμε εμείς αυτές τις σχέσεις.

Ήθελα να πω ορισμένα πράγματα σε σχέση με θέματα, τα οποία υπήρχαν για τις λοιπές ρυθμίσεις.

Για τις άδειες οδήγησης νομίζω ότι εσφαλμένα έχει αντιληφθεί κάποιος από τους συναδέλφους ότι ιδρύεται ένα νέο σώμα επιθεωρητών. Δεν ιδρύεται ένα νέο σώμα επιθεωρητών. Στο ήδη υπάρχον σώμα επιθεωρητών-ελεγκτών του Υπουργείου, το οποίο είναι μόνο εννέα άτομα και μπορεί βάσει της ρύθμισης η οποία υπάρχει να γίνει είκοσι -αυτός είναι ο μέγιστος αριθμός που μπορούμε να φθάσουμε- του δίνεται η δυνατότητα να παρεμβαίνει, ελέγχοντας σε δεύτερη κρίση εκείνους τους υποψήφιους οδηγούς πριν τους αποδοθεί το δίπλωμα οδήγησης. Νομίζω ότι αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να συμβαίνει, να υπάρχει μία τέτοια δειγματοληψία, η οποία να μπορεί να λειτουργεί. Βεβαίως καταλαβαίνετε ότι τους εννέα μόνο αυτούς ανθρώπους, οι οποίοι δεν κάνουν μόνο αυτό αλλά κάνουν διάφορα άλλα πράγματα και μόνο το τελευταίο εξάμηνο έχουν αποσταλεί περίπου τριάντα υποθέσεις στην εισαγγελία, μετά από διενεργήσεις που έκανε αυτό το Σώμα Επιθεωρητών, τους ενισχύουμε με τις δευτεροβάθμιες επιτροπές των νομαρχιών, αφού γνωρίζετε ότι τις διαδικασίες έκδοσης των διπλωμάτων και τις εξετάσεις τις διενεργούν οι νομαρχίες και οι δευτεροβάθμιες επιτροπές μπορούν και αυτές να κάνουν την πρόσθετη εξέταση, προκειμένου να αντιμετωπίζουμε όσο γίνεται πιο καλά τη διαφάνεια σε αυτές τις εξετάσεις.

Για τον ΟΣΕ είπα και την προηγούμενη φορά και στην επιτροπή ότι του δίνουμε τη δυνατότητα να ιδρύει κάποιες εταιρείες, οι οποίες δεν έχουν άμεση σχέση με το μεταφορικό έργο. Όμως, είμαστε υποχρεωμένοι να δώσουμε αυτήν τη δυνατότητα στον ΟΣΕ -έναν οργανισμό που επιδοτείται πολύ από το ελληνικό δημόσιο- να ιδρύει εταιρείες για εκμετάλλευση, πρώτον, της δυνατότητάς του να παρέχει τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες -όχι να γίνει τηλεπικοινωνιακός οργανισμός, κύριε Τζέκη- να μπορεί να εκμεταλλευτεί τη δυνατότητα του, η οποία είναι δεδομένη και η οποία έχει κοστίζει σε εμάς τους Έλληνες φορολογούμενους, και το δεύτερο, να έχει τη δυνατότητα να ιδρύει εταιρεία για εκμετάλλευση της ακίνητης περιουσίας του.

Υπήρξε ένα θέμα το οποίο έθεσε προηγουμένως ένας συνάδελφος, είναι η τροπολογία που αφορά τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών οδικής βοήθειας. Αυτή η τροπολογία είχε διανεμηθεί στις 28 Φεβρουαρίου και είναι απαραίτητη.

Σας καταθέτω και την αιτιολογημένη γνώμη από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, όπως επίσης και τα λοιπα έγγραφα, τα οποία δείχνουν ότι αν δεν κάνουμε δεκτή αυτήν τη τροπολογία, η χώρα μας θα οδηγηθεί ταχύτατα να πληρώνει πρόστιμα για θέματα τα οποία ουσιαστικά -και αυτό πρέπει να το πούμε- είναι υπέρ των καταναλωτών.

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

Τελειώνω, λέγοντας ότι η άλλη τροπολογία, που σας διενεμήθη σήμερα, είναι για την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και ρυθμίζει μια παράλειψη, την οποία δεν είχαμε προβλέψει στο νόμο περί τηλεπικοινωνιών, που έχει να κάνει με τη δυνατότητα χρήσης κάποιων αποθεματικών ύψους 20% για το υπόλοιπο του 2001, διότι από την 1.1.2002 αυτά τα χειρίζεται πλέον η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών.

Ήθελα πάλι να ευχαριστήσω για την όλη συζήτηση και να πω ότι αυτό το σημαντικό όργανο που λέγεται ΣΑΣΘ, θα πρέπει να ενισχυθεί από τους πολιτικούς και κοινωνικούς παράγοντες του Νομού Θεσσαλονίκης, προκειμένου να μπορεί να αποδώσει ένα έργο το οποίο ελπίζουμε ότι θα αποδώσει. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, για να οργανώσουμε τη συζήτηση, ο κύριος Υπουργός στην τοποθέτησή του αναφέρθηκε και στις δύο υπουργικές τροπολογίες, οι οποίες σας έχουν διανεμηθεί. Εφόσον θα δευ-

τερολογήσετε, να αναφερθείτε και σ' αυτές τις τροπολογίες, οπότε στο σύνολό τους να ψηφίσουμε τα άρθρα και αυτές τις τροπολογίες.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Την τροπολογία του κ. Σαλαγκούδη δεν την κάνετε δεκτή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, θα κάνετε δεκτές εμπρόθεσμες τροπολογίες Βουλευτών;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο κ. Σαλαγκούδης υπέβαλε μια τροπολογία, η οποία αφορά άδειες για δημόσιας χρήσης αυτοκίνητα, για TAXI δηλαδή, για δικαιούχους μικρών οικισμών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Να μπορεί να αλλάξει έδρα,.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν έχω τη δυνατότητα να δω αυτήν την τροπολογία, γιατί υπάρχει μια σειρά ρυθμίσεων για TAXI, ένα σχέδιο νόμου το οποίο θα έχω τη δυνατότητα να παρουσιάσω τους δύο, τρεις μήνες στη Βουλή και τότε θα μπορέσω να αντιμετωπίσω και να δω αυτήν την τροπολογία, η οποία εκ πρώτης όψεως, και εφόσον δεν δημιουργεί ιδιαίτερο πρόβλημα, πιστεύω ότι θα μπορούσε τότε να γίνει τότε αποδεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχω δώσει το λόγο στον κ. Βούγια ο οποίος είναι εισηγητής.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Πείτε μου γιατί ζητάτε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Ζητώ το λόγο, γιατί μετά τον Υπουργό θα έπαιρνα το λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά για να τα συντημήσω αυτά, θα ήθελα να μου δώσετε λίγο χρόνο μετά. Θέλω να καθορίσω ότι δεν θα μου στερήσετε μετά το χρόνο. Τίποτε άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Είτε είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος είτε είστε εισηγητής, ο χρόνος τον οποίο έχετε, είναι ο ίδιος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Θα μιλήσω δύο φορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν μπορείτε. Ή θα πάρετε τον ένα ρόλο ή τον άλλο. Διαβάστε τον Κανονισμό της Βουλής.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Είναι και τα δύο εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν μπορείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Να μου δώσετε το χρόνο που μου πήρατε στην πρωτολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν μπορείτε να πάρετε το λόγο και σαν εισηγητής και σαν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Θα πάρετε το λόγο σαν Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και από εκεί και πέρα ο χρόνος που θα σας διατεθεί, θα είναι ανάλογος.

Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα επανέλθω σε όλα τα μεγάλα ζητήματα που συζητήθηκαν εδώ. Θα μπορούσαμε να συνεχίσουμε τη συζήτηση ακόμα και σε ιδεολογικό επίπεδο, προσπαθώντας να συζητήσουμε γιατί καλές, αξιόπιστες και φθηνές δημόσιες συγκοινωνίες είναι οι προοδευτικές δημόσιες συγκοινωνίες και όχι κατ' ανάγκη οι κρατικές δημόσιες συγκοινωνίες να είναι οι προοδευτικές δημόσιες συγκοινωνίες ή οι δημοτικές δημόσιες συγκοινωνίες.

Εγώ, ως δημοτικός σύμβουλος και υποψήφιος από το 1986, θα ήθελα να πω ότι σε κανένα από τα προγράμματα της δημοκρατικής -και στην ουσία και στο όνομα- πλευράς δεν υπήρχε το πρόγραμμα αυτό, διότι μόνο στις εκλογές του 1978 υπήρχε.

Και όταν το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έγινε Κυβέρνηση το 1981, αλλά και σε συνεργασία με το Δήμο Θεσσαλονίκης που ήταν αντίστοιχων πολιτικών φρονημάτων, είδαν ότι η δυνατότητα ενός δήμου να έχει αξιόπιστες, φθηνές και λειτουργικές συγκοινωνίες για τον πολίτη, είναι κάτι πάρα πολύ δύσκολο να επιτευχθεί.

Και επειδή ο πολίτης στην ουσία από την τσέπη του πληρώνει, όπως σωστά είπε ο κ. Τζέκης, είτε στο δημόσιο υπάλληλο, εργαζόμενο των δημόσιων συγκοινωνιών, όπως κάνει στην Αθήνα είτε στον υπάλληλο που δουλεύει στον ιδιωτικό φορέα, για-

τί πάλι πληρώνει τα ίδια ή και λιγότερα χρήματα, αυτό που τον ενδιαφέρει τον πολίτη, οι προσδοκτικές -όπως ξαναλέω- δημόσιες συγκοινωνίες, είναι οι αξιόπιστες, οι φθηνές και οι λειτουργικές δημόσιες συγκοινωνίες, το υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Το κράτος εδώ έρχεται θεραπευτικά να βοηθήσει, επιδοτώντας το εισιτήριο με εκατόν εβδομήντα (170) δραχμές, πολύ περισσότερο από το διπλάσιό του και βέβαια οργανώνοντας έτσι το σχεδιασμό, ώστε να είναι υποχρεωμένος ο ιδιώτης να εξυπηρετεί περιοχές, που αλλιώς δεν θα εξυπηρετούνταν με μόνο στόχο το κέρδος. Αυτό το μοντέλο έχει εφαρμοστεί παντού και είναι πολύ πιο πετυχημένο.

Από εκεί και πέρα ο Υπουργός με κάλυψε στα περισσότερα ζητήματα. Θα αναφερθώ σε ένα-δύο θέματα που αφορούν το ΣΑΣΘ και τη σύνθεσή του. Δεν έχουμε καταφέρει να βάλουμε την έννοια του διευθύνοντος συμβούλου. Οι άνθρωποι εκεί θα αφιερώσουν από το χρόνο τους.

Φαντάζομαι πως σχετίζεται και με το 1% που αφορά το πρώτο άρθρο, για το οποίο αναρωτήθηκαν πολλοί αν είναι πάρα πολλά τα χρήματα. Τα έσοδα του ΟΑΣΘ που δηλώθηκαν για την τρέχουσα περίοδο, ήταν δώδεκα δισεκατομμύρια δραχμές. Το 1% είναι περίπου εκατόν είκοσι εκατομμύρια το χρόνο. Νομίζω πως είναι ένα ποσόν μάλλον μικρό, για να μπορέσουν να ικανοποιηθούν οι μελετητικές ανάγκες...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Υπάρχουν πολύ περισσότερα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Δεν υπάρχουν πολύ περισσότερα. Νομίζω ότι αυτά ήταν τα έσοδα που δηλώθηκαν από όλες τις πηγές.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ: Είναι και τα κέρδη.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Τα έσοδα αναφέρονται στο άρθρο της οικονομικής σύμβασης. Εγώ έχω την εκτίμηση πως είναι εκατόν είκοσι εκατομμύρια. Δεν είναι πολλά χρήματα για μελέτες που τις ζητούμε διαρκώς και για μια στοιχειώδη γραμματειακή εξυπηρέτηση. Πρέπει, λοιπόν, να το κρατήσουμε αυτό.

Από εκεί και πέρα, το έργο του ΟΑΣΘ και η σχέση με το ΣΑΣΘ καθορίζεται αντίστροφα. Ο ΣΑΣΘ καθορίζει τις υποχρεώσεις του ΟΑΣΘ και αυτεπάγγελα μπορεί να τις επιβάλλει. Δεν ρωτάει μόνο τη γνώμη του ΟΑΣΘ, αλλά και αυτεπαγγέλτως -όπως λέει στο πρώτο άρθρο, στην παράγραφο 6- ο ΣΑΣΘ αποφασίζει για το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία, για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, για το είδος των εγκαταστάσεων, στέγαστρα, σταθμοί μετεπιβίβασης, κατάρνηση νέων γραμμών, κατάρνηση λειτουργικών, δηλαδή αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης.

Επομένως αυτό το όργανο πρέπει να λειτουργήσει όσο γίνεται πιο τεχνοκρατικά. Μπορεί να δώσει η Θεσσαλονίκη το δημοκρατικό εργαλείο σχεδιασμού που χρειάζεται. Από εκεί και πέρα δεν ήθελα βεβαίως να υποβαθμίσω τους πολιτικούς, οι οποίοι συμμετέχουν σ' αυτά. Δεν υπονοούσα τίποτα, παρά μόνο το πολιτικό κόστος το οποίο ο πολιτικός εισπράττει, ειδικά αν είναι εκλεγμένος σε πρωτοβάθμια ή σε δευτεροβάθμια βαθμίδα από τους ενδιαφερόμενους που συμμετέχουν και που του προτείνουν διαρκώς αιτήματα.

Επίσης χρειάζεται χρόνος για να δουλέψει κανείς σ' αυτήν την επιτροπή, αν θέλουμε να έχουμε αποτέλεσμα. Ο νομάρχης ο οποίος προτάθηκε ή άλλος πολιτικός ή εκπρόσωπος φορέα, ο οποίος θα έχει ένα σωρό πράγματα στο κεφάλι του, νομίζω πως δεν θα μπορεί να αφοσιωθεί στον σκοπό αυτό. Θα έλεγα πως είναι μια δουλειά, που απαιτεί ημερήσια αφοσίωση για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τα μεγάλα προβλήματα.

Είμαι και εγώ πολύ ευχαριστημένος από τη συνεργασία που είχα και με τους εκπροσώπους των φορέων και με το Υπουργείο και εύχομαι αυτό το καινούριο νομοσχέδιο να φανερί χρήσιμο στην αντιμετώπιση του προβλήματος του συγκοινωνιακού σχεδιασμού της Θεσσαλονίκης.

Κύριε Πρόεδρε, προηγουμένως κατέθεσα γραπτώς στην γραμματεία την πρόταση που έκανα και τη δέχθηκε ο Υπουργός που έλεγε: "Οι ψηφοφορίες γίνονται με ενιαίο ψηφοδέλτιο και εκλέγονται οι κατά σειρά σχετικές πλειοψηφίσαντες". Επειδή ο Υπουργός δεν πρόλαβε να το σημειώσει όπως το είπα, το επάλεβα. Το επίρρημα "σχετικών" διασφαλίζει τη σχετικότητα ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σε ποιο άρθρο είπα;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Είναι στο τέλος του άρθρου 6 παράγραφος 5.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Γίνεται δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Γίνεται δεκτή η πρότασή σας και μπαίνει στο άρθρο 6 παράγραφος 5.

Ο κ. Ορφανός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν θα ήθελα να κάνω κάποιες γενικές αναφορές, σχετικά με αυτά που ακούστηκαν από άλλους συναδέλφους και από τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, εκφράζοντας και την άποψη της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης θέλω να πω ευθαρσώς, ότι ο ρόλος σας σε όλη τη διαδικασία ήταν θετικός. Θα ήταν και θετικό να ήσασταν και Πρόεδρος του ΣΑΣΘ, να σας έχουμε και στη Θεσσαλονίκη, αλλά πρώτον βρίσκεται λίγο μακριά. Δεύτερον, διαβάσαμε κάποια σχόλια τελευταία ότι θα λειτουργήσετε ως εθελοντής για να ακολουθήσουν κάποιοι άλλοι σε έξοδο από την Κυβέρνηση και να ξαναεπιστρέψετε σε άλλο πόστο. Γι' αυτό, λοιπόν, δεν ξέρω πόσο καιρό θα μείνετε στο συγκεκριμένο Υπουργείο, οπότε τη θέση αυτή θα ήταν καλύτερο να την καλύψουμε με κάποιον, ο οποίος θα είναι λίγο μονιμότερος σε αυτό το Υπουργείο. Εγώ σας εύχομαι να μακροημερεύσετε, αν και δεν εύχομαι το ίδιο στην Κυβέρνηση.

Αναφερθήκατε στους δείκτες και κάνατε μία σύγκριση με την ΕΘΕΛ. Θα πω δύο βασικές διαφορές. Πρώτον, ο ΟΑΣΘ μετά την πρώτη επέκταση που έγινε, κάνει μεταφορά από περιοχές οι οποίες έχουν πολύ μικρή πληρότητα. Προχθές είχε γίνει στη νομαρχία μία συζήτηση για το θέμα της μετεπιβίβασης και άκουσα τον πρόεδρο του ΟΑΣΘ να αναφέρεται στο ότι από Επανομή-Μηχανιώνα, η πληρότητα είναι 13%. Αντιθέτως η ΕΘΕΛ μεταφέρει από πυκνοδομημένες περιοχές και έχει πολύ μεγάλο αριθμό μεταφερομένων. Αυτό είναι ένα πρώτο στοιχείο. Ένα δεύτερο βασικό στοιχείο είναι ότι κάνετε τη σύγκριση με το σημερινό αριθμό εργαζομένων και όχι με τον αριθμό εργαζομένων ο οποίος θα προκύψει, όπως προβλέπεται από τη σύμβαση, ο οποίος είναι λιγότερος περίπου 20% από το σημερινό. Άρα, έχουμε μία ουσιαστική διαφορά στους αριθμούς που αναφέρετε. Οι εργαζόμενοι ζητάνε -εμείς είμαστε αυτοί οι οποίοι το υιοθετούμε- σαράντα οκτώ άτομα ακόμη. Μιλάμε για ποιότητα παρεχομένων υπηρεσιών και δεν μπορείτε να τη συγκρίνετε με τη σημερινή που έχει τριακόσιους εργαζόμενους παραπάνω. Να θεωρήσετε ότι θα έχετε τριακόσιους πενήντα λιγότερους. Γι' αυτό ζητούν σαράντα οκτώ και θεωρώ ότι είναι πολύ θεμιτή η προσέγγιση. Ίσως στη δευτερολογία σας, κύριε Υπουργέ, μαζί με τους συνεργάτες σας το σκεφθείτε και κάνετε μία καινούρια πρόταση.

Σχετικά με αυτά που είπε ο συνάδελφος κ. Κίρκος για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, θέλω να πω ότι η Νέα Δημοκρατία ψήφισε τη λειτουργία της, απλά ζήτησε την ουσιαστική μελέτη των αρμοδιοτήτων και των δράσεών της. Εν συνεχεία η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. το θεσμοθέτησε, έκανε εκλογές, τον αποδυνάμωσε και ουσιαστικά τον έχει στείλει σε αχρηστία. Αυτό φαίνεται από όλα τα μέτρα που παίρνετε που αφαιρείτε πόρους και αρμοδιότητες.

Θα έλθω στη σύμβαση και στη διάρκεια των εννέα ετών. Θεωρώ ότι για μία ουσιαστική δραστηριότητα και με βάση το ότι μόνο τα αυτοκίνητα τα οποία πρέπει να αλλάξετε από τα οποία κάποια είναι δώδεκα χρόνων και κάποια άλλα είναι πέντε-έξι χρόνων, μία διπλάσια διάρκεια θα ήταν η αναμενόμενη σε μία τεχνοκρατική προσέγγιση, η οποία θα έδινε πραγματικές δυνατότητες αξιοποίησης όλων των δυνατοτήτων του ΟΑΣΘ.

Εκτός από το σημείο αυτό, θεωρώ απαραίτητο να υπάρχει μία αναφορά -υπήρχε και στους προηγούμενους νόμους- και αυτό δείχνει ακριβώς το πώς αντιμετωπίζουμε σε όλο το μέγεθός του το θέμα σχετικά με τη διασφάλιση της μελλοντικής θέσης των εργαζομένων. Είναι σαφέστατο ότι πρέπει να γίνει μία αναφορά στη σύμβαση για την παραμονή των εργαζομένων μετά τη λήξη της σύμβασης σε οποιαδήποτε διάδοχο κατάσταση.

Ένα τρίτο σημείο για το οποίο είχαμε κάνει αναφορά και στην

επιτροπή και είχε γίνει αποδεκτή και από τη διοίκηση του ΟΑΣΘ είναι να συμπεριλαμβάνονται και οι αναγκαστικές υπερωρίες που πραγματοποιούνται συνεπεία εκτάκτων γεγονότων προς ολοκλήρωση του τελευταίου δρομολογίου. Είναι στο κεφάλαιο Α' άρθρο 4 παράγραφος 2β'.

Βέβαια να αφαιρέσουμε αυτό ότι θα πουλάνε εισιτήρια με πρόσθετη τιμή οι οδηγοί μέσα. Να μην πουλάνε. Ας υπάρχουν κάποιοι ελεγκτές που θα μπαίνουν μέσα να ελέγχουν ποιος δεν έχει εισιτήριο και να βάζουν τα πρόστιμα που ισχύουν παντού.

Δεν το καταλαβαίνω αυτό. Αν είναι να πουλάνε με το εισιτήριο το κανονικό, γιατί δεν βάζουμε έξω από τις στάσεις ορισμένα κιόσκια να πουλάνε; Δεν το καταλαβαίνω. Να τους κάνουμε να είναι ελεγκτές, υπάλληλοι, οδηγοί, τα πάντα; Δεν έχει καμία λογική αυτό και η δική σας η σύλληψη νομίζω ότι είναι διαφορετική. Κάποιος σας το έθεσε και το υιοθετήσατε.

Να επαναλάβω απλώς ότι τουλάχιστον για τους είκοσι οκτώ που μπορείτε να αποδεχτείτε, δεν ακούσαμε κάποια θέση σας συγκεκριμένη η οποία να ρυθμίζει το θέμα, έστω και ως υπόσχεση μέσα στα πρακτικά. Εμείς θα θέλαμε πλήρη αναφορά στο συγκεκριμένο άρθρο.

Να μιλήσω για το άρθρο 10, παράγραφος 1. Υπενθυμίζω αυτά που γράφει η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής, ότι δημιουργείται ένα ζήτημα ίσης μεταχείρισης για το πώς επιλέγονται αυτοί οι οποίοι θα επανεξεταστούν, οι οποίοι μπορεί να μην έχουν καμία σχέση με όλα όσα θρυλούνται εκεί πέρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τυχαία...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Τυχαία, ακριβώς. Σ' αυτό το σημείο τον βάζετε να εξεταστεί δύο φορές. Γιατί αυτός και όχι κάποιος άλλος; Εγώ είμαι βέβαιος ότι από τα Ινστιτούτα Προστασίας Καταναλωτών θα υπάρχουν παρεμβάσεις σ' αυτό το σημείο, οι οποίες θα θίξουν το συνταγματικό μέρος της ίσης μεταχείρισης των πολιτών. Και βέβαια υπάρχει στο άρθρο 10 η παράγραφος 1 στ', όπου ενώ περιέχει τις επιβλητέες κυρώσεις δεν αναφέρει καθόλου ποιες είναι οι συμπεριφορές εκείνες, οι οποίες θα πρέπει να τιμωρούνται, ποιες είναι οι παραβάσεις τις οποίες τιμωρούμε, με συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία αναφέρονται. Και ακόμη, τουλάχιστον κατά την Επιστημονική Επιτροπή, θα πρέπει να βάλουμε μία γενικόλογη διάταξη που θα αναφέρει αυτές τις παραβάσεις, ώστε να καλείται η νομοθετική εξουσιοδότηση ως ειδική και ορισμένη.

Εκτιμώ ότι έχετε το χρόνο στη δευτερολογία σας να το προσθέσετε. Τα υπόλοιπα, για τα οποία διαλαμβάνει το άρθρο 10 με τις γενικές διατάξεις θα έλεγα ότι είναι σωστά αυτά που αναφέρονται: στα αναπηρικά αμαξίδια για τη μεταφορά ατόμων με ειδικές ανάγκες, στην έδρα του δήμου που εντός ενός διμήνου, μπορούν τα ΤΑΞΙ να δηλώνουν. Αυτό αφορά την 4 υποπαραγράφο του άρθρου 10. Ο ν. 2801/2000 ψηφίστηκε πριν από λίγο. Γιατί ξανακαταργείτε μία διάταξη την οποία ψηφίσατε; Δηλαδή πρώτα νομοθετείτε και μετά σκέπτεσθε; Για να καταλάβουμε τι γίνεται. Μέσα σε δύο μήνες ξαναφέρνεται καινούρια διάταξη. Μου φαίνεται σαν να πυροβολείτε πρώτα και μετά σημάδεύετε.

Στη συνέχεια, για τα 5, 6, 7 νομίζω ότι δεν έχουμε κανένα ιδιαίτερο πρόβλημα. Μας απασχολεί η παράγραφος 8, η οποία μεταφέρει διατάξεις για τις απαλλοτριώσεις και του ΟΣΕ, αυτές που προέβλεπε ο ν. 2730/99. Εκτιμούμε ότι δεν δίνεται η δυνατότητα στον πολίτη να προστατέψει τα δικαιώματά του ως προς την ιδιοκτησία του. Η ιδιοκτησία προστατεύεται από το ελληνικό Σύνταγμα και ως εκ τούτου αυτή η παράγραφος 8 δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Το 9 και 10 νομίζω ότι είναι διατάξεις οι οποίες λύνουν κάποια μικροπροβλήματα. Το 12 "παραγωγή έργου από τον ΟΣΕ" είναι ένα θέμα στο οποίο δεν μας απαντήσατε. Τι γίνεται με τα οικονομικά του; Πώς θα μπορέσει να τα κάνει αυτά τα πράγματα, με ποιους θα κάνει συνεργασίες; Έγινε κατανοητό ότι έχει ένα δίκτυο. Θέλουμε να το χρησιμοποιήσουμε. Να το χρησιμοποιήσουμε, είναι μια περιουσία του, αλλά δεν έχει γίνει κατανοητό το πώς θέλουμε να το χρησιμοποιήσουμε.

Όσον αφορά τις παραγράφους 13 και 14 του άρθρου 10 δεν υπάρχει κάποια ιδιαίτερη αντίρρηση.

Για το άρθρο 11, το οποίο αρχικά είχε κατατεθεί ως γενική τροπολογία να επαναλάβω ότι είναι πάρα πολύ καθυστερημένη η προσέγγιση. Ξεκινάει να λειτουργήσει το αεροδρόμιο των Σπάτων. Ο συνάδελφός σας ο κύριος Υπουργός είχε βάλει κάποια στοιχεία. Δηλαδή 1η Μαρτίου λογικά θα λειτουργούσε και δεν έχουμε οργανώσει την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που θα βρίσκεται εκεί πέρα. Πότε θα την οργανώσουμε; Εδώ χρειάζεται και προεδρικό διάταγμα. Μέχρι τότε τι θα κάνουμε; Και αυτό αφορά τροποποίηση της σύμβασης των Σπάτων του 1995, έξι χρόνια μετά. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι η προσέγγιση είναι ιδιαίτερα καθυστερημένη. Ίσως η Κυβέρνηση να έχει άλλα θέματα που ασχολείται, αλλά αυτά απασχολούν τους πολίτες και με ποιον τρόπο θα προσπαθήσουμε τη δική τους παρουσία και λειτουργία.

Όσον αφορά τις δύο τροπολογίες και συγκεκριμένα αυτή του συναδέλφου κ. Σαλαγκούδη, εμείς είμαστε σύμφωνοι να γίνει αποδεκτή.

Δεν βλέπω γιατί θα πρέπει να περιμένουμε, έστω και τους δύο μήνες.

Επίσης, θα επαναλάβω τα ίδια για το αποθεματικό. Πριν από λίγο το είπατε εσείς. Δεν θέλω να πω τα ίδια που είπατε, γιατί ξεχάσατε το 20% να το βάλετε για τη λειτουργία, μέσω του αποθεματικού, της επιτροπής τηλεπικοινωνιών.

Έχουμε και μία τελευταία τροπολογία που αφορά τις ασφαλιστικές εταιρείες και τη δυνατότητα...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι τις ασφαλιστικές εταιρείες. Οδικής ασφάλειας, κύριε συνάδελφε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Ασφαλιστικές εταιρείες που έχουν τη δυνατότητα να συνεργάζονται με εταιρείες οδικής ασφάλειας. Μπορεί να είναι σωστό, μπορεί και όχι, κύριε Υπουργέ. Υπάρχει αυτή η πίεση, αλλά εμείς θα θέλαμε να ακούσουμε και τις απόψεις των δύο επιμέρους συμβαλλομένων, μήπως υπάρχει κάτι το οποίο σε πρώτη ανάγνωση δεν μπορούμε να το αναγνωρίσουμε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Η Ευρωπαϊκή Ένωση μιλάει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Είναι άλλο θέμα η Ευρωπαϊκή Ένωση. Θέλουμε να ακούσουμε τις απόψεις. Είναι κατανοητό αυτό.

Θα πρότεινα να αποσυρθεί η συγκεκριμένη τροπολογία. Απ' ό,τι μου είπατε έρχεται σε λίγο ο καινούριος νόμος που αφορά τα ΚΤΕΛ. Θα έλεγα, λοιπόν, να το βάλουμε εκεί, ώστε να έχουμε και μία συζήτηση. Δεν νομίζω ότι στους επόμενους ένα με δύο μήνες θα έχουμε πρόστιμο από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Τζέκης έχει το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να τονίσω και εγώ ότι έχει γίνει μια δημιουργική μπορεί να πει κανείς κουβέντα για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που αφορά και τη σύμβαση του ΟΑΣΘ, αλλά και τις υπόλοιπες διατάξεις που εμείς κρίνουμε ότι είναι εξίσου σοβαρές.

Βεβαίως, ως προς το ζήτημα της συμφωνίας του ΟΑΣΘ, το προσεγγίζουμε μέσα από μία τελειώς διαφορετική πολιτική θέση και άποψη, που έχει να κάνει με τη δημόσια συγκοινωνία, είτε αστική είτε υπεραστική.

Θα πρέπει όμως να ξεκαθαρίσουν και οι άλλες πολιτικές δυνάμεις και ιδίως η Νέα Δημοκρατία ένα ζήτημα. Δεν μπορεί να επικαλούμαστε την Ευρωπαϊκή Ένωση σε άλλα ζητήματα και σε άλλα ζητήματα να ξεχνάμε τι ισχύει εκεί.

Στην προκειμένη περίπτωση γνωρίζουμε όλοι καλά στην Αίθουσα αυτή ότι οι αστικές συγκοινωνίες, εκτός από την Αγγλία, δεν είναι σε ιδιωτικά χέρια. Είναι στο δημόσιο και ιδίως στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Άρα, λοιπόν, υπήρχε το περιθώριο αυτή η σύμβαση να συζητηθεί σ' αυτή την κατεύθυνση, δηλαδή να υπάξει ενιαίος δημόσιος φορέας και με τη συμμετοχή της Τοπικής και Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Έρχομαι τώρα συγκεκριμένα σε όσα προτείναμε στον κύριο Υπουργό, γιατί πέρα από αυτήν την πολιτική θέση προσπαθήσαμε να κάνουμε συγκεκριμένες προτάσεις, διασφαλίζοντας αν θέλετε έτσι και συμφέροντα δημοσίου και συμφέροντα εργαζομένων.

Βλέπουμε ότι στο άρθρο 3 έκανε εν μέρει αποδεκτή την πρόταση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας. Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχουν και αυτήν την ώρα περιθώρια για να υλοποιηθεί πλήρως η αποζημίωση του ν. 2112. Δεν έχει να δώσει πολύ περισσότερα από τον προϋπολογισμό ή Κυβέρνηση, στα όσα δίνει προς την πλευρά των μετόχων. Άρα, λοιπόν, η ίση μεταχείριση των εργαζομένων, όπως έγινε με τα ΚΤΕΛ, αλλά και με τους υπόλοιπους εργαζόμενους, πιστεύουμε πλέον ότι μπορεί να γίνει πραγματικότητα.

Έστω και αυτήν την ώρα απευθύνομαι στον κύριο Υπουργό, πιστεύοντας ότι πραγματικά μπορεί να δώσει τη λύση αυτή και ομόφωνα να ψηφιστεί το άρθρο 3 που μιλάει για την αποζημίωση.

Αλλά και στα άλλα ζητήματα των εργαζομένων δεν είδαμε να δίνεται η λύση που πρότειναν και οι ίδιοι, αλλά και εμείς βλέπουμε ότι είναι ώριμα τα αιτήματά τους. Αυτό σημαίνει αναπροσαρμογή στο αίτημα των εργαζομένων των συντελεστών που προτείνει το Υπουργείο. Πιστεύουμε ότι αυτό είναι σημαντικό από την άποψη της εξασφάλισης του προσωπικού που υπάρχει, γιατί με τη λέξη "προσαρμογή" και με τη μείωση των θέσεων, για μας μπαίνει ζήτημα και μείωσης με οποιονδήποτε τρόπο του αριθμού των εργαζομένων.

Στο σημείο ακριβώς αυτό κάναμε συγκεκριμένη πρόταση και είπαμε "βάλτε μέσα στο νομοσχέδιο προσαρμογή, που σημαίνει ότι θα μειώνεται το προσωπικό από τους εργαζόμενους που θα βγαίνουν σε σύνταξη τα επόμενα χρόνια, αρχής γενομένης από τα 2001".

Για την αποζημίωση έγινε πολλή κουβέντα ότι πρέπει να συμπεριλάβει και τους εργαζόμενους που βγήκαν σε σύνταξη το Δεκέμβριο του 2000. Εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να επεκταθεί και να γίνει κατά τη διάρκεια του 2000. Θέτουν δηλαδή σαν όριο την 1η με 31 Δεκέμβρη. Αυτός που βγήκε σε σύνταξη στις 30 Νοέμβρη τι θα κάνει;

Εκείνο το οποίο θα κάνει κατά τη δική μας γνώμη, είναι να προσφύγει στα δικαστήρια και να ζητήσει και αυτός, εφόσον είναι συνταξιούχος μέσα στο 2000 να πάρει την αποζημίωση. Άρα, λοιπόν, το Υπουργείο εκείνο που πρέπει να κάνει είναι να επεκτείνει -και δεν πιστεύω ότι είναι πολύ μεγάλο το κονδύλι- το όριο και στους εργαζόμενους που βγήκαν σε σύνταξη μέσα στο 2000.

Πιστεύουμε ότι αυτό είναι δικαιότερο, παρά το προηγούμενο που θα ανοίξει τους ασκούς του Αϊδού για δικαστικές προσφυγές κλπ., αν και τώρα υπάρχουν επαναλαμβάνω στα δικαστήρια. Επομένως η κατοχύρωση των θέσεων είναι το τρίτο ζήτημα για εμάς. Εκεί που λέτε ότι λήγει η θητεία το 2009, βάλτε και μια παράγραφο που να λέει ότι οι εργαζόμενοι θα εξακολουθήσουν να εργάζονται στο νέο φορέα, οποιoσδήποτε και αν είναι αυτός, διότι δεν ξέρουμε και τις εξελίξεις. Ξέρουμε ότι τα πάντα ρέουν, ότι τα πάντα κινούνται. Δεν ξέρουμε σε ποια κατάσταση θα είναι και το λαϊκό κίνημα που μπορεί να διεκδικήσει και να κάνει πλειοψηφία την πρόταση του Κ.Ε.Κ. Όμως έτσι θα εξασφαλιστεί και η εργασία όλων των εργαζομένων.

Εδώ βλέπουμε, το αναγνωρίσαμε εξάλλου, μπορεί να έχουμε διαφορετική προσέγγιση με τους μετόχους επιχειρηματίες, ότι έχουν κάνει πολύ σωστά τη δουλειά τους, έκαναν πολύ μεθοδική δουλειά στο να πετύχουν να κατοχυρώσουν τα δικαιώματά τους. Άρα κι εμείς δεν ζητάμε τίποτε άλλο παρά κατοχύρωση του άλλου σκέλους που, αν θέλετε, είναι ο βασικός συντελεστής στις αστικές συγκοινωνίες είτε είναι ιδιωτικός είτε είναι δημόσιος και που αυτός είναι οι εργαζόμενοι, γιατί και με την συλλογική σύμβαση, έτσι όπως τη θεσπίζετε, δεν δίνετε το δικαίωμα να διεκδικήσουν κάτι παραπάνω απ' αυτά που τους βάζετε μέσα, διότι συνδεδεμένο αυτό με το άλλο που λέτε, με τη μείωση των δαπανών, ότι θα δώσουμε και επιπλέον επιστροφή στον ΟΑΣΘ, στους εργαζόμενους κλπ., κατανοείτε ότι δεν θα δίνει δραχμή παραπάνω η διοίκηση απ' ό,τι εσείς προβλέπετε.

Για τα υπόλοιπα ζητήματα που αναφέρετε, δεν μας προκαλεί εντύπωση η θέση σας. Είστε συνεπείς σ' αυτό που λέτε, ότι εφόσον έχουμε μπει πλέον στον κυκλώνα των ιδιωτικοποιήσεων, θα πρέπει και ο Ο.Σ.Ε. κάτι ανάλογο να κάνει για να κρατηθεί στις εξελίξεις. Είναι ειλικρινές το επιχειρήμά σας. Εμείς όμως

θέλουμε πραγματικά ο Ο.Σ.Ε. να παίξει το δικό του ρόλο, που είναι η ανάδειξη των συγκοινωνιών σταθερής τροχιάς και μπορεί να τον παίξει εκσυγχρονιζόμενος κάτω από το δημόσιο έλεγχο, γιατί γνωρίζουμε το πώς αναπτύχθηκε αυτός ο οργανισμός και πόσο καθηλώθηκε για να αναπτυχθεί άλλου είδους συγκοινωνία.

Δεν ακούσαμε τίποτα να μας πείτε για την Υ.Π.Α. σε σχέση με αυτά που είπαμε. Κι εδώ ενέχεται στη γενικότερη πολιτική σας τοποθέτηση, γι' αυτό και δεν περιμένουμε γενικότερα αλλαγές. Αλλά αναφορικά με το ζήτημα να μη διώκονται για γνώμη ο γενικός επιθεωρητής και οι υπόλοιποι, είναι ένα ζήτημα που πρέπει να το επανεξετάσετε, γιατί το ίδιο έγινε και με την Κεφαλαιαγορά, το ίδιο έγινε και με διάφορα άλλα σώματα. Και τελικά αυτοί οι οποίοι θα υλοποιούν συγκεκριμένες αποφάσεις και θα παίρνουν αποφάσεις δεν θα διώκονται από τον πολίτη, ο οποίος θα μπορούσε να ζημιωθεί από κάποια τυχόν αρνητική απόφαση.

Θα κλείσω με τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε. Αναφορικά με το ζήτημα της εναρμόνισης με την κοινοτική νομοθεσία, για το δικαίωμα δηλαδή των ασφαλιστικών επιχειρήσεων να παρέχουν οδική βοήθεια στους ασφαλισμένους, κάνοντας συνεργασία με τις αντίστοιχες εταιρείες οδικής βοήθειας, είμαστε αρνητικοί. Κι είμαστε αρνητικοί, γιατί δίνεται έτσι το δικαίωμα σε με- κρές επιχειρήσεις που έπαιξαν και ένα σημαντικό ρόλο στην οδική βοήθεια. Είμαστε αρνητικοί σ' αυτήν την τροπολογία. Είμαστε όμως θετικοί με την τροπολογία που φέρνετε αναφορικά με το 20% στο οποίο διαμορφώνεται το αποθεματικό της Ε.Ε.Τ.Τ. για τη χρήση του 2000. Όμως, εδώ έχουμε ορισμένες ενστάσεις, γιατί ο ν. 2867/2000 στις αιτιολογίες του αναφορικά με το πώς θα χρησιμοποιηθεί αυτό το 20%, είναι γενικόλογος, ενώ ο προηγούμενος νόμος, εκείνος του 1994 ήταν πιο αναλυτικός.

Σας διαβάζω μόνο μία παράγραφο, που έλεγε "για την απαιτούμενη τηλεπικοινωνιακή υποδομή της χώρας στις περιοχές που δεν υπάρχουν επιχειρηματικό ενδιαφέρον". Δηλαδή ερχόταν αυτό το όργανο, δηλαδή ο Ο.Τ.Ε. και μέσα απ' αυτό το αποθεματικό πραγματικά έκανε την υποδομή στις άγονες περιοχές. Και βέβαια με την ιδιωτικοποίηση του Ο.Τ.Ε. γνωρίζουμε όλοι -κατά τη δική μας γνώμη- ότι θα υποβαθμιστεί παραπέρα και η προσφορά υπηρεσιών, σ' αυτές τις άγονες περιοχές. Επειδή, όμως, πρόκειται για ένα τυπικό διαδικαστικό ζήτημα, συμφωνούμε με αυτήν την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η κ. Ξηροτύρη έχει το λόγο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΥΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα επαναλάβω πάλι τις ενστάσεις μας στο άρθρο 1 και θα ήθελα να προσθέσω εδώ, ότι πραγματικά από έναν υπολογισμό που κάναμε πριν με το συνάδελφο κ. Βούγια, για τα έσοδα τα οποία μπορεί να έχει ο ΟΑΣΘ κατ'αρχήν τον ειδικό λογαριασμό και στη συνέχεια ο ΣΑΣΘ με απόφασή του να χρησιμοποιεί αυτά τα έσοδα για να συντάσσει μελέτες και να βγάζει πέρα τα έξοδά του, εάν είναι όντως τα εκατόν είκοσι με εκατόν πενήντα εκατομμύρια είναι ένα πάρα πολύ μικρό ποσό για τις τεράστιες ανάγκες αυτού του έργου που έχει να επιτελέσει και ο ΣΑΣΘ στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Θα πρέπει να το δούμε αυτό. Όπως κρατώ και μια επιφύλαξη. Συμπληρώνεται εδώ και με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, η διατήρηση και διαχείριση του ως άνω ειδικού λογαριασμού δύναται να ανατεθεί και σε άλλο φορέα, για να επιτελέσει όμως αυτό το έργο, το μελετητικό έργο για το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Εάν παίρνετε τα λεφτά αυτά και τα δώσετε για κάποια άλλη δουλειά νομίζω ότι εξασθενείτε τελικά ακόμα περισσότερο την όλη κατάσταση. Εγώ νομίζω ότι πρέπει να το συμπληρώσετε.

Για τη παράγραφο 12 δεν μπορούμε να ξέρουμε τι θα γίνει. Εάν ο ΟΑΣΘ στραφεί κατά των αποφάσεων του ΣΑΣΘ κάνει α-

πλώς την προσφυγή του στο γενικό γραμματέα και ποιος διαχειρίζεται αυτήν την προσφυγή;

Δεν είναι δυνατόν ο γενικός γραμματέας της περιφέρειας να ακυρώνει ή να τροποποιεί αποφάσεις του ΣΑΣΘ αυτού του ευρύτατου οργάνου με τον πρόεδρο από το Υπουργείο το δικό σας κ.ο.κ. Εγώ δεν καταλαβαίνω αυτήν την παράγραφο.

Για τα θέματα των εργαζομένων. Πραγματικά για τα θέματα της συνταξιοδότησης τα είπαμε όλοι, συμφωνούμε ότι και πρέπει να απαλειφθεί αυτή η παράγραφος, αλλά και η πρόταση του Συνταξισμού είναι να ρυθμιστεί αυτό το θέμα μέσα από αυτό το νομοσχέδιο. Είναι λίγοι οι συνταξιούχοι αυτοί και πρέπει να ρυθμιστεί κατ' αναλογία το πρόβλημά τους με τους συνταξιούχους, που προκύπτουν από εδώ και πέρα μετά από αυτήν την ψήφιση του νόμου.

Τώρα όσον αφορά τα θέματα της κατοχύρωσης των εργαζομένων μετά το 2009, έπρεπε να υπάρχει μία μέριμνα στο νομοσχέδιο. Επιμένουμε και εμείς. Αυτοί οι εργαζόμενοι οι οποίοι έχουν συνδέσει πράγματι όχι μόνο την εργασία τους, αλλά και την ίδια τη ζωή τους με μία προσπάθεια παροχής ενός ικανοποιητικού έργου, το οποίο το αναγνωρίζετε και σεις και αυτή η επικύρωση ξανά της συμφωνίας, έχει βάσιμους λόγους στο ότι είναι ευχαριστημένοι από την απόδοση των εργαζομένων. Στο ότι τους συμπεριλαμβάνεται μέσα στα πριμ που τους δίνετε τις δυνατότητες να αποκτήσουν και μετοχές κ.ο.κ. να έχουν όλα αυτά τα ευεργετήματα, σημαίνει ότι αναγνωρίζεται ότι επιτελούν ένα ουσιαστικό έργο, ότι έχουν εμπειρία, ότι έχουν αποδείξει μέχρι τώρα ότι τα πάνε καλά. Άρα σε οποιαδήποτε άλλη διαχείριση, εμείς θα λέγαμε μιας άλλης μορφής διαχείρισης που θα έχει έντονο τον κρατικό και αυτοδιοικητικό χαρακτήρα μετά το 2009, θα μπορούσαν αυτοί οι εργαζόμενοι να ενταχθούν σε αυτό το σχήμα ή σε όποιο άλλο επιλέξετε. Εάν επιλέξετε ένα σχήμα ενός διαγωνισμού, εκεί είναι ακόμα πιο δύσκολη η κατάσταση για τους εργαζόμενους σε έναν άγνωστο ιδιώτη, ο οποίος πρώτα θα κατοχυρώσει τα δικά του συμφέροντα και μετά θα δει αυτά τα προβλήματα και τις ανάγκες που έχουν οι εργαζόμενοι, οι οποίοι μέχρι τώρα όντως επιδοτήθηκαν και τα πήγαν πολύ καλά σε αυτό το έργο.

Ευχαριστώ.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ήθελα να πω για το θέμα των περιφώνων δεικτών για το προσωπικό. Γιατί ήθελα να είμαστε βέβαιοι ότι έγινε μία προσεκτική δουλειά.

Δεν ξέρω γιατί υφίστασθε τώρα πιέσεις από εργαζομένους ενώ πιστεύω ότι όλα τα θέματα μπήκαν στο τραπέζι της συζήτησης και αποφασίστηκαν. Θα πω, λοιπόν, άλλο ένα δείκτη. Βάζουμε ένα 1,70 οδηγούς ανά βάρδια στον ΟΑΣΘ με το σημερινό σχέδιο νόμου, ως προοπτική. Για την ΕΘΕΛ ισχύει με νόμο και υπουργική απόφαση 1,45. Εάν εφαρμοζόταν η αναλογία του 1,45 που ισχύει για την ΕΘΕΛ σήμερα θα έπρεπε οι οδηγοί του ΟΑΣΘ να είναι περίπου κατά διακόσιους λιγότεροι. Όχι σήμερα αλλά προοπτικά πέραν αυτής της ρύθμισης που κάνουμε. Άρα, λοιπόν, δεν θεωρώ ότι υπάρχει λόγος να αλλάξουμε τους δείκτες τους οποίους ήδη έχουμε παρουσιάσει και έχουμε βάλει μέσα στη σύμβαση.

Ενα δεύτερο θέμα. Οι επιθεωρητές δεν παίρνουν διοικητικές αποφάσεις. Είναι όργανα ελεγχού. Ορισμένοι ελεγχόμενοι, λοιπόν, προκειμένου να εκβιάσουν, να αποφύγουν ελέγχους έχουν μια δυνατότητα να ασκούν μέσα από τις δυνατότητες που υπάρχουν μέσα στη νομολογία, μια πίεση. Πρέπει να θωρακίσουμε αυτούς τους ανθρώπους. Δεν είναι διοικητικές αποφάσεις που έτσι κα αλλιώς η νομολογία μας δίνει τη δυνατότητα σε διάφορα επίπεδα να αμφισβητηθούν. Αυτό ακριβώς είναι αυτό το οποίο κάνουμε.

Ήθελα επίσης σε ό,τι αφορά την επανεξέταση που είπε ο κ. Ορφανός να πω, ότι μόνο δύο από τα έντεκα μέλη της ΚΕΜΕ είχαν μια λογική ότι ενδεχομένως αυτό το πράγμα να είχε ένα πρόβλημα συνταγματικότητας και αυτό στο αρχικό σχέδιο νόμου το οποίο δεν είχε διορθωθεί. Βελτιώθηκε αυτό και τώρα προβλέπεται προεδρικό διάταγμα και έτσι δεν υπάρχει θέμα.

Η ρύθμιση του 2801, τώρα, για τα TAXI Αυτή η τροπολογία του 2801/2000 έγινε προκειμένου να λυθεί σε μια περιφέρεια της χώρας ένα συγκεκριμένο πρόβλημα μια περίπτωση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ομιλείτε για την τροπολογία του κ. Σαλαγκούδη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, ομιλώ για ένα θέμα το οποίο έθιξε ο κ. Ορφανός. Αυτό, όμως, άνοιξε θέματα στην υπόλοιπη χώρα με αποτέλεσμα να εμφανίζονται χαρτιά βεβαιώσεις για φορτοταξί του 1945. Πρέπει να βάλουμε μια τάξη. Έχουμε ήδη σε αυτήν τη χώρα ένα πολύ μεγάλο αριθμό TAXI. Ας μη δώσουμε τη δυνατότητα να δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα.

Και ένα τελευταίο, το οποίο ήθελα να πω. Είδα ότι και η Νέα Δημοκρατία δια του κ. Ορφανού και το Κομμουνιστικό Κομμα δια του κ. Τζέκη είπαν, ότι δεν συμφωνούν με την τροπολογία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Με γενικό αριθμό 328 και ειδικό 18, δυνατότητα συνεργασίας ασφαλιστικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα για παροχή υπηρεσιών οδικής βοήθειας. Νομίζω ότι είναι τυπική όμως

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ, κύριε Πρόεδρε, εξήγησα στη Βουλή και ήθελα να παρακαλέσω πραγματικά να ψηφισθεί, διότι έχουμε ένα πρόβλημα. Αν δεν την ψηφίσετε, την αποσύρω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα μας πάνε στο δικαστήριο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Εμείς δεν την ψηφίζουμε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τουλάχιστον ο κ. Ορφανός.

Θα έχετε στην πλάτη σας το πρόστιμο το οποίο θα επιβληθεί στη χώρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Έχετε πλειοψηφία και μπορείτε να νομοθετήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, δεν νομίζω ότι υπάρχει λόγος να μπαίνει έτσι το θέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μπορείτε να κρατήσετε απλά επιφύλαξη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Δεν υπάρχει θέμα επιφύλαξης. Θέλω να παρευρεθούμε ένθεν και ένθεν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Αυτό δεν σημαίνει ότι αποσύρεται η τροπολογία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Εμείς ζητήσαμε, κύριε Πρόεδρε, ο Υπουργός αποφασίζει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Λοιπόν, δεν αποσύρεται η τροπολογία, παραμένει. Έθεσα τα θέματα, όπως είναι. Δεν νομίζω ότι μπορώ να κάνω δεκτή οποιαδήποτε άλλη πρόταση. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ζήτητε το λόγο για ένα λεπτό ο κ. Ορφανός και ένα λεπτό ο κ. Τζέκης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κύριε Υπουργέ, έχει μείνει ένα κενό, μια και θα φέρετε και το νομοσχέδιο για τα ΚΤΕΛ όπως μου είπατε, έχουμε ζητήσει να υπάρχει δυνατότητα δυνατότητα να έχουν ένα δικαίωμα συνεκμετάλλευσης οι άνθρωποι του ΚΤΕΛ σε σχέση με νέες υπεραστικές γραμμές που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με λιμάνια με Πανεπιστήμια. Επειδή υπάρχουν πολλές τέτοιες καινούριες προτάσεις, θα ήθελα μια δική σας θέση ότι θα αντιμετωπισθεί θετικά μια τέτοια προοπτική, μια και θα μπει ένας αριθμός λεωφορείων να χρησιμοποιείται. Το καταλαβαίνετε είναι και οι άγονες περιοχές που δεν τους δίνουν και μεγάλες δυνατότητες.

Όσον αφορά στο εκλογικό σύστημα δεν άλλαξε τίποτα από την πρόταση έτσι όπως διατυπώθηκε. Είμαστε θετικοί. Και βέβαια εγώ έχω την άποψη ότι πρέπει να δοθεί η δυνατότητα, όπως στο άρθρο 2 και στο άρθρο 4 και στο άρθρο 5 στον ΟΑΣΘ να μπορεί να αρνείται τις επεκτάσεις, διότι αυτό σημαίνει ελεύθερη επιλογή σ' ένα καθεστώς ελεύθερης οικονομίας, κάτι το οποίο δεν εμφανίζεται τώρα.

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

Ορίστε, κύριε Τζέκη, έχετε το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Μίλησε ο κύριος Υπουργός για τους συνελεστές, οι οποίοι μειώνονται. Θα μπορούσε, όμως, να συνο-

δευτερί αυτό που είπε βάζοντας μία παράγραφο στο εξής σημείο: Εκεί που λέει "ο ΟΑΣΘ θ' αναλαμβάνει την υποχρέωση σταδιακής προσαρμογής του αριθμού εργαζομένων κατά ειδικότητα στους συντελεστές που αναφέρονται παρακάτω" να προσθέσουμε ότι αυτή η προσαρμογή θα γίνεται με τους εργαζόμενους, οι οποίοι θα συνταξιοδοτούνται από το 2001 για να αποφυγούμε έτσι αυτό που εμείς τουλάχιστον εκτιμάμε ότι μπορεί να γίνει και με άλλους τρόπους. Αυτό εσάς δεν σας εμποδίζει να το δεχθείτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το έχω ήδη πει και στην επιτροπή και στην Ολομέλεια.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Αφού το έχετε πει, ας μπει μέσα στη συμφωνία η προσαρμογή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι προφανές και από τα Πρακτικά βούλησή μας ότι είναι μια σταδιακή προσαρμογή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς. Θεωρείται ότι αυτά που γράφονται στα Πρακτικά είναι ερμηνευτική δήλωση, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Προκύπτει, κύριε Πρόεδρε, και από την αιτιολογική.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Στην αιτιολογική μιλάτε με κάθε τρόπο. Σχετικά με τη μη ψήφισή μας για την τροπολογία που αναφέρετε, την προσαρμογή δηλαδή στην κοινοτική νομοθεσία, επαναλαμβάνω ότι εμείς δεν αισθανόμαστε κανένα βάρος εάν δεν την ψηφίσουμε, γιατί ξέρετε ότι το ελληνικό δημόσιο πληρώνει εκατομμύρια δραχμές την ημέρα για τον Κουρουπιτό, γι' αυτήν τη χαμητερή της Κρήτης όπου τα πρόστιμα πέφτουν κάθε μέρα και μέχρι στιγμής έχουν ξεπεράσει τα δύο δισεκατομμύρια (2.000.000.000) δραχμές με ευθύνη αποκλειστικά της Κυβέρνησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Εννοείτε δηλαδή ότι ο βρεγμένος τη βροχή δεν τη φοβάται.

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του νομοσχεδίου του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών: "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις" και εισερχόμαστε στην ψήφιση των άρθρων και των τροπολογιών κεχωρισμένως. Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό, κατά πλειοψηφία όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9, ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, ως έχει.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό, ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση της τροπολογίας με γενικό αριθμό 328 και ειδικό 18.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 328 και ειδικό 18;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΦΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 328 και ειδικό 18 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιον άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση της τροπολογίας με γενικό αριθμό 340 και ειδικό 21.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτή, δεκτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 340 και ειδικό 21 έγινε δεκτή ομοφώνως και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιον άρθρο.

Να και ένα νομοσχέδιο που ψηφίστηκε ομοφώνως επί της αρχής και όλα τα άρθρα ψηφίστηκαν κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου, του άρθρου 13. Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 13;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Το ακροτελεύτιο

άρθρο 13 έγινε δεκτό ομοφώνως.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών "Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις", έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση. Κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη

συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 16.20' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 9 Μαρτίου 2001 και ώρα 10.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τις ελληνοτουρκικές σχέσεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ