

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΚΘ'

Παρασκευή 9 Νοεμβρίου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 9 Νοεμβρίου 2001, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.50 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. Γεώργιο Θωμά, Βουλευτή Αχαΐας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ με αναφορά της ζητεί την ίδρυση Περιφερειακού Ιατρείου στο Δήμο Ιωλκού Μαγνησίας.

2) Ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Ξάνθης κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Διαμέρισμα Ξάνθης ζητεί την υλοποίηση της κατασκευής του ΥΠΕ Τεμένους στο Νομό Ξάνθης.

3) Ο Βουλευτής Καβάλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Μαρμάρου Μακεδονίας – Θράκης ζητεί τη στελέχωση του αστυνομικού τμήματος Πέρνης Καβάλας με πρόσθετο προσωπικό.

4) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Σχολική Επιτροπή Δήμου Δρυμαλίας Νάξου ζητεί τον εξοπλισμό του Σχολείου με έπιπλα και διδακτικό υλικό.

5) Ο Βουλευτής Χαλκιδικής κ. ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Αγροτικής Φυλακής Κασσάνδρας ζητεί την άμεση πρόσληψη φυλάκων για την εύρυθμη λειτουργία της φυλακής.

6) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δωδεκανήσου εκφράζει την έντονη δυσαρέσκειά του για την εξαίρεση των νησιών Ρόδου, Κω και Λέρου από τον πρόσφατο ψηφισθέντα νόμο για τις «χρησικτησίες».

7) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτοαλιευτικός Σύλλογος Λίμνης Εύβοιας ζητεί την τοποθέτηση φάρου καθώς και τη φωτισή-

μανση στο λιμάνι της Λίμνης Εύβοιας.

8) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αλιευτικός Αγροτικός Συνεταιρισμός Γρι-Γρι Σαλαμίνας, ζητεί να σταματήσει η εισαγωγή γαύρου.

9) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Δημοτική Επιχείρηση Πολιτισμού και Ανάπτυξης Λίμνης Εύβοιας ζητεί χρηματοδότηση για τον καθαρισμό των δασών στην περιοχή του Δήμου Ελυμνίων Εύβοιας.

10) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σπάρτης Νομού Λακωνίας ζητεί οικονομική ενίσχυση για να καλυφθούν τα λειτουργικά έξοδα των Παιδικών Σταθμών Σπάρτης.

11) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Παρακαμπυλίων Αιτωλ/νίας ζητεί την κατασκευή ενός Υγειονομικού Σταθμού στην περιοχή του.

12) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λαμιέων Φθιώτιδας ζητεί να μην καταργηθεί η λειτουργία της Οικονομικής Επιθεώρησης Στερεάς Ελλάδας.

13) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ενιαίο Εκκλησιαστικό Λύκειο Λαμίας ζητεί χρηματοδότηση για την ανέγερση Διδακτηρίου και Οικοτροφείου στο πιο πάνω Λύκειο.

14) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Ανατολικής Στερεάς του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος καταγγέλλει προσπάθειες υποβάθμισης των υπηρεσιών της περιφέρειας.

15) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ – ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Παρακαμπυλίων Αιτωλ/νίας ζητεί τη χωροταξική ανακατανομή των Κέντρων Υγείας της περιοχής του.

16) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ – ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κεκροπιάς Αιτωλ/νίας ζητεί τη μετονομασία του.

17) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Ροζάνα Τσιγκάκη μέλος της ομάδας 25 του Ελληνικού Τμήματος της Διεθνούς Αμνηστίας ζητεί να παρασχεθεί προστασία και βοήθεια στους Αφγανούς πρόσφυγες σύμφωνα με τα κριτήρια της Ύπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Εθνών για τους Πρόσφυγες.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 800/27-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31631/27-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 800/27-7-01 του Βουλευτή κ. Π. Λαφαζάνη, σχετικά με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα «Τρίπολη – Δαβιά – Χρυσοβίτσι – Στεμνίτσα – Δημητσάνα – Καρκαλού», σας πληροφορούμε ότι:

- Η καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου οφείλεται κυρίως στα προβλήματα απαλλοτριώσεων παρόδων ιδιοκτησιών καθώς και σε προβλήματα χρηματοδότησης επιπλέον εργασιών που ήταν απαραίτητες για την έντεχνη κατασκευή του.

- Το έργο εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί μέχρι τέλος Αυγούστου 2001.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

2. Στην με αριθμό 808/30-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31596/23-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 808/30-7-01 του Βουλευτή κ. Μ. Μπεντενιώτη, με το αντικείμενο του θέματος και κατόπιν του ανωτέρω (β) σχετικού, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Η προθεσμία εκτέλεσης της εν ενεργεία εργολαβίας «Μελέτη – Κατασκευή διάνοιξης – διαμόρφωσης και σταθεροποίησης πρανών της υπό κατασκευή οδού Π. Επιδαύρου – Δρυόπης – Γαλατά (παρالياκή χάραξη) από χ.θ. 2 + 400 έως χ.θ. 6 + 100 και αποπεράτωση της οδού από χ.θ. 2 + 400 έως χ.θ. 12 + 000» αναδόχου «ΟΡΙΖΩΝ ΑΤΕ» έχει συμβατική προθεσμία περαίωσης την 3-11-2001 μετά την τελευταία τρίμηνη παράταση, που δόθηκε με την αρ. 202/2001 απόφαση της Νομαρχιακής Επιτροπής του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Πειραιά.

Οι παρατάσεις που έχουν δοθεί συνολικά στο υπόψη έργο είναι:

Α. Επτά (7) μήνες για την ισόχρονη διακοπή των εργασιών, που επιβλήθηκε με την αρ. 219/26-5-99 Απόφαση της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Β. Οκτώ (8) μήνες συνολικά για την αλλαγή του τρόπου εκσκαφής, ύστερα από τις καταγγελίες του Λιμεναρχείου και του Δήμου Επιδαύρου για πτώση των προϊόντων εκσκαφής στα κατάντι πρανή και τη θάλασσα, από «Εκσκαφή με εκρηκτικά» σε «Όρυξη σε έδαφος βραχώδες με χρήση μηχανικών μέσων αλλά με περιορισμένη χρήση εκρηκτικών», που εγκρίθηκε με τον 2º Α.Π.Ε.

2. Η προθεσμία εκτέλεσης της εργολαβίας «Κατασκευή οδού σύνδεσης Π. Επιδαύρου Δρυόπης Γαλατά (παρالياκή χάραξη) Μελέτη – Κατασκευή γέφυρας στη θέση Φαράγγι «Έρως», Διάνοιξης από ΧΘ 9 + 700 ως Π. Επίδαυρο Χ.Θ. 5 + 400» αναδόχου «ΑΝΑΣΤΗΛΩΤΙΚΗ ΑΤΕ» έληξε την 20-11-1999. Συγκεκριμένα μέχρι 20-11-1999 είχαν περαιωθεί όλες οι εργασίες πλην των εργασιών του τμήματος από ΧΘ 7 + 550 έως ΧΘ 7 + 300, όπου ήταν ημιτελείς και μέρος των εργασιών κατασκευής της γέφυρας στη θέση Φαράγγι «Έρως».

Για το τμήμα από ΧΘ 7 + 550 έως ΧΘ 7 + 300 υποβλήθηκε γεωτεχνική μελέτη από την ανάδοχο εταιρεία, σύμφωνα με την οποία για την αποπεράτωσή του, έπρεπε να εκτελεστούν εργασίες που δεν περιελαμβάνοντο στο συμβατικό τεχνικό και οικονομικό αντικείμενο. Έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη με εγκατεστημένο μελετητή που ερευνά τα γεωλογικά προβλήματα του εν

λόγω τμήματος και σύμφωνα με αυτήν επιβεβαιώθηκαν τα ανωτέρω προβλήματα και επισημάνθηκαν και άλλα όμοια για όλο το μήκος της οδού ΧΘ 2 + 400 έως ΧΘ 14 + 400. Επομένως το τμήμα από ΧΘ 7 + 550 έως ΧΘ 7 + 300 θα αποπερατωθεί με άλλη εργολαβία.

Για την κατασκευή της γέφυρας στη θέση Φαράγγι «Έρως» η υπηρεσία, δεδομένου ότι οι εργασίες ευρίσκοντο εν εξελίξει κατά την 20-11-1999 και η πρόθεση της αναδόχου να αποπερατώσει την κατασκευή της γέφυρας ήταν προφανής, όπως αποδείχθηκε στην συνέχεια με την αποπεράτωσή της, δεν προέβη σε διαδικασία εκπτώσεως αλλά στα πλαίσια εκκαθάρισης του έργου θα προβεί μόνο στην επιβολή ποινικής ρήτρας λόγω της μη έγκαιρης αποπεράτωσής της.

3. Η Δ.Τ.Υ. Νομαρχιακού Διαμερίσματος Πειραιά μέχρι και την ημερομηνία σύνταξης του ανωτέρω (β) σχετικού, δεν διαπίστωσε εκ μέρους του αναδόχου παράνομη εμπορία αδρανών. Επίσης έχει ζητηθεί εγγράφως από τα αρμόδια αστυνομικά τμήματα Γαλατά και Π. Επιδαύρου ο σχετικός έλεγχος του εργοταξίου και από την ανάδοχο η διακοπή του σπαστηροτριβείου, που δεν λειτουργεί τουλάχιστον κατά τους τελευταίους τρεις (3) μήνες.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΪΣΕΡΛΗΣ»

3. Στην με αριθμό 808/30-7-2001 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1477/22-8-2001 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 808/30-7-2001 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Μ. Μπεντενιώτη, αναφορικά με το αντικείμενο του θέματος σας πληροφορούμε ότι το Υπουργείο Ανάπτυξης δεν έχει αρμοδιότητα επί των αναφερομένων ερωτημάτων, δεδομένου ότι η καταγγελλόμενη δραστηριότητα αφορά Δημόσιο Έργο και σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 8 του ν. 2115/93 τα εξορυσσόμενα υλικά απαγορεύεται να διατίθενται προς εμπορία από τον ανάδοχο του έργου, ενώ η χρησιμοποίηση των υλικών αυτών δεν υπάγεται στις ρυθμίσεις του ν. 2115/93.

Το θέμα αυτό έχει απασχολήσει και κατά το παρελθόν τις Υπηρεσίες του Υπουργείου ανάπτυξης, το οποίο αν και αναρμόδιο για το θέμα αυτό, ενημέρωσε το Υπουργείο Οικονομικών, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και το Αστυνομικό Τμήμα Πόρου, περί του παρανόμου της εμπορίας των υλικών αυτών και ζήτησε τη διενέργεια του σχετικού ελέγχου και την ενδεχόμενη επιβολή σχετικών κυρώσεων.

Ο Υφυπουργός
ΑΛ. ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ»

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

4. Στην με αριθμό 812/30-7-2001 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1839/22-8-2001 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 812/30-7-2001 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Καρχιμάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η ισχύς των προωστήριων μηχανών των επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών καθορίζεται με τις διατάξεις του π.δ. 261/91 άρθρο 4.

Το διάταγμα αυτό εκδόθηκε στα πλαίσια υλοποίησης σχετικής Κοινοτικής Απόφασης, σύμφωνα με την οποία και σε σχέση με τα Πολυετή Προγράμματα Αλιείας που ισχύουν, επιβάλλονται περιορισμοί στη δυναμικότητα του αλιευτικού στόλου. Επισημαίνεται ότι η μη συμμόρφωση στην παραπάνω υποχρέωση, θα είχε σοβαρές συνέπειες για τη χώρα μας.

Το Υπουργείο Γεωργίας μελετά προσεκτικά τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί λόγω των περιορισμών που από χρόνια έχουν τεθεί στην αύξηση της δυναμικότητας του αλιευτικού

στόλου, ως συνέπεια εφαρμογής των Πολυετών Προγραμμάτων Προσανατολισμού, αναζητώντας λύσεις οι οποίες θα ανακουφίσουν τον αλιευτικό τομέα της παράκτιας αλιείας, όπου εμφανίζονται περισσότερο αυξημένα τα προβλήματα.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

5. Στην με αριθμό 823/31-7-2001 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 840/23-8-2001 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 823/31-7-2001 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Παν. Αδρακτάς και η οποία αναφέρεται στην αναγνώριση της αίρεσης των Ιεχωβάδων ως επίσημου δόγματος, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στο παρελθόν στους Μάρτυρες του Ιεχωβά χορηγήθηκε άδεια ιδρύσεως και λειτουργίας ευκτηρίου οίκου, σύμφωνα με τις διατάξεις των Α.Ν. 1363/38, 1672/39 του Β.Δ. 20.5/2-6-39 και του άρθρου 13 του Συντάγματος με την επωνυμία «Μάρτυρες του Ιεχωβά» επειδή οι ενδιαφερόμενοι έτσι το ζήτησαν.

Μετά την καταδικαστική για τη χώρα μας απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων (ΕΔΑΔ) αριθ. 59/1995/565/651/26-9-96 (υπόθεση Μανουσάκη κλπ.) οι Μάρτυρες του Ιεχωβά ζητούν τη χορήγηση άδειας λειτουργίας Ευκτηρίων Οίκων με την επωνυμία «Χριστιανοί Μάρτυρες του Ιεχωβά» η οποία και τους δίνεται, αφού σύμφωνα με την απόφαση αυτή του ΕΔΑΔ «Το δικαίωμα στην ελευθερία της θρησκείας αποκλείει οποιαδήποτε εκτίμηση από την πλευρά του Κράτους, πάνω στη νομιμότητα των θρησκευτικών πεποιθήσεων ή πάνω στον τρόπο έκφρασής τους».

Κατόπιν αυτών από την αρμόδια υπηρεσία του ΥΠΕΠΘ έχουν χορηγηθεί άδειες ίδρυσης και λειτουργίας Ευκτηρίων Οίκων και με τους δύο τίτλους ήτοι: «Μάρτυρες του Ιεχωβά» και «Χριστιανοί Μάρτυρες του Ιεχωβά» όπως οι ίδιοι επικαλούνται.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

6. Στις με αριθμό 840/1-8-2001, 863/2-8-2001, 898/6-8-2001 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2798/24-8-2001-2001 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ερωτήσεων και της αναφοράς, με αριθμό 840/01-08-01, 863/02-08-01, 898/06-08-01 και 5886/21-8-01, που κατέθεσαν στη Βουλή, οι Βουλευτές κύριοι Θ. Λεονταρίδης, Ευάγ. Καϊτίδης, Παναγ. Ψωμιάδης και Κων. Τσιπλάκης σχετικά με την κατάργηση του Ταχυδρομικού Γραφείου Κάτω Ποροίων, κατά λόγο αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αριθμ. πρωτ. 33/52178/025/21-08-01, του Δ/ντος Συμβούλου των Ελληνικών Ταχυδρομείων.

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΚΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ»

7. Στην με αριθμό 839/31-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1893/22-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 839/31-7-01 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ι. Τζαμπής, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Από το 1980 εκτελούνται από την αρμόδια -Υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας (Δ/ση Σχεδιασμού Ε.Ε. και Αξιοποίησης Εδαφ. Πόρων) Προγράμματα ελέγχου ποιότητας επιφανειακών αρδευτικών υδάτων. Στο Νομό Πέλλας λαμβάνονται δείγματα νερού από τη λίμνη Βεγορίτιδα σε ετήσια βάση και σε εποχιακή βάση από τον ποταμό Έδεσσαίο και από διάφορα αρδευτικά δίκτυα. Από τις χημικές αναλύσεις των δειγμάτων των τελευταίων ετών προκύπτει ότι η ποιότητα των υδάτων ευρίσκεται εντός των αποδεκτών ορίων (και των μετρήσεων των νιτρικών ΝΟ3) και είναι κατάλληλα για άρδευση.

Επισημαίνεται ότι μετρήσεις των υδάτων που είναι για υδρευ-

τικό σκοπό, δεν αποτελούν αντικείμενο αρμοδιότητας του Υπ. Γεωργίας.

Το Υπουργείο Γεωργίας στα πλαίσια διαχείρισης των υδατικών πόρων και δράσης κατά της ερημοποίησης έχει καταρτίσει με βάση προτάσεις των αρμοδίων φορέων. Προγράμματα τα οποία θα έχουν διάφορες πηγές χρηματοδότησης (ΙΙΙ ΚΠΣ, Εθνικοί Πόροι. Ιδίοι Πόροι κ.λπ.).

Συγκεκριμένα για το Νομό Πέλλας είναι καταγραμμένα στις προτάσεις τα κάτωθι έργα:

Λιμνοδεξαμενή Πλατάνης Έδεσσαίου
Φράγμα Στραβοποτάμου (Έδεσσα)
Φράγμα Καλής

Μελέτη συνδυασμένης διαχείρισης των νερών των λιμνών Ζάχαρης,

Χειμαδίτιδας και Πετρών

Συμπλήρωση-ολοκλήρωση αρδευτικού δικτύου Έδεσσαίου

Η προώθηση των έργων θα γίνεται σύμφωνα με την εξασφάλιση των οικονομικών πόρων των Προγραμμάτων.

Στα πλαίσια του Καν. ΕΟΚ 2078/92, εφαρμόστηκε από το 1995 στο Θεσσαλικό κάμπο πιλοτικό πρόγραμμα μείωσης της νιτρορύπανσης γεωργικής προέλευσης με σκοπό τυχόν συμπεράσματα να εφαρμοστούν σε όλες τις περιοχές της χώρας που αποδεδειγμένα. βάσει μετρήσεων, παρουσιάζουν προβλήματα νιτρορύπανσης.

Χωροταξικά το πρόγραμμα εφαρμόστηκε στις τέσσερις Νομικές Αυτ./σεις της Θεσσαλίας και σε τμήμα της Φθιώτιδας (Δομοκός) που απορρέει στο Θεσσαλικό κάμπο και συμμετέχει στη νιτρορύπανση του. Οι γεωργοί συμμετείχαν εθελοντικά υπογράφοντας συμβάσεις πενταετούς διάρκειας.

Με την εφαρμογή της Οδηγίας 91/676 "Μείωση της νιτρορύπανσης των νερών, γεωργικής προέλευσης" ο Θεσσαλικός κάμπος μαζί με την Κωπαΐδα, το Αργολικό Πεδίο και τη Λεκάνη του Πηνειού Ηλείας, χαρακτηρίστηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ, ύστερα από σειρά μετρήσεων, ως ευπρόσβλητες στη νιτρορύπανση ζώνες. Για κάθε μία από τις ζώνες αυτές, σε συνεργασία της αρμόδιας Υπηρεσίας του Υπ. Γεωργίας (Δ/ση Χωροταξίας και Προστ. Περιβάλλοντος) με το ΕΘΙΑΓΕ, εκπονήθηκε Πρόγραμμα Δράσης, η εφαρμογή του οποίου είναι υποχρεωτική για τους παραγωγούς, όπως προβλέπεται από τη σχετική Οδηγία.

Με τα παραπάνω Προγράμματα Δράσης γίνεται κατηγοριοποίηση των εδαφών και χαρτογραφούνται οι περιοχές υψηλού κινδύνου στις οποίες και θα εφαρμοστεί το νέο πρόγραμμα μείωσης της νιτρορύπανσης που περιλήφθηκε στο ΕΠΑΑ 2000 - 2006.

Ύστερα από τα παραπάνω και δεδομένου ότι η περιοχή Πέλλας δεν περιλήφθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ στις ευπρόσβλητες ζώνες, δεν είναι δυνατή η ένταξη της περιοχής στο νέο πρόγραμμα μείωσης της νιτρορύπανσης του ΕΠΑΑ 2000 - 2006.

Το πρόβλημα της υπαλμύρωσης του βαθύ υδροφόρου ορίζοντα των περιοχών Αθύρων, Δυτικού και Αγροσυκιάς, οφείλεται στις γεωλογικές συνθήκες της περιοχής.

Το θέμα είναι γνωστό στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση του Νομού, η οποία το μελετά για να προτείνει τρόπους αντιμετώπισής του, προκειμένου να αμβλυνθούν τα υφιστάμενα προβλήματα.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

8. Στην με αριθμό 857/2-8-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1896/22-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση

«Απαντώντας στην ερώτηση 857/2-8-01 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Καρασμάνης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις ζημιές που προξενήθηκαν από τη χαλαζόπτωση της 31ης/7/2001 σε καλλιέργειες ροδακίνων, καπνού, αραβοσίτου, κλπ. του Δήμου Κύρρου (Δ.Δ. Π. Μυλοτόπου, Ν. Μυλοτόπου, Αραβησσού) του Νομού Πέλλας, ο Οργανισμός ΕΛΓΑ έχει ήδη επιληφθεί.

Συγκεκριμένα τη]ν πληγείσα περιοχή επισκέφθηκε την 1η/8/2001 για επισημάνσεις ο αρμόδιος για την περιοχή γεωπό-

νος επίτηδες του Υποκαταστήματος του ΕΛΓΑ στη Βέροια προκειμένου ο Οργανισμός να έχει άμεση εικόνα της έκτασης των ζημιών και των καλλιεργειών που ζημιώθηκαν.

Από τις επιστημονικές που διενεργήθηκαν διαπιστώθηκε ότι οι ζημιές από τη χαλαζόπτωση είναι αρκετά σοβαρές σε περιορισμένη όμως έκταση (περίπου 2000 στρέμματα).

Οι εξατομικευμένες εκτιμήσεις άρχισαν στις 2/8/2001, πολύ πριν από την εκπνοή της 12ήμερης προθεσμίας υποβολής δηλώσεων ζημιάς από τους ενδιαφερόμενους παραγωγούς και δόθηκε προτεραιότητα στις καλλιεργείες και ποικιλίες που χρήζουν άμεσης εκτίμησης (καπνά, συμπύρνα ροδάκινα, κ.λπ.).

Το Υπουργείο Γεωργίας (Δ/νση ΠΣΕΑ) συγκεντρώνει λεπτομερή στοιχεία για τις ζημιές που προκλήθηκαν σε γεωργοκτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις από τις δυσμενείς καιρικές συνθήκες μηνός Ιουλίου που δεν καλύπτονται ασφαλιστικά από τον ΕΛΓΑ, προκειμένου να μορφώσει σαφή και ολοκληρωμένη εικόνα της έκτασης και του ύψους των ζημιών αυτών και στη συνέχεια να εξετάσει τη δυνατότητα και αναγκαιότητα λήψης μέτρων υπέρ των ζημιωθέντων παραγωγών.

Επισημαίνεται ότι η διενέργεια αντικειμενικών και ακριβοδίκαιων εκτιμήσεων είναι θέμα πρωταρχικής και θεμελιώδους σημασίας για τον Οργανισμό. Για το λόγο αυτό οι εκτιμήσεις διενεργούνται από έμπειρους γεωπόνους εκτιμήσεις πτυχιούχους ανώτατων γεωπονικών Σχολών υπό την άμεση εποπτεία και συνεργασία γεωπόνων εποπτών στελεχών του ΕΛΓΑ με μακροχρόνια εμπειρία στο αντικείμενο των εκτιμήσεων, που είναι γνώστες των καλλιεργειών στις περιοχές τις οποίες τους έχει ανατεθεί να εποπτεύουν. Στόχος του Οργανισμού είναι τα πορίσματα των εκτιμήσεων να εκφράζουν με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια την απώλεια του εισοδήματος των πληγέντων παραγωγών.

Έτσι, παρ' ότι η εκτίμηση των ζημιών είναι έργο δύσκολο και επίπονο και απαιτεί τεχνικές γνώσεις, εμπειρία, καθώς και ψυχική και σωματική αντοχή, η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών στους ασφαλισμένους, χάρις στην υπευθυνότητα και την εμπειρία του γεωτεχνικού προσωπικού, είναι σε υψηλό επίπεδο. Ενδεικτικό δε της αξιοπιστίας των εκτιμήσεων είναι και το πολύ μικρό ποσοστό των αιτήσεων για επανεκτίμηση που μόλις φθάνει το 5% του συνόλου των εκτιμήσεων. Παρ' όλα αυτά τυχόν λάθη που ενδεχομένως γίνουν, χωρίς καμία πρόθεση, σε μεμονωμένες περιπτώσεις, διορθώνονται με τη διαδικασία των επανεκτιμήσεων.

Όσον αφορά τις αποζημιώσεις που καταβάλλει ο ΕΛΓΑ στους δικαιούχους παραγωγούς, επισημαίνεται ότι κατά την εξαετία 1995 - 2000 καταβλήθηκαν από τον Οργανισμό ΕΛΓΑ στους δενδροκαλλιεργητές του Νομού Πέλλας αποζημιώσεις ύψους 48,3 δισεκατομμυρίων δραχμών, που αντιπροσωπεύουν το 200/0 του συνόλου των αποζημιώσεων όλης της χώρας.

Ο ΕΛΓΑ αποτελεί σήμερα τον κύριο φορέα του γεωργοασφαλιστικού συστήματος στη χώρα μας και συνέχεια των αρχών, της φιλοσοφίας και πρακτικής που ακολούθησε ο ΟΓΑ την περίοδο 1963 - 1988.

Από την ίδρυσή του ο Οργανισμός στάθηκε πάντοτε αρωγός και συμπαραστάτης του δοκιμαζόμενου από αντίξοες καιρικές συνθήκες αγροτικού κόσμου της χώρας μας, πράγμα που αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι κατά την εξαετία 1995 - 2000 καταβλήθηκαν στους παραγωγούς όλης της χώρας αποζημιώσεις ύψους 250 δισεκατομμυρίων δραχμών.

Ο ΕΛΓΑ καλύπτει ασφαλιστικά τις ζημιές στη φυτική παραγωγή που προξενούνται μόνο από συγκεκριμένα ζημιογόνα αίτια, κάτω από ορισμένους όρους και προϋποθέσεις που περιγράφονται λεπτομερώς στον Κανονισμό Ασφάλισης της Φυτικής Παραγωγής. Δυστυχώς, οι καλλιεργείες πλήττονται και από μη καλυπτόμενα από τον ΕΛΓΑ αίτια, που πολλές φορές συνυπάρχουν με ασφαλιζόμενα αίτια και τα οποία δεν μπορούν να αποζημιωθούν από τον Οργανισμό, με αποτέλεσμα να προκαλείται σύγχυση στους παραγωγούς. Στα πλαίσια αναμόρφωσης του γεωργοασφαλιστικού συστήματος της χώρας μας, μελετώνται οι δυνατότητες ασφαλιστικής κάλυψης από περισσότερα ζημιογόνα αίτια, έτσι ώστε να διασφαλίζεται αποτελεσματικότερα το εισόδημα των καλλιεργητών όλης της χώρας.

Ήδη από τον Οργανισμό έχουν συσταθεί Ομάδες Εργασίας για την τροποποίηση των Κανονισμών Ασφάλισης από τον ΕΛΓΑ, καθώς και τη διαφοροποίηση του ασφαλιστρου ανάλογα με την περιοχή, την καλλιέργεια, τον κίνδυνο και τη συχνότητά του.

Το Υπουργείο Γεωργίας έχει δρομολογήσει σειρά ενεργειών, με σκοπό την ανασυγκρότηση και τον εκσυγχρονισμό του ΕΛΓΑ, στοχεύοντας στη θεσμική, νομική και οικονομική του θωράκιση, ώστε να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του στον Έλληνα αγρότη.

Συγκεκριμένα :

Συνέταξε και προωθεί προς ψήφιση στη Βουλή σχέδιο νόμου σκοπός του οποίου είναι μεταξύ των άλλων η ουσιαστική συμμετοχή του κράτους στους πόρους του ΕΛΓΑ, ο οποίος αναλαμβάνει ουσιαστικότερο ρόλο κρατικού φορέα στο γεωργοασφαλιστικό σύστημα, η δυνατότητα άντλησης πόρων για την οικονομική σταθερότητα και φερεγγυότητα του συστήματος, η ανασφαλιστική κάλυψη του ΕΛΓΑ για την επίλυση των οικονομικών του προβλημάτων, η βελτίωση των επιπέδων ανταποδοτικότητας του σημερινού συστήματος, χωρίς βέβαια να αγνοείται ο κοινωνικός χαρακτήρας που προσέδωσε ο νομοθέτης στον ΕΛΓΑ κατά την ίδρυσή του.

Ανέθεσε σε ομάδες εργασίας τη μελέτη των οικονομικών του Οργανισμού (συμπεριλαμβανομένου και του θέματος της εισφοροδιαφυγής) και ειδικότερα την αναπλήρωση των πόρων που προήρχοντο από τις επιδοτήσεις των αγροτικών προϊόντων, το πόρισμα της οποίας θα εφαρμόσει πιλοτικά από το 2002 με την υιοθέτηση αλλαγών στο ασφαλιστικό καθεστώς (δήλωση καλλιεργείας, διαφοροποίηση εισφοράς, κλπ.).

Πρωθεί άμεσα αίτημα προς την COMMISSION για την έγκριση επιχορήγησης του ΕΛΓΑ από τον κρατικό προϋπολογισμό με σκοπό την κάλυψη των ελλειμμάτων του.

Τα παραπάνω θα προσδώσουν στον ΕΛΓΑ όλα εκείνα τα εχέγγυα που χρειάζεται για τη βιωσιμότητά του, ώστε να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του, που τόσο ανάγκη έχει ο Έλληνας αγρότης.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

9. Στην με αριθμό 875/3-8-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2793/24-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης, με αριθμό 875/03-08-01 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής, κ. Ευτ. Κοντομάρης, σχετικά με την εγκατάσταση κινητής τηλεφωνίας στη θέση Δαφνίλα Κέρκυρας, σας διαβιβάζουμε το σχετικό έγγραφο με αριθμ. Πρωτ. 32641 Φ. 450/17-8-01 της Εθνικής Επιτροπής Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων.

Ο Υφυπουργός
ΑΛΕΚΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ»

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

10. Στην με αριθμό 861/2-8-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31597/23-8-01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 861/2-8-2001 που κατέθεσε ο Βουλευτής Ν. Κωνσταντόπουλος για το αντικείμενο του θέματος σας πληροφορούμε ότι η Περιφέρεια Κεντρική Μακεδονίας, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων στο δίκτυο ύδρευσης του Δήμ. Διαμ/τος Μηλιάς του Δήμου Πέτρας, έχει εντάξει στο ΕΠΤΑ τα εξής έργα:

α) Ανακαίνιση τμημάτων εσωτερικού δικτύου ύδρευσης Δ.Δ. Μηλιάς προ/σμού δαπάνης 19.000.000 δρχ., που ολοκληρώνεται και

β) Ύδρευσης Δ.Δ. Μηλιάς προ/σμού δαπάνης 60.000.000 δρχ., για το οποίο συντάσσεται η αντίστοιχη μελέτη από την ΤΥΔΚ Ν.

Πιερίας.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΙΣΕΡΛΗΣ»

11. Στην με αριθμό 868/2-8-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1899/22-8-01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 868/2/8/01, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ι. Τζαμπζής, σας πληροφορούμε τα εξής:

Για τις ζημιές που προξενήθηκαν από τη χαλαζόπτωση της 31ης/7/2001 σε καλλιέργειες ροδακινών, καπνού, αραβοσίτου, κλπ. του Δήμου Κύρρου (Δ.Δ. Π. Μυλοτόπου, Ν. Μυλοτόπου, Αραβησού) του Νομού Πέλλας, ο Οργανισμός ΕΛΓΑ έχει ήδη επιληφθεί.

Συγκεκριμένα την πληγείσα περιοχή επισκέφθηκε την 1η/8/2001 για επισημάνσεις ο αρμόδιος για την περιοχή γεωπόνος επόπτης του Υποκαταστήματος του ΕΛΓΑ στη Βέροια, προκειμένου ο Οργανισμός να έχει άμεση εικόνα της έκτασης των ζημιών και των καλλιεργειών που ζημιώθηκαν. Από τις επισημάνσεις που διενεργήθηκαν διαπιστώθηκε ότι οι ζημιές από τη χαλαζόπτωση είναι αρκετά σοβαρές σε περιορισμένη όμως έκταση (περίπου 2000 στρέμματα).

Οι εξατομικευμένες εκτιμήσεις άρχισαν στις 2/8/2001, πολύ πριν από την εκπνοή της 12ήμερης προθεσμίας υποβολής δηλώσεων ζημιών από τους ενδιαφερόμενους παραγωγούς και δόθηκε προτεραιότητα στις καλλιέργειες και ποικιλίες που χρήζουν άμεσης εκτίμησης (καπνά, συμπύρηνα, ροδάκινα, κλπ.) και θα συνεχισθούν με αμείωτο ρυθμό στον επίκαιρο, για κάθε καλλιέργεια και ποικιλία, χρόνο, έτσι ώστε τα πορίσματα των εκτιμήσεων να εκφράζουν με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια την απώλεια του εισοδήματος των πληγέντων παραγωγών.

Η προστασία των καλλιεργειών από καιρικές αντιξοότητες αποτελεί ουσιαστικό μέλημα του Οργανισμού και ένα από τα κύρια αντικείμενα δραστηριότητάς του. Ήδη ο ΕΛΓΑ (ΟΓΑ) από το 1979 μέχρι σήμερα έχει επεξεργαστεί και έχει εφαρμόσει σημαντικό αριθμό προγραμμάτων προστασίας των καλλιεργειών από τον παγετό και το χαλάζι.

Σε ό,τι αφορά τις περιοχές του Νομού Πέλλας και ειδικότερα του Δήμου Κύρρου, επισημαίνεται ότι αυτές βρίσκονται εντός των ορίων της περιοχής όπου ο ΕΛΓΑ εφαρμόζει το πρόγραμμα προστασίας των καλλιεργειών από το χαλάζι με εναέρια μέσα. Το παραπάνω είναι ένα επιχειρησιακό πρόγραμμα σποράς των καταιγισδοφόρων νεφών με Ιωδιούχο Άργυρο, που εφαρμόζεται από το 1984 στους Ν. Ημαθίας, Πέλλας και μέρος των Νομών Πιερίας και Θεσσαλονίκης, με σκοπό τη μείωση των ζημιών που προκαλεί το χαλάζι στις γεωργικές καλλιέργειες. Φέτος το πρόγραμμα ξεκίνησε κατόπιν διεθνούς ανοικτού διαγωνισμού στις 23 Μαΐου με καταληκτική ημερομηνία την 10η Οκτωβρίου.

Ο Οργανισμός ΕΛΓΑ προκειμένου να έχει μια ολοκληρωμένη άποψη ως προς την αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων που εφαρμόζει, ήδη βρίσκεται στη φάση της τελικής αξιολόγησής τους και σύντομα έχοντας αναλύσει τα αποτελέσματα των επιμέρους αξιολογήσεων, θα είναι σε θέση να δώσει υπεύθυνες απαντήσεις στους Έλληνες αγρότες. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονισθεί ότι στη συγκεκριμένη φάση θα εξετασθούν σοβαρά και οι ιδιαιτερότητες των χαλαζόπληκτων περιοχών από κάθε πλευρά, όπως συχνότητα χαλαζόπτωσης, δυναμικές καλλιέργειες, κλπ.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

12. Στην με αριθμό 880/3.8.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 24284/23.8.01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 880/3.8.01 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος Λιάσκος σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η είσοδος και παραμονή των αλλοδαπών στην Ελληνική Επι-

κράτεια για εργασία ρυθμίζεται από τις διατάξεις του ν. 2910/2001.

Όποια προβλήματα παρουσιάζονται κατά τον πρώτο καιρό της εφαρμογής του νέου ν. 2910/01 αντιμετωπίζονται κατά τρόπο άμεσο και αποτελεσματικό.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΙΣΕΡΛΗΣ»

13. Στην με αριθμό 891/6.8.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 47400/28.8.01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση.

«Σε απάντηση της 891/6.8.01 ερώτησης, που κατέθεσαν στη Βουλή των Ελλήνων οι Βουλευτές κύριοι Παναγιώτης Κοσιώνης, Λιάνα Κανέλλη και Άγγελος Τζέκης, από πλευράς δικής μας αρμοδιότητας, σας πληροφορούμε ότι το θέμα που προβάλλεται σ' αυτήν είναι γενικότερο, τελεί υπόψη της Υπηρεσίας μας και μελετάται η ενδεχόμενη αντιμετώπισή του.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ»

14. Στην με αριθμό 901/7.8.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 31593/24.8.01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 901/7.8.01 που κατέθεσε ο Βουλευτής Γ. Καρασμάνης και σύμφωνα με σχετικό έγγραφο της Περιφέρειας Κέντρ. Μακεδονίας σας πληροφορούμε ότι για την αντιμετώπιση προβλημάτων ύδρευσης στον Δήμο Πέλλας εντάχθηκαν στο Ειδικό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΕΠΤΑ), μετά από πρόταση του Δήμου, 3 έργα συνολικού προϋπολογισμού 160.000.000 δρχ., τα εξής:

1. Ύδρευση Δ.Δ. Αθύρων 55 εκατ.
2. Ύδρευση Νέας Πέλλας (αντικατάσταση δικτύου) 58,5 εκατ.
3. Ύδρευση Νέας Πέλλας (Β' φάση) 46,5 εκατ.

Όσον αφορά τα προβλήματα ακαταλληλότητας του πόσιμου νερού, μετά από στενή συνεργασία Δήμου - Νομ. Αυτ/σης Πέλλας-Περιφέρειας Κέντρ. Μακεδονίας-Υπουργείου Μακεδονίας Θράκης, έγιναν οι ακόλουθες ενέργειες:

1. Ως άμεση και κατεπείγουσα λύση, έγινε μεταφορά νερού με υδροφόρες, σύμφωνα με όλους τους κανόνες υγιεινής.
2. Για την οριστική λύση του προβλήματος συναποφασίσθηκε από τους παραπάνω κατ' αρχήν να γίνουν οι απαιτούμενες γεωτρήσεις και μελέτες για συνολική λύση (εξασφάλιση νερού-δίκτυο-υδραγωγείο) και στη συνέχεια να εξευρεθούν οι πόροι χρηματοδότησης. Ήδη έχει αρχίσει η πρώτη διαφραγματική γεωτρήση σε βάθος μεγαλύτερο των 200 m.
3. Όσον αφορά την κατασκευή συγχρόνου δικτύου αποχέτευσης και καθορισμού λυμάτων, ο Δήμος έχει υποβάλλει πρόταση ύψους 2 δις. Στο Ταμείο Συνοχής.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΑΙΣΕΡΛΗΣ»).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 12 Νοεμβρίου 2001.

Α. «Επικάιρες ερωτήσεις Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ. 4 Καν.Βουλής)

1..Η με αριθμό 118/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος και Β' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Παναγιώτη Σγουρίδη προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σχετικώς με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην περιοχή «Στενών» του ποταμού Νέστου, από την κατασκευή έργων του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.)

2. Η με αριθμό 109/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας Σπυριδωνος Ταλιαδούρου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικώς με την έλλειψη διδακτικών βιβλίων στα Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαι-

δευτήρια κλπ.

3. Η με αριθμό 113/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. 'Αγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τις προθέσεις της κυβέρνησης για την ανάκληση των παράνομων απολύσεων εργαζομένων, στην εταιρεία «Χατζηγεωργίου Α.Ε.» στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης.

Β. Επίκαιρες ερωτήσεις Δεύτερου Κύκλου ('Αρθρο 130 παρ.4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 111/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευ-

τή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρου Καλογιάννη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών σχετικά με τους μηχανισμούς για τη διαχείριση και τον έλεγχο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

2. Η με αριθμό 108/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τον τρόπο παρακράτησης της εισφοράς του Οργανισμού των Ελληνικών Γεωργικών Ασφαλίσεων (ΕΛΓΑ) για τους βαμβακοπαραγωγούς κλπ.»

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

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα παρακαλέσω τον κ. Πιπεργιά και τον κ. Παπαδήμα να προηγηθεί η συζήτηση της δεύτερης επίκαιρης ερώτησης και να ακολουθήσει η δική τους, ώστε να αποδεσμεύσουμε τον κύριο Πρωθυπουργό.

Συμφωνείτε, κύριοι συνάδελφοι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Είναι η με αριθμό κατάθεσης 117/6/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Προκόπη Παυλόπουλου προς τον κύριο Πρωθυπουργό, σχετικά με τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την πρόσφατη βροχόπτωση, την αδυναμία στη λειτουργία του κρατικού μηχανισμού κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Παυλόπουλου έχει ως εξής:

«Μια μέσης έκτασης –ήτοι χωρίς ακραία φαινόμενα, ιδίως σε ό,τι αφορά τα επίπεδα βροχής– μεταβολή του καιρού ήταν και πάλι αρκετή για να ανατρέψει εκ βάθρων τους ρυθμούς ζωής στην Αττική και να δείξει τόσο τις τραγικές αδυναμίες στις υποδομές και στη λειτουργία της κυβέρνησης, όσο και τα συνακόλουθα όρια του κρατικού μηχανισμού.

Αναφέρει ενδεικτικά: Είκοσι περίπου χιλιόμετρα ακινητοποιημένων αυτοκινήτων επί της Εθνικής Οδού, λίγο πριν την είσοδο στην πόλη των Αθηνών, λόγω κακοτεχνιών στην κατασκευή του πολυδιαφημισμένου και πολυδάπανου άξονα ΠΑΘΕ. Πλημμυρισμένα σπίτια σε εκτεταμένες περιοχές λόγω έλλειψης υποδομών και χωροταξικού σχεδιασμού. Δρόμοι που θύμιζαν χειμάρρους ακόμα και στην κλασική διαδρομή του μαραθωνίου δρόμου. Κυκλοφοριακό χάος σε όλη σχεδόν την Αθήνα.

Και η κυβέρνηση στην καλύτερη περίπτωση απούσα και κρυπτόμενη, -το χειρότερο, τραγικό δείγμα έλλειψης πολιτικού θάρρους και υπευθυνότητας- να ρίχνει το βάρος στην τοπική αυτοδιοίκηση. Την ίδια στιγμή οι εικόνες αυτές της πόλης που έχει αναλάβει να διοργανώσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 έκαναν μέσω των τηλεοπτικών δικτύων το γύρω του κόσμου δυσφημίζοντας τη χώρα.

Εν όψει των ανωτέρω και κυρίως εν όψει της ανάγκης διασφάλισης εκ μέρους της κυβέρνησης, της ομαλής κοινωνικής και οικονομικής ζωής καθώς και των ολυμπιακών υποχρεώσεων της χώρας ερωτάται ο κύριος Πρωθυπουργός στο πλαίσιο του κατ' άρθρο 82 παρ. 2 του Συντάγματος αρμοδιοτήτων του (στο μέτρο ιδίως που κατευθύνει τις ενέργειες της κυβέρνησης και των δημόσιων γενικά υπηρεσιών):

1. Ποια μέλη της κυβέρνησής του ευθύνονται για το κατάντημα αυτό της κρατικής μηχανής.

2. Ποια μέτρα έλαβε ή πρόκειται να λάβει στο μέλλον για να μην επαναληφθεί η απαράδεκτη αυτή κατάσταση;».

Ο Πρωθυπουργός κ. Σημίτης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΗΜΙΤΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχήν θέλω να εκφράσω τη λύπη μου στους συγγενείς των θυμάτων, σε όλους αυτούς που υπέστησαν ζημιές και σε όλους αυτούς που ταλαιπωρήθηκαν κατά τη διάρκεια της κακοκαιρίας. Η ερώτηση αυτή είναι πάλι ένα δείγμα ότι η συζήτηση από πλευράς Νέας Δημοκρατίας γίνεται χωρίς τεκμηρίωση και πάντα χωρίς μέτρο.

Οι φυσικές καταστροφές έχουν πάντα θύματα και ζημιές. Αυτό δεν συμβαίνει μόνο στη χώρα μας, συμβαίνει και σε άλλες πολύ πιο προηγμένες χώρες. Και κάποτε πρέπει να πάψει να είναι θέμα μικροπολιτικής εκμετάλλευσης το γεγονός μιας φυσικής καταστροφής και να είναι αιτία αντιπαράθεσης, για χάρη της αντιπαράθεσης.

Λέει η Νέα Δημοκρατία ότι δεν υπήρχαν ακραία καιρικά φαινόμενα. Κατά τη διάρκεια του Νοεμβρίου, το δωδεκάωρο κατά μέσο όρο έχει πενήντα πενήντα πέντε χιλιοστά βροχής. Στην

Αττική την περίοδο από το βράδυ της Κυριακής μέχρι το πρωί της Δευτέρας, το δωδεκάωρο, οι τιμές ήταν πολύ πιο υψηλές και έφτασαν τα ενήντα επτά χιλιοστά σε ορισμένες περιοχές, δηλαδή σχεδόν το διπλάσιο του συνηθισμένου. Και αυτό δείχνει ότι πράγματι υπήρχαν ακραία καιρικά φαινόμενα.

Λέει η Νέα Δημοκρατία ότι υπήρχαν κακοτεχνίες στη Μαλακάσα. Η πλημμύρα στο οδόστρωμα της εθνικής οδού στη Μαλακάσα καμία σχέση, μα καμία σχέση δεν έχει με τα οδικά έργα τα οποία έγιναν στον ΠΑΘΕ ούτε με τα έργα τα οποία έγιναν για τη σταθεροποίηση της περιοχής, μετά την κατολίσθηση του 1995. Η πλημμύρα οφείλεται σε απόφραξη του αποχετευτικού δικτύου από όγκους χωμάτων, οι οποίοι ήλθαν από άλλες αιτίες εκτός της οδού και εκτός του έργου. Και αυτές οι αιτίες ερευνώνται.

Λέει η Νέα Δημοκρατία ότι δεν υπάρχουν αρκετές υποδομές και ιδίως στη βορειοανατολική Αττική όπου πλημμύρισαν κάποια σπίτια. Δεν είναι έτσι. Οι υποδομές έχουν γίνει και έχουν γίνει παρεμβάσεις σε πολύ μεγάλη έκταση. Βεβαίως υπάρχουν προβλήματα γιατί υπάρχει άναρχη δόμηση και πρέπει να γίνουν και άλλες υποδομές.

Θέλω ενδεικτικά να αναφέρω ότι από το 1994 μέχρι το 2000 έχουν γίνει ή έχουν ξεκινήσει έργα και ολοκληρώνονται αξίας 270 δισεκατομμυρίων δραχμών, διακόσια πενήντα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας στην Αττική.

Η Κυβέρνηση δεν ήταν βεβαίως απούσα. Η Κυβέρνηση ήταν παρούσα. Πρώτα απ' όλα, το δείχνει το γεγονός ότι υπήρχε προετοιμασία του κυβερνητικού μηχανισμού, γιατί υπήρχε πληροφόρηση σχετικά με τη θεομηνία. Οι μηχανισμοί πρόληψης, η Πυροσβεστική, η Τροχαία, σε όλες τις περιοχές έδειχναν ότι ήταν προετοιμασμένες και αντέδρασαν. Και αντέδρασαν σε όλες τις περιοχές ταχύτατα. Και αντέδρασαν έτσι ώστε ξεπεράστηκαν τα προβλήματα. Ήταν ο περιφερειάρχης εκεί, έχουν γίνει καταγραφές ζημιών.

Η εξέλιξη αυτή δείχνει ότι έχουμε βελτιώσει αρκετά ή θα έλεγα σημαντικά την αντίδραση του κρατικού μηχανισμού. Θέλω όμως να τονίσω ότι πρέπει να γίνουν και άλλα βήματα.

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

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Γνωρίζω, κύριε Πρωθυπουργέ, ότι σας αρέσει η ποίηση. Θα ξεκινήσω λοιπόν παραφράζοντας ένα στίχο του Ελύτη: «Με την πρώτη σταγόνα της βροχής σκοτώθηκε το καλοκαίρι» κατά Ελύτη. Με την πρώτη, όμως, σταγόνα της βροχής, σκοτώθηκε η αξιοπιστία της Κυβέρνησής σας.

Τρεις παρατηρήσεις: Πρώτα-πρώτα, τα φαινόμενα δεν ήταν ακραία. Και πάρτε βεβαίωση από τη Μετεωρολογική Υπηρεσία. Ήταν, απλώς κάτι παραπάνω από το κανονικό. Αλλά τι είστε, δηλαδή; Κυβέρνηση που λειτουργεί μόνο υπό ομαλές συνθήκες; Αυτό θέλετε να μας πείτε;

Δεύτερον: θα ήθελα να τονίσω ότι υπήρξε πλήρης έλλειψη συντονισμού. Υπήρξε πλήρης αδυναμία του να λειτουργήσουν οι υποδομές. Στη Μαλακάσα, ό,τι κι αν έγινε υπήρξαν είκοσι χιλιόμετρα αυτοκινήτων, τα οποία είχαν μπιστιλιαριστεί. Τι είκοσι δίνουμε;

Τρίτον, σε ό,τι αφορά στο θέμα, το οποίο σχετίζεται με το Μαραθώνα: Η κλασική διαδρομή του μαραθωνίου δρόμου γνωρίζετε ότι έκανε το γύρο του κόσμου πλημμυρισμένη.

Υποδομές: Ποιες είναι οι υποδομές σε αντιπλημμυρικά έργα; Ανύπαρκτες και ανεπαρκείς.

Όλα αυτά, λοιπόν, αποδεικνύουν ότι η Κυβέρνησή σας δεν λειτουργήσε, η Κυβέρνησή σας δεν λειτουργεί. Και μην τα ρίξετε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση ούτε να τα ρίξετε σε καμία περίπτωση στη Νέα Δημοκρατία, όπως το κάνατε στο παρελθόν. Γιατί μιλήσατε για παρελθόν. Εσείς έχετε παρελθόν τόσο χρόνια ως Κυβέρνηση, εσείς τόσα χρόνια ως Υπουργός. Μην προσπαθήσετε, να κάνετε τα ίδια στη δευτερολογία σας. Δεν αντέχετε στο διάλογο και φροντίζετε στη δευτερολογία σας να πείτε όσα έχετε να πείτε. Θα τα πούμε κι έξω από την Αίθουσα, αν χρειαστεί, με δηλώσεις.

Σας λέω μόνο ένα πράγμα τούτη τη στιγμή: Μη γυρίσετε πίσω και πείτε ότι για τη Μαλακάσα ευθύνεται η Νέα Δημοκρατία.

Εσείς κυβερνάτε είκοσι χρόνια. Και σ' αυτά τα είκοσι χρόνια φέρετε πλήρη ευθύνη γι' αυτό το οποίο έχει συμβεί. Επομένως, εσείς έχετε παρελθόν. Και γι' αυτό ακριβώς, επειδή έχετε αυτό το παρελθόν, μιας Κυβέρνησης μειωμένων προσδοκιών, μιας Κυβέρνησης που δεν μπορεί να λειτουργήσει παρά μόνο υπό ομαλές συνθήκες, όπως είπα προηγουμένως και δεν μπορεί να αντιμετωπίσει κρίσεις, δεν έχετε και μέλλον.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το λόγο έχει ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης κ. Σημίτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΗΜΙΤΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είπα στην αρχή ότι η Νέα Δημοκρατία μιλάει πάντα χωρίς μέτρο και χωρίς τεκμηρίωση. Ας καταθέσει ο κ. Παυλόπουλος τα μετεωρολογικά στοιχεία. Θα διαπιστώσετε πολύ εύκολο ότι έπεσε πολύ περισσότερη βροχή και έπεσε πολύ περισσότερη βροχή απ' ό,τι έχει πέσει για δεκαετίες σε ορισμένες περιοχές της Αττικής.

Ακούσατε και είπε η Νέα Δημοκρατία ότι έγιναν φοβερές πλημμύρες. Φοβερές πλημμύρες δεν έγιναν. Ξέρουμε ότι έγιναν παλιά φοβερές πλημμύρες στην Αττική κι επειδή έχουν γίνει αντιπλημμυρικά έργα, τέτοια φαινόμενα δεν υπήρξαν.

Ακούμε ότι υπήρξαν μεγάλες καταστροφές. Γιατί δεν τεκμηριώνει ποιες είναι οι ζημιές; Γιατί δεν τεκμηριώνει ποια είναι τα θύματα; Ποιοι και πόσοι άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους ή πόσοι άνθρωποι έχασαν τα σπίτια τους; Τέτοια στοιχεία δεν μπορεί να καταθέσει ή δεν καταθέτει. Λέει η Νέα Δημοκρατία ότι η Κυβέρνηση δεν ήταν παρούσα. Κι εγώ ο ίδιος μίλησα το βράδυ της Κυριακής με δύο Υπουργούς. Ο Περιφερειάρχης ήταν εκεί, Υπουργοί έδωσαν εντολές από τα γραφεία τους και αντιμετωπίστηκαν τα όποια θέματα συντονισμού υπήρχαν.

Είναι η απάντηση στο ερώτημα ότι έχει γίνει ό,τι πρέπει να γίνει για την αντιπλημμυρική προστασία της Αττικής; Και η απάντηση είναι ότι έχουν γίνει πολλά. Υπάρχουν κι άλλα όμως που πρέπει να γίνουν ακόμα, διότι υπάρχει άναρχη δόμηση, υπάρχει πολύ περισσότερος πληθυσμός, ιδίως στην περιφέρεια εκτός Αθηνών, εκτός του Λεκανοπεδίου και χρειάζεται προστασία εκεί.

Θα σας δώσω όμως -και θα κλείσω- κάποιους αριθμούς γιατί ο κ. Παυλόπουλος με προλαμβάνει και λέει: «Δεν πρέπει να συγκρίνετε με τη Νέα Δημοκρατία». Μα, αν κατηγορεί την Κυβέρνηση, πρέπει να έχουμε κι ένα μέτρο σύγκρισης. Και ποιο είναι το μέτρο σύγκρισης; Από το 1990 μέχρι το 1993 οι κύριοι έκαναν αντιπλημμυρικά έργα στα τρία χρόνια αξίας 15 δισεκατομμυρίων. Από το 1994 μέχρι και το 2000 αυτή η Κυβέρνηση έκανε αντιπλημμυρικά έργα που φθάνουν περίπου τα 330 δισεκατομμύρια. Έστω. Ας κάνουμε μια διαίρεση βεβαίως. Στα τρία χρόνια όμως τα 15 δισεκατομμύρια δεν αντιστοιχούν σε οποιοδήποτε σημαντικό έργο.

Η Νέα Δημοκρατία πάντα κραυγάζει, δεν τεκμηριώνει, δεν έχει πρόταση και δεν έχει την ικανότητα να πραγματοποιήσει ένα έργο. Και αυτό -συγκρίνοντας το παρελθόν με το παρόν- αποδεικνύεται από αυτήν την περίπτωση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Επανερχόμαστε στην πρώτη υπ' αριθμ. 115/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Πιπεργιά προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας σχετικών με τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την αντιμετώπιση των καταστροφών που υπέστη η Εύβοια από την πρόσφατη θεομηνία.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Πιπεργιά έχει ως εξής:

«Η επόμενη μέρα της νεοπονητής της 4ης και 5ης Νοεμβρίου φέρει έντονα τα σημάδια της καταστροφής που αυτή προκάλεσε τόσο στο οδικό δίκτυο όσο και στις καλλιέργειες του Νομού Εύβοιας.

Η επικοινωνία της Βορειοκεντρικής Εύβοιας με τη Χαλκίδα έχει διακοπεί από κατολισθήσεις σε πολλά σημεία του οδικού δικτύου και κυρίως λόγω υπερχείλισης του ποταμού Κηρέα, που υπερέκλυσε και διάβρωσε την Εθνική Οδό Ιστιαίας-Χαλκί-

δας.

Πολλές και μεγάλες είναι οι καταστροφές και του επαρχιακού οδικού δικτύου. Είναι καταφανές το πρόβλημα που προκύπτει για τους σαράντα χιλιάδες κατοίκους της περιοχής, που δεν μπορούν να μετακινηθούν στη Χαλκίδα, ακόμη και σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης περιθαλψής από το Νομαρχιακό Νοσοκομείο, όπως επίσης προφανής είναι η ανάγκη εξεύρεσης οριστικής λύσης του προβλήματος, όπως η κατασκευή οδικού άξονα Ψαχνών-Ιστιαίας.

Η θεομηνία στάθηκε εξίσου αμείλικτη και για τους Ευβοιώτες ελαιοπαραγωγούς, καθώς περίπου 50% της αναμενόμενης φετινής σοδειάς του Νομού καταστράφηκε από τις ισχυρότατες βροχοπτώσεις.

Ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

Πώς θα αντιμετωπισθούν οι καταστροφές που υπέστησαν οι υποδομές, αλλά και οι παραγωγοί της Εύβοιας.»

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

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, στο θέμα που έθεσε ο αγαπητός συνάδελφος κ. Πιπεργιάς, θέλω να πω ότι πραγματικά το μεσημέρι της Κυριακής 4 Νοεμβρίου έγινε διακοπή της μίας λωρίδας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στην Εθνική Οδό Χαλκίδας-Ιστιαίας, περίπου στο ύψος του Προκοπίου.

Το γεγονός αυτό δημιουργήθηκε από μία πολύ αυξημένη πλημμυρική ροή που υπήρχε σε ένα ρέμα, δίπλα στο δρόμο. Η κινητοποίηση του κρατικού μηχανισμού ήταν άμεση. Εντός μισής ώρας βρέθηκαν εκεί στελέχη της περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας και ασφαλώς από την πρώτη στιγμή η Τροχαία. Είχα συνεχώς προσωπική επαφή με τον περιφερειάρχη και με τον προϊστάμενο της ΔΑΣΕ, αλλά, επειδή θέσατε και το θέμα του νοσοκομείου, και με το ΕΚΑΒ. Δεν διεκόπη ούτε μία στιγμή η κυκλοφορία, γινόταν όμως από μία λωρίδα. Πήγαν αμέσως στελέχη εκεί, σήμαναν το δρόμο για να μη δημιουργηθούν ατυχήματα και από τη μία λωρίδα που υπήρχε μπορούσαν να περνούν επείγοντα περιστατικά. Το μεσημέρι της επόμενης ημέρας η κυκλοφορία αποκαταστάθηκε πλήρως, δηλαδή εντός εικοσιτετράωρου. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει οριστική λύση του προβλήματος, το οποίο πιθανότατα να ξαναβρούμε μπροστά μας αύριο ή μεθαύριο. Γι' αυτό ξέρετε ότι εκπονείται αυτή τη στιγμή μια οριστική μελέτη για το τμήμα Ψαχνών-Στροφυλά, που θα δώσει οριστική λύση στο θέμα.

Εκτός αυτού έγιναν ζημιές και στο υπόλοιπο επαρχιακό δίκτυο, όπου αυτήν τη στιγμή γίνεται αποκατάσταση -πιθανότατα να έχουν τελειώσει- από συνεργεία της Νομαρχίας και από μισθωμένα μηχανήματα, για να μπορέσουν να απομακρύνουν τις φερτές ύλες που έχουν περάσει και παράλληλα έλεγχος από μηχανικούς της Διεύθυνσης Δημοσίων Έργων της Περιφέρειας για τις περιπτώσεις καθίζησης οδοστρωμάτων, όπου υπάρχουν αυτά, για να προϋπολογισθούν οι δαπάνες αποκατάστασης. Το Υπουργείο Εσωτερικών θα συνδράμει οικονομικά αυτήν την προσπάθεια της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης με όποια κονδύλια απαιτηθούν.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Με όποια ποσά;

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Μιλάμε για αποκατάσταση και δεν μιλάμε για κατασκευή νέου οδικού δικτύου. Ασφαλώς ό,τι χρειαστεί για την αποκατάσταση θα καταγραφεί από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, θα ελεγχθεί από την περιφέρεια και θα έλθει...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ναι, κύριε Υφυπουργέ, αλλά...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Παρακαλώ να μη γράφεται καμία διακοπή.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Παρακαλώ να μη γράφεται καμία διακοπή.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Αυτό στην εκκλησιαστική γλώσσα λέγεται «εισπίδηση».

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Κύριε συνάδελφε,

σας παρακαλώ. Είναι απαράδεκτο αυτό που κάνετε.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Μα, είναι δυνατόν να συμπεριφέρεσθε έτσι; Πάντως δεν γράφεται τίποτε στα Πρακτικά και όπως είπα, αυτό στην εκκλησιαστική γλώσσα λέγεται «εισπήδηση». Κάνει ο συνάδελφός σας μία ερώτηση και σεις μπαίνετε...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημό - σιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Λυπάμαι πραγματικά, κύριε Κεδικόγλου, που δεν μπορώ να σας απαντήσω. Ούτε άκουσα τι είπατε με το θόρυβο ούτε μπορώ να απαντήσω. Πιστεύω ότι ο κ. Πιπεργιάς, γιατί άκουσα κάτι για ανακρίβειες...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, μην απαντάτε. Ελάτε στο θέμα επί της ερωτήσεως. Δεν είναι σωστό αυτό. Να μην ξαναγίνει. Να μη γράφεται τίποτα απ' όλα αυτά.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Σας παρακαλώ, κύριε Κεδικόγλου. Λυπάμαι που κανείς δεν αντιδρά σ' αυτήν την κατάσταση.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ : ...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Σας παρακαλώ, δεν απευθύνομαι σε σας. Απευθύνομαι σε όσους σας ανέχονται.

Κύριε Υφυπουργέ, συνεχίστε.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημό - σιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Όσον αφορά τις αποζημιώσεις των παραγωγών, που υπέστησαν ζημιές οι παραγωγές τους, μέσω του ΕΛΓΑ θα κατατεθούν οι δηλώσεις για τις ζημιές, θα γίνει ο έλεγχος και θα ακολουθήσουν οι αποζημιώσεις.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αττική και επειδή τα έντονα καιρικά φαινόμενα δημιούργησαν ζημιές σε όλη την Ελλάδα, θεώρησα σκόπιμο να καταθέσω αυτήν την ερώτηση, για να επισημάνω ότι τα προβλήματα είναι πολύ περισσότερα στην περιφέρεια, άσχετα αν εκεί δεν υπάρχουν δυνατότητες να μεταφέρεται η εικόνα από την τηλεόραση για να δημιουργούνται εντυπώσεις. Βέβαια, η κινητοποίηση της κρατικής μηχανής ήταν άμεση. Όμως τα προβλήματα παραμένουν.

Για ορισμένο χρονικό διάστημα είχε αποκοπεί τελείως η βόρεια Εύβοια. Δεν υπήρχε ούτε μία λωρίδα κυκλοφορίας, διότι η υπερχειλίση του ποταμού Κηρέα είχε υποσκάψει το οδόστρωμα της εθνικής οδού και τα νερά του είχαν καλύψει πλήρως το οδόστρωμα. Επιβεβαιώνεται έτσι η έλλειψη υποδομών. Στην Εύβοια έχουμε ένα οδικό δίκτυο προπολεμικό. Δεν υπάρχουν ουσιαστικά καινούριες υποδομές. Τα προβλήματα παρουσιάστηκαν και θα ξαναπαρουσιαστούν.

Είναι δυνατή η πρόληψη τέτοιων καταστάσεων μόνο αν φροντίσουμε για τις κατάλληλες υποδομές. Υπάρχουν προβλήματα και στα αποχετευτικά δίκτυα όπως και στις διευθετήσεις των χειμάρρων. Από τη μεριά του Υπουργείου κάθε χρόνο στέλνονται χρήματα στις νομαρχίες για αντιπλημμυρικά έργα, αλλά πολλά απ' αυτά τα χρήματα δε διοχετεύονται σε σωστές κατευθύνσεις, δηλαδή σε αντιπλημμυρικά έργα όπως, διευθετήσεις χειμάρρων, αποφράξεις κ.λπ. Καταλήγουν κυρίως σε πολιτικούς φίλους για να διευθετηθούν δεύτερα και τρίτα ζητήματα. Αυτά τα θέματα πρέπει να αντιμετωπισθούν από το Υπουργείο.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ)

Το βασικότερο όμως είναι να προχωρήσει η Κυβέρνηση σε αυτά που είχε υποσχεθεί προεκλογικά ο Πρωθυπουργός στη Χαλκίδα για να δημιουργηθούν επιπέδους οι βασικές υποδομές στο νομό, ώστε να μην έχουμε επανάληψη αυτών των φαινομένων που δυσφημούν τη χώρα μας ακόμα και στο εξωτερικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κ. Παπαδήμας έχει το λόγο.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημό -

σιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, από αυτά που ανέφερε στη δευτερολογία του ο κύριος συνάδελφος θα ήθελα να σταθώ σε δύο, τρία σημεία.

Πρώτα-πρώτα, όσον αφορά στη χρηματοδότηση των νομαρχικών αυτοδιοικήσεων, ξέρετε ότι η αυτοδιοίκηση έχει αυτοτέλεια. Η αυτοδιοίκηση είναι ένα από τα όργανα του δημοκρατικού προγραμματισμού. Επομένως μπορεί και προγραμματίζει ανάλογα με τις ανάγκες τι έργα θα κάνει και κακώς για την αυτοδιοίκηση εάν μερικές φορές θεωρεί τα θέματα αντιπλημμυρικής προστασίας δεύτερης ή τρίτης προτεραιότητας και προτάσσει άλλα έργα.

Όμως, το Υπουργείο Εσωτερικών εκτός από τη δυνατότητα που έχουν οι αυτοδιοικήσεις...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Μην αρχίζουμε τα ίδια, κύριε Κεδικόγλου. Αφήστε τον κύριο Υπουργό να μιλήσει, τουλάχιστον στη δευτερολογία του. Κάνω έκκληση να μη συνεχίσετε αυτήν την τακτική. Τι άλλο να κάνω;

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημό - σιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Οι διακοπές δεν γράφονται, όμως κρατείστε και εσείς την ψυχραιμία σας και απαντήστε.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημό - σιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Ο συνάδελφος, ο κύριος Κεδικόγλου, μου είναι πάρα πολύ αγαπητός –το ξέρει και ο ίδιος– και δεν με ενοχλούν οι διακοπές του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ενοχλούν εμένα, κύριε Υπουργέ, που είμαι εδώ, σάρξ εκ της σαρκός σας για να τηρείται ο Κανονισμός. Δεν μπορεί να γίνεται με αυτόν τον τρόπο η συζήτηση στην Αίθουσα. Επαναλαμβάνω ότι δεν γράφεται καμιά διακοπή στα Πρακτικά.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημό - σιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Θα ήθελα, λοιπόν, να σημειώσω ότι εκτός από τη δυνατότητα προγραμματισμού που έχει η αυτοδιοίκηση για να πεί τα λεφτά όπου η ίδια εκτιμά ότι μπορούν να πιάσουν καλύτερα τόπο, εμείς στέλνουμε στην αυτοδιοίκηση συγκεκριμένες πιστώσεις για ενάρθμα έργα που δεν μπορούν να γίνουν τίποτα άλλο παρά το συγκεκριμένο έργο αντιπλημμυρικής προστασίας. Αυτή τη στιγμή έχουμε μοιράσει 3,5 δισεκατομμύρια δραχμές σε ΟΤΑ για να μπορέσουν να προλάβουν πλημμύρες και υπάρχουν και κάποια χρήματα τα οποία τα έχουμε κρατήσει για να μπορέσουν να δοθούν στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις για αποκατάσταση ζημιών.

Όσον αφορά στο θέμα που βάλατε για τις υποδομές, την παλαιότητα του οδικού δικτύου, ξέρω –δεν είναι αρμοδιότητα βέβαια του δικού μας Υπουργείου, είναι αρμοδιότητα του ΥΠΕΧΩΔΕ στο μεγαλύτερο μέρος– ότι υπάρχουν αυτήν τη στιγμή σε εξέλιξη μελέτες και προγραμματισμός ένταξης έργων και χρηματοδότησης από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για να μπορέσει να λυθεί το πρόβλημα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Γνωρίζετε πολύ καλά ότι δεν μπορείτε να παρέμβετε στη διαδικασία των επίκαιρων ερωτήσεων. Γιατί επιμένετε; Σας παρακαλώ! Βοηθήστε να προχωρήσει η διαδικασία.

Επόμενη είναι η με αριθμό 107/7-11-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Αντωνίου Σκυλλάκου προς τους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης ως προς το εργασιακό καθεστώς και την ασφάλιση των καθαριστριών των δημοσίων σχολείων.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Σκυλλάκου έχει ως εξής:

«Οι καθαρίστριες των δημοσίων σχολείων της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης της χώρας, βρίσκονται σε κινητοποίηση, μιας και αντιμετωπίζουν μεγάλα εργασιακά προβλήματα. Εργάζονται χωρίς Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, θεωρούνται «εργολάβοι» καθαριότητας, υποχρεώνονται να υπογράφουν σύμβαση έργου ορισμένου χρόνου και ως εκ τού-

του να στερούνται όλων των εργασιακών δικαιωμάτων που απολαμβάνουν όλοι οι άλλοι εργαζόμενοι της χώρας μας, όπως π.χ. άδεια, επίδομα αδειας, επιδόματα Χριστουγέννων και Πάσχα κ.τ.λ.

Για χρόνια τώρα εισπράττουν τη «συμπάθεια» των αρμοδίων, ακούνε πολλές υποσχέσεις κ.τ.λ, αλλά το ζήτημα είναι πως εξακολουθούν να εργάζονται με εξευτελιστικές αμοιβές και μεσαιωνικούς όρους και συνθήκες εργασίας.

Ερωτώνται οι κ.κ Υπουργοί ποια μέτρα πρόκειται να πάρει η Κυβέρνηση ώστε να αλλάξει το εργασιακό καθεστώς των καθαριστριών των δημοσίων σχολείων σε εξαρτημένη σχέση εργασίας αορίστου χρόνου, με πλήρη τήρηση των εργατικών και κοινωνικο-ασφαλιστικών τους δικαιωμάτων, με προσδιορισμένο αντικείμενο εργασίας, καθώς και για την ικανοποίηση και των υπολοίπων δίκαιων αιτημάτων τους;»

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, κ. Γκεσούλης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΣΟΥΛΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, οι καθαρίστριες των σχολείων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης φτάνουν περίπου τις έντεκα χιλιάδες σε όλη τη χώρα. Συνδέονται με το δημόσιο με σύμβαση μίσθωσης έργου για ένα διδακτικό έτος από 1ης Σεπτεμβρίου μέχρι 30 Ιουνίου, σύμφωνα με το άρθρο 113 παράγραφος 5 του ν.1892/90. Οι συμβάσεις υπογράφονται μεταξύ των προϊσταμένων των διευθύνσεων των γραφείων και των καθαριστριών. Η αμοιβή τους υπολογίζεται ανά αιθουσα διδασκαλίας. Σε σχολεία που έχουν από έξι αίθουσες και πάνω η αμοιβή είναι ανά 8.000 δραχμές την αιθουσα. Κάθε καθαρίστρια μπορεί να αναλάβει τον καθαρισμό μέχρι δέκαοκτώ αιθουσών, που είναι το πλαίσιο που βρίσκεται σήμερα το καθεστώς το εργασιακό για τις καθαρίστριες.

Η δαπάνη που έχουμε σήμερα για τον καθαρισμό των σχολείων είναι περίπου 10 δισεκατομμύρια δραχμές και καλύπτεται μέσα από τις λειτουργικές δαπάνες των σχολείων οι οποίες περνώντας μέσα από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση φτάνουν μέσω της διεύθυνσης της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στο σχολείο και αυτός είναι ο μηχανισμός με τον οποίο φτάνουμε στο διευθυντή του σχολείου, που έχει την ευθύνη για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της καθαριότητας του χώρου ευθύνης του. Οι δαπάνες αυτές εντάσσονται στα λειτουργικά έξοδα και η εργασιακή σχέση που έχουμε σήμερα είναι μίσθωσης έργου.

Το ερώτημα του κυρίου συναδέλφου αν αλλάξει ή όχι η Κυβέρνηση την εργασιακή σχέση, η απάντηση σε έναν έμπειρο κοινοβουλευτικό όπως είναι ο κ. Σκυλλάκος είναι η εξής: Σύμφωνα με την Αναθεώρηση του Συντάγματος δεν επιτρέπεται, αλλά απαγορεύεται η μετατροπή των συμβάσεων έργου ή χρόνου σε αορίστου χρόνου. Πρέπει να πω ότι υπάρχει ευαισθησία και σίγουρα θέλει η Κυβέρνηση να βελτιώσει τις συνθήκες των εργαζομένων γι' αυτό έχουμε κάνει μια προσπάθεια μαζί με το Υπουργείο Οικονομικών, ώστε να αντιμετωπίσουμε το θέμα το οικονομικό των καθαριστριών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Το λόγο έχει ο κ. Σκυλλάκος.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Το πρόβλημα των καθαριστριών είναι από πολλά χρόνια και έχουμε υποσχέσεις επανειλημμένες από τον εκάστοτε Υπουργό Παιδείας ότι δεν γίνεται τίποτα. Έχουν γίνει επανειλημμένες κινητοποιήσεις και σήμερα στην Αττική απεργούν οι καθαρίστριες όλων των σχολείων.

Ο κύριος Υφυπουργός επικαλείται το Σύνταγμα. Πράγματι το άρθρο του Συντάγματος που επικαλέστηκε ο κύριος Υπουργός στη συζήτηση της αναθεώρησης τα δύο μεγάλα κόμματα υποστήριξαν τη λύση που δόθηκε, στη μη δυνατότητα μετατροπής ούτε σε αορίστου χρόνου. Έτσι χιλιάδες εργαζόμενοι, όχι μόνο οι καθαρίστριες προσφέρουν εργασία καλύπτοντας πάγιες ανάγκες θα μείνουν με σχέση εργασίας απαράδεκτες. Και για τις καθαρίστριες είναι απαράδεκτη η σχέση εργασίας γιατί χάνουν ένα σωρό επιδόματα και έχουμε πραγματική μείωση του εισοδήματος ή έχουμε καθαρίστριες που δουλεύουν για 50.000 και 60.000 δραχμές το μήνα. Κατ' αρχήν πρέπει να εξεταστεί έτσι όπως τροποποιήθηκε η διάταξη του Συντάγματος, που κακώς

τροποποιήθηκε. Υπάρχει κάποιο περιθώριο, όπως προκήρυξη διαγωνισμού για πρόσληψη σε οργανικές θέσεις, ώστε να είναι μόνιμες; Αν δεν είναι δυνατό αυτό, υπάρχει άλλη λύση να φύγουμε από τη σύμβαση έργου και να πάμε στη σύμβαση εργασίας ορισμένου χρόνου, αλλά να είναι στους δώδεκα μήνες που με επαναλαμβανόμενες συμβάσεις θα είναι σχεδόν σαν αορίστου χρόνου, εκτός αν θελήσει κάποιος διευθυντής να τις απολύσει.

Το αίτημα των καθαριστριών είναι να πληρώνονται για έντεκα μήνες και με βάση το εμβαδόν των αιθουσών, γιατί άλλο μικρή αίθουσα και άλλο μια τεράστια και αυτό είναι άδικο.

Θα ήθελα να διευκρινίσετε τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, αν πρόκειται να δώσετε κάποια συγκεκριμένη αύξηση τουλάχιστον για φέτος, για το 2001.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Βέβαια δεν είναι ο Υπουργός Οικονομικών.

Ο κ. Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΣΟΥΛΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, κύριε συναδέλφε, θα ήθελα να πω το εξής: Εάν μπορούσαμε να ξεπεράσουμε το θέμα του Συντάγματος που είπαμε πριν για την αλλαγή της σύμβασης και μπορούσε να είναι εφικτό, να γίνει μια μετατροπή σίγουρα οι περισσότερες από τις εργαζόμενες σε αυτόν το χώρο θα έφευγαν λόγω ηλικίας. Αυτό το ξέρετε. Αυτό είναι το ένα θέμα.

Θα ήθελα ακόμα να πω ότι όλοι μας έχουμε την ευαισθησία και αυτή η Κυβέρνηση το έχει δείξει επανειλημμένα, όσον αφορά τον κλάδο αυτό, όπου μέσα στα σχολεία δημιουργείται η πρώτη εικόνα για τα παιδιά μας. Γι' αυτό, λοιπόν, μέσα από ένα διάλογο με το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης βρισκόμαστε στη φάση όπου μπορούμε να ανακοινώσουμε ότι θα έχουμε μια αύξηση στις αποδοχές αυτών των εργαζομένων που θα είναι της τάξης του 10% περίπου.

Έτσι, λοιπόν, και ευαισθησία υπάρχει και αγωνία από εμάς για να έχουμε σχολεία καθαρά, να έχουμε εργαζομένους, οι οποίοι θα αισθάνονται ότι αμείβονται και ότι υπάρχει μια πολιτεία, η οποία φροντίζει και μεριμνά γι' αυτούς.

Θα ήθελα ακόμα να πω ότι το θέμα μελετάται σε όλη την έκτασή του και έτσι σε ελάχιστο χρόνο θα έχουμε ακριβή στοιχεία γι' αυτήν τη συγκεκριμένη αύξηση που είπα πριν που τη συζητούμε.

Ολοκληρώνοντας θα ήθελα να πω ότι η προσπάθειά μας κάθε φορά είναι να έχουμε σχολεία όχι μόνο καθαρά –που το θέλουμε- αλλά σχολεία τα οποία θα δημιουργούν τους όρους και τις συνθήκες για την καλύτερη εκπαιδευτική διαδικασία, έτσι ώστε το περιβάλλον να εμπνέει τους νέους μας για τα ίδια τα μαθήματα και την πρόοδό τους. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου.

Πρώτη είναι η με αριθμό 112/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Κουρουμπλή προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος στέγασης των φοιτητών και σπουδαστών.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Οξύτατο είναι το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι φοιτητές και σπουδαστές των ανώτατων και ανώτερων ιδρυμάτων της χώρας, ιδίως οι νεοεισελθόντες, όσον αφορά το θέμα της στέγασής των. Τούτο εστιάζεται σε τρεις παραμέτρους. Πρώτον ότι τα δωμάτια στις φοιτητικές εστίες είναι λίγα τον αριθμό και ως εκ τούτου αδύνατο να καλύψουν όλες τις ανάγκες, δεύτερον τα προγράμματα επιδότησης ενοικίου είναι κι αυτά λίγα, αφού απευθύνονται σε φοιτητές με πάρα πολύ χαμηλό εισόδημα και τρίτον τα ενοίκια των σπιτιών είναι πανάκριβα και ως εκ τούτου απλησίαστα για την πλειοψηφία των φοιτούντων στα ανώτατα και ανώτερα ιδρύματα της χώρας, αφού κατάγονται από οικογένειες με μεσαίο ή χαμηλό εισόδημα.

Απόρροια της παραπάνω κατάστασης είναι ένας μεγάλος αριθμός φοιτητών, επειδή δεν είναι σε θέση να αντεπεξέλθει οικονομικά τις σπουδές του, να απέχει των μαθημάτων, αφού

είναι υποχρεωμένος εκ των πραγμάτων να αγωνίζεται για την επιβίωσή του και όχι για την πανεπιστημιακή του κατάρτιση. Έτσι ακυρώνεται στην πράξη η αναβάθμιση της παιδείας μας, αλλά και η δυνατότητα ίσων ευκαιριών στη μόρφωση.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός: Σε ποιες ενέργειες θα προβεί ώστε τα προγράμματα στέγασης και επιδότησης ενοικίου, να επεκταθούν και συμπεριλάβουν όσον το δυνατόν περισσότερους φοιτητές και σπουδαστές των ανώτατων και ανώτερων ιδρυμάτων της χώρας».

Ο Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ο ερωτών Βουλευτής επισημαίνει ένα πραγματικό πρόβλημα στην ανώτατη εκπαίδευση, ένα πρόβλημα που προέρχεται από το γεγονός ότι από το 1996 έως το 2000 διπλασιάστηκε ακριβώς, ο αριθμός των εισακτέων στις ανώτατες σχολές στη χώρα, στην τριτοβάθμια εκπαίδευση, στα πανεπιστήμια και στα ΤΕΙ. Είναι φανερό ότι αυτός ο διπλασιασμός των φοιτητών που αποτελούσε ένα μακρό στόχο όλων των κυβερνήσεων και όλων των εποχών, αποτελεί ένα τίτλο τιμής για τη χώρα. Αλλά είναι φανερό ότι πρέπει ταυτόχρονα να αντιμετωπίσουμε αποφασιστικά και τα προβλήματα στέγασης και σίτισης αυτών των φοιτητών.

Αυτήν τη στιγμή που μιλάμε εικοσιέξι χιλιάδες φοιτητές και σπουδαστές των Πανεπιστημίων και ΤΕΙ βρίσκονται είτε στις εστίες που ανήκουν στο ΕΙΝ είτε μέσω των ιδρυμάτων καλύπτονται από συμβάσεις με ξενοδοχεία ή με το καθεστώς της επιδότησης ενοικίου.

Όπως επίσης θα ήθελα να τονίσω ότι τμήμα της φοιτητικής μέριμνας είναι και όλες οι παροχές από τα δωρεάν διδακτικά συγγράμματα, από τις διευκολύνσεις στις συγκοινωνίες ή το γεγονός ότι η δωρεάν σίτιση στη μεγαλύτερη πλειοψηφία των περιπτώσεων περιλαμβάνει το 50% των φοιτητών.

Έχουμε ήδη στο πρόγραμμά μας -με τη συνεργασία με τα πανεπιστήμια- εντάξει την πολιτική στέγασης, ανάπτυξη υποδομών σε όσα πανεπιστήμια μας έκαναν προτάσεις για την ανέγερση νέων φοιτητικών εστιών. Στο πλαίσιο αυτό προβλέπεται μέχρι το 2004 η ανέγερση τεσσάρων εστιών σε πανεπιστήμια στο Ρέθυμνο, στα Ιωάννινα, στη Σάμο και στη Μυτιλήνη, οι οποίες θα προσφέρουν συνολικά περί τις εξακόσιες πενήντα πρόσθετες θέσεις στέγασης και πέντε εστιών στα ΤΕΙ στη Φλώρινα, στην Καστοριά, στην Άρτα, στην Ηγουμενίτσα και στη Λαμία, οι οποίες θα προσφέρουν συνολικά περί τις τριακόσιες πρόσθετες θέσεις στέγασης.

Και θέλω να τονίσω, ως ιδιαίτερη αναφορά, στο πρόγραμμα ανέγερσης νέων και ανακατασκευής των υφισταμένων φοιτητικών εστιών του Πανεπιστημίου Αθηνών και του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Οι νέες εγκαταστάσεις θα χρησιμοποιηθούν μεν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων, θα αποδοθούν όμως, βάσει των συμβάσεων που ετοιμάζουμε αυτήν τη στιγμή προς υπογραφή, στη συνέχεια στα οικεία ιδρύματα και θα προσφέρουν συνολικό αριθμό χιλίων τριακοσίων πρόσθετων θέσεων στέγασης, ενώ φυσικά θα υπάρξει και πλήρης ανανέωση και ανακαίνιση των υφισταμένων θέσεων.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα επανέλθω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κ. Κουρουμπλής έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι με την επίκαιρη ερώτηση αγγίζουμε ένα πραγματικό πρόβλημα που βιώνουν χιλιάδες οικογένειες σήμερα στην Ελλάδα. Σε μια εποχή που ανοίγει η συζήτηση γι' αυτό που λέμε «οικονομική δημοκρατία», δηλαδή το δικαίωμα ίσων ευκαιριών και δυνατοτήτων σε κάθε πολίτη, ο οποίος να αξιοποιεί αυτό που έχει ως φαίά ουσία, για να καθορίσει το μέλλον του και να συμβάλει σε ένα καλύτερο μέλλον για την κοινωνία που ζούμε, δυστυχώς εξωγενείς παράγοντες δημιουργούν αυτό που λέμε «αποκλεισμός στην παιδεία» στη συγκεκριμένη περίπτωση. Διότι έχουμε χιλιάδες περιπτώσεων ανθρώπων που κατορθώνουν παρ' ότι

προέρχονται και από λαϊκά στρώματα, να εισάγονται στο πανεπιστήμιο, να μην μπορούν στη συνέχεια ουσιαστικά να συνεχίσουν τις σπουδές τους, γιατί δεν υπάρχει ακριβώς μια δεύτερη παράμετρος, αυτή που έχει να κάνει με την κάλυψη αναγκών επιβίωσής τους στις πόλεις που βρίσκονται τα πανεπιστήμια στα οποία έχουν πετύχει.

Και παρουσιάζεται το φαινόμενο, κύριε Πρόεδρε, να υπάρχουν οικογένειες που έχουν ένα και δύο και τρία παιδιά, που έχουν εισαχθεί στο πανεπιστήμιο και είναι σε διαφορετικές πόλεις, με πολύ χαμηλό εισόδημα. Και μάλιστα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, κύριε Πρόεδρε, ότι ο ελληνικός λαός από έρευνες που έχουν γίνει, στο μόνο τομέα που δεν δυσανασχετεί να υπάρξει οποιοσδήποτε φόρος είναι ο τομέας της παιδείας, της εκπαίδευσης. Και αυτό πρέπει να είναι ένα στοιχείο που να αξιοποιηθεί στον καλύτερο βαθμό από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, ώστε να εξασφαλιστούν οι πιστώσεις εκείνες. Βεβαίως αν δεν υπάρχουν, κύριε Υπουργέ, δωμάτια σε φοιτητικές εστίες -και αυτό είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει με τόλη να προχωρήσετε, γιατί περιρρέει μέσα στην κοινωνία τι συμβαίνει και στις φοιτητικές εστίες, κάποτε δηλαδή το άσυλο δεν πρέπει να είναι ασυλία για φαινόμενα που πραγματικά είναι επικίνδυνα για την κοινωνία, κάποτε πρέπει να έχουμε το ηθικό κουράγιο όλοι από κοινού να τα αντιμετωπίσουμε, γιατί έτσι θα υπηρετήσουμε την κοινωνία και όχι να τα καλύπτουμε- θα μπορούσαν να υπάρξουν περισσότερα προγράμματα επιδότησης ενοικίου.

Και κάτι ακόμη, κύριε Υπουργέ, το οποίο δεν νομίζω ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο. Τουλάχιστον όταν υπάρχουν οικογένειες που έχουν δύο παιδιά σε διαφορετικές πόλεις και υπάρχει αίτημα να μεταγραφεί ένα παιδί σε ένα πανεπιστήμιο της πόλης που θα βρίσκεται το άλλο, να είναι υποχρεωτικό. Διότι από στοιχεία που έχω συγκεντρώσει από τέτοιες περιπτώσεις ούτε στο 10% δεν ικανοποιείται. Να υπάρχουν τουλάχιστον τέτοιου είδους παρεμβάσεις, οι οποίες έστω να βελτιστούν άμεσα το πρόβλημα. Θα παρακαλέσω να υπάρξουν συγκεκριμένες απαντήσεις και όχι ευχολόγια, γιατί με προθέσεις κανείς δεν πάει στον παράδεισο. Πρέπει, λοιπόν, να δείξουμε με συγκεκριμένο και πρακτικό τρόπο πως αντιμετωπίζουμε, πως μας αγγίζει, πως ευαισθητοποιούμεθα στην πραγματικότητα απέναντι σε ένα πραγματικό πρόβλημα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Αιγιαλός, παραλία, και άλλες διατάξεις».

Ο Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ευθυμίου έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Είναι φανερό ότι στην εκπαίδευση ό,τι συμβαίνει ποτέ δεν πρέπει να θεωρείται αρκετό. Επαναλαμβάνω ότι αυτήν τη στιγμή που μιλάμε με τα στοιχεία του Σεπτεμβρίου, υπάρχουν δεκαεπτάμισι χιλιάδες φοιτητές πανεπιστημίων και έντεκα χιλιάδες πενήντα φοιτητές των ΤΕΙ, οι οποίοι κάνουν χρήση των συνδυασμένων δυνατοτήτων είτε στέγασης σε εστίες είτε στις συμβάσεις που υπογράφουν τα ιδρύματα με ξενοδοχεία είτε αξιοποιούν την επιδότηση ενοικίου. Ταυτόχρονα επαναλαμβάνω ότι ήδη στο πρόγραμμά μας περιλαμβάνονται πέντε εστίες, τις οποίες αναλαμβάνουν τα πανεπιστήμια και τέσσερις τις οποίες αναλαμβάνουν τα ΤΕΙ με χρόνο ολοκλήρωσης έως το 2004. Εκεί πρέπει να προσθέσουμε και την ανακατασκευή ή την κατασκευή των νέων εστιών με χιλίες τριακόσιες θέσεις για το Πανεπιστήμιο Αθηνών και το Μετσόβιο που θα προσφερθούν για χρήση των Ολυμπιακών Αγώνων και θα επαναπατριθούν αυτομάτως προς χρήση των φοιτητών.

Στο θέμα που θέσατε, κύριε Κουρουμπλή, της προστασίας των εστιών για την αποκλειστική χρήση των φοιτητών, ένα θέμα που πράγματι κατά καιρούς γεννώνται ερωτηματικά, είναι κατ' εξοχήν ζήτημα που οι ίδιοι οι φοιτητές με τις εκφράσεις τους τις συλλογικές οφείλουν να προστατεύσουν, γιατί οι ίδιοι οι φοιτητές πρέπει να προστατεύουν τα δικά τους δικαιώματα, εάν καταδολιεύονται με τρόπους, που κατά καιρούς περιγράφονται,

με υπενοικιάσεις των δωματίων σε τρίτους κατά τρόπους που γεννούν πράγματι ερωτήματα ως προς το κατά πόσο διασφαλίζονται οι παροχές προς τους οικονομικά ασθενείς φοιτητές μας ή κατά πόσο αυτές καταδολιεύονται για λογαριασμό τρίτων. Εγώ πέρα από τη διοίκηση του Εθνικού Ιδρύματος Νεότητας και πέρα από τις διοικήσεις των ιδρυμάτων, θεωρώ ότι είναι κατ'εξοχήν πεδίο ευθύνης των ίδιων των αποδεκτών των φοιτητών και των συλλογικών τους εκφράσεων, να προστατεύσουν από τυχόν καταδολιεύσεις αυτή την κοινωνική παροχή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Δεν είπατε για τις μεταγραφές των φοιτητών.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Έχει ανακοινωθεί ήδη από χθες ότι το καθεστώς των μεταγραφών εσωτερικού θα είναι αντικείμενο βελτιώσεων ακριβώς στην κατεύθυνση που αναφέρατε και εσείς. Είναι θέμα πρακτικής συνεννόησης με τα πανεπιστήμια και τα ΤΕΙ η κωδικοποίηση ρυθμίσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Δεύτερη είναι η με αριθμό 110/7-11-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευάγγελου Μπασιάκου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι σιτοκαλλιεργητές κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Μπασιάκου έχει ως εξής:

«Στα πολλά και συσσωρευμένα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της σιτοκαλλιέργειας πέραν της χαμηλής τιμής του προϊόντος, προστίθενται δυστυχώς και νέα. Συγκεκριμένα:

Μειώθηκε το 1997 η δικαιούμενη ειδικής στρεμματικής ενίσχυσης σκληρού σίτου έκταση στη χώρα μας από 9.367.000 στρέμματα, που ίσχυαν με βάση την αναθεώρηση του 1992, σε 6.170.000, δηλαδή κατά 34%, όταν στην Ισπανία, Γαλλία και Πορτογαλία αυξήθηκαν κατά 32%, 35% και 22% αντίστοιχα. Ήδη δε σημειώθηκαν σημαντικές υπερβάσεις στη χώρα μας. Μειώθηκε τότε η ειδική στρεμματική ενίσχυση κατά 40% και επιβλήθηκε η χρήση του πανάκριβου πιστοποιημένου σπόρου. Επιπλέον δε μετατέθηκε ήδη κατά ένα μήνα η πληρωμή των στρεμματικών αυτών ενισχύσεων (από 16-10 έως 31.12 έγινε 15-11 έως 31-1) και μειώθηκαν οι τιμές παρέμβασης στα σιτηρά κατά 15%.

Σε πρόσφατη απάντησή του στη Βουλή ο κ. Υπουργός Γεωργίας αναφέρει ότι, ενώ ισχύουν από το 2000 οι κώδικες Ορθής Γεωργικής Πρακτικής σύμφωνα με την από 9.10.2000 απόφασή του, που αφορούν το ποσοστό αμειψισποράς (10%, δηλαδή για 600.000 στρέμματα περίπου), ειδικά φέτος (2001-2002), δεν θα ισχύσει το ποσοστό αμειψισποράς για το σκληρό σιτάρι.

Δεν υπάρχει ωστόσο καμία Υπουργική Απόφαση σχετική με το θέμα αυτό, πλην των δηλώσεων, και γι' αυτό οι αγρότες βρίσκονται σε σύγχυση, ενώ ενδέχεται να αντιμετωπίσουν και προβλήματα στο μέλλον.

Κατόπιν αυτών, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Γιατί απεδέχθη η Κυβέρνηση τις πιο πάνω μειώσεις των ενισχύσεων και ποιες υπερβάσεις έχουν σημειωθεί φέτος στις καλλιεργηθείσες εκτάσεις; Πότε θα καταβληθούν οι επιδοτήσεις;

2. Ποια η Υπουργική Απόφαση αναστολής της προηγούμενης από 9.10.2000 σε σχέση με το ποσοστό αμειψισποράς για την περίοδο (2001-2002), δεδομένου ότι άρχισε ήδη η σπορά;»

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Αργύρης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να πω ότι η συγκεκριμένη επίκαιρη ερώτηση, για να αναπτυχθεί θα χρειαζόταν τουλάχιστον το χρόνο μιας επερώτησης. Το καταλαβαίνουν όσοι γνωρίζουν τα αιτήματα που τίθενται στην εισηγητική έκθεση, τα οποία όμως περιορίζονται στα ερωτήματα στο τέλος. Γι' αυτό, λοιπόν, θα περιοριστώ και εγώ στο να απαντήσω στα ερωτήματα, αλλά να μην εκληφθεί ότι δεν απαντάμε στα υπόλοιπα, γιατί δεν υπάρχει ο ανάλογος χρόνος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Απαντήστε στα συγκεκριμένα ερωτήματα, κύριε Υπουργέ, και μέσα στο χρόνο σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Το καθεστώς του σκληρού σίτου θεσπίστηκε με τη μεταρρύθμιση του

1992. Η θέσπιση του μητρώου δικαιωμάτων χορήγησης και της συμπληρωματικής ενίσχυσης δημιούργησε σημαντικά προβλήματα στην παραγωγή του σκληρού σίτου σε όλον τον Κοινοτικό χώρο και ιδιαίτερα στη χώρα μας.

Τα προβλήματα εντοπίζονται κυρίως στον περιορισμό της καλλιέργειας στους παραγωγούς που καλλιεργήσαν τις χρονιές 1988-1991, με αποτέλεσμα τον αποκλεισμό όλων των υπολοίπων και κυρίως των νέων παραγωγών. Διαιρέθηκαν δηλαδή οι παραγωγοί σε προνομιούχους και μη.

Δεύτερον, προβλήματα εντοπίζονται στην αυστηρή διάταξη για τις μεταβιβάσεις των δικαιωμάτων, σύμφωνα με την οποία η μεταβίβαση του δικαιώματος έπρεπε να ακολουθείται από μεταβίβαση γης ανάλογης έκτασης. Έτσι ήταν αδύνατη η μεταβίβαση δικαιωμάτων που κατείχαν οι ακτήμονες καλλιεργητές.

Τρίτον, προβλήματα εντοπίζονται στον κερδοσκοπικό χαρακτήρα που είχαν λάβει οι αγοραπωλησίες και οι ενοικιάσεις γης με δικαίωμα, με αποτέλεσμα να επωφελούνται κυρίως οι μη καλλιεργητές ιδιοκτήτες και να ζημιώνονται εκείνοι που ήθελαν να καλλιεργήσουν.

Αποτέλεσμα, λοιπόν, όλων αυτών ήταν οι επιπτώσεις που μπορεί κανείς να κωδικοποιήσει.

Όσον αφορά στα ερωτήματα, θα πρέπει να πω ότι υπάρχει μία μείωση των τιμών στα πλαίσια της «Ατζέντας 2000» κατά 15%, σε δύο περιόδους 7,5% και 7,5%, αλλά υπάρχει από την άλλη μεριά μια αύξηση του βασικού ποσού της ενίσχυσης από 54,3 ευρώ τον τόνο σε 58 ευρώ και στη συνέχεια, το 2000-2001, σε 63 ευρώ τον τόνο. Οι τιμές αγοράς δεν έχουν πέσει ποτέ κάτω από την τιμή παρέμβασης και θα έλεγα ότι είναι πάνω σε μία ισορροπία. Μάλιστα, η αύξηση αυτή που γίνεται υπερκαλύπτει τη διαφορά από τη μείωση την οποία προαναφέραμε.

Υπάρχει το ερώτημα για το περίφημο πολλαπλασιαστικό υλικό και την πιστοποίησή του. Νομίζω ότι η θέσπιση της πιστοποίησης του πολλαπλασιαστικού υλικού, δηλαδή του πιστοποιημένου σπόρου, είναι μία πάρα πολύ σωστή παρέμβαση και θεσπίζεται μέσα από τον κανονισμό για τον έλεγχο των καλλιεργούμενων σπόρων.

Στη δευτερολογία μου θα απαντήσω και στα υπόλοιπα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους της Βουλής των Ελλήνων, δεκαπέντε μαθητές και μαθήτριες και ένας συνοδός καθηγητής από το Ενιαίο Λύκειο Μαλλίων Ηρακλείου Κρήτης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Κύριε Μπασιάκο, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, λυπάμαι γιατί ο κύριος Υπουργός δεν μας απήντησε στα ουσιαστικά ερωτήματα που θέσαμε. Και βέβαια, είπαμε ότι το 1997, που σας κατηγορούμε για το θέμα της ψήφου σας στο Συμβούλιο Υπουργών Υγείας για τον καπνό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Γι' αυτό είμαι περήφανος, κύριε Μπασιάκο. Γι' αυτήν την ψήφο είμαι πολύ περήφανος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Είναι όμως πολύ απογοητευμένος ο ελληνικός λαός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Μπορεί όμως να προσφέρει –επειδή μου το θίγετε– στην υγεία του ελληνικού λαού. Τώρα βέβαια αυτό είναι άλλο θέμα. Εγώ εδώ στο Προεδρείο δεν κρίνομαι ως Υπουργός Υγείας, αλλά εξακολουθώ να σας λέω ότι, επειδή αφορά την υγεία του ελληνικού λαού και όλου του κόσμου, είμαι περήφανος για την απαγόρευση της διαφήμισης του τσιγάρου.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Οδήγησε όμως στην κατάργηση των επιδοτήσεων του καπνού, με καταστροφικές επιπτώσεις στους καπνοπαραγωγούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Αυτά όμως λέγονται τώρα ως παρένθεση. Εσείς, κύριε Μπασιάκο, έχετε κάνει επίκαιρη ερώτηση για το σιτάρι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Θα μου κρατήσετε το χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Θα σας τον κρατήσω. Συνεχίστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Σας έλεγα, λοιπόν, ότι το 1997 δεν συνέβησαν μόνον αυτά τα απαράδεκτα γεγονότα, δηλαδή η έναρξη της σταδιακής μείωσης των επιδοτήσεων στον καπνό, αλλά η Κυβέρνηση αποδέχτηκε τη σημαντική μείωση κατά 34% των δικαιούμενων επιδότησης εκτάσεων με σιτάρι.

Και αυτό είναι το μείζον θέμα στο οποίο δεν απάντησε ο κύριος Υπουργός. Υπήρχαν δυσλειπουργίες, αλλά γιατί η χώρα μας έχασε στρέμματα που επιδοτούνται, όταν άλλες χώρες –και σας τις παραθέτουμε στην ερώτηση– όπως είναι η Ισπανία, η Πορτογαλία και η Γαλλία αύξησαν κατά 30%-40% τις επιδοτούμενες εκτάσεις για το σκληρό σιτάρι; Δεν μας απαντάει σ' αυτό ο κύριος Υπουργός και δεν μας απαντάει ως προς το θέμα των υπερβάσεων που παρατηρήθηκαν τα τέσσερα τελευταία χρόνια, όσο εφαρμόζεται το σύστημα, που είναι πολύ σημαντικές σε σχέση με τις καλλιεργούμενες εκτάσεις.

Αν είχατε εξασφαλίσει παραπάνω επιδοτούμενη έκταση, δεν θα είχαμε περικοπή των κοινοτικών επιδοτήσεων, λόγω της υπέρβασης του πλαφόν των εκτάσεων. Και μπορώ συγκεκριμένα να σας πω ότι το 1997, την πρώτη χρονιά εφαρμογής, είχαμε κατά εξακόσιες χιλιάδες στρέμματα υπέρβαση, την άλλη χρονιά κατά ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες στρέμματα, πέραν κατά εξακόσιες πενήντα χιλιάδες αύξηση και φέτος έχουμε ήδη αύξηση κατά οκτακόσιες χιλιάδες στρέμματα των καλλιεργούμενων εκτάσεων. Τι θα κάνετε γι' αυτό; Επίσης δεν μας είπατε τι θα γίνει με την καταβολή των επιδοτήσεων που καθυστερούν απαράδεκτα.

Είναι γνωστό ότι και στο ελαιόλαδο υπάρχει τεράστια καθυστέρηση, ένα μήνα, και δεν έχετε εκδώσει ακόμα την απόφαση. Δεν υπάρχει καμία διαδικασία καταβολής των επιδοτήσεων στο ελαιόλαδο. Αντίστοιχα προβλήματα υπάρχουν σε όλα τα προϊόντα και ειδικά στο σκληρό σιτάρι. Υπάρχει βέβαια η καθυστέρηση και θα πρέπει να καταβάλλονται από τις 15 του τρέχοντος μηνός.

Όπως επίσης δεν μας λέτε και για την αμειψισπορά. Μας λέτε προφορικά ότι θα μπορούν να αποφύγουν την επιβολή του μέτρου αυτού, αλλά δεν τη συνοδεύετε από μία υπουργική απόφαση, η οποία να κατοχυρώνει τους αγρότες, διότι εδώ οι αγρότες βρίσκονται σε ένα δίλημμα. Τι θα κάνουν φέτος; Έφθασε η περίοδος της σποράς και δεν γνωρίζουν πόσα στρέμματα θα καλλιεργήσουν. Δεν υπάρχει μία συγκεκριμένη υπουργική απόφαση, η οποία να τροποποιεί την προηγούμενη και να δίνει την ευκαιρία να αποφύγουν αυτήν την υποχρεωτική απόρριψη του ποσοστού αυτού για την αμειψισπορά.

Το πρόβλημά μας, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι στο σύνολο των αγροτικών προϊόντων η Κυβέρνηση κάνει λάθη, καταγράφονται παραλείψεις και δεν ξέρω αν έχει την πολιτική βούληση να επιλύσει προβλήματα. Πέρα από τα τεράστια λάθη που έχουν γίνει στη διαπραγμάτευση του βάμβακος, του καπνού, του ελαιολάδου και του σκληρού σιταριού για το οποίο συζητάμε σήμερα, υπάρχουν και ορισμένες ολιγωρίες ως προς την καθυστέρηση υλοποίησης προγραμμάτων, αλλά και καταβολής επιδοτήσεων στο εσωτερικό, που δεν μας εμποδίζει κανείς στην Ευρωπαϊκή Ένωση να συμβούν αυτά τα πράγματα.

Ο κύριος Υφυπουργός με διάφορα ευχολόγια προσπαθεί να λύσει τα θέματα του βάμβακος ή του καπνού ή του σιταριού ή του ελαιολάδου. Φοβάμαι ότι δεν υπάρχουν, δυστυχώς, ελπίδες ότι ο αγροτικός κόσμος μ' αυτήν την Κυβέρνηση και μ' αυτήν την πολιτική ηγεσία μπορεί να δει πραγματικά καλύτερες μέρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο Υφυπουργός Γεωργίας έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Επειδή ξέρω πολλά χρόνια τον κ. Μπασιάκο πρέπει να του πω πως ό,τι θυμάται χαίρεται.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Μην κατηγορείτε εμένα. Εγώ σας είπα τι έγινε το 1997. Αυτά είναι στοιχεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Μη διακόπτετε, κύριε Μπασιάκο. Κάνετε μία παρέκκλιση και τελειώσε. Αφήστε τον κύριο Υπουργό να απαντήσει τώρα στις ερωτήσεις για το

σιτάρι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Με προκαλεί, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν σας προκαλεί, κύριε Μπασιάκο. Εδώ είμαστε και εμείς και παρακολουθούμε. Γι' αυτό είμαστε εδώ. Αν αισθανόμασταν ότι σας προσέβαλε ή σας προκάλεσε, θα τον ανακαλούσαμε στην τάξη. Παρακαλώ αφήστε τον Υφυπουργό να απαντήσει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, σε απάντηση, αν είναι προφορικές ή όχι οι εντολές, καταθέτω στα Πρακτικά την απόφαση του Υπουργού για την αμειψισπορά φέτος.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Αργύρης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα απόφαση του, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Με προκαλέσατε, κύριε Μπασιάκο. Επειδή λέτε ότι προφορικά μιλάμε στους παραγωγούς και τους έχουμε σε σύγχυση, γι' αυτό, λοιπόν, κατέθεσα την απόφαση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Πότε εκδόθηκε;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Να τη δείτε από τα Πρακτικά να τη διαβάσετε. Όταν οι παραγωγοί ζητήσαν, κύριε Μπασιάκο, να μην κάνουν φέτος την αμειψισπορά γιατί υπάρχει πρόβλημα, τότε εξεδώσαμε απόφαση δική μου ότι δεν θα γίνει φέτος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ: Κύριε Υφυπουργέ....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Παρακαλώ να μην γράφονται οι διακοπές του κ. Μπασιάκου.

Κύριε Μπασιάκο, θα τηρήσετε τον Κανονισμό, όπως οφείλουμε να τον τηρούμε όλοι μας. Έχει δικαίωμα ο κύριος Υπουργός να δευτερολογήσει.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν τον αφήνετε. Σκοπίμως δεν τον αφήνετε; Λοιπόν, θα σας παρακαλέσω να τον αφήσετε να ακούσουμε τα επιχειρήματά του.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Γίνεται πολύ μεγάλη συζήτηση για τα δικαιώματα των εννέα εκατομμυρίων στρεμμάτων. Τα δικαιώματα των εννέα εκατομμυρίων στρεμμάτων στα σιτηρά είναι τελειώς θεωρητικά. Ο κανονισμός προβλέπει ότι παίρνει υπόψη τις καλλιέργειες πριν τη θέσπιση του κανονισμού την τριετία.

Δυστυχώς, η τριετία και τότε που ήταν ελεύθερα τα σιτηρά στην Ελλάδα δεν ξεπέρασε ποτέ τα επτά εκατομμύρια στρέμματα. Βρεθήκαμε, λοιπόν, εμείς και η Ιταλία σε μία δυσμενή θέση για τα πραγματικά δικαιώματα για τα σιτηρά. Η Ιταλία είχε δικαιώματα είκοσι δύο θεωρητικά και κατέβηκε στα δεκαεπτά. Δεν είναι, λοιπόν, μόνον η Ελλάδα. Ξέρετε πολύ καλά ότι λαμβάνεται πάντα υπόψη η προηγούμενη τριετία, όχι η θεωρητική αλλά η πραγματική καλλιέργεια. Και έχουμε μία δυσμενή μεταβολή των θεωρητικών δικαιωμάτων στα πραγματικά δικαιώματα.

Επίσης θεσπίστηκε ότι δίνεται η δυνατότητα ένας νομός να πιστώνει άλλο νομό όταν γίνονται υπερβάσεις και μ' αυτόν τον τρόπο κάνουμε όλη τη διανομή κάθε χρόνο, για να αμβλύνουμε αυτές τις ανισότητες οι οποίες υπάρχουν. Γι' αυτό, λοιπόν, θεωρώ ότι για τα όποια προβλήματα προκύπτουν, δεν μπορεί να διαστρεβλώνουμε την αλήθεια και να δημιουργούμε μονίμως σύγχυση.

Κι όσο για τις πληρωμές, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι έχει δοθεί εντολή σε όλες τις υπηρεσίες. Έχουμε βάλει στόχο και πιστεύω ότι αυτός θα επιτευχθεί. Κατ' αρχάς οι πληρωμές γίνονται από το Νοέμβριο μέχρι 31 Δεκεμβρίου. Αυτό ορίζει ο κανονισμός. Ήδη έχουν αρχίσει οι πληρωμές στα καπνά, έχουν αρχίσει οι πληρωμές στο βαμβάκι και αρχίζουν οι πληρωμές σε λίγο στο λάδι. Μέχρι 16 Δεκεμβρίου ο στόχος μας είναι να πληρωθούν όλες οι προκαταβολές και οι επιδοτήσεις, πριν ακόμη γίνει η αλλαγή της δραχμής σε ευρώ και για λόγους λογιστικούς αλλά και για λόγους ψυχολογικούς, να μη βρεθεί δηλαδή ξαφνικά ο παραγωγός με διαφορετικό νόμισμα στα χέρια του ή με διαφορετική, αν θέλετε προσέγγιση. Μέχρι τις 16 Δεκεμβρίου θα έχουν πληρωθεί όλες οι προκαταβολές των επιδοτήσεων της τάξης των εξακοσίων σαράντα δισεκατομμυρίων, δηλαδή

το 70% περίπου των ενισχύσεων που δίνονται για όλο το χρόνο.

ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ : Βγείτε έξω στην αγροτιά κύριε Υπουργέ, όχι στο γραφείο...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Εγώ κάθε μέρα έξω είμαι, κύριε συνάδελφε.

ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ : Η αγροτιά της Βόρειας Ελλάδας βράζει...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Μόλις στις τρεις η ώρα γύρισα, κύριε συνάδελφε. Στις τρεις η ώρα τη νύχτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν υπάρχει περιθώριο για άλλη συζήτηση από τον Κανονισμό πάνω σε αυτό το θέμα. Επομένως από το σημείο που έκλεισε ο κύριος Υπουργός και μετά να μην γραφεί τίποτα στα Πρακτικά.

Ακολουθεί η τρίτη με αριθμό 106 7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κας Λιάνας Κανέλλη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης σχετικά με τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν από την πρόσφατη ισχυρή βροχόπτωση, την αποζημίωση των πληγέντων κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση της κας Κανέλλη έχει ως εξής:

«Με την πρώτη ισχυρή βροχόπτωση αναδείχτηκαν για μια ακόμη φορά οι εγκληματικές ευθύνες της Κυβέρνησης για την έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων και υποδομής, με αποτέλεσμα διάφορες περιοχές της χώρας μας να υποστούν εκτεταμένες καταστροφές και να χαθούν και πάλι ανθρώπινες ζωές. Αξιοσημείωτο είναι ότι μεγάλο μέρος των προβλημάτων προκλήθηκαν από τις πολλές και σημαντικές κακοτεχνίες στα δημόσια έργα και τα λεγόμενα «μεγάλα έργα» (π.χ. το τμήμα της Εθνικής Οδού στη Μαλακάσα, το αεροδρόμιο των Σπάτων κλπ.)

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

-Τι μέτρα προτίθεται να πάρει άμεσα η Κυβέρνηση για την αντιπλημμυρική προστασία της χώρας, ώστε να σταματήσουμε να θρηνούμε θύματα με την κάθε συνηθισμένη βροχόπτωση;

-Αν θα αποζημιωθούν οι πληγέντες και πότε για το σύνολο των ζημιών που υπέστησαν;»

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης κ. Παπαδήμας.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης) : Κύριε Πρόεδρε, έχω να παρατηρήσω στην ερώτηση της συναδέλφου ότι κάθε άλλο παρά μια συνηθισμένη βροχόπτωση ήταν αυτή που συνέβη στις 4.11 και αυτό το αποδεικνύει το γεγονός ότι είχαμε δύο μέρες νωρίτερα μια μεγάλη εκστρατεία ενημέρωσης του κοινού για τα εντονότατα καιρικά φαινόμενα που αναμένονταν το Σαββατοκύριακο. Βοήθησαν σημαντικά τα μέσα ενημέρωσης στο να ενημερώσουν και αυτήν τη φορά δεν περιοριστήκαμε στο να κινητοποιήσουμε και να ενημερώσουμε όλο τον κρατικό μηχανισμό σε όλα τα επίπεδα εξουσίας από τα Υπουργεία, τις περιφέρειες, τη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση αλλά και τον ίδιο τον πολίτη τι πρέπει να αποφεύγει για να μην κινδυνεύσει η ζωή του. Και συνεχώς όλοι οι ραδιοσταθμοί, τα κανάλια επί δύο εικοσιτετράωρα βομβάρδιζαν τους Έλληνες πολίτες με την εντονότητα των καιρικών φαινομένων που αναμένονταν το Σαββατοκύριακο.

Ο κρατικός μηχανισμός κινητοποιήθηκε σε όλη την Ελλάδα, γιατί δεν ήταν το πρόβλημα της Μαλακάσας. Ακούσατε πριν άλλη επίκαιρη ερώτηση για το τι έγινε στην Εύβοια. Χτυπήθηκε η μισή Ελλάδα από την κακοκαιρία. Και βέβαια υπάρχει μια εντονότατη κριτική για τη Μαλακάσα, υπάρχει μια εντονότατη κριτική για τους δυο νεκρούς -και πραγματικά εκεί οφείλουμε όλοι να συλλυπηθούμε τους συγγενείς τους- αλλά όμως υπήρξε ένα πρόβλημα, που δεν ήταν η απώλεια αυτών των ανθρωπίνων ζωνών θέμα μη έγκαιρης κινητοποίησης του κρατικού μηχανισμού, αλλά ήταν θέμα ότι οι ίδιοι δεν έλαβαν τα στοιχειώδη μέτρα προφύλαξης της ζωής τους όταν μπήκαν και κοιτούσαν να δουν αν το αυτοκίνητο είναι πιο γερό από το ρέμα και αν μπορούν να ξεπεράσουν αυτό το πλημμυρικό φαινόμενο που υπήρχε.

Υπήρξε, λοιπόν, έγκαιρη ενημέρωση, υπήρξε κινητοποίηση.

Μιλάμε για έλλειψη αντιπλημμυρικών έργων. Αναφέρθηκε πριν από τον Πρωθυπουργό πόσα χρήματα δόθηκαν στην εξαστία 1994-2000.

Εγώ θα το συγκεκριμενοποιούσα για την Αττική, επειδή εδώ υπήρξε η μεγαλύτερη κριτική. Στην Αττική έχουν γίνει διακόσια πενήντα έργα ύψους 270 δισεκατομμυρίων μόνο από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Δεν μπορώ να σας φέρω αυτήν τη στιγμή τα στοιχεία, διότι δεν είχα το χρόνο να τα συλλέξω, για το πόσα αντιπλημμυρικά έργα χρηματοδοτήθηκαν από νομαρχιακά προγράμματα, αλλά και από δημοτικά, τοπικά αναπτυξιακά προγράμματα.

Μιλάτε για κακοτεχνίες. Οι κακοτεχνίες είναι δεδομένο ότι υπάρχουν και θα υπάρχουν στα έργα. Δεν υπάρχει καμία διασφάλιση ότι σίγουρα το έργο, όταν θα τελειώσει, θα είναι και καλό τεχνικό. Υπάρχει όμως και η διασφάλιση από το νόμο ότι τις κακοτεχνίες αυτές είναι υποχρεωμένοι οι εργολάβοι να τις αποκαταστήσουν και μια υπηρεσία που κάνει καλά τη δουλειά της, υποχρεώνει τον εργολάβο να αποκαταστήσει τις κακοτεχνίες. Και αυτό ξέρετε ότι έχει γίνει και από το ΥΠΕΧΩΔΕ, αλλά και από άλλους φορείς εκτέλεσης δημοσίων έργων.

Θα ήθελα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε Υπουργέ, μπορείτε να συνεχίσετε στη δευτερολογία σας.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, είναι πάρα πολύ μεγάλο το αντικείμενο και θα ζητούσα ένα λεπτό ακόμη.

Όσον αφορά το τι θα γίνει από δω και πέρα, υπάρχει ένας μεγάλος προγραμματισμός για αντιπλημμυρικά έργα. Μόνο στην Αττική ο συνολικός αυτός προγραμματισμός είναι περίπου 300 δισεκατομμύρια -που θα δοθούν μέχρι το 2004- και για τα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων και για την Αττική Οδό, γιατί ήδη υπάρχουν παράλληλα αντιπλημμυρικά έργα σε όλα αυτά τα έργα οδοποιίας που γίνονται, αλλά έχουμε και έντεκα μεγάλα έργα αποχετευτικά μέσα στο Λεκανοπέδιο. Σε όλη την Ελλάδα αυτά που προβλέπονται από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για την προστασία του περιβάλλοντος, εκεί μέσα βέβαια εντάσσονται και τα αντιπλημμυρικά έργα, είναι της τάξης του 1,5 τρισεκατομμυρίου.

Επομένως δεν λέμε εμείς ότι έχει ολοκληρωθεί η αντιπλημμυρική προστασία. Αυτό είναι ένα έργο, το οποίο συνεχίζεται. Έχει γίνει μεγάλο κομμάτι του έργου μέχρι σήμερα. Το έργο, όμως θα συνεχίσει να γίνεται.

Πέρα όμως από τα αντιπλημμυρικά έργα, ξέρετε ότι προχωρούν οι αναδασώσεις. Ξέρετε ότι έχουμε σαν Υπουργείο Εσωτερικών δώσει μηχανήματα σε όλες τις νομαρχίες, στους περισσότερους δήμους για να αντιμετωπίζουν τα προβλήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κλείστε με μια λέξη, σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Και τελιώνω με το θέμα της αποκατάστασης...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Συνεχίστε, παρακαλώ, στη δευτερολογία σας. Κύριε Υπουργέ, υπερέβητε κάθε περιθώριο χρόνου που μπορώ να σας δώσω.

Η κα Κανέλλη έχει το λόγο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σέβομαι το Προεδρείο, τους συναδέλφους και το χώρο, αλλά λυποίμαι. Θεωρώ απίστευτο κυνισμό την απάντησή σας, ότι οι δύο νεκροί για τους οποίους λυπάστε, φταίνε οι ίδιοι που δεν άκουσαν τα μέσα και χρησιμοποίησαν τα αυτοκίνητά τους. Σας καλώ να ξαναδείτε τα Πρακτικά και να ανακαλέσετε τουλάχιστον, κύριε Υπουργέ, στη δευτερολογία σας. Τουλάχιστον! Είναι απίστευτο κυνισμού αυτή η δήλωση και στα αλήθεια με αποθαρρύνει από το να σας πω τι έχετε διαθέσει.

Κατ' αρχήν δεν μου απαντήσατε. Σας ρώτησα άμεσα τι προτίθεστε να κάνετε. Ο Υπουργός κ. Σκανδαλίδης μόλις προχθές δήλωσε ότι θα δώσει 70 εκατομμύρια δραχμές. Σας ζητώ απλά ως Βουλευτής και πολίτης να μου διευκρινίσετε αν στους δήμους τα 70 εκατομμύρια θα πάνε για αποζημίωση ή θα πάνε για έργα υποδομής; Αυτό θα ήταν απάντηση.

Ποια είναι τα άμεσα μέτρα που θα πάρετε; Μου τα αναφέρατε σαν να απαντούσατε σε τηλεόραση; Εγώ δεν έκανα την ερώτηση στον κυβερνητικό εκπρόσωπο για να μου απαντήσει για τα μέσα. Είπατε τι κάνετε με τα μέσα, αν κάνετε προπαγάνδα για να προφυλαχθεί ο κόσμος; Και ο κόσμος που σκοτώθηκε, φταίει γιατί δεν άκουσε τα Μαζικά Μέσα Ενημέρωσης; Στ' αλήθεια αυτή είναι η απάντηση που μου δίνετε;

Και μου δίνετε και έναν απολογισμό των δημοσίων έργων που κάνετε και πρόκειται να κάνετε πάνω σε δύο νεκρούς, οι οποίοι απλώς πήραν τα αυτοκίνητά τους και δεν άκουσαν μα τον Ευαγγελάτο, μα το Χατζηνικολάου; Στα αλήθεια αυτή είναι η απάντησή σας; Να σας πω εγώ ότι έχετε δώσει 5,5 δισεκατομμύρια για την Μαλακάσα μετά την κατολίσθηση του 1995;

Και έχετε δώσει εξτρά 300 εκατομμύρια δραχμές στην Αττική Οδό μαζί με 60 δισεκατομμύρια για παράλληλα αντιπλημμυρικά έργα. Και τι σημαίνει «παράλληλα αντιπλημμυρικά έργα»; Ξέρετε; Το κάνουμε μόνο στο μήκος της οδού, όταν τέμνει τρία ρέματα σε δήμους και σε μερικές εκατοντάδες μέτρα. Και πήραν 60 δισεκατομμύρια δραχμές για να στέλνουν τα νερά στους δήμους.

Θυμηθείτε με. Στο Θριάσιο, στον Ασπρόπυργο, στην Ελευσίνα, στα σημεία που περνάει η Αττική Οδός, με τα 60 δισεκατομμύρια πανωπρόικι για τα αντιπλημμυρικά έργα, να δείτε πού θα πάνε τα νερά.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Κύριε Πρόεδρε, είκοσι δεύτερα παρακαλώ.

Όταν ρώτησα άμεσα, σας ρώτησα για την αποζημίωση των πληγέντων, αν θα είναι σε ολόκληρο και πότε. Δεν μου απαντήσατε.

Σας ρώτησα τι σκοπεύετε να κάνετε και δεν μου απαντήσατε. Μου φέρατε αριθμούς μη προχείρων στοιχείων και μία καταγγελία για νεκρούς. Και επειδή ο Πρωθυπουργός που τον άκουσα πιο πριν αναρωτιόταν αν υπάρχουν και πόσες μεγάλες ζημιές, ειλικρινά σας το λέω μόνο για τα Πρακτικά και μόνο γι' αυτό που είπατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...γράψτε τουλάχιστον τα δύο ονόματα των νεκρών, που είναι ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Αλεξάνδρου ετών 30 και ο Τζούλιο Νικολάου ετών 18. Να υπάρχουν τουλάχιστον στα Πρακτικά ως απάντηση στην ύβρη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, δεν ξέρω αν πρέπει να καταγγέλλεται η δική μου απάντηση ή αν πρέπει να καταγγέλλεται αυτό που κάνουμε και μοιάζει κάποια στιγμή με φοβερή πολιτική εκμετάλλευση ενός τραγικού γεγονότος να πολιτικολογούμε πάνω σε αυτό το τραγικό γεγονός.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Εγώ πολιτικολόγησα;

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Έχω ζηήσει...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Εγώ ζήτησα ποσό και χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Μη διακόπτετε, σας παρακαλώ, κυρία Κανέλλη. Δεν σας διέκοψε. Εξαπολύσατε βαρύτατες κατηγορίες κατά του κυρίου Υπουργού. Σας άκουσα, δεν σας διέκοψε. Γιατί τον διακόπτετε; Θα ακούσετε και τον αντίλογο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Γιατί δεν μου δώσατε ούτε καν το ένα λεπτό που του χορηγήσατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Παρακαλώ, να μην γράφεται καμία διακοπή στα Πρακτικά.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Παρακαλώ.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Έχω ζηήσει τέτοιες τραγωδίες. Στα τρία χρόνια που είχα υπηρετήσει ξανά σ' αυτό το Υπουργείο και όπου πραγματικά υπήρχαν θύματα, που όμως αυτά τα θύματα...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): ...θυμάμαι ήταν δύο βοσκοί που πήγαν να περάσουν το κοπάδι τους μέσα από το ρέμα, εγώ θέλω να μου πείτε με τι τρόπο θα μπορούσε να προστατέψει το κράτος αυτούς τους βοσκούς στην Ξάνθη που επιχείρησαν να περάσουν ένα ολόκληρο κοπάδι και προσπαθούσαν να σώσουν...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Παρακαλώ.

Είπα ότι αυτό είναι κάτι που μας θλίβει όλους. Όλοι συλλυπούμαστε τους οικείους τους για το τραγικό γεγονός που έγινε...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): ...δεν είναι για κανέναν ευχάριστο, αλλά δεν είναι θέμα για πολιτική εκμετάλλευση, κυρία Κανέλλη.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Εσείς κάνατε πολιτική εκμετάλλευση του γεγονότος. Θα ήθελα όμως να σας πω...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Δεν γράφεται καμία διακοπή στα Πρακτικά.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Σας απασχολεί, πρέπει να σας απασχολεί, κυρία Κανέλλη, ως μέλος του Κοινοβουλίου η τήρηση του Κανονισμού. Δεν είναι μόνο δική μας ευθύνη, είναι όλων μας.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Επομένως, σας παρακαλώ. Και οι διακοπές έχουν ένα όριο. Σας παρακαλώ.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Γιατί να τον διακόψω, κυρία Κανέλλη, τον Υπουργό;

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Γιατί να τον διακόψω τον Υπουργό; Μπορεί να μπει το Προεδρείο επί της ουσίας των λεγομένων από την κυβέρνηση και τον Βουλευτή;

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Πρωτοφανής η άποψή σας για τον Κανονισμό. Και απορώ, καλά εσείς είστε νέα, αλλά ο κ. Κεδικόγλου που είναι παλιός, είναι δυνατόν το Προεδρείο να μπει στην ουσία της συζήτησης;

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Παρακαλώ.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κύριε Πρόεδρε, μη μου δίνετε ένα λεπτό, δώστε μου παραπάνω χρόνο για να απαντήσω. Να μου δώσετε τη δυνατότητα να μιλήσω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Έχετε δύο λεπτά από τον Κανονισμό.

ΛΑΜΠΡΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Λοιπόν, το θέμα των αποζημιώσεων των πληγέντων: Ξέρετε πολύ καλά ότι υπάρχει νόμος, ο νόμος καθορίζει πώς δίνονται οι αποζημιώσεις. Άμεσα στεγάζονται όσοι έχουν μείνει με ακατοίκητα σπίτια. Μέχρι στιγμής εμείς δεν είχαμε τέτοια καταγραφή. Τους πηγαίνουμε την ίδια μέρα, την ίδια ώρα σε ξενοδοχεία να μείνουν, τους δίνουμε 200 χιλιάδες για να αντιμετωπίσουν τα πρώτα έξοδα, αποζημιώνεται η οικοσκευή τους μετά την καταγραφή των ζημιών που έχει υποστεί μέχρι 2 εκατομμύρια και αν έχουν ζημιές σε ακίνητα, σπίτια ή επαγγελματική στέγη, υπάρχει ολόκληρη ρύθμιση για το πώς χρηματοδοτείται η αποκατάστασή τους. Αυτά περιγράφονται στο νόμο και τα ίδια ακολουθούνται και εδώ.

Δεύτερον τα 70 εκατομμύρια που δόθηκαν, δόθηκαν στους δήμους για να αποκαταστήσουν τις ζημιές που έχουν στα

δίκτυά τους.

Τρίτον όσον αφορά το τι κάνουμε συνολικά για να αντιμετωπίσουμε τις πλημμύρες, στην πρωτολογία απάντησα, ίσως δεν το προσέξατε, σας μίλησα μόνο για την Αττική πόσα χρήματα θα είναι και θα είναι γύρω στα 300 δισεκατομμύρια μέχρι το 2004, σας μίλησα για τις αναδασώσεις, για τους εξοπλισμούς με τα αναγκαία μηχανήματα, τα οποία προμηθεύουμε νομαρχίες, περιφέρειες και δήμους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Τέταρτη είναι η με αριθμό 116/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεδίκογλου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικώς με την αντιμετώπιση του προβλήματος της λαθρομετανάστευσης κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση έχει ως εξής:

«Απροσδιόριστες παραμένουν ακόμα στη χώρα μας οι συνέπειες των βομβών που πέφτουν στο Αφγανιστάν, έχει όμως γίνει αντιληπτό ότι έχουμε ήδη «εντός των τειχών» μία βόμβα δημογραφική, ισχυρότατη αφού είναι εμπλουτισμένης ...γεννητικότητας;

Εάν δεχθούμε τα επίσημα στοιχεία η θρυλουμένη ομοιογένεια του πληθυσμού της Ελλάδας, που τόση σιγουριά μας χάριζε στις χαοτικές βαλκανικές εξελίξεις, αρχίζει να περνάει στο παρελθόν, καθώς ήδη το 10% των κατοίκων είναι αλλοδαπής προέλευσης (αγγίζουν το ένα εκατομμύριο οι νόμιμοι αλλοδαποί).

Εάν συνυπολογίσουμε και την πολλαπλάσια γεννητικότητα των αλλοδαπών, λ.χ. Ασιάτιδες και Αλβανίδες πάνω από τρία παιδιά εκάστη, Ελληνίδες μόλις 1,6 αυτό το 10% μπορεί σε λίγα χρόνια να γίνει 20% ή και 30%, όπως έχουν... ανακαλύψει άλλες χώρες στο παρελθόν, με τελευταίο παράδειγμα τα Σκόπια (FYROM). Επιπλέον του γενικού προβλήματος έχουμε μεγάλο ποσοστό μεταναστών από γειτονικές χώρες, που μπορούν να συγκεντρωθούν σε εγκαταλειμμένες μεθοριακές περιοχές μας σε χωριά ερημωμένα και να βρεθούμε αίφνης με προβλήματα αποσχισμού. Δεδομένου ακόμη ότι εξαιτίας πράξεων και παραλείψεων της Κυβέρνησης η πρωτογενής παραγωγή (γεωργία-δασή-αλιεία-κτηνοτροφία) εγκαταλείπεται, οι επιδράσεις μπορεί να είναι αλυσιδωτές... στο πολιτικό μας σύστημα.

Πέραν της φύλαξης των συνόρων, πρέπει να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της λαθρομετανάστευσης στη ρίζα του, στις ίδιες τις πατρίδες των απελπισμένων. Ιδιαίτερα δε σε ό,τι αφορά στις γειτονικές μας χώρες και κυρίως αυτές προς τις οποίες υπάρχουν έρμημοι παραμεθοριακοί οικισμοί όπως η Αλβανία, η FYROM...

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός ποιες κινήσεις έχει κάνει η Κυβέρνηση για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Ο Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Ζαφειρόπουλος έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να επισημανθεί και να αναγνωριστεί η ευαισθησία και η αγωνία του αγαπητού συναδέλφου κ. Κεδίκογλου για τις ενδεχόμενες αρνητικές εξελίξεις, για τις δυσμενείς πιθανές συνέπειες, που αφορούν στο δημογραφικό πρόβλημα και είναι δυνατόν να παρουσιαστούν στο μέλλον εξαιτίας, όπως επισημαίνεται στην ερώτηση, της υπερβολικής συγκέντρωσης στην Ελλάδα οικονομικών μεταναστών και λαθρομεταναστών. Πρέπει όμως ευθύς εξαρχής να θέσουμε μία διαχωριστική γραμμή, για να αποφευχθούν συγχύσεις και στην ίδια την ελληνική κοινωνία, αλλά και γενικότερα μεταξύ του φαινομένου της μετανάστευσης, νόμιμης και παράνομης, και του ενδεχομένου δημογραφικής αλλοίωσης. Αυτό το ενδεχόμενο είναι υπαρκτό και καθίσταται, θα έλεγα, περισσότερο πιθανό όταν γίνεται λόγος για την περιοχή της Βαλκανικής, στην οποία η χώρα μας παίζει έναν πολύ σημαντικό ρόλο. Όπως γνωρίζετε στην ευρύτερη αυτή περιοχή οι εξελίξεις οι πολιτικές, η οικονομική υστέρηση, η παρατενόμενη κρίση και των κοινωνιών και των οικονομιών και των πολιτικών θεσμών έχουν οδηγήσει σε αναβίωση των εθνικισμών και ταυτόχρονα έχουν αποδιάρθρωσει τις κοινωνικές δομές. Θα βεβαίως αυτή η κατάσταση έχει οδηγήσει σε μια, θα έλεγα, περισσότερο από το «φυσιολογικό» συγκέντρωση οικονομικών μεταναστών και λαθρομεταναστών στην Ελλάδα.

Η Κυβέρνησή μας και στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στηρίζει την αντίληψη ότι πρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση να θωρακίσει σ' αυτήν εδώ την περιοχή, στα Βαλκάνια, τα εξωτερικά σύνορά της και έχει καταθέσει συγκεκριμένες προσπάθειες και συγκροτείται αυτήν την ώρα μία ενιαία, θα έλεγα, πολιτική για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

Και βεβαίως θα υπενθυμίσω στον κ. Κεδίκογλου ότι και στο άτυπο ευρωπαϊκό συμβούλιο της Γάνδης ο Πρωθυπουργός κ. Σημίτης, έθεσε το θέμα της μεγάλης έκτασης που παίρνει η λαθρομετανάστευση και επεσήμανε την ανάγκη να παράσχει η Ευρωπαϊκή Ένωση την αρωγή της στη χώρα μας, όχι για να αντιμετωπίσει αυτοτελώς το πρόβλημα αυτό, αλλά στο όνομα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αντιμετωπίσουμε ένα υπαρκτό για όλη την Ένωση πρόβλημα.

Κύριε συνάδελφε, όπως γνωρίζετε έχει καταβληθεί προσπάθεια για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που δημιουργούνται από την υπερσυγκέντρωση των λαθρομεταναστών. Θα έχω την ευκαιρία στη δευτερολογία μου να αναφερθώ σε κάποια, αλλά θα ήθελα τώρα να επισημάνω ότι για την Κυβέρνησή μας κύρια φροντίδα αποτελεί η δημιουργία των προϋποθέσεων εκείνων που θα αποτρέψουν την αποχώρηση από τις χώρες τους των ανέργων ή των αναζητούντων μια καλύτερη ευκαιρία για την τύχη τους.

Ήδη στο πλαίσιο του Β' Πενταετούς Προγράμματος Αναπτυξιακής Συνεργασίας και Βοήθειας μέσα στο οποίο ειδικότερο πρόγραμμα είναι το Ελληνικό Σχέδιο για την Οικονομική Ανασυγκρότηση των Βαλκανίων (Ε.Σ.Ο.Α.Β), προβλέπονται δράσεις οι οποίες θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις οικονομικής ανάπτυξης με στόχο να παραμείνουν οι πληθυσμοί αυτοί στις χώρες τους. Και ιδιαίτερη μέριμνα λαμβάνεται στο πλαίσιο και της διασυνοριακής συνεργασίας δίνοντας εμείς ιδιαίτερο βάρος στη δημιουργία και προϋποθέσεων απασχόλησης, αλλά και έργων υποδομής στις περιοχές αυτές.

Και βεβαίως μέσα από το πρόγραμμα για την ανασυγκρότηση της υπαίθρου που εντάχθηκε στο Γ' Κ.Π.Σ. πιστεύουμε ότι θα αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά το πρόβλημα των ερημωμένων χωριών ούτως ώστε και με τη συνεργασία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να έχουμε μια πολιτική η οποία δεν θα επιτύχει εδώ και τώρα το πρόβλημα, αλλά θα δημιουργήσει το σταθερό πλαίσιο για μια μακρότερη, πενταετούς ίσως διάρκειας, παρέμβαση και σταθερή λύση του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ τον κύριο Υπουργό και θέλω να ομολογήσω, ότι το Υπουργείο Εξωτερικών δια των λόγων παρουσιάζεται ευαίσθητο, με σημαντική ευαισθησία, πλην όμως είμαι υποχρεωμένος να τονίσω, φίλε κύριε Υπουργέ, και σας εύχομαι καλή απόδοση και καλή πορεία στη νέα σας θέση, ότι δεν μου απαντήσατε.

Εγώ ρωτώ ποιες κινήσεις έχει κάνει η Κυβέρνηση. Και ο λόγος σας, αν τον αναλύσουμε, είναι ακριβώς ερωτήματα της Κυβέρνησης τι να κάνει. Δεν έχετε αντιληφθεί ότι το πρόβλημα δεν είναι μόνο τα Βαλκάνια και μόνο το τι γίνεται. Εδώ πλέον η Ελλάδα από μονοεθνικό κράτος, πολυθρύλητο μάλιστα, τείνει μέρα με τη μέρα, σιγά σιγά να γίνει πολυεθνικό κράτος.

Άρα, λοιπόν, δεν είναι οι Βαλκάνιοι που έρχονται εδώ αλλά πολλοί περισσότεροι είναι οι Ασιάτες και οι Αφρικανοί.

Πρέπει επομένως να αντιμετωπιστεί οραματικώς το ζήτημα, πρέπει να αντιμετωπιστεί ότι η χώρα σε λίγο έρχεται σε μια πολυεθνικότητα και πρέπει, κύριε Πρόεδρε, να υφάνουμε την κατάσταση αυτή σε ένα έθνος με πολλές εθνότητες. Και στη βάση αυτή να προχωρήσουμε.

Κύρια δε στοιχεία και όπλα προς την κατεύθυνση αυτή είναι το ελληνικό πνεύμα και η ελληνική γλώσσα.

Επιτρέψτε μου εδώ, κύριε Πρόεδρε, να θυμίσω πόσο σημαντική είναι η περιπάλητη ρήση του Ισοκράτη. «Η πόλις ημών -λέει ο Ισοκράτης στον «Παναγυρικό» δια τας Αθήνας- του των Ελλήνων όνομα πεποίηκε μηκέτι του γένους, αλλά της διανοίας δοκείν είναι, και μάλλον Έλληνας καλείσθαι τους της παιδείας ως της ημετέρας ή τους της κοινής φύσεως μετέχοντες». Δηλαδή: Ημείς οι Αθηναίοι κατωρθώσαμεν, ώστε το όνομα Έλλην να

μη θεωρήται πλέον ως όρος δηλών τον έχοντα ωρισμένην την εξ' ελληνικού αίματος καταγωγήν, αλλά ως λέξις ταυτόσημος προς το καλλιεργημένον πνεύμα και να ονομάζονται Έλληνες όχι τόσο οι μετέχοντες της κοινής ελληνικής φύσεως και καταγωγής, αλλ' οι λαμβάνοντες μόρφωσιν (παίδευσιν, παιδείαν) ομοίαν προς την ιδικήν μας».

Κύριε Πρόεδρε, χρειάζεται μια οραματική διαδικασία. Πρέπει να μπορούμε σε μια τέτοια στρατηγική, αλλά αυτά απαιτούν μια ηγεσία, απαιτούν έναν Πρωθυπουργό.

Όταν έχετε έναν Πρωθυπουργό ο οποίος δεν έχει ιδέα από πού να μάθει και πώς να πληροφορηθεί αν λειτουργούσε ή όχι το σύστημα απορροής των δρόμων, τι να πείτε; Μπορεί να έχετε ελπίδα οραματικής στρατηγικής ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Σας παρακαλώ, κύριε Κεδίκογλου.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Σας παρακαλώ.

Δεν ξέρει ο Πρωθυπουργός ότι έπρεπε να ρωτήσει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Μην πηγαίνετε σε άλλα θέματα απ' αυτά που αφορούν την ίδια την ερώτησή σας.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Να γιατί ο κύριος Υπουργός δεν απάντησε. Έθεσε ερωτήματα και το Υπουργείο Εξωτερικών, μπράβο σας, και με ευαισθησία θέσατε ερωτήματα προς την Κυβέρνηση να γίνουν και να εναποθέτετε εκεί.

Κύριε Πρόεδρε, από μεν το Υπουργείο Εξωτερικών, οφείλω να πω ότι είχα την ευαισθησία του και την απάντησή του αλλά δυστυχώς δεν υπάρχει η οραματική διαδικασία του προβλήματος όπως εξικνείται, ποιος πρέπει να είναι ο ιστός, η ελληνική παιδεία και ποιο είναι το υφάδι, η ελληνική γλώσσα. Για να πάρετε πιστοποιητικό αρτιότητας ότι μιλάτε ελληνικά και να πιάσετε δουλειά σε μια επιχείρηση είναι μια διαδικασία ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ορίστε κύριε Υπουργέ...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Υπάρχει μια διαδικασία, κύριε Πρόεδρε, μόνο για να πάρεις πιστοποιητικό για σπουδές ή κάτι παρόμοιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Τελειώνετε, κύριε Κεδίκογλου.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ως εκ τούτου, είμαστε πολύ πίσω από το φαινόμενο.

Τελειώσα, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Το θέμα είναι εθνικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Παρακαλώ.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):

Κύριε Πρόεδρε, ο Πρωθυπουργός της χώρας κ. Σημίτης, δεν έχει ανάγκη της δικής μου υπεράσπισης. Όμως, θα ήθελα να σημειώσω, κύριε συνάδελφε, ότι η απάντηση η οποία δόθηκε προηγούμενα κατά τη συζήτηση της σχετικής ερώτησης και ήταν πλήρης ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Μην πάτε και σεις σε άλλο θέμα, κύριε Υπουργέ.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):

Στα τεχνικά ζητήματα βεβαίως ένας καθηγητής του Εμπορικού Δικαίου δεν μπορεί να γνωρίζει επακριβώς ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριε Υπουργέ, ανοίγετε συζήτηση για την απάντηση του Πρωθυπουργού; Για

όνομα του Θεού. Σας παρακαλώ απαντήστε επί της ερωτήσεως.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Όχι, δεν επιτρέπω να ανοίξει συζήτηση από τον κ. Κεδίκογλου και να απαντάτε εσείς, για το πώς απάντησε ο Μ. Πρωθυπουργός. Δεν είναι αυτό το θέμα μας, δεν επιτρέπω σχολιασμό της απάντησης του Πρωθυπουργού σε προηγούμενη ερώτηση.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Επιτρέψατε όμως να πληγεί η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Όχι, κύριε Υφυπουργέ, δεν επέτρεψα. Σας παρακαλώ, απαντήστε επί της ερωτήσεως. Σας παρακαλώ.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):

Θα ήθελα να σημειώσω ότι στο θέμα της αντιμετώπισης της λαθρομετανάστευσης από χώρες που εκτείνονται σε περιοχές μακρινές από την Ελλάδα, αναφερθήκατε στην Ασία, η ελληνική Κυβέρνηση ακολουθεί την πολιτική που συγκροτείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, γιατί είναι η μόνη πολιτική που μπορεί να αντιμετωπίσει στη βάση του το πρόβλημα.

Όπως θα ξέρετε, κύριε συνάδελφε, αυτή τη στιγμή διεξάγεται ήδη στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε συνεργασία με τις χώρες-μέλη που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα και οδηγούμαστε στη χάραξη μιας κοινής μεταναστευτικής πολιτικής, η οποία στηρίζεται στις επιμέρους εμπειρίες των εθνικών κυβερνήσεων, για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα. Η θέση της χώρας μας στα ζητήματα αυτά είναι πολύ συγκεκριμένη, χωρίς ρατσισμούς και ξενοφοβίες αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα. Και βεβαίως, θα πρέπει να κατατείνει αυτή η πολιτική μας στην ενσωμάτωση των οικονομικών μεταναστών στη δημιουργία για τις χώρες προέλευσης σχέσεων συνεργασίας, τέτοιας συνεργασίας η οποία θα οδηγεί στην απομείωση του κύματος της λαθρομετανάστευσης. Η αφομοίωση κύριοι συνάδελφοι, είναι μια πολύ μεγάλη συζήτηση. Όμως εμείς ως ελεύθεροι πολίτες...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Στην αφομοίωση και στις καλές σχέσεις με τους απέναντι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριε Κεδίκογλου, σας παρακαλώ!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών):

...ως ελεύθεροι πολίτες που θέλαμε να διατηρήσουμε την πολιτιστική ιδιομορφία μας και την ταυτότητά μας, αποφύγαμε την αφομοίωσή μας όταν σε περιόδους σκληρές για τον τόπο, στρατιές μεταναστών, σωρεύτηκαν στη Δυτική Ευρώπη, αλλά παρέμειναν ' Έλληνες. Σήμερα, δεν μπορούμε στη βάση μιας ξενόφοβης πολιτικής να θέλουμε να επιβάλουμε πολιτικές που δεν αντέχουν στο χρόνο και δεν ανταποκρίνονται και σε πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των πολυπολιτισμικών κοινωνιών. Σας ευχαριστώ.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Η χώρα αυτή και ο λαός της είναι καμίνι. Αφομοιώνει, δεν αφομοιώνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριε Κεδίκογλου, τελείωσε η συζήτηση νομίζω. Και σας έδωσα πλήρη απάντηση με την άνεση του χρόνου που έδωσα, ο κύριος Υπουργός. Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κύριοι Βουλευτές, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των **ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ**

Θα συζητηθεί η με αριθμό 10/17-10-2001 επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Αθανασίου Χειμάρη, Μαρίας Κόλλια, Αθηναίου Φλωρίνη, Γεωργίου Ορφανού, Κωνσταντίνου Κιλιτζίδη, Νικολάου Αγγελουπούλου, Πέτρου Μαντούβαλου, Νικήτα Κακλαμάνη και Νικολάου Γκελεστάθη, προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί σ' όλες τις υπηρεσίες και τις εποπτευόμενες από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ΔΕΚΟ.

Από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος για τη συζήτηση της επερώτησης ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. Νικήτας Κακλαμάνης.

Το λόγο έχει ο πρώτος επερωτών κ. Αθανάσιος Χειμάρης.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εικόνες παρακμής παρουσιάζουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και οι δημόσιες επιχειρήσεις που εποπτεύονται απ' αυτό. Θα αναφέρω μερικά παραδείγματα και θα σας δώσω μία συνολική εικόνα μαζί με τους υπολοίπους συναδέλφους μας.

Οι υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών -Κ.Τ.Ε.Ο., έκδοση αδειών οδήγησης, άδειες κυκλοφορίας κλπ.- έχουν μετατραπεί κατά γενική ομολογία σε κέντρα διαφθοράς. Συγκροτούνται πολλές αμειβόμενες επιτροπές με διαβλητές διαδικασίες και οι προαγωγές των υπαλλήλων γίνονται με αποκλειστικό γνώμονα το κομματικό προϊόν του υπαλλήλου, με κομματικά κριτήρια. Με δυο λόγια δηλαδή στις υπηρεσίες του Υπουργείου έχει καταργηθεί η αξιοκρατία και κυριαρχεί η διαφθορά και η κακή εξυπηρέτηση του πολίτη. Αυτή είναι η πραγματική εικόνα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Αυτά είναι παραδείγματα ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Έχουν εκδοθεί παράνομες άδειες κυκλοφορίας σε φορτηγά, σε χιλιάδες ΤΑΞΙ, σε βυτιοφόρα υγρών καυσίμων, με αποτέλεσμα να τίθεται και θέμα ασφάλειας και ό,τι μπορεί να φανταστεί κανείς. Αυτά είναι μερικά από όσα αναγράφονται σε έκθεση των επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, την οποία και καταθέτω.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα έκθεση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Περισσότερα θα αναφέρουν στη συνέχεια οι συνάδελφοί μου που θα με διαδεχθούν στο Βήμα.

Επίσης ο κ. Πάγκαλος πριν από λίγες ημέρες μίλησε και αυτός για διαφθορά στο δημόσιο τομέα, στα Κ.Τ.Ε.Ο. κλπ. Την καταθέτω και αυτήν τη δήλωση.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα δήλωση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Τι θα γίνει, κύριε Κεδικόγλου, θα αφήσετε τον ομιλητή στο Βήμα να πει αυτά που θέλει;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Να μου κρατήσετε το χρόνο, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεχίστε, κύριε Χειμάρη, και μην δίνετε απαντήσεις απευθείας, σας παρακαλώ. Συνεχίστε την ομιλία σας σαν να μην συμβαίνει τίποτα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Και έρχομαι στον Ο.Σ.Ε. Εδώ τα πράγματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πολύ χειρότερα με αποτέλεσμα ο Οργανισμός με την τεράστια προσφορά στο κράτος να βαδίζει από το κακό στο χειρότερο παρά τα τρισεκατομμύρια που εισπράττει από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο για κατασκευή έργων και εκσυγχρονισμό. Στο σύνολό του όμως το όλο θέμα θα το φέρουμε σύντομα στη Βουλή. Έχουμε καταθέσει ήδη αίτηση με το άρθρο 41α του Κανονισμού και θα συζητηθεί.

Εκείνο που σήμερα θα αναλύσουμε είναι μόνο το θέμα του προαστιακού σιδηροδρόμου, το οποίο, κύριε Υπουργέ, καθυστερεί αδικαιολόγητα και όπως φαίνονται τα πράγματα το πλάνο πιθανόν είναι να μην ολοκληρωθεί το 2004, για να μην πω ότι εγώ προσωπικά είμαι απόλυτα βέβαιος ότι δεν θα γίνει. Ποια είναι η αιτία; Η διαμάχη των μεγάλων οικονομικών συμφερόντων με τις λαθμενές και ύποπτες συμβάσεις έργων της Κυβέρνησης -αντιλαμβάνεστε τι εννοώ- καθώς και τις συνεχόμενες κυβερνητικές υποχωρήσεις που αφορούν κυρίως στο ΥΠΕΧΩΔΕ.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνησή σας είναι πολύ ευάλωτη σε τέτοιου είδους πιέσεις. Φοβάμαι -ελικρινά το λέω, το πιστεύω και φυσικά όχι μόνο εγώ- ότι ο κύριος Πρωθυπουργός είναι απλά συντονιστής του κυβερνητικού έργου. Οι περισσότερες αποφάσεις για τα σοβαρά θέματα παίρνονται εκτός Κυβέρνησης.

Και έρχομαι στον Ο.Τ.Ε. Λίγα λόγια μόνο θα πω για τον Ο.Τ.Ε. γιατί θα το αναλύσουν οι συνάδελφοί μου στη συνέχεια: Ο Ο.Τ.Ε. τα τελευταία χρόνια προέβη σε σειρά επενδύσεων στα Βαλκάνια και όχι μόνο. Οι περισσότερες απ' αυτές παρά τις συνεχείς επισημάνσεις μας έγιναν χωρίς τις απαραίτητες μελέτες σκοπιμότητας, χωρίς έρευνα αγοράς και κυρίως χωρίς να ληφθούν υπόψη οι πολιτικές συνθήκες στις εν λόγω περιοχές. Τα αποτελέσματα είναι γνωστά. Θα σας δώσουν οι συνάδελφοί μου περισσότερα στοιχεία.

Και έρχομαι στον Ο.Α.Σ.Α., στον τομέα των αμαρτωλών συγκοινωνιών Αττικής. Η κατάσταση εδώ συνεχώς επιδεινώνεται.

Τα ελλείμματα από την κακοδιοίκηση και τις σπατάλες συνεχώς διευρύνονται, ενώ δεν έχουν αποζημιωθεί ακόμα εκείνοι οι талаίπωροι, οι ιδιοκτήτες των ΣΕΠ, οι οποίοι αγόρασαν τα λεωφορεία από δημοκρατική κυβέρνηση, από το κράτος, τα κράτησαν ένα χρόνο, τους τα πήρε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και δεν τους έχει δώσει ακόμα ούτε τα χρήματα που τους οφείλει, παρά τις όποιες συμφωνίες έγιναν κατά καιρούς. Θα σας θυμίσω, όμως, ότι το 1998 με νόμο διεγράφησαν ελλείμματα 900.000.000.000 δραχμών από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και δυστυχώς μέχρι τις 31.12.2000 το σύνολο των υποχρεώσεων, βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων, έφθασε ξανά τα 395,5 δισεκατομμύρια δραχμές.

Σύμφωνα με την έκθεση πεπραγμένων της ΕΘΕΛ, το 41% του επιβατικού κοινού δεν είναι ευχαριστημένο. Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός του ΟΑΣΑ είναι κακός, το προσωπικό της ΕΘΕΛ και κυρίως οι οδηγοί διαμαρτύρονται για τις εξοντωτικές συνθήκες εργασίας. Τελικά η επανακρατικοποίηση μας προβληματίζει όλους. Τι προσέθεσε; Θα σας πω εγώ τι προσέθεσε. Πρόσθετα φορολογικά βάρη στον Έλληνα φορολογούμενο, ενώ έχουμε δυσχερестημένους επιβάτες και εργαζόμενους. Ταυτόχρονα, οδήγησε στην ανεργία εκατοντάδες πολύτεκνους, γιατί αυτοί είχαν τότε αγοράσει τα λεωφορεία.

Έρχομαι τώρα στην Ολυμπιακή. Κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με μία παρομοίωση για τη συμπεριφορά των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ απέναντι στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Δεν είναι του χαρακτήρα μου να χρησιμοποιώ τέτοιου είδους εκφράσεις, αλλά νομίζω ότι απεικονίζουν την πραγματικότητα και γι' αυτό θα το τολμήσω.

Οι Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, κύριοι συνάδελφοι, αντιμετωπίζουν την Ολυμπιακή Αεροπορία με κανόνες αγοραίου έρωτα. Πήραν μία όμορφη και πολλά υποσχόμενη κυρία και αφού την εκμεταλλεύτηκαν ποικιλοτρόπως πολλά χρόνια, τώρα που δεν έχει πια να τους προσφέρει τίποτα, προσπαθούν να την ξεφορτωθούν με οποιονδήποτε τρόπο. Τέτοια ακριβώς μεταχείριση είχε η Ολυμπιακή Αεροπορία από τις Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ.

Θα γίνω συγκεκριμένος με μία συνοπτική ιστορική αναδρομή για να δείτε πώς έφθασε εδώ η Ολυμπιακή. Η εταιρεία το 1981 είχε έλλειμμα μόλις 3,5 δισεκατομμύρια δραχμές και τεράστια περιουσία. Φυσικά οι επιδόσεις της ήταν γνωστές παγκοσμίως και έκανε υπερήφανους όλους τους Έλληνες. Άρχισε όμως αμέσως μετά η εκμετάλλευσή της από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ με μία ανάπαυλα τριών ετών που κυβέρνησε η Νέα Δημοκρατία. Το έλλειμά της από κακοδιοίκηση, από χιλιάδες

κομματικούς διορισμούς, από σπατάλες, από παρανομίες - πολλά από αυτά τα θέματα τα φέραμε στη Βουλή και ζητήσαμε να συσταθεί εξεταστική επιτροπή, αλλά δεν έγιναν ποτέ αποδεκτές αυτές οι προτάσεις μας- έφθασαν τα 640.000.000.000 δραχμές, τα οποία και ορθώς διέγραψε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το Δεκέμβριο του 1994 με νόμο. Αρκεί όμως στη συνέχεια να άλλαζε τρόπο διοίκησης.

Ακούστε με, λοιπόν. Ο πρώτος νόμος εξυγίανσης, αυτός που προανέφερα, με αρκετά θετικά στοιχεία δεν εφαρμόστηκε ποτέ από την ίδια την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Ξέρετε γιατί; Διότι εκμεταλλευόταν κομματικά ακόμα την Ολυμπιακή Αεροπορία. Έτσι, απέτυχε ο πρώτος νόμος εξυγίανσης.

Φθάσαμε στο Μάρτιο του 1998 και στο δεύτερο νόμο υποτιθέμενης εξυγίανσης, ένα νόμο που το χαρακτηρίσαμε στη Βουλή «έκτρωμα», ένα νόμο που ενώ δεν έλυνε τίποτα, δημιουργούσε πολλά προβλήματα. Τότε εμείς προτείναμε με υπευθυνότητα Κυβέρνησης, θα έλεγα, και όχι Αντιπολίτευσης και μάλιστα δια στόματος του Προέδρου μας, του Κώστα του Καραμανλή, άμεση εκκίνηση δημόσιου διεθνούς διαγωνισμού για την αποκρτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας με κάποιους βασικούς όρους που αφορούσαν στην ανάπτυξη της εταιρείας, στην τύχη του προσωπικού κλπ.

Τονίσαμε μάλιστα στη Βουλή προς τους κυρίους Μαντέλη και Παπαντωνίου που κάθονταν σε αυτές εδών τις θέσεις, ότι η αποκρτικοποίηση ή η ιδιωτικοποίηση -τότε μπορούσε να γίνει και αποκρτικοποίηση- ήταν μονόδρομος, εκτός εάν επιθυμούσαν να την εκμεταλλευθούν ακόμα περισσότερο κομματικά, να την απαξιώσουν πλήρως και να την δώσουν όπου θέλουν ή να την ξεπουλήσουν.

Αυτά έλεγα κι εγώ τότε ως εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας στο εν λόγω νομοσχέδιο. Τη συνέχεια τη γνωρίζετε. Και αυτό το πρόγραμμα απέτυχε και ήρθε το ακόμα χειρότερο θέμα της Κυβέρνησης. Εδώ είναι ακόμα χειρότερα.

Το 1999 παρέδωσε την Ολυμπιακή Αεροπορία με μία σύμβαση αποικιακού τύπου σε ανταγωνίστρια της εταιρεία, πρωτόγνωρο για τα ευρωπαϊκά χρονικά, την «BRITISH AIRWAYS» και τον κ. Λιντς, γιατί ήθελε να την εκμεταλλευτεί μέχρι τις εκλογές του 2000 και αυτό έκανε. Βεβαίως ενώ υπήρχαν πάρα πολλοί δεσμευτικοί όροι για το ελληνικό δημόσιο απέναντι στην εταιρεία που πήρε το μάντζεμντ, κανένας όρος δεσμευτικός σε περίπτωση αποτυχίας εξυγίανσης δεν υπήρχε για τον μάντζερ. Το αποτέλεσμα το γνωρίζετε. Μετά τις εκλογές και αφού την ξεζουμίσατε και την απαξιώσατε πλήρως, κύριε Υπουργέ, ψάχνετε για αγοραστή του 51%, γιατί ολόκληρη μάλλον δεν θα θέλει κανένας να την πάρει. Έτσι επαληθεύεται πλήρως η παρομοίωση με την οποία ξεκίνησα.

Ήμουν, κύριοι συνάδελφοι, λίγο σκληρός, αλλά νομίζω ότι είναι λίγα αυτά που είπα σε σχέση με την πραγματικότητα.

Σήμερα η Ολυμπιακή Αεροπορία έχει βγει στο σφυρί, αλλά και πάλι η κομματική ταυτότητα, οι κομματικές υποχρεώσεις, οι κομματικές ανάγκες, ο γνώμονας μόνο το κομματικό συμφέρον, δεν σας αφήνει να ολοκληρώσετε τις όποιες διαδικασίες.

Ακούστε με, κύριε Υπουργέ. Στις 8 Ιουλίου στην εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ», δηλώνετε «Χρήστος Βερελής: Σε ένα μήνα τελειώνουμε με την Ολυμπιακή Αεροπορία».

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Α. Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν δημοσίευμα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Στη συνέχεια, λόγω συνεδρίου, προκειμένου να μην έχει ο κ. Σημίτης αντιδράσεις, αποφασίστηκε το πάγωμα της διαδικασίας, γι' αυτό λέω ότι κυρίως ευθύνεται ο κ. Σημίτης. Περνάει το συνέδριο και εν όψει του ανασχηματισμού δίνεται νέα αναβολή. Γίνεται και ο ανασχηματισμός, μένετε εσείς ως Υπουργός Μεταφορών, αλλά αλλάζει ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, νέα αναβολή. Ε, πού θα πάει αυτό; Και τώρα δεν ξέρουμε μέχρι πού το πάτε.

Επομένως, για τις Κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, το Κόμμα να είναι καλά κι από κει και πέρα γαία πυρί μειχθήτω.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, η εταιρεία σήμερα ανεξάρτητα

από το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων για την ιδιωτικοποίησή της θα προσθέσει νέα βάρη στον Έλληνα φορολογούμενο που είναι 250 δισεκατομμυρίων μέχρι τώρα. Και φυσικά, εάν ιδιωτικοποιηθεί, κρατώντας το 49% το κράτος, θα συνεχίσει να πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος. Γίνονται κατανοητός φαντάζομαι.

Ακούστε μερικά πρόσθετα στοιχεία: Χρηματιστηριακά από το τέλος Νοεμβρίου και μετά, θα βρίσκεται σε αδυναμία πληρωμών, εφόσον δεν κατορθώσει να πληρώσει τα ενοίκια των νέων αεροπλάνων, αλλά και τις υποχρεώσεις της από παλαιότερα δάνεια, 68 εκατομμύρια δολάρια για την αποπληρωμή των Boeing 737-400.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Στο χρηματιστήριο η Ολυμπιακή...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Σας παρακαλώ, κύριε Χειμάρη, να μην απαντάτε ευθέως. Συνεχίστε σαν να μην ακούτε.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Κεδίκογλου. Ξέρετε ότι σας συμπαθώ ιδιαίτερα.

Μέχρι σήμερα λειτουργεί κυρίως με τα χρήματα του ελληνικού δημοσίου που δόθηκαν στην Ολυμπιακή για τη μεταφορά της στα Σπάτα. Υπάρχουν ληξιπρόθεσμες οφειλές, άνω των 25 δισεκατομμυρίων δολαρίων και η διοίκηση προσλαμβάνει συμβούλους σήμερα με αυτήν την οικονομική κατάντια με παχουλούς μισθούς, ενώ αγοράζει βιβλία από τον εκδοτικό οίκο του κ. Λιβάνη -δεν έχουμε τίποτα με τον άνθρωπο- εκατομμυρίων, τα οποία δεν χρησιμοποιεί κανένας. Και ο ισολογισμός του 1999, κύριε Υπουργέ, δεν κλείνει με τίποτα. Εάν κάνω λάθος να με διορθώσετε.

Η παλαιότερη αποτίμηση της Ολυμπιακής που έγινε από την εταιρεία «ΝΤΕΛΟΙΝΤ», που παραδόθηκε προ τετραμήνου, ανέβασε την αξία της Ολυμπιακής σε 72 δισεκατομμύρια-83 δισεκατομμύρια, εάν είναι σωστές οι πληροφορίες μου. Σήμερα ποιος ξέρει να μας πει πού βρίσκεται η αξία της;

Κύριε Υπουργέ, τα τόσα εγκληματικά λάθη των Κυβερνήσεων κυρίως του κ. Σημίτη και φυσικά μετά τη σύμβαση για το νέο αεροδρόμιο που είναι το πρώτο θανατηφόρο χτύπημα στην Ολυμπιακή -με το να πληρώνει 30 δισεκατομμύρια στο νέο αντί 2,5 δισεκατομμύρια που πλήρωνε στο παλιό- ελπίζω να μην την οδηγήσουν σε πτώχευση. Ελπίζω να μην την οδηγήσει η Κυβέρνησή σας σε πτώχευση και σε παράδοση στον όποιο ιδιώτη στη συνέχεια, με δυσμενείς όρους για τον Έλληνα φορολογούμενο.

Εμείς έχουμε θέσει προ καιρού τις προϋποθέσεις ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής. Θέλω να τονίσω όμως ότι εξακολουθούμε να πιστεύουμε πως η Ολυμπιακή Αεροπορία με ικανό μάντζερ μπορεί να εξυγιανθεί, μπορεί να πάει μπροστά και εννοώ με τον ιδιωτικό τομέα, για να μην παρεξηγηθώ. Μπορεί να παίξει ξανά σημαντικό ρόλο, αφού πέραν της όποιας αξίας της διαθέτει έμπειρο και ικανό προσωπικό, η θέση της και το όνομά της στο νέο αεροδρόμιο είναι σημαντική, η υπεραξία των εγκαταστάσεων στα Σπάτα φθάνει τα 100 δισεκατομμύρια και ο δείκτης ατυχημάτων είναι χαμηλός.

Κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να ξέρετε και να γνωρίζετε η Κυβέρνηση ότι παρακολουθούμε από πολύ κοντά, ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό, τις εξελίξεις.

Όσον αφορά στο νέο αεροδρόμιο σας είχαμε επισημάνει έγκαιρα από το Γενάρη εντός και εκτός Βουλής ορισμένα πράγματα και δυστυχώς επαναλαμβάνω δικαιωθήκαμε ξανά. Ασχέτως εάν ο τότε Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ σε μία επίκαιρη ερώτηση που είχα φέρει στη Βουλή ως εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας και έθετα έξι ερωτήματα, αντί να μου απαντήσει με αποκάλεσε βαποράκι των αεροπορικών εταιρειών και των συνδικαλιστών. Δεν μπήκε επί της ουσίας. Αλλά εγώ θα επαναλάβω τώρα τα έξι ερωτήματα για να δούμε αν είχαμε δίκιο ή αν πραγματοποιήθηκαν τουλάχιστον στη συνέχεια.

Πρώτον είχαμε τονίσει ότι η μεταφορά της τεχνικής βάσης της Ολυμπιακής στα Σπάτα θα καθυστερήσει, ενώ μας έλεγαν ότι θα έχει ολοκληρωθεί. Ακόμα καρκινοβατεί η μετεγκατάσταση.

Δεύτερον λέγαμε ότι οι δυσκολίες προσπέλασης σε αυτό δυσχεραίνουν πολύ την πρόσβαση και βεβαίως, το αποφεύγουν οι επιβάτες. Εξακολουθεί η ίδια κατάσταση.

Τρίτον η ανυπαρξία προαστιακού σιδηροδρόμου και μετρό. Αυτά μάλλον θα γίνουν μετά τους Ολυμπιακούς και μάλλον θα τα κάνει άλλη κυβέρνηση και φυσικά αυτή θα είναι της Νέας Δημοκρατίας.

Τέταρτον η μείωση των αυξημένων τελών που προτείναμε τότε. Γιατί η αύξηση σε σχέση με το παλιό ξεπερνούσε το 1890%. Από 90% έως 1890% ήταν η αύξηση για να αντέξουν οι μικρές αεροπορικές εταιρείες ιδίως, στον ανταγωνισμό. Είναι ένα από τα τρία ακριβότερα αεροδρόμια στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτό του οποίου το 55% έχει το ελληνικό δημόσιο.

Τονίσαμε και τότε τον καθορισμό του ρόλου της ΥΠΑ στο νέο αεροδρόμιο και του προσωπικού του. Ακόμα δεν υπεγράφη, κύριε Υπουργέ, το προεδρικό διάταγμα. Το αναμένουμε. Μέχρι προχθές απ' ότι γνωρίζω δεν είχε υπογραφεί. Οι άνθρωποι δεν ξέρουν πως και γιατί δουλεύουν εκεί.

Έκτον η μη κατασκευή του αγωγού καυσίμων είχαμε πει ότι δημιουργεί μεγάλα προβλήματα. Δεν έγινε τίποτα. Οι κίνδυνοι εξακολουθούν να υπάρχουν και δεν ξέρουμε πότε θα κατασκευαστεί. Δυστυχώς, για όλα αυτά που θέσαμε στον κ. Λαλιώτη μας και αποκάλεσε όπως μας αποκάλεσε –άλλωστε συνήθισα να είναι αυτή- δικαιωθήκαμε ξανά. Τα αποτελέσματα είναι ότι έχουμε μείωση των πτήσεων και των επιβατών στο νέο αεροδρόμιο.

Κυρία Πρόεδρε, θα μου δώσετε εάν χρειαστεί ένα δύο λεπτά και θα μου τα αφαιρέσετε από τη δευτερολογία μου. Ευχαριστώ.

Καταθέτω πραγματικά στοιχεία που τα έχουμε πάρει από εκεί που χρειαζόταν, για να ενημερωθούν οι συνάδελφοι.

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

Κύριε Υπουργέ, γιατί τα στοιχεία αυτά τα έδωσε ο κ. Λαλιώτης και δεν μας τα δώσατε εσείς ως πλέον αρμόδιος και θα έλεγα εγώ – να το τολμήσω- και περισσότερο αξιόπιστος και για τη Κυβέρνησή σας; Μου απαντάτε όταν θα έλθει η ώρα.

Τελικά εμείς ως Νέα Δημοκρατία προτείναμε ξανά μείωση των αεροπορικών τελών και μείωση του σπατοσήμου προκειμένου να ωφεληθούν οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες με πρώτη την Ολυμπιακή και φυσικά το επιβατικό κοινό και ο ελληνικός τουρισμός.

Όμως η μείωση των αεροπορικών τελών που υποχρεωθήκατε να κάνετε είναι «ψύλλος στα άχυρα». Διαβάσαμε την ανακοίνωση της εταιρίας CRONUS και μιας άλλης. Αναφέρουν ότι με τα νέα μέτρα θα πληρώνουν κάθε εξάμηνο αντί 2,5 δισεκατομμύρια, 2,5 εκατομμύρια λιγότερα. Δηλαδή η έκπτωση είναι 1%.

Προτείναμε επίσης τη μείωση του σπατοσήμου για λογαριασμό των επιβατών. Τελικά στον προχθεσινό νόμο αποφασίσατε αντί για μείωση τη χρησιμοποίηση του σπατοσήμου και για άλλους σκοπούς πέραν της ανάπτυξης των αεροδρομίων. Γι' αυτό πάμε συνεχώς ένα βήμα μπροστά και δύο πίσω. Αυτό επειδή η Κυβέρνηση και δεν πράττει σωστά και δεν ακούει σωστά.

Προχθές ο ελληνικός λαός με την πρώτη βροχή διεπίστωσε ότι το αεροδρόμιο «μπάζει» και ότι η Αττική Οδός πλημμύρισε. Είναι έργα που έγιναν πριν από ένα χρόνο. Ακόμη πρέπει να θυμίσω ότι στο νέο αεροδρόμιο πρέπει να ενταθούν τα μέτρα ασφαλείας διότι πέραν των δημοσιογράφων και του λαθρομετανάστη που εισήλθαν σε αυτό, έμπαινε και η σύζυγος κάποιου εργαζομένου με πλαστή ταυτότητα.

Δυστυχώς όλα αυτά είναι μέρος των προβλημάτων που υπάρχουν στο Υπουργείο Μεταφορών και στους εποπτευόμενους οργανισμούς. Θέλω, κύριε Υπουργέ, να σας επιστήσω ιδιαίτερα την προσοχή σας, να μην συνδέσετε το όνομά σας με την χρεοκοπία και το κλείσιμο των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών μέχρι το 2004, όπως ανεγράφη σε αθηναϊκές εφημερίδες. Η Κυβέρνησή σας με τα μέτρα που παίρνει θα δολοφονήσει τη

μοναδική κερδοφόρα βιομηχανία της χώρας τον τουρισμό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα ανακοίνωση των αεροπορικών εταιρειών και τα προαναφερθέντα δημοσιεύματα των αθηναϊκών εφημερίδων, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Η κα Κόλλια-Τσαρουχά έχει το λόγο.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ : Κύριε Υπουργέ, θα αναφέρω κάποια στοιχεία σε σχέση με την κατάσταση που επικρατεί στο Υπουργείο σας, κατάσταση που χαρακτηρίζεται και από το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών. Γενικά είναι κοινή η πεποίθηση σε όλη την ελληνική κοινωνία ότι η διαφθορά βασιλεύει σε όλες τις υπηρεσίες του δημοσίου. Οι υπηρεσίες του Υπουργείου σας, των εποπτευομένων οργανισμών αλλά και των νομαρχιών χαρακτηρίζονται σαν βασίλειο της διαφθοράς. Αυτή η κατάσταση αποδεικνύει και πιστοποιεί με τον πιο εύγλωττο τρόπο τη σήψη τη διαφθορά και την κακοδιαχείριση που έχει απλωθεί σε όλον τον κρατικό μηχανισμό με ευθύνη της Κυβέρνησης. Η Κυβέρνηση εμφανίζεται ανίκανη να πατάξει τις παρανομίες που δηλητηριάζουν το δημόσιο βίο.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την έκθεση πεπραγμένων του Σώματος Ελεγκτών Επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στην περίοδο Μαρτίου 2000-Απριλίου 2001 από τις εκατόν σαράντα μία υποθέσεις που διερευνήθηκαν σε πενήντα τρία διαπιστώθηκαν φαινόμενα διαφθοράς και παρανομίες. Το μέγεθος δε αυτών είναι ασύλληπτο. Η εξέταση των όρων νομιμότητας κάθε διοικητικής δράσης και πράξης είναι ελλιπής ενώ δεν δίνεται η απαιτούμενη προσοχή σε περιπτώσεις καταγγελιών που κάνουν λόγο για καταστρατηγήσεις και παρατυπίες. Αποφεύγονται και δεν επιλύονται ούτε και προσδιορίζονται τα αίτια για την κακή λειτουργία, για την κακή διαχείριση καθώς και για τη χαμηλή ποιότητα και το υψηλό κόστος της παροχής υπηρεσιών.

Έχουμε πλημμελή έλεγχο στην εφαρμογή της νομοθεσίας ακόμη και όταν καταγράφονται παραβιάσεις, αρχών ισότητας και διαφάνειας στην παροχή των υπηρεσιών προς τον πολίτη. Είναι πρόσφατη η εισήγησή μου στο νομοσχέδιο όπου και εσείς, κύριε Υπουργέ, παραδεχτήκατε ότι τα ΚΤΕΟ έχουν πέσει στην εκτίμηση των Ελλήνων.

Το Υπουργείο σας, η Κυβέρνησή σας, παρ'όλο που το 1983 τα θεσμοθέτησε και άρχισαν να λειτουργούν από τότε, δεν τα περιέβαλε με το απαιτούμενο ενδιαφέρον, ώστε να κάνουν όσο γίνεται καλύτερα τη δουλειά τους.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά πιστεύω ότι τα ξέρετε όλα αυτά, από την έκθεση πεπραγμένων των ελεγκτών που υπάγονται στο Υπουργείο σας και δεν βλέπουμε να κάνετε κάτι και να λαμβάνετε υπόψη σας αυτές τις καταγγελίες, παρατυπίες και παρανομίες.

Διαπιστώθηκε, ότι σε πολλές περιπτώσεις υπάρχει παντελής έλλειψη κατάλληλων αιθουσών που γίνονται οι εξετάσεις για τις άδειες οδήγησης. Πολλές φορές υπάρχει ελλιπής εφαρμογή της διαδικασίας που προβλέπεται από τους σχετικούς νόμους να ορίζεται η επιτροπή ελέγχου των εξετάσεων και γίνεται με ανάθεση και όχι με κλήρωση όπως προβλέπεται. Άλλες φορές πάλι δεν ελέγχεται η ταυτοπροσωπία των προσώπων των υποψηφίων οδηγών και αλλού υπάρχει καταγραφή πλημμελούς επιτήρησης και ελλιπής επιτήρησης στη σειρά των εξεταστικών φύλλων.

Έχει εντοπιστεί μεγάλος αριθμός πλαστών αδειών οδήγησης ιδιαίτερα από τις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Μετατρέπονται πλαστές άδειες αλλοδαπών σε ελληνικές με ελλιπή και παραποιημένα δημόσια έγγραφα, όπως αλλοιωμένα φωτοαντίγραφα δελτίων αστυνομικής ταυτότητας, άδειες που υπογράφονται από ανύπαρκτα πρόσωπα, δικαιολογητικά έγγραφα της πρώην Σοβιετικής Ένωσης και αλλοιωμένες ημερομηνίες και άλλα. Εκδίδονται άδειες κυκλοφορίας παράνομα για οχήματα και μάλιστα από αυτά εντοπίζονται σε χώρες του εξωτερικού.

Το Υπουργείο αντί να λειτουργεί με τη φυσική του ιεραρχία και τις θεσμοθετημένες υπηρεσίες του λειτουργεί κατ' εξοχήν με επιτροπές και μπορώ να καταθέσω δύο- τρεις περιπτώσεις, όπου επιτροπές συστήθηκαν και το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν δέχθηκε τη σύστασή τους και δεν πληρώνονται και δεν γίνονται δεκτές.

Επίσης κάτι πρέπει να επισημάνω για τις προαγωγές των υπαλλήλων. Θα καταθέσω συγκεκριμένα έγγραφα όπου υπάλληλοι οι οποίοι έχουν αναγνωρισμένες ικανότητες και χρόνο προϋπηρεσίας που προϋποθέτουν για την τοποθέτησή τους σε θέσεις γενικών διευθυντών και διευθυντών, δεν έχουν πάρει τη θέση που τους ανήκει.

Επίσης τεράστια ποσά έχουν δαπανηθεί από το Υπουργείο σας για αναθέσεις πολλές φορές επιλεκτικές για πραγματοποίηση μελετών -και διάφορα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου- που οι περισσότερες έχουν μείνει αναξιοποίητες και αρκετές ημιτελείς αφού δεν υπάρχει επιχειρησιακός σχεδιασμός αξιοποίησής τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο συνάδελφος κ. Αθηναίος Φλωρίνης έχει το λόγο.

ΑΘΗΝΑΙΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στην Ολυμπιακή Αεροπορία και στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Τι να πρωτοπεί κανείς μέσα σε λιγότερο από πέντε λεπτά για τον κατήφορο και την κατάντια του εθνικού μας αερομεταφορέα, που κάποτε υπήρξε το καμάρι των απανταχού της γης Ελλήνων, που είχε καταξιωθεί διεθνώς και ετύγχανε του σεβασμού και της εκτίμησης φίλων και ανταγωνιστών και που τώρα αφήνει την τελευταία του πνοή κατεξευτελισμένος, απαξιωμένος και καταρρακωμένος από τα παιχνίδια, την ανικανότητα και την ανευθυνότητα των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ που μία εικονομασία έκαναν ό,τι τους περνούσε από το χέρι για να τον διαλύσουν.

Κυρία Πρόεδρε, υπάρχουν ουκ ολίγα αποδεικτικά στοιχεία και εκθέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του ελληνικού κράτους, των οργάνων της Ολυμπιακής Αεροπορίας και εξωτερικών συμβούλων για τα αίτια που προκάλεσαν τη λειτουργική και οικονομική αποδυνάμωση και απαξίωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Όλοι και όλα συμφωνούν ότι την κύρια ευθύνη για την τραγική οικονομική κατάσταση φέρουν οι διαδοχικές διοικήσεις και οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ, οι οποίες με τις πράξεις και παραλείψεις τους οδήγησαν σε χρεοκοπία και απαξίωση του αερομεταφορέα.

Αυτές κατά γενική ομολογία και παραδοχή φέρουν και την ευθύνη της ολοσχερούς αποτυχίας στις προσπάθειες για την αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση αλλά και εξυγίανση του αερομεταφορέα. Παντού και από όλους διαπιστώνονται οι σοβαρότατες διαρθρωτικές αδυναμίες της εταιρείας σε όλους τους τομείς: Η έλλειψη στρατηγικής και πολιτικής μάρκετινγκ, η έλλειψη συστήματος πληροφόρησης της διοίκησης, η δυσκίνητη διαδικασία προγραμματισμού, η υστέρηση στη χρηστή και ορθολογική διαχείριση των μέσων παραγωγής και της αποδοτικότητας του προσωπικού, η μη τήρηση γενικού λογιστικού σχεδίου, η αδυναμία κατάρτισης ισολογισμού και γενικά οικονομικές και λογιστικές αδυναμίες και δυσλειτουργίες.

Και σαν να μην έφθαναν όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, σεις με τον κ. Λαλιώτη βάλατε θηλιά στην Ολυμπιακή Αεροπορία και τη γονατίσατε με τα πανάκριβα τέλη που την υποχρεώνετε να πληρώνει στο αεροδρόμιο των Σπάτων, τα οποία βεβαίως δεν είναι σε θέση να πληρώσει. Και γι' αυτό αναγκάστηκε η διοίκηση του αερολιμένα να σας στείλει εξώδικο, σε σας, στον Υπουργό Οικονομίας και στην Ολυμπιακή Αεροπορία, με το οποίο ζητά να πληρώσετε άμεσα τα 4,6 δισεκατομμύρια δραχμές τα οποία χρωστάει η Ολυμπιακή Αεροπορία στον αερολιμένα. Χρήματα που οπωσδήποτε δεν θα τα πληρώσετε εσείς από την τσέπη σας, αλλά οι Έλληνες φορολογούμενοι.

Θα αναφέρω ενδεικτικά, κυρία Πρόεδρε, τα τέλη, γιατί γίνεται πολύς λόγος αλλά κανείς δεν αναφέρει ποσά. Τι πλήρωνε στο Ελληνικό ένα αεροσκάφος BOING 737. Πλήρωνε μόνο 27.000. Τι πληρώνει εκεί στα Σπάτα. Από 206.000 δραχμές μέχρι

220.000 δραχμές. Δηλαδή, δέκα φορές πάνω. Ένα BOING 747 από 195.000 δραχμές που πλήρωνε, τώρα πληρώνει 1.260.000 έως 1.340.000 δραχμές. Και εδώ έχουμε περίπου αύξηση οκτώ φορές επάνω. Το AIRBUS 300 από 123.000 δραχμές που πλήρωνε στο Ελληνικό, τώρα πληρώνει περίπου 800.000 δραχμές.

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

Θα πάρω και τη δευτερολογία μου, σας παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, η Ολυμπιακή Ξεψυχάει και η Κυβέρνησή σας ομφαλοσκοπεί. Δεν τολμάτε να έρθετε σε σύγκρουση με τα κατεστημένα συμφέροντα, φοβάστε να διδαχθείτε μέσα από τα σφάλματά σας, φοβάστε να προκρίνετε, έστω και την τελευταία στιγμή, επώδυνες μεν αλλά διαφανείς και αναγκαίες διαδικασίες.

Συνεχίζοντας με την ΥΠΑ κρίνω σκόπιμο να υπενθυμίσω ότι αυτή είναι υπεύθυνη για την ίδρυση, τη λειτουργία -και έχει σημασία αυτό- και εκμετάλλευση όλων των αεροδρομίων της χώρας και για την ευθύνη λειτουργίας τους. Σήμερα ελέγχει και εξυπηρετεί τριάντα οκτώ αεροδρόμια πλην βεβαίως του αεροδρομίου των Σπάτων την εκμετάλλευση του οποίου οπωσδήποτε έχετε ξεπουλήσει. Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και ο τομέας αυτός ακολουθεί πολιτική αποδιοργάνωσης και διάλυσης.

Επιγραμματικά, λόγω χρόνου, θα αναφερθώ στις κυριότερες παραλείψεις. Η διοίκηση της ΥΠΑ ευθύνεται γιατί ακόμη παρά το ότι αυτό ζητήθηκε από το 1996 δεν έχει οργανώσει το σημαντικό και ζωτικό τομέα της ασφάλειας των πτήσεων. Μάλιστα η διοίκηση κατηγορείται ότι προσλαμβάνει -και εδώ τα ίδια- αδρά αμειβόμενους συμβούλους για θέματα που χειρίζονται υπεύθυνα οι υπάλληλοι της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Επίσης, η διοίκηση της ΥΠΑ ευθύνεται γιατί καθυστερεί σημαντικά στον εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων με άμεσες επιπτώσεις στην εξυπηρέτηση των αεροσκαφών, του επιβατικού κοινού και του τουρισμού.

Κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να γνωρίζετε ότι μέχρι το 2003 η χώρα μας πρέπει να πιστοποιήσει στον ICAO, το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ότι τα αεροδρόμια που εξυπηρετούν διεθνείς πτήσεις καλύπτουν τις προδιαγραφές του παραρτήματος 14 του ICAO περί αεροδρομίων. Εν όψει μάλιστα του 2004 υπάρχει ανάγκη άμεσης κάλυψης αυτής της απαίτησης. Σεις όμως ακόμη δεν ξεκινήσατε. Υπάρχει χρόνος, ξεκινήστε.

Τι να πούμε όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την ασφάλεια των αεροδρομίων, για τα μέτρα αποτελεσματικής φύλαξης των αεροδρομίων, την ασφαλή διακίνηση των αεροσκαφών και επιβατών, ώστε να πληρούνται πλήρως οι απαιτήσεις του ICAO και του Εθνικού Κανονισμού Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας; Μπάχαλο. Όποιοι θέλει μπαίνει και όποιοι θέλει βγαίνει. Ανάγκη, λοιπόν, να επανέλθει αυτή η ευθύνη στην ΕΛΑΣ αλλά και στους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας μιας διαδικασίας που έχει διαπιστωθεί ότι ενεργούσε και δρούσε αποτελεσματικά στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Δεν μπορεί να ξεβρακώνουν εμάς τους Βουλευτές στον έλεγχο και να αφήνουν να περνούν ελεύθερα άνθρωποι υπόπτου κατηγορίας.

Μπορεί να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, γιατί εγκαταλείπετε τα περιφερειακά αεροδρόμια χωρίς επιχειρησιακή, τεχνική και οικονομική υποστήριξη, χωρίς το απαιτούμενο προσωπικό; Και εδώ μου δίνετε η ευκαιρία να αναφερθώ στο ILS κατηγορία 2 στη Θεσσαλονίκη που πέρσι μας διαβεβαίωνατε, εδώ στην Αίθουσα, ότι είναι έτοιμο και θα λειτουργήσει. Γιατί ακόμη δεν έχουν εκπονηθεί οι διαδικασίες καθόδου των αεροσκαφών; Τίποτε άλλο. Είναι άχρηστο, κύριε Υπουργέ, αν δεν εκπονηθούν οι διαδικασίες και δεν πιστοποιηθούν κιόλας.

Επίσης, γιατί ακόμη καθυστερεί η αγορά των εκχιονιστικών μηχανημάτων; Και εδώ τα ίδια, κύριε Υπουργέ. Πέρσι λέγατε ότι θα τελειώσει.

Μπορείτε να μας πείτε γιατί η διοίκηση της ΥΠΑ αντί να ενδιαφέρεται για τη σωστή λειτουργία της υπηρεσίας και την επίλυση των προβλημάτων των εργαζομένων όχι μόνο αδιαφορεί αλλά αποτελεί βασική αιτία δημιουργίας προβλημάτων και

οξύνσεων με αποτέλεσμα να έχει αποσυντονισθεί ο ρυθμός εργασίας της ΥΠΑ και των εργαζομένων; Κύριε Υπουργέ, προχθές υψηλόβαθμο στέλεχος της παράταξής σας μίλησε για διεφθαρμένη και διαλυμένη διοίκηση. Εμείς με υπευθυνότητα μιλάμε για διαλυμένη, ανίκανη και εν πολλοίς ανύπαρκτη διοίκηση των τομέων ευθύνης σας. Την ευθύνη όμως την έχετε εσείς ως ο φυσικός ηγέτης τους. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Κιλτίδης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΤΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ να μου κρατήσετε και εμένα το χρόνο της δευτερολογίας μου.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, η ιδιωτικοοικονομική λειτουργία κρατικών οργανισμών προφανώς δεν έπρεπε να έχει περιεχόμενο ελευθερία για την ελευθερία, αλλά ελευθερία για τη δημιουργία. Φοβάμαι όμως -αν και δεν αναγράφεται στην επερώτηση για τα ΕΛΤΑ και θα επανέλθουμε ειδικότερα μετά από λίγες μέρες- ότι στα ΕΛΤΑ και στον ΟΤΕ κατρακυλούν κάποιοι από την ασυδοσία στην ελευθεριότητα. Η διοίκηση των ΕΛΤΑ -και σας κάνω απλώς νύξη σήμερα- βρίσκεται προφανώς σε κάποια μορφή παράκρουση. Αμείβει ανίκανους που η ίδια διαπιστώνει και διώκει ευσυνειδήτους υπαλλήλους υποβιβάζοντάς τους από προϊσταμένους σε απλούς υπαλλήλους, ποιος ξέρει σε ποια περιφερειακή διοίκηση.

Η Νέα Δημοκρατία, κύριε Υπουργέ, είχε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του ΟΤΕ και γι' αυτό βλέπουμε και θα βλέπουμε πάντοτε με ευθύνη και σεβασμό αυτόν τον οργανισμό, ο οποίος αποτελεί ένα εθνικό κεφάλαιο. Και όποτε υπήρξαν ενέργειες τέτοιες τις επικριτήσαμε. Όποτε όμως -όπως και στελέχη της δικιάς σας κυβερνήσεως- διαπιστώσαμε παρεκβάσεις και παρεκτροπές δεν διστάσαμε να τις καταγγέλλουμε.

Κύριε Υπουργέ, ας πάμε στα ειδικότερα θέματα του ΟΤΕ. Δημιουργείται ο ΟΤΕ, προοδεύει, αναγνωρίζεται και αξιώνεται σε εθνικό κεφάλαιο, θα έλεγε κανένας σε χρυσό του ελληνικού δημοσίου. Μπαίνει στη διαδικασία η σκέψη ακόμη και επί των ημερών της Νέας Δημοκρατίας να γίνει ακόμη πιο προσοδοφόρος και να ανοίξει τα φτερά του, να αποκτήσει ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια στη λειτουργία του. Δεν είναι δυνατόν όμως σ' αυτήν τη διαδικασία να ακολουθούνται πρωτόγνωρες και πρωτοφανείς διαδικασίες.

Παράδειγμα: Ακίνητη περιουσία του Ο.Τ.Ε., η οποία δεν έχει αξιοποιηθεί. Θα περίμενε κανείς, με πολύ σκέψη έως περίσκεψη, η κάθε ελληνική Κυβέρνηση να φροντίσει αυτό που δημιούργησε ο ελληνικός λαός, ο Έλληνας πολίτης, να το αξιοποιήσει για τον Έλληνα πολίτη, όχι για το 67%, που σε λίγο καιρό θα έχουν οι ιδιώτες συμμετοχή στον Ο.Τ.Ε.. Όχι να καρπώνονται οι ιδιώτες πράγματα για τα οποία δεν συνέβαλαν ποτέ.

Πριν από λίγο καιρό δόθηκε το 8% σε ξένες τράπεζες με ομολογιακό δάνειο, ούτως ώστε σε μία τριετία ή να πάρουν τις συμμετοχές ή, εάν δεν θελήσουν, να πληρώσει το ελληνικό δημόσιο επιτόκιο 5% ή 6%. Βλέπουμε όμως σε συνελεύσεις του Ο.Τ.Ε. να συμμετέχουν αυτές οι μετοχές. Δεν ξέρω εάν είναι νομότυπο, αλλά δεοντολογικά εμφανίζεται για πρώτη φορά μετοχές που έχουν δοθεί με ομολογιακό δάνειο και που μετά από τριετία θα κριθεί εάν ανήκουν σε αυτούς που τις πήραν, με τον τρόπο που τις πήραν, να συμμετέχουν τώρα στις συνελεύσεις του Ο.Τ.Ε..

Επενδύσεις στο εξωτερικό. Έχουν γραφτεί πολλά, νομίζω ότι γίναμε κοινωνοί όλοι πρωτόγνωρων καταστάσεων και διαδικασιών. Αρέσκει η Κυβέρνηση, αρέσκει ο νέος Γενικός σας Γραμματέας, ο κ. Λαλιώτης, να ομιλεί για εταιρείες που δεν θεωρεί ότι είναι στη διαδικασία της νομιμότητας. Και ο Ο.Τ.Ε. αναπτύσσεται στα Βαλκάνια και στην αλλοδαπή εν γένει με off-shore εταιρείες.

Και δεν απαντάτε, δεν ακούγεται τίποτα, όταν βοά ο Τύπος και η διοίκηση του Ο.Τ.Ε. ψελλίζει ότι οι δανεισμοί των 11,5 δισεκατομμυρίων στη Ρουμανία έγιναν από off-shore εταιρείες. Και ο κ. Καργάδος σας καταγγέλλει στον Ο.Τ.Ε. επισήμως, σας καταγγέλλει την τραγική εικόνα που έχει ο Ο.Τ.Ε. στη Ρουμανία.

Και τι απαντάτε; Να τα πάρει ένα-ένα, κανένας.

Σερβία: Συμμετοχή του Ο.Τ.Ε. 49% μαζί με τους Ιταλούς. Ο

κίνδυνος ήταν δεδομένος. Κάποιοι λένε σήμερα ότι τον διέβλεπαν. Τότε πολύ απλά και ταπεινά θα δηλώσω ότι δεν ήταν καλοί πολιτικοί, αν δεν ήταν τίποτα άλλο.

Βουλγαρία: Δεν κατέστη δυνατόν. Διασυνθήκαμε. Ας δεχτεί κανείς ότι αυτά είναι πράγματα που συμβαίνουν στις ελεύθερες διαπραγματεύσεις. Έπρεπε όμως ο Ο.Τ.Ε., αυτός ο κολοσσός, ο εθνικός πλούτος, το εθνικό κεφάλαιο να διασύρεται τόσο εύκολα;

Αλβανία: Απροσδιόριστη η κατάσταση, ο Ο.Τ.Ε. θέλει να εισέλθει. Για ποιο λόγο να εισέλθει;

Και φθάνουμε μέχρι και την Αρμενία. Το 90% στον Ο.Τ.Ε. της Αρμενίας! Εκεί, μέσα στους κινδύνους, όπου κανένα καθεστώς ακόμη δεν έχει στεριώσει, έρχεται ο ελληνικός Ο.Τ.Ε. να πάρει το 90%! Είναι προφανές ότι δεν θα είχε καμία επιτυχία αυτό το εγχείρημα. Χρειαζόταν περισσότερη σκέψη από ενός απλού πολίτη, ώστε η διοίκηση του Ο.Τ.Ε. να μην επιχειρήσει αυτό το άλμα που έπραξε στο κενό; Και σήμερα δηλώνουν όλοι ινστρούχτορες του Ο.Τ.Ε. ότι επαναδιαπραγματεύομαστε, για να επανοπροσδιορίσουμε τους στόχους του Ο.Τ.Ε.. Αυτά είναι πισωγυρίσματα τα οποία νομίζω ότι δεν τιμούν όσους διοικούν, αλλά προπάντων δεν φέρνουν κανένα όφελος στον Έλληνα πολίτη.

Θυγατρικές εταιρείες του Ο.Τ.Ε.. Ήταν ανάγκη, κύριε Υπουργέ, ο Ο.Τ.Ε. να ασχολείται με αλλότρια, με αντικείμενα τα οποία δεν είναι στις αρμοδιότητές του, να δημιουργεί Αστικά Ακινήτων Ο.Τ.Ε., Οργανισμό Leasing, Ο.Τ.Ε. SAT, πράγματα πρωτόκουστα; Και κατόπιν μάλιστα αυτές να τις πουλάει! Ποιος ελέγχει επιτέλους τη διοίκηση του Ο.Τ.Ε.;

Επειδή κατά το παρελθόν συμμετείχαν σε διάφορες ερωτήσεις, δεν έλαβα ποτέ απάντηση για το ποια είναι τα μέλη των διοικήσεων αυτών των θυγατρικών εταιρειών. Να δούμε πώς δίνει ο Ο.Τ.Ε. από 2 έως 5 εκατομμύρια μηνιαίως σε κάποια διευθυντικά στελέχη και στις διοικήσεις. Για ποιο λόγο; Να μάθει ο ελληνικός λαός για ποιο λόγο κάποιοι πληρώνονται 100.000 τη συνεδρίαση, όταν με τέτοιο κάλοφο, με τέτοιο σθένος κάποιοι χτυπούν σήμερα το ελληνικό Κοινοβούλιο και τους Έλληνες Βουλευτές. Να αποκαλυφθούν όλα αυτά.

Και θα αποκαλύψω στο μέλλον και κάποια πράγματα για τα ΕΛ.ΤΑ. Επιφυλάσσομαι για τις επόμενες ημέρες.

Ένα άλλο φοβερό που συμβαίνει, κύριε Υπουργέ, είναι ότι ο κ. Μανασής και οι περί αυτών εμφανίστηκαν ως τεχνοκρατικά στελέχη. Δεν είπε κανένας ότι θα καταστούν μονοκράτορες και αυτοκράτορες αυτού του οργανισμού, να τους δίδεται δικαίωμα να εξαγοράζουν εταιρείες μέχρι δύο δισεκατομμύρια -πρόσφατο το παράδειγμα της MULTICOM- και να μη λογοδοτούν, να μην εμφανίζουν σκοπιμότητες, χρήση αυτών, να αιτιολογούν αυτό που πράττουν. Είναι δυνατόν με τη γνωστή εταιρεία «Καρακίτσος» να συμβαίνουν αυτά που συμβαίνουν; Και ξέρετε πολύ καλά ότι ο εισαγγελέας κ. Παπαγγελόπουλος ασχολείται με την υπόθεση Καρακίτσου, ο κ. Ζορμπάς με την υπόθεση MULTICOM. Δηλαδή, φταίει ο πολιτικός κόσμος όταν ελέγχει την Κυβέρνηση, ελέγχει τους οργανισμούς και υπεισέρχονται οι δικαστές, γιατί προφανώς βλέπουν ενδείξεις μπροστά στα μάτια τους και πρέπει να τις ψάξουν; Νομίζω ότι κάτι πρέπει να γίνει με τον κ. Μανασή και με τους περί αυτών.

Κλείνοντας λέω τούτο. Όλοι στην πορεία του ΟΤΕ ένα στοιχείο που λαμβάνουμε υπόψη είναι το πλεονάζον προσωπικό του ΟΤΕ. Και για πρώτη φορά στα χρονικά ο κ. Μανασής διέταξε απογραφή και απλών αντικειμένων, καρέκλες και τραπέζια του ΟΤΕ από ιδιωτική εταιρεία με δισεκατομμύρια. Όταν λέμε ότι το προσωπικό του ΟΤΕ είναι πλεονάζον, δεν μπορεί να κάνει αυτήν την απλή εργασία;

Νομίζω ότι στην αρχαιότητα υπήρχε η αιδώς, η σημερινή τοίπα και πρέπει, κύριε Υπουργέ, αν την έχετε, να επέμβετε εδώ και τώρα. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Νικόλαος Αγγελόπουλος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λόγω του περιορισμένου χρόνου τηλεγραφικά θα αναφερθώ σε κάποια από τα θέματα που περιλαμβάνονται στην επερώτηση και θα περιοριστώ περισσότερο στο θέμα

του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Θέλω να θυμίσω στον κύριο Υπουργό ότι σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα πριν δέκα μήνες μας διαβεβαίωνε με απολυτότητα ότι στο τέλος Φεβρουαρίου του 2001 θα είχε τελειώσει το θέμα της ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Δέκα μήνες μετά, δυστυχώς, βρισκόμαστε στο στάδιο της αναζήτησης ενδιαφερόμενου για την αγορά της Ολυμπιακής. Ίσως αυτό φταίει ότι τα σεμινάρια ιδιωτικοποίησης και αποκρατικοποίησης προς τα μέλη της Κυβέρνησης, στους Υπουργούς που προηγήθηκαν του σημερινού και των οποίων σεμιναρίων ο λογαριασμός ανέρχεται σε 1 τρισεκατομμύριο δραχμές μόνον για το θέμα της Ολυμπιακής, δεν είχαν απόδοση και καλά αποτελέσματα. Το επιχείρημα ότι η συγκυρία δεν βοηθάει, δεν ευσταθεί. Συνήθως προσπαθούμε να πωλήσουμε κάτι όταν οι συγκυρίες του ευνοούν. Γι' αυτό δεν αφήνουμε τις ευκαιρίες να χάνονται.

Αστικές συγκοινωνίες. Θα έχουμε την ευκαιρία κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού να αναφέρουμε αρκετά οικονομικά στοιχεία. Ήδη ανέφερε κάποια και ο κ. Χειμάρης. Ήθελα να συμπληρώσω σε αυτά που είπε ο κ. Χειμάρης ότι ειδικότερα για την ΕΘΕΛ το 2002 σε σχέση με το 1999, παρατηρείται το φαινόμενο τα έσοδα από κόμιστρα να αυξάνουν κατά 13%, η επιδότηση κατά 10%, οι δαπάνες κατά 13% και το λειτουργικό έλλειμμα κατά 17%, ενώ η επιβατική κίνηση παρουσιάζει μεγάλες αναντιστοιχίες με τα πραγματοποιούμενα έσοδα, με προφανές συμπέρασμα ότι οι επιβάτες είναι λιγότεροι από αυτούς που παρουσιάζει για ευνόητους λόγους η ΕΘΕΛ.

Επίσης, αναφέρθηκε και πριν, ότι στην έκθεση πεπραγμένων της ΕΘΕΛ για το 2000 αναφέρεται ότι το 41% του επιβατικού κοινού θεωρεί ότι είναι κακές οι συγκοινωνίες του λεκανοπεδίου Αττικής. Οι ίδιοι οι διοικούντες στην ΕΘΕΛ το αναφέρουν και το παραδέχονται.

Επίσης, κύριε Υπουργέ, αναφέρεται στον προϋπολογισμό του 2002 ότι οι αμοιβές των μελών του διοικητικού συμβουλίου ΟΑΣΑ, ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, είναι 419 εκατομμύρια. Ουσιαστικά μιλάμε για οκτώ ανθρώπους και πιστεύω ότι είναι προκλητικό να υπάρχει αμοιβή κατά μέσο όρο 52,4 εκατομμύρια το χρόνο, όταν προχθές αντιμετωπίσαμε, αν θέλετε, την επίθεση των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης κατά τη συζήτηση του προϋπολογισμού της Βουλής στην πρόταση να αυξηθούν κατά 50.000 ή 100.000 τα έξοδα λειτουργίας των γραφείων των Βουλευτών ή ακόμα να αυξηθούν κατά το ίδιο ποσό τα έξοδα κινήσεων των Βουλευτών.

Θα ήθελα να ξέρω, επειδή ο κ. Μανιάτης είναι πρόεδρος και στους τέσσερις οργανισμούς, αν δεν κάνω λάθος, αν πάει επί τέσσερα το 52,4; Τότε αυξάνονται ανάλογα οι αμοιβές των άλλων προέδρων και των διευθυνόντων συμβούλων στους άλλους οργανισμούς.

Για τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ, παρ' όλο που είχα γράψει κάποια πράγματα, θα τα πούμε στη Διαρκή Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων με τη διαδικασία του άρθρου 41.

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

Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ δώστε μου και το χρόνο από τη δευτερολογία μου.

Θα έρθω στον προαστιακό σιδηρόδρομο και ειδικότερα στην κατασκευή του τμήματος ΣΚΑ-Αεροδρόμιο που περιλαμβάνεται και στο μνημόνιο συναντίληψης και συνεργασίας του Υπουργείου Μεταφορών με την Οργανωτική Επιτροπή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Με άλλα λόγια, η κατασκευή του τμήματος αυτού του προαστιακού σιδηροδρόμου αποτελεί συμβατική υποχρέωση της ελληνικής Κυβέρνησης για τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων.

Όμως, τριάντα ένα μήνες πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, πριν τη διεξαγωγή τους, η κατασκευή του έργου βρίσκεται ακόμα στο στάδιο των διαγωνισμών. Είναι απολύτως βέβαιο ότι πολύ δύσκολα θα προλάβουμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Και αυτό δεν αποτελεί, αν θέλετε, δική μας αυθαίρετη εκτίμηση. Υπάρχουν σχετικά έγγραφα του ΟΣΕ, τα οποία αναφέρουν το 1999 -ήδη βρισκόμαστε στο 2001- ότι πολύ δύσκολα, οριακά και χωρίς δοκιμαστική περίοδο θα προλάβουμε τους Ολυμπια-

κούς Αγώνες.

Θέλω να θυμίσω επίσης ότι το 1996 και μέχρι το 1999 επιχειρήθηκε να δοθεί το έργο με απευθείας ανάθεση. Είχε υπάρξει σχετική απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΣΕ. Το 1998 η Επιτροπή Μεγάλων Έργων στην οποία μετείχε τότε ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ και ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφάσισε το έργο να δοθεί με απευθείας ανάθεση στην Αττική Οδό ως παράλληλο έργο αυτής, μόνο που γι' αυτό θα έπρεπε να προηγηθεί μια απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που να χαρακτηρίζει το έργο σαν ειδικής φύσεως για να φύγει από τις διαδικασίες του νόμου 1415.

Το Σεπτέμβριο του 1999 πράγματι η διαδικασία χαρακτηρίσμού του έργου ως ειδικής φύσεως ολοκληρώνεται. Περνάει από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕ, οπότε ουσιαστικά δίνεται το πράσινο φως για την απευθείας ανάθεση. Ανακοινώνεται η απόφαση, τότε αρχίζουν οι αντιδράσεις και το έργο δεν προχωράει. Έχω εδώ τη σχετική αλληλογραφία ανάμεσα στα δύο Υπουργεία και στο διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕ.

Το Νοέμβριο του 1999, κάτω από το βάρος των αντιδράσεων, ανακοινώνεται ότι το έργο θα ανατεθεί με δημόσιο διεθνή διαγωνισμό. Βρισκόμαστε στο 2001. Το Μάρτιο του 2001 η διαδικασία του διαγωνισμού αρχίζει, δηλαδή, τρία χρόνια μετά την πρώτη απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του ΟΣΕ, για να γίνει απευθείας ανάθεση στην Αττική Οδό ως παράλληλο έργο. Το έργο σπάει στα τρία, τρεις επιμέρους εργολαβίες με χωροταξικά καθαρά κριτήρια και όχι κατά κατηγορία αντικειμένου, πολιτικού μηχανικού, ηλεκτρομηχανικού κλπ. Η ΕΡΓΟΣΕ προχωράει με τρεις διακηρύξεις στη δημοπράτηση με προεπιλογή των τριών τμημάτων του προαστιακού.

Τα τεύχη 264,265 και 266 δεν έχουν εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕ, κύριε Υπουργέ, όπως προβλέπει η συστατική σύμβαση του ΟΣΕ. Προχωρήσατε παράνομα στη διακήρυξη. Τα τεύχη έπρεπε να έχουν εγκριθεί και από το διοικητικό συμβούλιο του ΟΣΕ. Κοιτάξτε το. Αυτό είναι ένα γεγονός που επισημαίνει και η εταιρεία συμβούλων Hellas Rail Consult η οποία έχει προσληφθεί ως τεχνικός σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ. Οι διακηρύξεις περιλαμβάνουν φωτογραφικές διατάξεις. Κριτήριο επιλογής θεωρείται το μέγεθος της εταιρείας και όχι η προηγούμενη εμπειρία.

Πολλές από αυτές αντίκεινται ακόμη και στην ευρωπαϊκή νομοθεσία και πρακτική. Αναφέρω την υποχρεωτική εγκατάσταση και λειτουργία στους σιδηροδρόμους συστήματος ERTM-S. Μας λέτε σε ερώτηση που είχαμε καταθέσει τον Απρίλιο του 2001 ότι η προπριετοποίηση του συστήματος αυτού θα ολοκληρωθεί στο τέλος του 2001. Την έχω εδώ να σας τη δώσω.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Αγγελόπουλε, συμπληρώθηκε και η δευτερολογία σας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Υπάρχει όμως απόφαση από τις 21 Μαρτίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που καθιστά υποχρεωτική την ύπαρξη και λειτουργία αυτού του συστήματος. Οι υπηρεσίες του ΟΣΕ το γνώριζαν. Έχω και τα χαρτιά να τα καταθέσω. Αποφασίζεται στις 21 Μαρτίου, κοινοποιείται το Μάιο του 2001.

Κλείνοντας θα ήθελα να πω ότι είναι βέβαιο ότι η Κυβέρνηση αποφάσισε να αναθέσει στην Αττική Οδό με απευθείας ανάθεση την εκτέλεση του έργου. Πιστεύω ότι με τους όρους που υπάρχουν και στο ν. 2445 πέρα από την όποια διαδικασία, (υποτίθεται δημόσιου διαγωνισμού), πέρα από το ποιο συμμετέχουν -εξάλλου οι μεθοδεύσεις αυτές είναι σε εξέλιξη και θα χρειάζονταν πάρα πολύς χρόνος να τις αναφέρουμε- στο τέλος η Κυβέρνηση, αφού μας ταλαιπώρησε με γραφειοκρατικές διαδικασίες όλα αυτά τα χρόνια, θα δικαιώσει στο τέλος τον κ. Καλιώτη, ο οποίος ήθελε από την αρχή με ανάθεση να δώσει το έργο στην Αττική Οδό. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, ο συνάδελφος κ. Γερανίδης ζητεί την έγκριση του

Σώματος για ολιγοήμερη άδεια απουσίας του στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ολοκληρώθηκαν οι πρωτολογίες των επερωτώντων Βουλευτών και έχετε το λόγο, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρία Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται μια προσπάθεια να καταδειχθεί μια παραμορφωτική εικόνα. Και βεβαίως καταλαβαίνω ότι ασκείτε αντιπολιτευτικό έργο, αλλά πιστεύω ότι ο κοινοβουλευτικός έλεγχος θα πρέπει να επιζητεί ακριβή και υπεύθυνη ενημέρωση και αυτή είμαι διατεθειμένος να σας δώσω. Είμαι υποχρεωμένος, λοιπόν, να ακολουθήσω τη συλλογιστική και τη δομή του κειμένου της επερώτησης και να απαντήσω σε συγκεκριμένα ερωτήματα και θα το κάνω χωρίς υπεκφυγές και χωρίς εξωραϊσμούς πραγμάτων και καταστάσεων.

Θα μου επιτρέψετε μόνο ένα γενικό σχόλιο. Επιλεκτικές επισημάνσεις και αποσπασματικές παρατηρήσεις, στις περισσότερες των περιπτώσεων, είναι αβάσιμες. Στην πολιτική δεν υπάρχει μόνο το «διά ταύτα», χωρίς το «επειδή». Το «επειδή», λοιπόν, είμαστε εδώ να συζητήσουμε και πρέπει να το κάνουμε με απόλυτη ευθύνη.

Να πάρουμε, λοιπόν, με σειρά τους έξι τομείς τους οποίους θίγεται. Και πρέπει να σας πω ότι πραγματικά είναι πολύ σωστό να υπάρχει αυτή η ευρεία συζήτηση και είναι πάρα πολύ σωστό που δίνεται η ευκαιρία να τοποθετήσουμε τα πράγματα και να έχουμε μια παράθεση κυρίως στοιχείων και γεγονότων.

Η πρώτη αναφορά γίνεται στις υπηρεσίες ΚΤΕΟ, στα τμήματα ή διευθύνσεις συγκοινωνιών αρμοδίων υπηρεσιών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης, κυκλοφορίας, ταξινόμησης οχημάτων τις οποίες χαρακτηρίζετε «κέντρα διαφθοράς» -επαναλαμβάνω την ακριβή διατύπωση- και ρωτάτε γιατί η Κυβέρνηση δεν έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα. Πρέπει να σας σημειώσω ότι όλες οι παραπάνω υπηρεσίες ανήκουν στην αρμοδιότητα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και συνεπώς τελούν υπό τον έλεγχό της.

Και όπως γνωρίζετε εξίσου καλά με εμένα αυτή η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είναι ένας νέος θεσμός, στον οποίο η συμμετοχή στελεχών της παράταξής σας είναι απολύτως αξιοσημείωτη. Αν δεν κάνω λάθος πάνω από τριάντα νομαρχίες της χώρας καθοδηγούνται, διοικούνται, έχουν την ευθύνη, άνθρωποι οι οποίοι βγήκαν με τη σημαία της Νέας Δημοκρατίας και πολύ ορθά.

Δεν υποστηρίζουμε πως η λειτουργία των συγκεκριμένων υπηρεσιών έχει φθάσει από άποψη αποτελεσματικότητας και ποιότητας σε ζηλευτά ή έστω και σε ικανοποιητικά πολλές φορές επίπεδα, αλλά είναι υπερβολή και είναι άδικο συλλήβδην να ονομάζονται «κέντρα διαφθοράς».

Το Υπουργείο Μεταφορών έχει το ρόλο του επιτελικού σχεδιαστή της πολιτικής των μεταφορών και δεν μπορεί να παρεμβαίνει στο πεδίο της Αυτοδιοίκησης.

Διαμορφώνει ένα ευρύ εθνικής εμβέλειας νομοθετικό πλαίσιο ελέγχου λειτουργίας με νόμιμο στόχο τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Είναι χρήσιμο να αναφερθώ σε μερικά μέτρα και θεσμούς. Πρώτα απ' όλα, στο Σώμα των Επιθεωρητών. Την έκθεση του Σώματος αυτού τη χρησιμοποιείτε, κάποιος συνάδελφος, νομίζω ο κ. Χειμάρης, την κατέθεσε. Το Σώμα των Ελεγκτών το καθιερώσαμε εμείς ακριβώς για να παταχθούν οι περιπτώσεις μη χρηστής διοίκησης. Ακριβώς για να υπάρξουν βελτιώσεις σε σχήματα οργανωτικά, τα οποία απασχολούν εκατοντάδες χιλιάδες πολιτών. Και σε κάθε περίπτωση διαπιστωμένη παράβασης καθηκόντων από υπαλλήλους οι υποθέσεις αυτές αποστέλλονται στον αρμόδιο εισαγγελέα με δική μου εντολή. Αυτά περιγράφει η έκθεση του Σώματος Επιθεωρητών, ένα νέο Σώμα το οποίο στελεχώνεται από απολύτως αξίους δημόσιους υπαλλήλους, από λειτουργούς οι οποίοι κάνουν με τον καλύτερο τρόπο τη δουλειά τους και μου δίνεται η ευκαιρία να απαντήσω και δημόσιο έπαινο.

Στο πρώτο έτος, λοιπόν, λειτουργίας του το Σώμα των Επιθεωρητών έχει πραγματοποιήσει ένα ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό τακτικών και έκτακτων ελέγχων, τόσο στις κεντρικές υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών, όσο και στους εποπτευόμενους οργανισμούς και στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις.

Να σας πω, για παράδειγμα μόνο ότι έχουν γίνει πενήντα τέσσερις έλεγχοι στις θεωρητικές εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών μόνο στις υπηρεσίες της νομαρχίας Αττικής. Έχουν σταλεί, αν θυμάμαι καλά, πάνω από πενήντα περιπτώσεις γενικά από τις εκθέσεις τις οποίες μου παραδίδει το Σώμα των Επιθεωρητών στον εισαγγελέα. Και αυτές οι περιπτώσεις στο σύνολό τους, πλην -αν θυμάμαι καλά- μιας μόνο περίπτωσης, αφορούν πράξεις της διοίκησης που δεν έχουν να κάνουν με την κεντρική υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών.

Οργάνωση των ΚΤΕΟ. Είχαμε την ευκαιρία διεξοδικά να συζητήσουμε για τα ΚΤΕΟ τις προηγούμενες ημέρες και το κάναμε αυτό για έναν και μόνο λόγο: Διαπιστώσαμε ότι υπάρχει ανάγκη βελτίωσης των υπηρεσιών των ΚΤΕΟ. Υπάρχει ανάγκη βελτίωσης της προσφοράς υπηρεσιών προς τους πολίτες και οι πολίτες δεν θα πρέπει να εξακολουθήσουν να ταλαιπωρούνται.

Όμως υπάρχουν πράγματα, τα οποία έχουν γίνει στα δημόσια ΚΤΕΟ μέχρι σήμερα. Εφαρμογή μηχανογράφησης. Έχει επεκταθεί η εγκατάσταση αυτομάτων γραμμών ελέγχου και στα μικρότερα ΚΤΕΟ. Ήδη λειτουργεί στα μεγάλα ΚΤΕΟ.

Καθιερώσαμε το θεσμό των ιδιωτικών ΚΤΕΟ για τους λόγους τους οποίους αναλυτικότερα συζητήσαμε πριν από πολύ λίγες ημέρες. Πιστεύω ότι με την ίδρυση των ιδιωτικών ΚΤΕΟ θα λυθεί ένα σημαντικό πρόβλημα. Το πρόβλημα της χωρητικότητας, το οποίο στα μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης είναι και το βασικό πρόβλημα το οποίο έχει όλες τις παρενέργειες, πολλές από τις οποίες ήδη συζητήσαμε.

Σε ό,τι αφορά τα διπλώματα οδήγησης, τα οποία και αυτά δίνονται με ευθύνη των υπηρεσιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων: Καθιερώσαμε ενιαίο για όλη την επικράτεια ηλεκτρονικό σύστημα εξέτασης υποψηφίων οδηγών.

Φέτος λειτουργήσε σε έξι νομαρχίες -το 2002 θα επεκταθεί σε όλη τη χώρα- και λειτουργήσε με απόλυτη επιτυχία. Το κάναμε γιατί; Το κάναμε για να εξασφαλίσουμε τη διαφάνεια και να μην υπάρχει καμία περίπτωση οι εξετάσεις αυτές να γίνονται διαβλητά. Στο ίδιο σύστημα υπάρχει πρόγραμμα εξέτασης υποψηφίων ειδικών κατηγοριών, όπως είναι κωφάλαλοι ή βαρήκοοι, όπως είναι οι αγράμματοι, όπως είναι άτομα τα οποία δεν ομιλούν την ελληνική γλώσσα και είμαστε υποχρεωμένοι παρ' όλα αυτά να έχουμε διαδικασίες τέτοιες, ώστε να μπορούν να δίνουν εξετάσεις απόκτησης διπλώματος οδήγησης.

Έχουμε κάνει και μια σειρά άλλα πράγματα. Θα τα διέλθω πάρα πολύ γρήγορα.

Πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Τα χρηματοδοτούμε τα αποδίδουμε στις τοπικές κοινωνίες, στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, στα σχολεία και στην τροχαία. Σε έντεκα πόλεις κάνουμε εφαρμογή προγράμματος ένταξης του ποδηλάτου.

Αναφορικά με τις υπηρεσίες ταξινόμησης που ανήκουν στο κεντρικό Υπουργείο πρέπει να σας πω ότι έχει ενσωματωθεί το Ευρωπαϊκό Δίκαιο σε απολύτως ικανοποιητικό βαθμό. Και βεβαίως οι ταξινομήσεις γίνονται με βάση τις κοινοτικές πλέον οδηγίες και δεν υπάρχουν θέματα, τα οποία μπορεί κανείς να θέσει.

Σχετικά με τη συγκρότηση επιτροπών, τις οποίες αναφέρατε. Έχετε ασκήσει πολλοί από σας διοίκηση. Έχετε μετράσει σε κυβερνήσεις στο παρελθόν και γνωρίζετε, λοιπόν, ότι η συγκρότηση επιτροπών είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση ειδικών ζητημάτων, που ξεπερνούν πολλές φορές τα όρια ή το γνωστικό αντικείμενο των υπηρεσιών. Υπάρχει θεσμοθετημένη νομοθετική βάση και νομικοί ορισμοί και περιορισμοί ώστε να αποφεύγονται και οι αυθαιρεσίες και -πολύ σωστά- και προσωπικές πολιτικές και σκοπιμότητες. Καμία από αυτές τις ελάχιστες επιτροπές που συγκροτήθηκαν με απόφασή μου δεν ξεφεύγει κατ' ελάχιστον από το παραπάνω πνεύμα και σκοπό. Και θα σας καταθέσω και σχετικά έγγραφα.

Προβάλλατε έναν ισχυρισμό τον οποίο θεωρώ ότι πρέπει να σταματήσουμε σ' αυτήν την Αίθουσα να τον χρησιμοποιούμε,

ότι γίνονται προαγωγές υπαλλήλων με καθαρά κομματικά κριτήρια. Βεβαίως σε μία άλλη διατύπωση στη δεύτερη σελίδα της επερώτησής σας αλλάζει η διατύπωση και αναφέρεται ότι στις κρίσεις προτιμούνται για προαγωγή κατά πλειοψηφία προσκείμενοι στο κυβερνών κόμμα υπάλληλοι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ δεν γνωρίζω τις πολιτικές απόψεις των υπαλλήλων του Υπουργείου Μεταφορών και δεν θέλω να τις γνωρίζω. Φαίνεται, όμως, ότι κάποιοι από σας ασχολούνται με το θέμα. Σταματήστε να ασχολείστε. Δεν κάνετε καλό. Σας βεβαιώ, λοιπόν, πως τηρούνται πιστά οι κείμενες διατάξεις και πως σε κάθε περίπτωση πραγματικής ή νομιζόμενης αδικίας -διότι πολλοί από μας θεωρούμε ότι έπρεπε να έχουμε έναν άλλο ρόλο σ' αυτήν τη ζωή ή ότι έπρεπε να έχουμε προαχθεί και δεν έγινε- υπάρχουν διαδικασίες, υπάρχουν θεσμοί για την προστασία έννομων συμφερόντων των πολιτών και των υπαλλήλων. Υπάρχει Δημοσιοϋπαλληλικός Κώδικας. Υπάρχουν όργανα τα οποία έχουν δυνατότητα και προστατεύουν τους υπαλλήλους.

Θα σας αναφέρω, λοιπόν, για τα θέματα των διαφόρων τμημάτων εργασίας και επιτροπών και θα σας καταθέσω έγγραφο της αρμόδιας υπηρεσίας, το οποίο αναφέρει ποιες επιτροπές και μάλιστα εργασίας έχουν γίνει από το διάστημα Ιανουάριος 2000 έως Οκτώβριος 2001, που το σύνολο των χρημάτων, όπως θα δείτε, είναι καθ' όλα περιορισμένο και είναι θέματα, τα οποία πραγματικά θα πρέπει το Υπουργείο να αντιμετωπίζει.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και 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)

Μια άλλη ομάδα εργασίας που έγινε, ήταν για την απόδοση συχνοτήτων στους ραδιοφωνικούς σταθμούς του λεκανοπεδίου Αττικής. Την απαίτησε η Βουλή, την έκανε το Υπουργείο. Την καταθέτω κι αυτή.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και 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)

Να σας πω επίσης πως σε ό,τι αφορά ειδικές εργασίες...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Ο αριθμός;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο αριθμός είναι ελάχιστος. Είναι 10 ή 15.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Είναι 6-7.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αναφέρω, λοιπόν, σε ό,τι αφορά μεγαλύτερες εργασίες αυτές όλες μα όλες έχουν ανατεθεί σε Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας. Παράδειγμα τεχνική υποστήριξη διεθνούς συνεργασίας για τον πανευρωπαϊκό άξονα ΔΕΚΑ. Ουσιαστικό στοιχείο της ελληνικής πολιτικής. Όχι της Κυβέρνησης, της ελληνικής πολιτικής. Πώς θα δώσουμε τη δυνατότητα να αναβαθμιστεί ο άξονας ΔΕΚΑ. Ο άξονας που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Αυστρία. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο. Απλούστευση και συστηματοποίηση της νομοθεσίας του Υπουργείου Μεταφορών. Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Δημοσίου Δικαίου. Οι συγκοινωνιακοί χάρτες της Ελλάδος, που έχουμε υποχρέωση να κάνουμε. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο: Σχεδιασμός, υλοποίηση, εφαρμογή εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Τα ΤΕΙ της Αθήνας. Τεχνική υποστήριξη παρακολούθησης του έργου μηχανογράφησης των ΚΤΕΟ. Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, σύστημα στατιστικής επεξεργασίας στοιχείων οδικής ασφάλειας.

Νομίζω, λοιπόν, ότι είμαστε σε μια δυνατότητα πολιτικού διαλόγου, ο οποίος να μη διακατέχεται από υπερβολή καμιά φορά, αλλά από την έννοια του κοινοβουλευτικού ελέγχου, ο οποίος πολύ σωστά γίνεται και πολύ σωστά εφαρμόζεται.

Να έρθω τώρα στο δεύτερο θέμα, το οποίο έχει θιγεί με την επερώτησή σας και το οποίο αφορά το Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών και τα θέματα που αφορούν την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Κατ' αρχήν να σας πω για τα τέλη του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος». Τα τέλη αυτά καθορίστηκαν όταν το ελληνι-

κό δημόσιο έκανε τη σύμβαση, που κυρώθηκε με το ν. 2338/95. Υπάρχει στο νόμο η περιγραφή. Είχατε συμμετάσχει στην ψήφιση του νόμου αυτού. Οι συγκεκριμένες διατάξεις υπήρχαν και στο παλαιότερο σχέδιο νόμου κι αυτό το οποίο γίνεται με τη διάταξη αυτή είναι να εξασφαλίζονται οι τράπεζες που έκαναν τη δανειοδότηση για την κατασκευή του αεροδρομίου, ανάμεσα σ' αυτές και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων στην καταβολή των τόκων και των χρεολυσίων.

Βεβαίως είναι μεγάλη επιβάρυνση για τις αεροπορικές εταιρίες τα τέλη και ο σκοπός ο δικός μας είναι να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε τέτοιες συνθήκες, ώστε να έχουμε ελάφρυνση των ελληνικών αερομεταφορέων. Και όχι μόνο των ελληνικών, αλλά και όλων των άλλων μεταφορέων, προκειμένου το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» να εκπληρώσει πλήρως το ρόλο του, που είναι να γίνει ένα κομβικό διεθνές αεροδρόμιο όλης της ευρύτερης περιοχής και όχι μόνο της Ελλάδας.

Και η ευρύτερη περιοχή διαθέτει, όπως γνωρίζετε, πάρα πολύ καλά και άλλα αεροδρόμια, τα οποία διεκδικούν τον ίδιο ρόλο. Υπάρχει ένα θέμα πολύ μεγάλο ανταγωνισμού. Υπάρχει, λοιπόν, αλληλογραφία έχει δημιουργηθεί, υπάρχουν συζητήσεις τις οποίες έχω κάνει με την εταιρεία του διεθνούς αεροδρομίου, έχει γίνει μια έκπτωση η οποία σε κάποια τέλη είναι σημαντική και πιστεύω ότι βοηθά. Έχω ζητήσει να εξαντληθούν όλα τα περιθώρια να υπάρξει μια ακόμα έκπτωση η οποία θα φθάσει σε ένα σημείο, ώστε το σύνολο των τελών και των επιβαρύνσεων των αεροπορικών εταιρειών και των ελληνικών να είναι της τάξης περίπου του 10%. Πιστεύω ότι η εταιρεία του αεροδρομίου θα κάνει κάθε προσπάθεια, προκειμένου να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε αυτήν την κατάσταση ιδιαίτερα στις κρίσιμες μέρες τις οποίες περνά η αεροπορική βιομηχανία αυτήν την εποχή και για την οποία θα σας μιλήσω λίγο αργότερα.

Μπήκε ένα θέμα για το προσωπικό της ΥΠΑ. Θέλω να σας πω ότι το προσωπικό της ΥΠΑ που εργάζεται στο διεθνές αερολιμένα παρέχει έργο σύμφωνα με απόφαση του διοικητή ΥΠΑ της 15.3.2001. Παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας, υπηρεσίες εποπτείας και ελέγχου της εταιρείας του αεροδρομίου ως προς την τήρηση των διευθυντών αεροπορικών κανόνων, καθώς και των μέτρων ασφαλείας. Οι αρμοδιότητές αυτές περιγράφονται στα άρθρα 11 παρ 2,7, 17 παρ 3,18 της σύμβασης ανάπτυξης του διεθνούς αερολιμένα που κυρώθηκε με το νόμο που αναφέραμε και προηγουμένως του 2338/95

Ειδικότερα πέραν του έργου της εναέριας κυκλοφορίας παρέχεται μεταξύ άλλων και από το προσωπικό της ΥΠΑ που εργάζεται στο νέο αεροδρόμιο, το έργο των δειγματοληπτικών ελέγχων φορέων επίγειας εξυπηρέτησης. Οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι εφαρμογής κανονισμού περί απαιτήσεων διαδικασιών μέτρων ασφαλείας, ανεφοδιασμό για καύσιμα αεροσκαφών, ελικοπτέρων, οχημάτων, οι δειγματοληπτικοί έλεγχοι εφαρμογής μέτρων ασφαλείας στα σημεία προσπέλασης πεζών και οχημάτων στους ελεγχόμενους και μη χώρους και η πιστοποίηση παραβάσεων των αεροπλοϊκών διατάξεων.

Για το προεδρικό διάταγμα που ανέφερε ο κ. Χειμάρης προηγούμενα βρίσκεται στο στάδιο συλλογής των υπογραφών και προωθείται στο Συμβούλιο Επικρατείας.

Δεν πρόκειται, λοιπόν, για προσφορά εργασίας δημοσίων υπαλλήλων για τις ανάγκες της εταιρείας όπως διατείνεται η επερώτησή σας που εκμεταλλεύεται το αεροδρόμιο, αλλά για έργο κρατικού ενδιαφέροντος, όπως άλλωστε κάνουν και οι λοιπές κρατικές αρχές στο αεροδρόμιο η κάθε μια στο τομέα της αρμοδιότητάς της. Και ουδείς από τους τριακόσιους εργαζόμενους στο νέο αεροδρόμιο υπαλλήλους της ΥΠΑ, έχει αμφισβητήσει τη νομιμότητα της εκεί απασχόλησής του.

Τέλος, για την ΥΠΑ επειδή μπήκε ένα θέμα ποιοι είναι οι σύμβουλοι της ΥΠΑ. Θα σας πω ότι είναι δύο διεθνείς παγκόσμιοι οργανισμοί οι οποίοι δεν είναι κερδοσκοπικοί. Είναι ο ICAO η Διεθνής Ένωση Πολιτικής Αεροπορίας, και το JOINT AVIATION AUTHORITIES JAA οι οποίοι δίνουν έγκριτους επιθεωρητές πτήσεων που τους έχουμε ανάγκη, διότι το σύστημα το δικό μας, όπως γνωρίζετε από διατάξεις που έχω φέρει πρόσφατα στη Βουλή, τώρα κτίζεται. Και ήδη έχει σταλεί και το προεδρικό διάταγμα το συγκεκριμένο για τον τρόπο με τον οποίο θα στελε-

χωθεί από επιθεωρητές που θα αναδεικνύονται μέσα από την ίδια την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Επειδή η ερώτησή σας έβαζε και θέματα θορύβων και δεν έχω πολύ χρόνο θέλω να σας πω ότι με χαρά όποτε θέλετε επειδή είναι σοβαρό να το αντιμετωπίσουμε στη Βουλή. Έχω στείλει μια σειρά από έγγραφα και εντολές προς το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Καταθέτω τα έγγραφα τα οποία εστάλησαν καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού, προκειμένου να υπάρξουν τρόποι μείωσης της όχλησης των κατοίκων.

Σας καταθέτω τις επιστολές και την περιβαλλοντική έκθεση την οποία έχει υποχρέωση κατά νόμο το αεροδρόμιο να συντάσσει και να υποβάλει στα αρμόδια Υπουργεία, Μεταφορών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

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

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Την έχετε ελέγξει αυτήν την έκθεση; Αυτά που σας γράφουν είναι σωστά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ο έλεγχος γίνεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και βεβαίως έχουν ελεγχθεί. Υπάρχουν δέκα μονάδες ελέγχου θορύβων οι οποίες έχουν διασπαρεί. Είναι ένα θέμα το οποίο απασχολεί διεθνώς και πιστεύω ότι με τις υποδείξεις και τη συνεργασία που έχουν και οι φορείς της περιοχής με το διεθνές αεροδρόμιο, υπάρχει μια δυνατότητα βελτίωσης και υπάρχουν και οι συγκεκριμένες οδηγίες πλέον αεροναυτιλίας, ώστε να μειωθούν τα επίπεδα θορύβου.

Ένα τρίτο θέμα το οποίο θίγεται είναι το θέμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Το θέμα αυτό το έχουμε συζητήσει εδώ αρκετές φορές, αλλά θα ήθελα να σας πω λίγα λόγια για να υπάρχει μια κοινή ενημέρωση και ένα κοινό επίπεδο συνεννόησης, για το ποια είναι η εξέλιξη.

Το πρώτο που θα ήθελα να σας πω, είναι ότι τα δύο τελευταία χρόνια η παγκόσμια εικόνα της αεροπορικής βιομηχανίας αν την εκλαμβάνετε ως ένα ενοποιημένο ισολογισμό, δηλαδή αν όλες οι μεγάλες διεθνείς εταιρείες μαζί αποτελούσαν ένα ενοποιημένο ισολογισμό, θα διαπιστώνατε μια εκπληκτική μείωση των κερδών των εταιρειών αυτών. Μιλάω για τις εταιρείες εκείνες οι οποίες είναι οι κλασικοί αερομεταφορείς, εταιρείες με μεγάλη παράδοση, εταιρείες οι οποίες έχουν ένα όνομα και μια παρουσία στη διεθνή αγορά επί πολλές δεκαετίες. Και είναι χαρακτηριστικό ότι οποιαδήποτε προσπάθεια έγινε διεθνώς για συγχώνευση ή εξαγορά εταιρειών κατά τα τελευταία δύο χρόνια, δεν εστέφθη από επιτυχία.

Το δεύτερο είναι τα αποτελέσματα της κρίσης της 11ης Σεπτεμβρίου, που ήταν ένα καταλυτικό γεγονός, ένα γεγονός που είχε παγκόσμια απήχηση και η βασικότερη απήχηση ήταν η απομάκρυνση από τη χρηματοδότηση του διεθνούς τραπεζικού κεφαλαίου. Αυτό οδήγησε στις ταχύτερες καταρρεύσεις εταιρειών, όπως είναι για παράδειγμα η «SABENA», όπως είναι η «SWISSAIR» κλπ. Και το λέω αυτό, διότι δεν ξέρω τι συζητήσεις γίνονται για παράδειγμα στη Βουλή της Ελβετίας ή στη Βουλή του Βελγίου για τα αντίστοιχα θέματα. Όμως, πρέπει να σας πω ότι το γεγονός της κατάρρευσης της «SWISSAIR», είναι μείζονος σημασίας. Είναι μια εταιρεία με ζωή άνω των εξήντα ετών, μια εταιρεία που κατέρρευσε μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα. Και γνωρίζετε πολύ καλά, ότι ο προβληματισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πολύ μεγάλος για το τι θα γίνει με τους ευρωπαϊούς αερομεταφορείς. Η δικιά μας θέση είναι ότι οι ευρωπαϊοί αερομεταφορείς και ιδιαίτερα οι περιφερειακοί, θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπάρχουν. Είναι προς όφελος πρώτον και κύριον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εμείς κάναμε ένα διαγωνισμό. Πριν όμως φθάσουμε σ' αυτόν, προσπαθήσαμε να εκμεταλλευθούμε την προηγούμενη συμφωνία η οποία υπήρχε με τη «BRITISH AIRWAYS». Η συμφωνία αυτή προέβλεπε δύο πράγματα. Πρώτον, προέβλεπε το μάντζμεντ να ασκείται από τη «BRITISH AIRWAYS» και δεύτερον είχε μια option προκειμένου το 5% μέχρι 20% να εκχωρηθεί μετά από την αποτίμηση σ' αυτήν. Εκλήθη, λοιπόν, αυτή η εται-

ρεία και δήλωσε ότι δεν ενδιαφέρεται να αποκτήσει ποσοστό ούτε 1%. Και βεβαίως τότε, δεν υπήρχε και λόγος να ασκεί το μάντζμεντ. Έτσι διελύθη αυτή η συμφωνία.

Κάναμε ένα διεθνή διαγωνισμό και σας διαβεβαιώ ότι η προσπάθεια και το μάρκετινγκ που έγινε προκειμένου να βρεθούν αγοραστές για την Ο.Α. ήταν ευρύτατο και διεθνές. Δεν υπάρχει αεροπορική εταιρεία διεθνής και σοβαρή, η οποία δεν προσεγγίστηκε από το σύμβουλο της ιδιωτικοποίησης για να εκδηλώσει αν είχε ενδιαφέρον για την Ολυμπιακή. Οι προσφορές οι οποίες εισήλθαν είναι συγκεκριμένες, απέστειλα σε όλα τα πολιτικά κόμματα τις προσφορές αυτές και η διαδικασία από κει και πέρα, ήταν μια διαδικασία διαλόγου, διευκρινίσεων κλπ. Διότι η πώληση μιας εταιρείας είναι με σύνθετα προβλήματα και έχει θέματα νομικά, τα οποία πρέπει να επιλυθούν και τα οποία δεν είναι απλά. Είμαστε στη συνέχεια αυτής της διαδικασίας και όλη αυτή γνωρίζετε ότι έχει επιβαρυνθεί από τα αποτελέσματα της κρίσης την οποία σας προανέφερα και τη γενικότερη απροθυμία του τραπεζικού συστήματος διεθνώς. Πιστεύω όμως ότι μέσα σε λίγο καιρό θα υπάρχει δυνατότητα να ενημερωθείτε πιο αναλυτικά.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Όταν λέτε «λίγο καιρό» τι εννοείτε; Ένα μήνα, δύο μήνες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μέχρι τέλος Νοεμβρίου έχουμε την παράταση των εγγυητικών επιστολών. Αλλά, κύριε Κακλαμάνη, με την κοινή λογική, το βασικό μας θέμα δεν είναι η ταχύτητα της όποιας συμφωνίας. Είναι η στερεότητα της.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν σας πιέζω εγώ, απλά ήθελα τη διευκρίνιση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, το λέω γενικότερα. Δεν είναι η ταχύτητα, είναι η στερεότητα μιας τέτοιας συμφωνίας. Διότι εάν κάνουμε μία συμφωνία, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα μετά από λίγους μήνες, μετά από έξι μήνες, να επανέλθει πίσω ένα ερείπιο, τότε θα είναι μία συμφωνία λανθασμένη. Κι εμείς έχουμε πρόθεση να ενισχύσουμε την παρουσία ελληνικών αερομεταφορέων. Αυτός είναι ο ρόλος μας και αυτό κάνουμε. Και το κάνουμε με συνέπεια διότι, όπως γνωρίζετε, όλες οι νομικές δυνατότητες που μας δίδονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και οι δεσμεύσεις που έχουμε απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν εξαντληθεί. Κι έχουν εξαντληθεί με τον καλύτερο τρόπο.

Θα σας πω παράδειγμα πρώτον: Κάνουμε τη διαδικασία της δημόσιας υπηρεσίας, της επιδότησης δηλαδή των άγονων γραμμών. Είναι κάτι το οποίο έχουμε ανάγκη σε μία χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, με μία γεωγραφική διασπορά, η οποία δεν συναντάται εύκολα ανά τον κόσμο, όχι μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Κι έχουμε υποχρέωση να παρέχουμε αυτήν την υπηρεσία της αερομεταφοράς και της αεροπορικής συγκοινωνίας σε πληθυσμούς, οι οποίοι βρίσκονται αποκομμένοι από θάλασσα. Κάναμε ένα διαγωνισμό, εξελίσσεται ο διαγωνισμός αυτός και από την 28η Δεκεμβρίου θα έχουμε την επιδότηση των αερομεταφορέων, οι οποίοι θα αναλάβουν το έργο αυτό.

Το δεύτερο, το οποίο κάνουμε: Έχουμε προχωρήσει σε μία διαδικασία προκειμένου να έχουμε τη δυνατότητα να ενισχύσουμε ευπαθείς ομάδες πληθυσμού, όπως δίνει συγκεκριμένο άρθρο της σύμβασης προσχώρησής μας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι κάτι, το οποίο αρχίζουν να κάνουν και άλλες χώρες.

Ποιες είναι αυτές οι ευπαθείς ομάδες; Είναι, για παράδειγμα, οι ηλικιωμένοι αγρότες, είναι στρατευμένα παιδιά, είναι οι κατηγορίες αυτές, οι οποίες θα πρέπει να ενισχυθεί το εισιτήριό τους προκειμένου να χρησιμοποιούν αεροπορικές μεταφορές και να έχουν μία δυνατότητα παροχής αυτής της υπηρεσίας και προς αυτές τις ομάδες, οι οποίες δεν έχουν αφ' εαυτού την οικονομική δυνατότητα να αντεπεξέλθουν στα έξοδα.

Για την Ολυμπιακή Αεροπορία ειπώθηκε προηγουμένως και κάτι που εμένα με εντυπωσίασε, αλλά έμαθα τι ακριβώς συμβαίνει: Ειπώθηκε ότι αγοράζει βιβλία από τον εκδοτικό οίκο Λιβάνη. Ήθελα να σας πω, λοιπόν, ότι είναι ένα τεύχος που διατίθεται στα αεροσκάφη, όπως σε όλα τα αεροσκάφη του κόσμου διατίθενται ειδικά τεύχη, που είναι φιλοτεχνημένο από

τον Αλέκο Φασιανό και το Βασίλη Βασιλικό, οι οποίοι έχουν εκχωρήσει τα πνευματικά τους δικαιώματα στον οίκο «Λιβάνη». Δεκαπέντε εκατομμύρια στοίχισε αυτή η ιστορία. Δεν νομίζω ότι αξίζει να συνεχίσουμε επ' αυτού την όλη συζήτηση.

Λίγα όμως λόγια να σας πω ακόμη για το τι έχει γίνει πέραν της «SWISS AIR» και της «SABENA» στον ευρωπαϊκό χώρο:

Η «KLM»: Μείωση θέσεων εργασίας πέντε χιλιάδων ανθρώπων. Η «ALITALIA» κατέθεσε πρόταση στην ιταλική κυβέρνηση και η ιταλική κυβέρνηση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τρίτη δόση κρατικής ενίσχυσης υπέρ της εταιρείας. Η «IMPERIA»: Η ισπανική κυβέρνηση ανακοίνωσε περικοπή συχνότητας δρομολογίων, αναβολή της παραγγελίας είκοσι αεροσκαφών AIRBUS και μία σειρά από άλλα μέτρα. Η «AIR LINGUS» περιέκοψε τα δρομολόγια της κατά 25% και η «AIR FRANCE» πάγωσε τις προσλήψεις και απέσυρε αεροσκάφη. Η «LUFTHANSA» ακύρωσε τις παραγγελίες των AIRBUSES, τα οποία είχε παραγγείλει, καθήλωσε αεροπλάνα, η «S.A.S.» προβλέπει μείωση των κερδών της σε επίπεδα της τάξης περίπου των 50% κ.ο.κ.

Παίρνουμε μέτρα όμως και για την Ολυμπιακή Αεροπορία. Τα μέτρα αυτά είναι περικοπή δρομολογίων άνω του 25% συνολικά, μέτρα τα οποία αφορούν στη μείωση του προσωπικού, τόσο του εποχικού όσο και του προσωπικού που εργάζεται στο εξωτερικό και μία σειρά από μέτρα, τα οποία πιστεύουμε ότι δημιουργούν μία δυνατότητα η εταιρεία αυτή να μπορεί να συνεχίσει μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία εξεύρεσης ιδιωτικών κεφαλαίων.

Πρέπει να σας πω όμως ότι το βασικό πρόβλημα της Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν είναι το δομικό και το κόστος προσωπικού, το οποίο είναι υψηλό σε ορισμένες κατηγορίες του προσωπικού και σε σχέση με τα διεθνή στάνταρντ. Το βασικό της πρόβλημα είναι επιλογές, οι οποίες έγιναν στο παρελθόν και οι οποίες αφορούν στις επιλογές συγκεκριμένων αεροσκαφών και των leasers, τα οποία πληρώνονται και τα οποία κοστίζουν πάρα πολλά χρήματα.

Θα ήθελα με κάποια άνεση κάποια στιγμή επειδή δεν υπάρχει ο ειδικός χρόνος να σας κάνω μία πλήρη ενημέρωση για τα πράγματα αυτά, διότι το μεγάλο ανελαστικό κόστος προέρχεται ακριβώς απ' αυτήν την κατηγορία εξόδων.

Μία δεύτερη κατηγορία από εκεί και πέρα είναι το κόστος προσωπικού και μία τρίτη κατηγορία είναι το όλο πτητικό πρόγραμμα της εταιρείας. Αλλά το πρώτο το οποίο είναι δομικό πια, έχει ενσωματωθεί με τη ζωή της εταιρείας, είναι αυτό το οποίο δημιουργεί και το μεγάλο πρόβλημα.

Θα ήθελα να έρθω λίγο στο θέμα του ΟΑΣΑ και να σας πω εν τάξει πρώτα απ' όλα για ένα θέμα για τα ΣΕΠ το οποίο έθεσε νομίζω ο κ. Χειμάρης. Έχει λυθεί το θέμα των ΣΕΠ, κύριε Χειμάρη. Έπρεπε να λυθεί το θέμα αυτό. Υπήρξε η Γενική Συνέλευση του Μετόχου που είναι το Υπουργείο Οικονομικών από τον παρελθόντα Ιούλιο και έχει εξοφληθεί κάθε απαίτηση όλων των ΣΕΠ. Το ποσό που τελικά κατεβλήθη ήταν 4.000.000.000 δραχμές.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Δεν έχει καταβληθεί ακόμα. Η συμφωνία ήταν 4.000.000.000 και δεν έχει καταβληθεί ακόμα, όπως μου είπαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα το ελέγξω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Βεβαίως δεν είναι αυτό το χρέος, είναι περισσότερο, αλλά ας πούμε ότι είναι αυτό. Δεν έχει καταβληθεί ακόμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εάν προσφέρεσθε να κάνουμε τη διαμεσολάβηση να μειωθεί υπέρ του ΟΑΣΑ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Να το ελέγξετε αν είναι έτσι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα το ελέγξω αν έχει καταβληθεί.

Το δεύτερο το οποίο θέλω να σας πω πάρα πολύ γρήγορα -κυρία Πρόεδρε θα χρειασθώ ίσως δύο, τρία λεπτά ακόμα- και το οποίο είναι το πιο σημαντικό, είναι ότι ο ΟΑΣΑ διαθέτει πλέον με έξοδα του Έλληνα φορολογούμενου και έξοδα τα οποία πληρώνουν οι Ευρωπαίοι φορολογούμενοι ένα πάρα πολύ καλό

πλέον στόλο, τον οποίο τον βλέπετε στους δρόμους. Αυτός ο στόλος έχει δημιουργήσει μία βελτιωμένη εικόνα. Θα σας δώσω και τα στοιχεία. Ειπώθηκε ότι το 41% δεν είναι ευχαριστημένο. Δεν είναι έτσι. Υπάρχει μία λανθασμένη ανάγνωση σε αυτό το οποίο είπατε. Το 41% αφορά δύο κατηγορίες, αυτοί οι οποίοι βλέπουν στασιμότητα και αυτοί οι οποίοι δεν είναι ευχαριστημένοι. Το υπόλοιπο όμως ποσοστό το οποίο είναι 59% βλέπει μεγάλη βελτίωση ή αρκετή βελτίωση. Αυτή είναι η πραγματικότητα της μελέτης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν φταίω εγώ, κύριε Αγγελόπουλε, που είναι έτσι. Να σας πω όμως κάτι που είναι το σημαντικότερο όλων και αφορά τη λογική της επιδότησης ή μη των αστικών συγκοινωνιών στις μεγάλες πόλεις. Να σας πω τι γίνεται στις άλλες πόλεις γιατί είναι βασικό να το ξέρουμε.

Στην Αθήνα τα έσοδα από τα εισιτήρια είναι 45% και το υπόλοιπο 55% επιδοτείται από το δημόσιο. Στο Παρίσι τα έσοδα από τα εισιτήρια είναι 42% και το 58% επιδοτείται. Στο Λονδίνο όπου εκεί υπήρχε ιδιωτικοποίηση πριν από λίγα χρόνια, αλλά πρέπει να σας πω παράλληλα ότι το επίπεδο της μεταφοράς έχει αποδείξει ότι είναι σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο από αυτό που είχε παλαιότερα, τα έσοδα των εισιτηρίων είναι το 85% και η αντισταθμιστική καταβολή γενικώς είναι 15%. Στη Ρώμη είναι 23% τα έσοδα από τα εισιτήρια και 77% είναι η επιδότηση. Στη Βαρκελώνη είναι 62% τα έσοδα από τα εισιτήρια και 36% είναι η αντισταθμιστική καταβολή.

Εάν δεν θέλετε να σας πω για τα εισιτήρια, εάν το εισιτήριο λαμβανομένου υπόψη του ΑΕΠ ανά κάτοικο, κάνουμε δηλαδή αναγωγή, τα εισιτήρια τα οποία σήμερα είναι στις 150 δραχμές, για να έχουμε το εισιτήριο της Αθήνας με πολιτική άλλων πόλεων, εάν ακολουθήσουμε την πολιτική στο Παρίσι, θα έπρεπε να πληρώνουμε 278 δραχμές, εάν ακολουθήσουμε την πολιτική στο Λονδίνο θα έπρεπε να πληρώνουμε 361 δραχμές, για τη Ρώμη 203 δραχμές, για τη Βαρκελώνη 261 δραχμές, για το Άμστερνταμ 359 δραχμές. Αυτή είναι η πραγματικότητα και εκεί έχουμε να κάνουμε μία σημαντική επιλογή. Και η σημαντική αυτή επιλογή είναι εάν θεωρούμε ότι πρέπει να επιδοτούμε ή όχι τις αστικές συγκοινωνίες. Η δική μας η επιλογή είναι σαφέστατη. Πρέπει να επιδοτούνται.

Το θέμα, λοιπόν, ανάγεται στο ποιο είναι το ύψος αυτής της επιδότησης. Το ύψος αυτής της επιδότησης είναι πάρα πολύ απλό, τι εισιτήριο θέλουμε να πληρώνουν οι πολίτες αυτής της πόλης και ποιοι χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες.

Η προσπάθεια και ο στόχος είναι να αυξηθούν αυτοί οι οποίοι χρησιμοποιούν τις αστικές συγκοινωνίες και να μην είναι μόνο αυτοί οι οποίοι δεν έχουν άλλη επιλογή. Να αποτελέσει, δηλαδή, η χρήση των αστικών συγκοινωνιών ένα επιλογή.

Σας καταθέτω και τη μελέτη αυτή στην οποία αναφερθήκαμε. Είναι της εταιρείας «FOCUS» για τη γνώμη που έχουν για τις αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα οι πολίτες.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρήστος Βερελής, καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα μελέτη η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να πω λίγα λόγια για τον ΟΤΕ. Ο ΟΤΕ, κύριε, οι κύριοι συνάδελφοι, πριν από λίγα χρόνια δεν θα μπορούσε ουδείς να φαντασθεί ότι θα είχε αυτήν τη μεγάλη διεθνή εξάπλωση και αυτόν το μεγάλο διεθνή ρόλο. Αποτελεί αυτήν τη στιγμή τη μεγαλύτερη εταιρεία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Αποτελεί μια εταιρεία, η οποία, μετά και από τη χθεσινή απόφαση της Κυβέρνησης των Σκοπίων έχει πλέον συμμετοχή στις οικονομίες και όχι μόνο στις τηλεπικοινωνίες της Βουλγαρίας, των Σκοπίων και της Αλβανίας -όλα αυτά έγιναν τον τελευταίο χρόνο- και παλιότερα στη Ρουμανία και στη Γιουγκοσλαβία και ακόμα πιο παλιά στην Αρμενία.

Σήμερα, η συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου στον ΟΤΕ έχει συρρικνωθεί στο 41% και η πρόθεση είναι να φτάσουμε μέχρι το 33%. Νομίζουμε ότι είναι μια σωστή απόφαση. Όπως γνωρίζετε, απελευθερώσαμε τις τηλεπικοινωνίες πριν ένα χρόνο περί-

που με ένα νόμο που φέραμε στη Βουλή. Το περιβάλλον στις τηλεπικοινωνίες αλλάζει. Ο ΟΤΕ αλλάζει σταδιακά. Έχει τη δυνατότητα πια να έχει ένα ανταγωνισμό, αλλά πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ένα πολύ απλό πράγμα: ποιος θα διοικεί τον ΟΤΕ. Θα τον διοικεί το πολιτικό σύστημα ή η διοίκηση, η οποία από τούδε θα ορίζεται από τη Γενική Συνέλευση; Όπως γνωρίζετε, δεν έχω τη δυνατότητα πια εγώ και ο Υπουργός Οικονομικών με μια πράξη μας να ορίσουμε τη διοίκηση. Η διοίκηση ορίζεται πια από τη γενική συνέλευση των μετόχων.

Όταν γίνει η επόμενη γενική συνέλευση των μετόχων, αν είσατε και κάτοχοι μετοχών του ΟΤΕ μπορείτε να εκφράσετε την άποψή σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΙΛΙΔΗΣ: Με το 41%.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι και σε λίγο θα έχουμε το 33%.

Ασκέιτε, λοιπόν, την κριτική σας για τον Ο.Τ.Ε., αλλά εγώ θα ήθελα να σας παρακαλέσω η κριτική αυτήν να μην ασκείται σε υποπεριπτώσεις, αλλά στο σύνολο που είναι το βασικότερο. Οι Έλληνες είναι υπερήφανοι που έχουν μία ελληνική εταιρεία η οποία έχει αυτή τη διεθνή ανταπόκριση και ακτινοβολία.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι και το αγοραστικό κοινό που συμμετέχει στο χρηματιστήριο, θεωρεί ότι τα πράγματα στον Ο.Τ.Ε. έχουν μία προοπτική και το βλέπετε διαρκώς. Είναι από τις πιο σημαντικές εταιρείες διεθνώς, όχι μόνο στην Ελλάδα, διότι ο κλάδος των τηλεπικοινωνιών τον τελευταίο ενάμιση χρόνο υπέστη διεθνώς μια καθίζηση. Αρκεί να σας πω ότι οι εταιρείες τηλεπικοινωνιών...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, τελείωσε ο χρόνος σας, πρέπει να κλείσετε την ομιλία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι εταιρείες τηλεπικοινωνιών στην Ευρώπη υπέστησαν πολύ μεγαλύτερη καθίζηση στο χρηματιστήριό τους απ' ό,τι υπέστη ο Ο.Τ.Ε. στην Ελλάδα.

Στη δευτερολογία μου θα επανέλθω σε πιο ειδικά θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα, ότι ο κ. Ευγένιος Χαϊτίδης ζητεί ολιγόμηρη άδεια απουσίας του στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Η Βουλή ενέκρινε.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικήτας Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, είναι θετικό κατ' αρχήν ότι ο κύριος Υπουργός οσάκις είναι επερώτηση ή ερώτηση έρχεται ο ίδιος στη Βουλή. Όχι βεβαίως διότι κάνει παραχώρηση, γιατί αυτό λέει ο Κανονισμός της Βουλής και η κοινοβουλευτική δεοντολογία, απλά το επισημαίνω διότι άλλοι ομόλογοί του στην Κυβέρνηση, τουλάχιστον σε ό,τι μας αφορά, μας σνομπάρουν και στέλνουν τους Υφυπουργούς τους επί μονίμου βάσεως, κρυπτόμενοι οι ίδιοι.

Δεύτερη παρατήρηση, κύριε Υπουργέ. Βεβαίως μιλήσατε τριάντα πέντε λεπτά, απαντήσατε σε αρκετές ερωτήσεις, αλλά παρακαλώ πολύ μην ξεχάσετε στη δευτερολογία σας να μιλήσετε και για την «ταμπακίερα» του προαστιακού σιδηρόδρομου. Πρέπει να μας πείτε πότε αρχίζει, ποιος θα τον αναλάβει, κι αν θα είναι έτοιμος το 2004. Είναι τρία πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα, στα οποία θα περιμένουμε να ακούσουμε απαντήσεις στη δευτερολογία σας.

Δεύτερη παρατήρηση: Απ' όσα είπατε πήρα αυτά που καταθέσατε στις επιτροπές. Τα λεφτά βέβαια δεν είναι λίγα. Ένας πρόχειρος υπολογισμός με τα ποσά που γράφονται εδώ με αιθροίσεις που έκανα, φτάνουν το δισεκατομμύριο, αλλά εν πάση περιπτώσει, αν πρέπει να γίνουν δεν το σχολιάζω. Θα ήθελα όμως με πρώτη ευκαιρία να δώσετε εντολή στους συνεργάτες του γραφείου σας, να μας καταθέσουν και τα ονόματα των υπαλλήλων που μετέχουν στις επιτροπές, για να δούμε αυτά τα λεφτά ποιοι και πόσοι υπάλληλοι τα παίρνουν. Το αν ξέρετε ή δεν ξέρετε πού ανήκουν, θα το συζητήσουμε μετά, αφού μας δώσετε τα ονόματα.

Τρίτη παρατήρηση: Δεν είναι ότι δεν γνωρίζουμε ποιες αρμο-

διότητες έχουν πάει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, αλλά ο ίδιος είπατε ότι εσείς έχετε διαμορφώσει ορθώς πλαίσιο ελέγχου. Εάν κάνετε τον πολιτικό έλεγχο είτε μέσω των επιθεωρητών σας ή και εσείς σας λέμε. Για παράδειγμα για τις χιλιάδες άδειες TAXI που είναι «μαϊμού» στην Αθήνα ποιος έχει την ευθύνη; Η νομάρχης Αθηνών;

Δεν μας είπατε τίποτα γι' αυτό. Θέλετε να πω ότι την έχει και εκεί, δεν το ξέρω κιόλας. Αλλά εν πάση περιπτώσει εδώ υπάρχει θέμα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Ο νομάρχης φταίει.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ωραία, ο νομάρχης την έχει. Ο νομάρχης δεν είναι κράτος εν κράτει. Έχει εποπτεύουσα αρχή. Τώρα τι κάνουμε; Όπως ο κ. Παπαδόπουλος έφτιαξε τους δεκαεπτά μικρούς Υπουργούς Υγείας για να τους στέλνει όλα τα κακώς έχοντα, εσείς όλα τα πάτε στους νομάρχες; Λοιπόν να ξέρουμε η εποπτεύουσα αρχή ποια είναι και τι θα κάνετε.

Ο νομάρχης φταίει, κάποιος πρέπει να τον ελέγξει. Δεν είναι ανεξάρτητο κρατίδιο η κάθε νομαρχία.

Και για να φύγει η παρεξήγηση, επειδή ανεφέρθη όνομα ανθρώπου που εγώ προσωπικά σέβομαι και υπολήπτομαι πολύ, του κ. Λιβάνη. Δεν ήταν το θέμα αν τα πήραν από τον εκδοτικό οίκο Λιβάνη. Το ξεκαθαρίζουμε. Το θέμα είναι γιατί πάρθηκαν, τι έγιναν. Πάρθηκαν για το κοινό το επιβατικό; Αν είναι, εγώ σας λέω ότι μόνο με την Ολυμπιακή κυκλοφορία και τέτοιο βιβλίο δεν μου εδόθη ποτέ. 'Η δεν βρήκα, όχι να δίνουν στον καθένα, υποθέτω θα ήταν στην τσέπη μπροστά από το κάθισμα. Χθες ας πούμε που ήλθα από τη Θεσσαλονίκη δεν υπήρχε τέτοιο. Πάρθηκε για τους υπαλλήλους σαν δώρο; Εγώ και αυτό το δέχομαι. Εκεί ήταν η ένσταση. Και προς Θεού, όχι, γιατί αναφέρθηκε το όνομα του κ. Λιβάνη και να μην υπάρχουν τέτοιου είδους παρεξηγήσεις.

Τώρα να αρχίσω από το τέλος για τον ΟΤΕ και τη συμφωνία ότι επικαλεστήκατε για την κινητή τηλεφωνία με τα Σκόπια.

Επειδή υπέγραψε ο COSMOTE από εδώ, από εκεί υπέγραψε υποθέτω εκπρόσωπος της Κυβέρνησης, πώς υπέγραψε αυτός ο εκπρόσωπος της Κυβέρνησης; Ποιας Κυβέρνησης, ποιου κράτους; Με τη ονομασία είναι το κράτος αυτό στο χαρτί της συμφωνίας;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα σας φέρω τα έγγραφα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να μου φέρετε τα έγγραφα γιατί πολύ με ενδιαφέρει εάν υπογράφουν ως ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ. Και σε μία τέτοια περίπτωση, αντιλαμβάνεστε ότι υπάρχει θέμα, τουλάχιστον για μας. Όπως και χθες, την ώρα που προσγειωνόμουν, είδα αεροπλάνο «MACEDONIAN AIRLINES» στο «Ελεύθεριος Βενιζέλος». Δεν είναι της αρμοδιότητάς σας, δεν είναι σήμερα στη συζήτηση. Το επισημαίνω διότι εμάς μας ενδιαφέρει ως κόμμα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Πέρασαν δέκα χρόνια.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Για όσους έχουν ασθενή μνήμη. Εγώ όμως που δεν έχω, θα το λέω συνέχεια.

Πάμε τώρα για ένα πρόσφατο το οποίο δεν αναφέρω...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μου επιτρέπετε μια διευκρίνιση, κυρία Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ναι, εφόσον δέχεται ο κ. Κακλαμάνης.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Οι Μακεδονικές Αερογραμμές είναι θυγατρική εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κύριε Κακλαμάνη.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ναι, αν είναι αυτό, αλλά μου φαίνεται ότι δεν ήταν. Κατάλαβα τη διευκρίνιση και το τσεκάρω. Αλλά μπορεί να κάνω λάθος και σε αυτό.

Επειδή χθες γύρισα από τη Φλώρινα μέσω Θεσσαλονίκης και επειδή ήταν και πρόσφατο το νομοσχέδιο για τα ΚΤΕΛ, κύριε Υπουργέ, μου είπαν το εξής εκεί των ΚΤΕΛ: Ενώ τους οφειλόταν 90.000.000 προσθετικά χρέη από τη μεταφορά μαθητών, η σύμβαση που έληγε τώρα στο τέλος του χρόνου προκειμένου να ανανεωθεί η σύμβαση για τον επόμενο χρόνο ίσως να μην

είναι της απόλυτης αρμοδιότητάς σας, αλλά θα πρέπει να το δείτε. Τους ζητούν να καταβάλουν 20.000.000, προκειμένου να υπογραφεί εισιτηγική επιστολή. Αυτό αντιλαμβάνεστε ότι είναι σχιζοφρενικό. Δηλαδή να σου χρωστάει το κράτος ανεξάρτητα από ποιο Υπουργείο, 90.000.000 –μου έδωσαν τα χαρτιά οι άνθρωποι, γι' αυτό και το επικαλούμαι- και προκειμένου να σου υπογράψουν τη νέα σύμβαση, να σου ζητούν να καταβάλεις εισιτηγική επιστολή 20.000.000. Για το όνομα του Θεού, δηλαδή! Τουλάχιστον ας έκαναν συμψηφισμό.

Αλλά είναι δυνατόν να σου χρωστάει 90.000.000 και να ζητούν 20.000.000 εισιτηγική επιστολή;

Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να το δείτε, παρ' ότι αντιλαμβάνομαι ότι δεν είναι άμεσα, δηλαδή τα καταβάλετε εσείς αυτά τα πράγματα.

Για τον ΟΣΕ θα τα πούμε στην επιτροπή. Θα ήθελα όμως στη δευτερολογία σας να μου πείτε μόνο μία απάντηση εάν προτίθεστε να ξεκινήσετε κάποια διαδικασία αναθεώρησης του κανονισμού λειτουργίας, έτσι όπως αυτός φτιάχθηκε το 1998. Ακόμα και οι δικοί σας εκπρόσωποι στον ΟΣΕ σας το έχουν ζητήσει και σας το λένε. Τα κόμματα όλα σας το λένε, δεν σημαίνει εμείς ότι σπεύδουμε να υιοθετήσουμε όλες τις παρατηρήσεις των εργαζομένων. Αλλά σε πολλές έχουν δίκιο.

Λοιπόν, γιατί δεν παίρνετε μια πρωτοβουλία να αναθεωρηθεί ο οργανισμός λειτουργίας του ΟΣΕ, αυτός που ισχύει σήμερα.

Για το αεροδρόμιο θα κάνω μία συμπληρωματική ερώτηση σε όσα είπαν οι κύριοι συνάδελφοι. Η φύλαξη έχει ανατεθεί, όπως ξέρουμε όλοι, σε ιδιωτική εταιρεία security. Από ό,τι πληροφορήθηκα είναι δύο στην ουσία: Μία μόνη της και μία άλλη που είναι consortium. Θα κάνω την εξής ερώτηση, γιατί εγώ θέλω να ελέγγω τις πληροφορίες που μου δίνονται και ο καλύτερος τρόπος για να τις ελέγξω, είναι να ρωτώ τον Υπουργό και να με διαβεβαιώνει ο Υπουργός: Αυτές οι τρεις ή τέσσερις –δεν θυμάμαι ακριβώς τον αριθμό- εταιρείες που αποτελούν το consortium, το δεύτερο μπλοκ, έχουν πάρει άδεια από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης ως η νομοθεσία λέει; Έχουν κριθεί αξιόπιστες; Διότι αν δεν έχουν, αντιλαμβάνεσθε ότι υπάρχει τεράστιο θέμα. Εγώ δεν σπεύδω να υιοθετήσω αυτό που πληροφορήθηκα, το βάζω, όμως, ως ερώτημα σήμερα και θέλω απάντηση.

Θέλω επίσης απάντηση, κύριε Υπουργέ, γιατί ρωτώ τον Υπουργό Υγείας με γραπτές ερωτήσεις και μου λέει ότι δεν ξέρει. Ρωτώ τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ –υποτίθεται μέσα στη σύμβαση του αεροδρομίου- και μου απαντάει ότι δεν ξέρει. Τώρα η τελευταία ελπίδα είστε εσείς για το ερώτημα που θα σας κάνω, μήπως ξέρετε εσείς να μου απαντήσετε. Τελικά γιατί το ΕΚΑΒ –εννώ τα ελικόπτερα- δεν έχει πάει στο «Ελευθέριος Βενιζέλος»; Είναι αλήθεια ότι το ενοίκιο που ζήτησε η HOECHTIF από το ΕΚΑΒ είναι τόσο υψηλό που δεν μπορεί να το πληρώσει και στην ουσία είναι ημιαχρηστευμένα τα ελικόπτερα στο Ελληνικό –ο κ. Ακριβάκης ως έχουν διατελέσει θα καταλάβει αυτά που θα πω τώρα- διότι γίνονται μόνο πτήσεις όψεως με καλό καιρό οκτώ το πρωί με οκτώ το βράδυ και αν χρειαστεί το βράδυ με ευθύνη των πιλότων; Εάν δε είχαμε πάρει τα δύο αεροπλάνα-ασθενοφόρα –«ευτυχώς» που δεν τα έχουμε πάρει- δεν θα μπορούσαν να πετάξουν, διότι τα αεροπλάνα είτε πρωί, είτε βράδυ θέλουν ενόργανη πτήση. Τι γίνεται με αυτήν την ιστορία; Θα ήθελα να μου απαντήσετε κάτι πιο συγκεκριμένο γι' αυτό το θέμα το οποίο σας θέτω.

Εγώ θα επικεντρωθώ, κύριε Υπουργέ, στο θέμα της Ολυμπιακής κατά κύριο λόγο. Σας είχα κάνει πριν ένα μήνα περίπου μία ερώτηση, συγκεκριμένα στις 4-9-2001. Δύο ήταν τα ερωτήματα που σας έθετα. Το πρώτο ερώτημα ήταν εάν υπάρχουν ετήσιοι ισολογισμοί των χρήσεων για την Ολυμπιακή Αεροπολία και για την Ολυμπιακή Αεροπορία για τα έτη 1999 και 2000 και αν, ναι, ζήτησα να μου τους καταθέσετε.

Η δεύτερη ερώτηση ήταν, εάν είναι γνωστές στην Κυβέρνηση οι κατηγορίες για την «CREDIT SWISS FIRST BOSTON», δηλαδή την εταιρεία σύμβουλο που έχετε πάρει για την πώληση της Ολυμπιακής, που την έχει εγκαλέσει ο εισαγγελέας της Νέας Υόρκης.

Ακούστε τώρα τι απάντηση μου στείλατε, αρχίζοντας από τη

δεύτερη ερώτηση: «Σχετικά με το θέμα, ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος του ελληνικού δημοσίου, έχει ενημερώσει την ελληνική δημοκρατία» –προσέξτε τώρα τι σικ έκφραση ακολουθείτε- «για την πλήρη συνεργασία του με τις αρμόδιες εποπτικές και ελεγκτικές αρχές της Νέας Υόρκης και με στόχο την ολοκλήρωση της έρευνας, η οποία διεξάγεται για περίπου ένα χρόνο και στην οποία συμμετέχουν τουλάχιστον άλλες έξι ακόμα εταιρείες». Καταλαβαίνετε τι μου απαντάτε; Μου απαντάτε ότι αυτήν την εταιρεία, η οποία αυτήν τη στιγμή είναι υπόδικος ως απατεώνας για μεγάλο σκάνδαλο στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, με το αιτιολογικό ότι είναι ακόμα άλλες πέντε εγκαλούμενες μαζί της, τη χρησιμοποιεί- δεν το ξέρω, αλλά θα ήθελα να μου πείτε πόσο λεφτά πληρώνετε αυτήν την εταιρεία- η ελληνική Κυβέρνηση για να της πωλήσει την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Για όνομα του Θεού, κύριε Υπουργέ! Τι έπρεπε να έχει συμβεί; Να έχει βγει και το πόρισμα του εισαγγελέα και να τους έχει βάλει φυλακή για να δούμε αν θα τους ξαποστείλετε στο σπίτι τους; Με τι φερεγγυότητα τους χρησιμοποιείτε; Μπορείτε να μου απαντήσετε; Με τι φερεγγυότητα χρησιμοποιείτε ανθρώπους οι οποίοι επί ένα χρόνο είναι κάθε μέρα σε ανάκριση στον εισαγγελέα της Νέας Υόρκης ως απατεώνας; Δεν μιλάω για τους συγκεκριμένους ανθρώπους που ενδεχομένως είναι εδώ, μιλάω για την εταιρεία. Δεν έχω καταλάβει πώς είναι δυνατόν να υφίσταται αυτό.

Κατ' αρχήν δεν μου δώσατε ισολογισμό της Ολυμπιακής ούτε για το 2000 ούτε για το 1999. Για το 1998 υπάρχει ισολογισμός; Έχουμε την πληροφορία ότι δεν υπάρχει. Επί των ημερών του κ. Ακριβάκη ισολογισμοί έβγαιναν έστω και με μια καθυστέρηση. Προσέξτε, είχατε υποχρέωση εκ του ν. 2339 βάσει του άρθρου 25 να έχετε ολοκληρώσει τους ισολογισμούς και να έχουν εγκριθεί από τις γενικές συνελεύσεις των εταιρειών το αργότερο μέχρι 30.6.200 για τη χρήση του 1999 και μέχρι 30.6.2001 για τη χρήση του 2000.

Μου δώσατε τον ισολογισμό για την Ολυμπιακή Αεροπολία, αυτόν του 1999. Βέβαια η έγκριση έγινε κατά σύμπτωση μια εβδομάδα μετά τη γενική συνέλευση όταν είχα καταθέσει εγώ την ερώτηση. Για την Ολυμπιακή Αεροπορία απολύτως τίποτα. Βάσει του άρθρου 40 του ίδιου ν. 2339/95 τόσο ο αρμόδιος Υπουργός του Υπουργείου Εμπορίου τότε, ο κ. Χριστοδουλάκης όσο και ο εποπτεύων, δηλαδή εσείς, κύριε Υπουργέ, είχαν το δικαίωμα και κυρίως την υποχρέωση να προσφύγουν στη δικαιοσύνη αφού βάσει του άρθρου 40 επί ανωνύμων εταιρειών ασκουσών επιχείρηση κοινής ωφελείας δικαιούνται να ζητήσουν τον έλεγχο από το Μονομελές Πρωτοδικείο της περιφέρειας στην οποία εδρεύει η εταιρεία. Αυτά είναι από το νόμο του 1995 που εσείς ψηφίσατε σαν Κυβέρνηση.

Γιατί λοιπόν δεν το πράξατε ούτε εσείς ούτε ο κ. Χριστοδουλάκης; Ποιους και τι θέλετε να καλύψετε; Το κυριότερο είναι πως προχωρείτε σε πώληση της Ολυμπιακής Αεροπορίας και κατ' επέκταση και της θυγατρικής της Ολυμπιακής Αεροπορίας χωρίς να έχετε ισολογισμούς. Η λογική λέει πως ούτε εσείς ξέρετε τι πωλείτε ούτε αυτοί που θέλουν να αγοράσουν, αν υπάρχουν, ξέρουν τι θέλουν να αγοράσουν. Αυτή είναι η επίσημη απάντησή σας. «Υπουργός Χρήστος Βερελής. Ακριβές αντίγραφο κ. Δημήτρης Μέντζας». Δεν ξέρω αν τη διαβάσατε πριν μου τη στείλετε. Θέλω να πιστεύω ότι άνθρωπος της δικής σας ευφυΐας δεν θα μου την έστελνε αυτήν την απάντηση αν την είχε διαβάσει. Και αυτό πέραν του ότι δεν μου στέλνετε όλα τα στοιχεία που σας ζήτησα. Είμαι σίγουρος ότι δεν την έχετε διαβάσει. Θα απογοητευτώ αν μου πείτε ότι τη διαβάσατε και μου τη στείλατε. Αυτό σε προσωπικό επίπεδο. Δεν μιλώ πολιτικά τώρα.

Να σας πω γιατί τα λέω αυτά τώρα. Κάθισα και δούλεψα τον ισολογισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας για το 1999 με συνεργάτες μου. Το τι διαμάντι βγαίνει από εκεί μέσα! Παρακαλώ δε, να βάλετε τους συνεργάτες σας να κάνουν την ίδια δουλειά. Κανονικά θα έπρεπε να τους βάλετε μέσα αυτούς που έφτιαξαν αυτόν τον ισολογισμό.

Στο άρθρο 43 του ισολογισμού λέει ότι η εταιρεία μέχρι και τη χρήση του '93 εφορολογείτο με βάση τις διατάξεις του

νόμου τάδε του 1956. Με βάση το άρθρο τάδε του νόμου τάδε του 1994 περί εξυγίανσης της Ολυμπιακής Αεροπορίας απαλλασσότουσαν τα κέρδη των χρήσεων 1994, 1995, 1996, 1997 από κάθε μορφής φόρο ή τέλους δημοσίου. Πλην όμως από την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου τάδε του νόμου τάδε του 1997, ο οποίος τροποποίησε το νόμο του 1994 υπολογίζεται φόρος εισοδήματος για τα κέρδη που προκύπτουν από 27.2.1997 και μετά. Η εταιρεία δεν έχει ελεγχθεί φορολογικά για τις χρήσεις 1989 και εντεύθεν. Συνεπώς οι φορολογικές της υποχρεώσεις δεν έχουν καταστεί οριστικές.

Είναι ισολογισμός αυτός, κύριε Υπουργέ; Είναι ισολογισμός βάσει του οποίου πάτε να κάνετε αγοραπωλησία της Ολυμπιακής; Ακούστε τώρα παρακάτω: «Μέρος των ζημιών της της χρήσης 1999 εκ δραχμών 404.593.000 δραχμές αφορούν τακτοποίηση εκκρεμοτήτων της εταιρείας με τη μητρική της Ολυμπιακή Αεροπορία, χρήση 1999 βάσει συμφωνίας στη χρήση 2000 μεταξύ των διοικήσεων των δύο εταιρειών». Συνεχίζω: «Συγκεκριμένα αποφασίστηκε και περαιτέρω εγκρίθηκε από το Δ.Σ. της εταιρείας –πρακτικό τάδε- και αναγνωρίζετε από μοναδικό μέτοχο της Ολυμπιακής Αεροπορίας βάσει της επιστολής –προσέξτε, επιστολής- του γενικού διευθυντή οικονομικών υπηρεσιών και προμηθειών της το 1/3 του συνολικού ποσού των εκκρεμοτήτων 1.213.000.000 δραχμές να επιβαρύνει τα αποτελέσματα της εταιρείας στη χρήση 1999». Δεν κατάλαβα, η Ολυμπιακή Αεροπορία προικοδοτεί την Ολυμπιακή Αεροπορία για να της μειώνει τα χρέη; Μάλιστα δι' επιστολής του οικονομικού διευθυντή. Δηλαδή έχουμε μια θυγατρική εταιρεία, που αν δεν είναι κερδοφόρα και απ' ό,τι πληροφορούμαι τουλάχιστον δεν είναι ζημιογόνα και επειδή δεν είναι ζημιογόνα, παίρνουμε λεφτά από την κόρη και δίνουμε προίκα στη μάνα, για να καλύπτουν τις μαύρες τρύπες της Ολυμπιακής.

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

Και ακούστε τώρα από τον ισολογισμό. Έχουμε και λέμε: Χρεώστες διάφοροι και Ολυμπιακή Αεροπορία το 1999, 3.216.000.000 δραχμές κλπ. Το 1998, 666.000.000 δραχμές χωρίς να υπάρχει αιτιολόγηση πως από τα 666.000.000 δραχμές πεταχτήκαμε στα 3.500.000.000 δραχμές. Ακούστε τώρα για τους προμηθευτές: Ολυμπιακή Αεροπορία το 1999, 14.677.000.000 δραχμές και το 1998, που είναι ο ισολογισμός της Αεροπορίας αυτός, 3.800.000.000 δραχμές, χωρίς καμία εξήγηση πώς πεταγώμαστε από τα 4 δισεκατομμύρια στα 15 δισεκατομμύρια. Δεν θέλω τώρα να σας διαβάσω τον κατάλογο των εταιρειών που δόθηκαν λεφτά για διαφήμιση. Αφήνω τους μισθούς του γενικού διευθυντή και του διευθύνοντος συμβούλου της Αεροπορίας, γιατί ο μεν διευθύνων σύμβουλος παίρνει 2.500.000 δραχμές το μήνα –το λέω για να το ακούνε τα Μέσα Ενημέρωσης που ψάχνουν τους μισθούς των Βουλευτών- και ο πρόεδρος παίρνει 1.250.000 δραχμές. Τώρα δεν ξέρω αν παίρνουν μπόνους και τέτοια. Αυτά από τον ισολογισμό που έχω εδώ.

Τώρα όσο για το προσωπικό. Επειδή επί δυόμισι χρόνια διετέλεσα αντιπρόεδρος της επιτροπής μεταφορών και τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, για ένα πράγμα αισθανόμουν πάντα υπερήφανος οσάκις μας επιτίθεντο οι ξένοι όταν συζητάγαμε τα θέματα και τα προβλήματα, τις χρηματοδοτήσεις και επιδοτήσεις της Ολυμπιακής Αεροπορίας, έλεγαν αυτοί ό,τι ήθελαν, που σε πολλά είχαν δίκιο και σε πολλά άδικο, γιατί ήταν αυτοί χειρότεροι από εμάς αφού ούτε καλύτερη ήταν η «AIR FRANCE» ούτε η «SABENA», αλλά για ένα πράγμα –επαναλαμβάνω- αισθανόμουν υπερηφάνεια που το έλεγαν και οι ίδιοι, ακόμα και οι Ολλανδοί, οι πλέον μισητοί αντίπαλοι της Ολυμπιακής Αεροπορίας, για την ασφάλεια των πτήσεών της. Για την ικανότητα των πιλότων και των μηχανικών. Αν θα δείτε εδώ την κατάσταση του προσωπικού που είναι της Αεροπορίας γιατί για την Ολυμπιακή δεν μου δώσατε μέχρι στιγμής, θα δείτε ότι ενώ μειώνονται οι πιλότοι και οι μηχανικοί, αυξάνεται το διοικητικό προσωπικό, κυρίως εποχικό είτε και μόνιμο όμως. Δηλαδή φεύγουν οι καλοί και αυξάνονται τα ρουσφέτια. Εγώ έτσι το καταλαβαίνω. Δεν είναι το οικονομικό, αλλά αποδυναμώνεται ένα κομμάτι το οποίο ήταν αυτό που έλαμπε και κανείς δεν μπο-

ρούσε να πει για την Αεροπορία ή Αεροπορία και παίρνουμε διοικητικούς.

Και μετά μας λέτε ότι έχουν πλεονάζον προσωπικό και το ένα και το άλλο.

Εδώ έχω επίσης κάποιους άλλους πίνακες από το προσάρτημα του ισολογισμού του 1999 το οποίο μου στείλατε, στο οποίο παραδείγματος χάρη λέει και σας αναφέρω ενδεικτικά: Δαπάνες ενοικίασεως αεροσκαφών το 1998 6,2 εκατομμύρια. Το 1999, 280,6 εκατομμύρια. Έψαξα να βρω μέσα τώρα στην ανάλυση τι είχε γίνει. Γιατί σε κάποιο άλλο σημείο έλεγε για μείωση δρομολογίων. Τώρα πώς συνδυάζεται μείωση δρομολογίων και ταυτόχρονα αύξηση των δαπανών για ενοικίαση αεροσκαφών από την Ολυμπιακή Αεροπορία, αυτό δεν το κατάλαβα. Πρόκειται και εις εδώ πάλι περί προικοδοτήσεως όπως αντιλαμβάνεσθε από την κόρη προς τη μάνα. Και έχω και ένα άλλο κομμάτι και περιμένω να ακούσω τις απαντήσεις σας.

Αυτός ο ισολογισμός τον οποίον υπογράφει κάποιος ορκωτός λογιστής, ο κ. Μαρκόπουλος αν δεν κάνω λάθος, θα ήθελα να σας ρωτήσω και μ' αυτό να κλείσω, αν έχει και συμπληρωματική έκθεση ως είθισται. Δίνουν τον ισολογισμό αλλά δίνουν και μια συμπληρωματική έκθεση. Θα ήθελα, λοιπόν, να σας ρωτήσω αν υπάρχει αυτή η συμπληρωματική έκθεση, αν την έχετε δει και τι λέει μέσα. Εν πάση περιπτώσει, εμείς σας ζητάμε αν υπάρχει και την έχετε να μας την καταθέσετε στη Βουλή επισήμως για να τη διαβάσουμε και εμείς για να δώ αν αυτά που μου είπαν ότι περιλαμβάνει αυτή η έκθεση ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Δεν θέλω να πω τίποτα εφόσον δεν έχω δει την έκθεση και ούτε ξέρω αν υπάρχει. Αλλά θέλω να δώ αν υπάρχει αυτή η συμπληρωματική έκθεση.

Μ' αυτά, λοιπόν, τα οποία ακούσατε, κύριε Υπουργέ, πώς είναι δυνατόν να έρχεσθε να μας λέτε ότι προχωρείτε σε πώληση; Δηλαδή αυτός που πάει να κάνει την πώληση είναι απατεών αποδεδειγμένα, υπόδικος στη Νέα Υόρκη. Ισολογισμούς της Ολυμπιακής ούτε 1999 ούτε 2000 μου δώσατε, πληροφορούμαι ότι ούτε του 1998 υπάρχει και της αεροπορίας σίγουρα του 2000 δεν υπάρχει, γιατί αν υπήρχε θα μου τον δίνετε υποθέτω. Δώσατε μόνο του 1999, ο οποίος εγκρίθηκε μία εβδομάδα μετά την κατάθεση της ερώτησης με όλα αυτά που ακούσατε ότι περιλαμβάνει μέσα. Για ποια πώληση λοιπόν μας λέτε και για ποια διαφάνεια επαίρεστε; Και εδώ είναι και το ερώτημα: είναι χαζοί οι ιδιώτες που πάνε να αγοράσουν; Αυτά που ένας γιατρός άσχετος από οικονομικά βρήκε και έφερε εδώ, έστω και με τη βοήθεια των συνεργατών του, αυτοί δεν τα έχουν δει; Πώς, λοιπόν, πάνε να την πάρουν; Τόσο ηλίθιοι είναι; Τόσο χαζοί είναι; Είναι ένα ερώτημα, κύριε Υπουργέ, που εγώ με το πεπερασμένο μυαλό μου δεν μπορώ να δώσω απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Ακριβάκης έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, βεβαίως είναι αναφαίρετο δικαίωμα της Νέας Δημοκρατίας να καταθέτει όποια επερώτηση θέλει και με όποιο περιεχόμενο θέλει. Όμως θα πρέπει να κάνω μια κριτική στο περιεχόμενο της επερώτησης από την άποψη του ευρύτατου φάσματος το οποίο έχει. Είναι μια επερώτηση πρωτόγνωρη πραγματικά, διότι καθένα από τα δεκατέσσερα κεφάλαια τα οποία περιλαμβάνει θα μπορούσε να ήταν αντικείμενο ιδιαίτερης επερώτησης. Και είναι σωστό αυτό που είπε ο κ. Φλωρίνης «τι να πρωτοπώ σε πέντε λεπτά» αρχίζοντας την αγόρευση του. Και σίγουρα και ο εκλεκτός συνάδελφος ο κ. Κακλαμάνης τι να έλεγε περισσότερο απ' αυτά που είπε για την Ολυμπιακή. Δεν είχε το χρόνο. Ως εκ τούτου και ο Υπουργός ήταν υποχρεωμένος στις απαντήσεις του να είναι τηλεγραφικός προκειμένου να αντιμετωπίσει σχεδόν όλα τα θέματα. Αυτά ήταν μια πρώτη παρατήρηση, διότι πιστεύω ότι με το περιεχόμενο αυτής της επερώτησης η Νέα Δημοκρατία δεν ήθελε να ασκήσει ουσιαστικό έλεγχο, αλλά έκανε μια επερώτηση κατά του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για την τιμή των όπλων.

Διότι αν ήθελε να ασκήσει ουσιαστικό έλεγχο, θα έπαινε ένα ένα τα μεγάλα θέματα και θα έκανε ξεχωριστή επερώτηση.

Η δεύτερη παρατήρησή μου είναι ότι το κείμενο της επερώτησης βρίσκεται σε πλήρη αναντιστοιχία με τις μέχρι τώρα

τοποθετήσεις των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας. Το κείμενο χαρακτηρίζεται από μία υπερβολή, ιδιαίτερα σε ακραίες εκφράσεις, ενώ θα έλεγα από τον τόνο των ομιλιών και τη φρασολογία που ακολούθησαν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας δεν προκύπτει κάτι τέτοιο. Θα έλεγα ότι σε ήπιους τόνους διεξήχθη μέχρι στιγμής η συζήτηση και δεν έχω σκοπό εγώ να ανεβάσω τους τόνους.

Θα έλεγα επίσης ότι είναι και αρκετά άδικη αυτή η επερώτηση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το πρώτο ερώτημα που απευθύνεται στον Υπουργό. Και το τονίζω αυτό διότι ο κ. Κακλαμάνης με τη γνωστή του ευφυΐα προσπάθησε να το μετατρέψει. Λέει η επερώτηση: οι υπηρεσίες του Υπουργείου, ΚΤΕΟ, εκδόσεως αδειών οδήγησης κυκλοφορίας, έχουν μετατραπεί σε κέντρα διαφθοράς. Κατηγορούνται δηλαδή ευθέως οι υπηρεσίες του Υπουργείου. Και όταν ελέγχθη από τον κύριο Υπουργό ότι αυτές οι υπηρεσίες δεν ανήκουν πλέον στο Υπουργείο αλλά ανήκουν στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, τότε έγινε η στροφή ότι δεν εποπτεύει καλώς το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Και θα έλεγα επίσης ότι ήταν ατυχής η σύγκριση με τους περιφερειακούς διοικητές των Πε.Σ.Υ. που έχει ορίσει ο Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Είναι τελείως ξεχωριστό το θέμα. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είναι γνωστό ότι είναι αυτοτελής, λειτουργεί αυτοτελώς και θα έλεγα κακώς κατά την άποψή μου είναι και σε τόσο μεγάλο βαθμό ανέλεγκτος.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Και τα Πε.Σ.Υ. αυτοτελή είναι, κύριε Ακριβάκη Δεν έχετε διαβάσει καλά το νόμο, οπότε δεν το γνωρίζετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ : Εν πάση περιπτώσει, εσείς ως ειδικός σ' αυτά τα ξέρετε καλύτερα αλλά δεν νομίζω ότι μπορούν να συγκριθούν με τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση η οποία εκλέγεται.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εδώ συμφωνούμε, αλλά ως προς το άλλο...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Εντάξει.

Τώρα έρχομαι στο θέμα της Ολυμπιακής, γιατί εκεί επικεντρώθηκε και ο αγαπητός συνάδελφος και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Κακλαμάνης. Και θα έλεγα ότι έρχομαι σ' αυτό το θέμα τώρα, διότι και προϋπηρεσία έχω αλλά πιστεύω ότι έχω και μια εμπειρία. Θα ήθελα λοιπόν να πω ορισμένα πράγματα που ίσως να μην έχουν και απόλυτη σχέση με την επερώτηση αλλά θα μου το συγχωρήσετε, κύριε Πρόεδρε.

Η Ολυμπιακή Αεροπορία από το έτος που κρατικοποιήθηκε το 1975 μέχρι και σήμερα καμία χρήση της δεν ήταν κερδοφόρος, πλην των ετών 1987 και 1988 που είχε κέρδος το μεν 1987, 11 δισεκατομμύρια δραχμές και το 1988, 10,5 δισεκατομμύρια δραχμές. Οι λόγοι για τους οποίους κατά την άποψή μου -και πιστεύω με είμαι απόλυτα ειλικρινής- η Ολυμπιακή Αεροπορία δεν ήταν ποτέ κερδοφόρος είναι ότι δεν είναι ούτε το πλεονάζον προσωπικό κατά καιρούς ούτε αν θέλετε οι κακοδιοικήσεις οι οποίες υπήρχαν. Οι λόγοι είναι δύο αποκλειστικά:

Πρώτον, το ότι όλες οι κυβερνήσεις ασκούσαν κοινωνική πολιτική εις βάρος της Ολυμπιακής. Όταν πήγα στην Ολυμπιακή Αεροπορία το εισιτήριο Αθήνα-Αλεξανδρούπολη είχε 1.700 δραχμές και το εισιτήριο για το λεωφορείο του ΚΤΕΛ είχε 2.100 δραχμές και έκανε δεκαοκτώ ώρες να φθάσει από εδώ μέχρι την Αλεξανδρούπολη!

Όταν ήθελε η Κυβέρνηση να ανοίξει γραμμή για εθνικούς λόγους στο Καστελόριζο, επί παραδείγματι, που γίνονται τρεις πτήσεις την εβδομάδα, που έχει ενενήντα έναν κατοίκους, αυτό το κόστος δεν μπορεί να το πληρώνει η Ολυμπιακή Αεροπορία. Πρέπει να το πληρώνει το ελληνικό δημόσιο. Και η Ολυμπιακή όλα αυτά τα χρόνια δεν πήρε δραχμή από το ελληνικό δημόσιο.

Έρχομαι τώρα σε συγκεκριμένα νούμερα. Είπε ο κ. Χειμάρης -και εδώ είναι το θέμα- ότι το 1981 παρεδόθη η Ολυμπιακή με έλλειμμα 3,5 δισεκατομμύρια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μιλήσατε για δύο λόγους, κύριε Ακριβάκη. Ο ένας είναι αυτός που είπατε. Ο δεύτερος ποιος είναι;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Ο δεύτερος λόγος είναι ότι η

Ολυμπιακή -θέλετε από τη μορφολογία του εδάφους, θέλετε από άλλους λόγους εθνικούς, κοινωνικούς ή κάτι άλλο- έχει το μεγαλύτερο εσωτερικό δίκτυο της Ευρώπης. Αυτό είναι βάνουσα παθητικό. Έχει το δίκτυο της Ευρώπης, το οποίο είναι κερδοφόρο, πάντα, σε όλες τις χρονιές. Έρχεται όμως το εσωτερικό δίκτυο και το υπερπόντιο δίκτυο, που και αυτό διατηρείται και λειτουργεί για λόγους εθνικούς, όπως λειτουργεί, και βάζουν την Ολυμπιακή μέσα. Αυτή είναι η ιστορία με δύο λόγια. Μπορώ να επεκταθώ περισσότερο, αλλά δεν νομίζω ότι έχω το χρόνο και ούτε πρέπει.

Έρχομαι, λοιπόν, τώρα στα νούμερα. Είπατε, κύριε Χειμάρη, ότι η Ολυμπιακή είχε 3,5 δισεκατομμύρια έλλειμμα το 1981. Προφανώς εννοείτε το έλλειμμα της χρήσης κατά τη διάρκεια του 1981. Διότι το συσσωρευμένο έλλειμμα από το 1974 μέχρι το 1981 ήταν 21 δισεκατομμύρια. Και το 1989, που, αν θέλετε, η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. που άλλαξε παρέδωσε την Ολυμπιακή -θα χρησιμοποιήσω αυτήν την έκφραση, αν και δεν είναι ευτυχής, γιατί δεν βρισκό αλλη αυτήν τη στιγμή- με συσσωρευμένο έλλειμμα 54 δισεκατομμυρίων. Συσσωρευμένο έλλειμμα, επαναλαμβάνω, από το 1974 μέχρι το 1989.

Και είπατε, πολύ σωστά, εσείς, κύριε Χειμάρη, ότι το 1994 η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. διέγραψε το έλλειμμα της Ολυμπιακής 640 δισεκατομμυρίων. Το έλλειμμα λοιπόν στην τριετία της Νέας Δημοκρατίας -και θα σας το εξηγήσω αυτό, κύριε Χειμάρη- από 54 δισεκατομμύρια εκτοξεύτηκε στα 640 δισεκατομμύρια! Αυτό είναι κάτι το οποίο δεν έχει εξήγηση. Ή για τους γνωρίζοντες έχει εξήγηση.

Σας λέγω λοιπόν, κύριε Χειμάρη, για να σας ενημερώσω, ότι αυτή η εκτόξευση του ελλείμματος, που έγινε μέσα σε μία τριετία, οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στις αγορές των αεροπλάνων που πραγματοποιήθηκαν. Η Ολυμπιακή το 1981 είχε τριάντα τέσσερα αεροπλάνα και μετέφερε επτά εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες επιβάτες το χρόνο και το 1993 βρέθηκε 57 αεροπλάνα και μετέφερε το χρόνο 5.500.000 επιβάτες. Η χρησιμοποίηση των ΜΠΟΙΝΓΚ 737 από εννιάμισι ώρες την ημέρα, που ήταν πριν από το 1989, έφθασε στις πέντε ώρες την ημέρα. Αγοράστηκαν τα αεροπλάνα και καθόντουσαν στο έδαφος, με λίγα λόγια. Έτσι εξετινάχθη το έλλειμμα στα 640 δισεκατομμύρια.

Δεν θέλω να κάνω περισσότερα σχόλια, τίποτε άλλο, απλώς το αναφέρω για την αποκατάσταση της ιστορικής αλήθειας.

Ήθελα όμως να κάνω μία παρατήρηση. Κατηγορείται ο κύριος Υπουργός ότι καθυστέρησε στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Και εσείς, η Νέα Δημοκρατία, η μήτηρ των ιδιωτικοποιήσεων, το 1993

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αυτά πάνε πια. Έγιναν ντεμοντέ. Μας ξεπέρασαν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ:από το 1989 έως το 1993 όχι μόνο δεν κάνατε τίποτα -προσέξτε, έχει σημασία αυτό- για την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αλλά αγοράζατε και αεροπλάνα, που επιβάρυναν την εταιρεία με τα ποσά που ανέφερα και πολλά άλλα και καθιστούσαν πολύ πιο δύσκολη την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Εξαιτίας αυτού του λόγου, των 650.000.000.000 δραχμών, είναι δυσχερής σήμερα η ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, που εκείνη την εποχή εδόθησαν για το σκοπό που σας είπα. Δεν θέλω να πω τίποτα περισσότερο.

Τελιώνω λέγοντας ότι ο κ. Κακλαμάνης ξέρει πολύ καλά την Ολυμπιακή Αεροπορία -όχι μόνο τώρα που έδειξε ότι ξέρει τα θέματα, το ξέρω από παλιά εγώ- και του υπενθυμίζω, που το θυμάται ασφαλώς, ότι έγινε ολόκληρος θόρυβος, όχι με οικονομικό υπόβαθρο, που αγοράστηκαν τότε επί ημερών μου τρία αεροπλάνα μεγάλων αποστάσεων και δεν αγοράστηκαν μικρών αποστάσεων αεροπλάνα. Θυμάστε, κύριε Κακλαμάνη, και θυμάμαι και τη θέση που είχατε πάρει και σας τιμά ιδιαίτερα αυτό το πράγμα, γι αυτό το λέω. Και αγοράστηκαν μετά, μέσα σε τρία χρόνια, τριάντα τρία αεροπλάνα και δεν μίλησε κανένας, που κάθονται, και ακατάλληλα αεροπλάνα. Γι' αυτό λοιπόν θα έλεγα, αφήστε σαν παράταξη την Ολυμπιακή Αεροπορία, ασχοληθείτε με τον ΟΤΕ με αυτό, με εκείνο.

Ήθελα να πω και κάτι άλλο. Δεν ξέρω για τους ισολογισμούς

που είπε ο κ. Κακλαμάνης.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ : Είναι στη διάθεσή σας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ : Δεν έχω καμία αντίρρηση -έτσι όπως τα λέτε είναι- απλώς θα ήθελα να σας επισημάνω κάτι. Για τα νούμερα που αναφέρατε μεταξύ Ολυμπιακής και Αεροπλοΐας, ασφαλώς ξέρετε ότι υπάρχει χρόνια τώρα, από το 1974 και μετά, ένα καθεστώς μεταξύ μητρικής και θυγατρικής, το οποίο -δεν λέω ότι είναι περίεργο- δεν άλλαξε ποτέ και ούτε πολύ δύσκολα θα αλλάξει, δηλαδή αυτά που εμφανίστατε σαν κονδύλια ότι προικοδοτεί η Αεροπλοΐα την Ολυμπιακή, χωρίς να μπαίνω σε λεπτομέρειες, γιατί δεν ξέρω τα κονδύλια, είναι κάποια κονδύλια για τις υπηρεσίες που προσφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία στην Αεροπλοΐα. Διότι την Αεροπλοΐα, όπως ξέρετε και γι' αυτό είναι κερδοφόρα, εμείς επί των ημερών μου, θυμάμαι, στους ισολογισμούς την εμφανίζαμε ίσα βάρκα ίσα νερά, γιατί απλούστατα δεν μπορεί να αποτιμηθεί, δεν μπορεί να έχει ισολογισμό η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα κανονικό, γιατί τις περισσότερες υπηρεσίες στην Αεροπλοΐα τις προσφέρει δωρεάν, χωρίς αποτίμηση η ολυμπιακή Αεροπορία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριε Ακριβάκη, αν σας αφήσουμε, θα μιλάτε επί ώρες. Παρακαλώ, τελειώστε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Τελείωσα.

Θα πω όμως κάτι για να κλείσω. Όταν ήμουν πιο μικρός -και ασφαλώς κάποιοι θα το θυμούνται- τη δεκαετία του '60 έλεγαν τότε το τότε Υπουργείο Συγκοινωνιών ότι είναι το αμαρτωλό Υπουργείο. Θέλω να πιστεύω ότι επί των ημερών των κυβερνήσεών μας, του ΠΑΣΟΚ, αλλά και ιδιαίτερα επί των ημερών του Υπουργού Μεταφορών έχουν γίνει πολύ σημαντικά βήματα, που νομίζω πλέον αυτός ο χαρακτηρισμός περί αμαρτωλού Υπουργείου έπαψε να υπάρχει στη συνείδηση του κόσμου και αυτό είναι κάτι πολύ σημαντικό.

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Ακριβάκη, μη φεύγετε, καθίστε, γιατί μας τα είπατε όπως θέλατε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ : 'Ε, όχι.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Καθίστε να τα πούμε τώρα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ : Θα πάω στην Κεντρική Επιτροπή.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Καθίστε, κύριε Ακριβάκη. Σας αφήνουν στο τέλος εσάς, γιατί έχει περισσότερο ενδιαφέρον η δική σας τοποθέτηση. Λυπάμαι που είμαστε λίγοι αυτήν την ώρα και τα λέμε, αλλά πρέπει να ειπωθούν κάποια πράγματα.

Κύριε Υπουργέ, ξεκινώντας μας είπατε ότι είμαστε παραπληροφορημένοι ή ότι δεν έχουμε καλή γνώση των θεμάτων, ότι κάνουμε επισημάνσεις αβάσιμες και στη συνέχεια βεβαίως προσγειωθήκατε κι εσείς. Αντιλαμβάνομαι ότι έπρεπε να μας πείτε κάποια πράγματα και κατ' ουσίαν έμμεσα ή άμεσα αποδεχθήκατε τις σημαντικότερες από τις παρατηρήσεις που κάναμε.

Θα αναφέρω δύο-τρία παραδείγματα. Δεν έχουμε χρόνο να κάνουμε καινούρια ανάλυση. Οι επιτροπές...

Κύριε Ακριβάκη, θα χάσετε. Θα σας δώσω στοιχεία εγώ. Δεν διετέλεσα διοικητής της Ολυμπιακής, αλλά έχω στοιχεία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Έχουμε ψηφοφορία στην Κεντρική επιτροπή. Δεν το κάνω για άλλο λόγο. Σας σέβομαι απόλυτα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Καλώς, να είσθε καλά. Είπατε ότι οι επιτροπές είναι νόμιμες, έχουν ιδρυθεί κι εσείς δεν γνωρίζετε την κομματική ταυτότητα του καθενός.

Όμως τώρα εγώ θα ήθελα να με ακούει ο κύριος Υπουργός, κύριε Πρόεδρε. Αν δεν με ακούτε εσείς, κύριε Ακριβάκη, και δεν αφήνετε και τον κύριο Υπουργό να με ακούσει, τότε τι κάνουμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κύριος Υπουργός έχει ναπολεόντειες δυνατότητες. Και ακούει και μιλάει κλπ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Γίνονται νόμιμες επιτροπές. Άλλωστε Κυβέρνηση είστε, πλειοψηφία στο νομοθετικό σώμα έχετε και ασφαλώς ψηφίζετε διατάξεις που ιδρύουν επιτροπές. Και βεβαίως σε κάποιες από αυτές τοποθετείτε και κάποιους πατριώτες σας, το ίδιο θα έκανα κι εγώ ίσως, σε κάποιες καίριες θέσεις. Όλοι οι Υπουργοί το ίδιο κάνουν. Αλλά όμως εκείνο που δεν δέχομαι από σας είναι ένα, ότι δεν ξέρατε, λέει, ποια είναι

η κομματική ταυτότητα του καθενός και γίνονται όλα αξιοκρατικά.

Τώρα αυτό μπορούσατε να το λέτε, αλλά σε κανένα άλλο Κοινοβούλιο, όχι στο ελληνικό. Βεβαίως δεν έχουμε αντίφαση εμείς, που αλλού λέμε ότι όλοι είναι κομματικοί και σε άλλη παράγραφο λέμε ότι ε, είναι η πλειοψηφία. Ξεφεύγει και κανείς που προέρχεται από άλλους χώρους. Και ξεφεύγει ή γιατί δεν υπάρχει στο ΠΑΣΟΚ κάποιο στέλεχος που να μπει σ' αυτήν τη θέση ή για να θολώσετε τα νερά. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Έρχομαι στα αεροπορικά τέλη. Δεχθήκατε κι εσείς ότι είναι πολλά και χαίρομαι γιατί πράγματι και κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου είχαμε έναν εποικοδομητικό διάλογο, ανεξάρτητα από το πόσες από τις θέσεις μας δεχθήκατε.

Είπατε ότι θα τα μειώσετε κατά 10%. Μέχρι και εκεί θα φτάσετε. Όμως δεν ξέρω ποια θα είναι η πραγματική μείωση. Αν η μείωση αυτή φτάσει στο 10% και είναι παρόμοια με το έγγραφο που κατέθεσα, του δελτίου Τύπου της αεροπορικής εταιρείας, που λέει ότι μειώνονται κατά 1%, δηλαδή αντί να πληρώνει το εξάμηνο 2,5 δισεκατομμύρια, θα πληρώνει 2,5 εκατομμύρια λιγότερο, αν η αύξηση που στο νέο αεροδρόμιο είναι από 90% έως 1890% γίνει 10%, δεν ξέρω σε ποιο ποσοστό θα γίνει η μείωση, φοβάμαι ότι δεν θα έχουμε τίποτα καινούριο. Να το προσέξετε παρακαλώ, γιατί ξέρετε πόση ζημιά κάνει και στις εταιρείες και στον τουρισμό.

Να σας πω και ένα παράδειγμα γι' αυτά τα αεροπορικά τέλη, κύριε Υπουργέ, το οποίο θα γνωρίζετε. Παλαιότερα -όλα τα προηγούμενα χρόνια- τα δρομολόγια γίνονταν ως εξής: Διανυκτέρευε το όποιο αεροσκάφος στο Ελληνικό και έκανε το δρομολόγιο Αθήνα-Κρήτη-Αθήνα ή Αθήνα-Ρόδο-Αθήνα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αθήνα.

Τώρα ξέρετε τι γίνεται; Διανυκτερεύουν στα περιφερειακά. Και έχουμε το εξής τραγελαφικό φαινόμενο: Να διανυκτερεύει στην Κρήτη, να έρχεται στην Αθήνα και ξανά στην Κρήτη. Τους υποχρεώσαν τους ανθρώπους. Είναι πολλά τα τέλη που πληρώνουν και έτσι αυξάνονται τα έσοδα των περιφερειακών αεροδρομίων. Είναι ευχάριστο αυτό, γιατί είναι κρατικά ακόμη, αλλά η ουσία είναι ότι το νέο αεροδρόμιο δεν προσφέρει αυτά που θα έπρεπε να προσφέρει.

Έρχομαι στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Μας είπατε το παράδειγμα της «SWISSAIR». Η Ολυμπιακή Αεροπορία, αν άντεξε μέχρι τώρα, άντεξε γιατί είχε αυτά που είπαμε προηγουμένως. Τα είπε και ο κ. Κακλαμάνης, είχε έμπειρο προσωπικό, φήμη κλπ., αλλά είχε και τις πλάτες του ελληνικού δημοσίου, 640 δισεκατομμύρια διεγράφησαν. Τα αναγνώρισε και ο κ. Ακριβάκης που τα ξέρει καλύτερα από μένα αυτά, κάποια απ' αυτά, και τώρα θα έχουν φτάσει τα εννιακόσια και δεν ξέρω πόσα ακόμα. Κάποιος άλλος πληρώνει και έμεινε όρθια η Ολυμπιακή. Βεβαίως μετά την 11η Σεπτεμβρίου έχει υποστεί νέα ζημιά η Ολυμπιακή και όλες οι άλλες εταιρείες.

Αλλά εδώ θα ήταν πολύ μικρότερη, αν είχατε μειώσει τα αεροπορικά τέλη και το σπατόσημο για λογαριασμό του επιβατικού κοινού και των εταιρειών.

Είπατε ότι κάνετε διαγωνισμό για την επιδότηση των άγονων γραμμών. Πολύ σωστά κάνετε. Δεν έπρεπε να πληρώνει η Ολυμπιακή αυτά τα χρήματα, -είναι γεγονός- όπως δεν πρέπει να πληρώνει και το όποιο ΚΤΕΛ τα χρήματα των μειωμένων εισιτηρίων, πλην της Αττικής που θα έλθουμε στη συνέχεια. Όμως εδώ εσείς σκοπεύετε να δώσετε τα χρήματα αυτά από το σπατόσημο, δηλαδή κάποιοι επιβάτες που μπαίνουν στα αεροπλάνα και πληρώνουν το σπατόσημο θα πληρώνουν και για τις άγονες γραμμές. Ε, όχι! Συνολικά το κράτος πρέπει να τα δώσει αυτά. Διαφορετικά, θα καταστούν πάλι απαγορευτικές οι τιμές των εισιτηρίων.

Για την αγορά βιβλίων που ανέφερα προηγουμένως. Είναι ένα μικρό παράδειγμα, ίσως δεν θα έπρεπε να το πω καθόλου. Αλλά η αλήθεια δεν είναι αυτή που σας είπαν. Είναι πενήντα τα εκατομμύρια που δόθηκαν. Πρόκειται για ένα βιβλίο του κ. Βασιλικού και του κ. Φασιανού, σαράντα πέντε χιλιάδες αντίτυπα εκδόθηκαν και είναι γραμμένα μόνο στα ελληνικά. Οι ξένοι δηλαδή, τι θα κάνουν; Θα τα κοιτάζουν; Ας το έκαναν ολοκληρωμένο τουλάχιστον.

Έρχομαι τώρα στον ΟΑΣΑ, αν θέλουμε ή όχι να επιδοτούνται τα εισιτήρια. Θέλουμε να επιδοτούνται τα εισιτήρια, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ. Γιατί ξέρετε τι γίνεται σήμερα στην Αττική; Δεν επιδοτούνται τα εισιτήρια, όπως επιδοτούνταν επί ένα χρόνο όταν τα λεωφορεία τα είχαν οι λεγόμενοι «ΣΕΠίτες». Τώρα, επιδοτείται το έλλειμμα. Όσο έλλειμμα είναι κάθε χρόνο, δίνεται. Και δεν υπάρχει καν το κίνητρο για να εξυπηρετήσουν περισσότερους επιβάτες, να έχουν περισσότερους επιβάτες για να κερδίσουν περισσότερα χρήματα. Αυτή είναι η μεγάλη διαφορά μας.

Και βεβαίως εμείς δεν πιστεύουμε ότι ο δημόσιος τομέας είναι αυτός που μπορεί να εξυπηρετεί τις αστικές συγκοινωνίες Αττικής. Και σιγά-σιγά βεβαίως θα έρθετε κι εσείς και θα το ξανακάνετε και αυτό. Αν δεν τα έχετε ιδιωτικοποιήσει μέχρι τώρα, είναι γιατί φοβάστε μη σας θυμίζουμε τα προβλήματα που δημιουργούσατε ως Αντιπολίτευση.

Και έρχομαι στον κ. Ακριβάκη. Ανέφερε κατ' αρχάς ότι βάλαμε σήμερα δεκαπέντε μεγάλα θέματα, ίσως γιατί δεν είχαμε επιχειρήματα να ανακατέψαμε όλα για να μην ειπωθεί τίποτα. Λάθος. Έξι μόνο θέματα βάλαμε και επιλεκτικά πήραμε κάποιους κρίσιμους τομείς. Γιατί; Θα μπορούσαμε να έχουμε έναν-έναν τομέα, να πάρουμε τον ΟΣΕ, την Ολυμπιακή, το καθένα ξεχωριστά και να μιλάμε ώρες εδώ, αλλά δεν θα μπορούσαμε ποτέ να επισιτιστούμε την κρίσιμότητα κάποιων θεμάτων που κινεί αυτήν τη στιγμή και ούτε θα τελειώναμε ποτέ. Διότι δυστυχώς όλος ο δημόσιος τομέας και οι εποπτευόμενοι απ' αυτόν οργανισμοί –δεν εννοώ μόνο το Υπουργείο Μεταφορών– πάσχουν. Γίνονται πράγματα που δεν θα έπρεπε να γίνονται, για να μην πω τίποτα χειρότερο.

Και έρχομαι στα ΚΤΕΟ. Πράγματι, τα ΚΤΕΟ σήμερα καθοδηγούνται, βρίσκονται υπό την κηδεμονία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Όμως, οι υπηρεσίες των ΚΤΕΟ, πέραν του ότι εποπτεύονται όλα αυτά από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, δεν μπορούν να λειτουργήσουν αν δεν έχουν υπαλλήλους, αν δεν έχουν υποδομή.

Είχα επισκεφθεί πριν από δύο χρόνια το ΚΤΕΟ στο Χολαργό και με κατέβασαν, κύριε Υπουργέ, στα υπόγεια και είδα στοιβές από φακέλους, διότι δεν είχαν κτίριο, δεν είχαν μηχανογραφικό σύστημα, δεν είχαν λεφτά να πάρουν –με την αντινομάρχη είχα πάει μαζί– δεν είχαν τίποτα. Επομένως μην πάμε να τα φορτώσουμε στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Το κράτος φταίει περισσότερο, που δεν τους έδωσε αυτά που χρειάζονται για να μπορέσουν να λειτουργήσουν σωστά. Γιατί έτσι κάνουμε και με την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Της δίνουμε την αρμοδιότητα για τα σχολεία, αλλά δεν της δίνουμε χρήματα.

Και επανέρχομαι στον κ. Ακριβάκη. Ακούστε, λοιπόν, ποια είναι τα πραγματικά στοιχεία. Δεν θα τολμούσα ποτέ εγώ, βλέποντας έστω τον κ. Ακριβάκη που διετέλεσε αρκετό καιρό διοικητής της Ολυμπιακής, να πω στοιχεία, να δώσω στοιχεία, να κάνω πολιτική, χωρίς να είμαι καλά ενημερωμένος. Το 1981 παρά τις αγορές αεροσκαφών που είχαν γίνει, παρά το γεγονός ότι είχε αγοραστεί η Ολυμπιακή ολόκληρη από έναν ιδιώτη, το συσσωρευμένο έλλειμμα δεν ήταν 21 δισεκατομμύρια αλλά 3,5 δισεκατομμύρια. Αλλά και 21 να ήταν, όταν αγοράζεις μια εταιρεία και μέσα σε λίγα χρόνια έχεις μόνο 21 δις, θα ήταν πάρα πολύ λίγα. Είχε μια τεράστια περιουσία τότε η Ολυμπιακή.

Το 1989 –το 1990 έχω εγώ εδώ– που η Νέα Δημοκρατία πήρε από το ΠΑΣΟΚ την κυβέρνηση, το συσσωρευμένο χρέος δεν ήταν 54 δισεκατομμύρια, ήταν 137 δισεκατομμύρια. Αλλά σ' αυτά...

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Η ανοχή ήταν σήμερα προς όλες τις κατευθύνσεις.

Αλλά προσέξτε: Σ' αυτά δεν είχαν συμπεριληφθεί οι ισολογισμοί των πέντε τελευταίων ετών, στους οποίους περιλαμβάνονται οι ζημιές και τα πανωτόκια από το χρέος.

Τότε η Νέα Δημοκρατία διά της ξένης εταιρείας «COOPER» τακτοποίησε τους ισολογισμούς και όλες τις οικονομικές εκκρεμότητες –γιατί είμαστε νοικοκυρεμένη παράταξη και θέλαμε να νοικοκυρέψουμε και την Ολυμπιακή– και στη συνέχεια αγόρασε

νέα αεροσκάφη. Και το σύνολο του 1993 ήταν 275 δισεκατομμύρια, ενώ προέρχονταν από προηγούμενες περιόδους και δεν ήταν εξακόσια, όσα είπε ο κ. Ακριβάκης. Αυτά μου τα έχουν δώσει από την οικονομική υπηρεσία της Ολυμπιακής, από καιρό. Στη συνέχεια βεβαίως –το γνωρίζετε– έφθασαν στα 635 και σήμερα είναι περίπου άλλα 250 ακόμα.

Δεν πήραμε απαντήσεις για τον προαστιακό σιδηρόδρομο και απ' ό,τι βλέπω δεν με παίρνει ο χρόνος να αναφερθώ περισσότερο.

Ένα ερώτημα θα βάλω μόνο, κύριε Υπουργέ. Έτσι όπως έχει γίνει με την Αττική Οδό και με τη σύμβαση το όλο θέμα είναι πάρα πολύ δύσκολο έως ακατόρθωτο, γιατί στη σύμβαση δεν συμπεριλαμβανόταν το γεγονός ότι αύριο θα γίνουν οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και θα γίνει και ο σιδηρόδρομος ανάμεσα στους δύο δρόμους. Δεν συμπεριλαμβανόταν αυτό και η σημερινή εταιρεία, η «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ» όπως ονομάζεται, δεν δέχεται να κατασκευαστούν οι οκτώ σιδηροδρομικοί σταθμοί από το Μενίδι μέχρι το αεροδρόμιο σε δικό της έδαφος, έτσι το θεωρεί.

Φοβάμαι ότι αυτό δεν θα μπορέσετε να το λύσετε, εκτός αν δώσετε σε αυτήν την εταιρεία την ανάθεση του νέου έργου. Αλλά τότε δεν θα γίνει ο διαγωνισμός για τον οποίο με διαβεβαίωνε εμένα προεκλογικά ο κ. Λαλιώτης.

Αυτό μόνο και με αυτό τελειώνω. Πιστεύω ότι εμείς καλόπιστα, καλοπροαίρετα ασκήσαμε την κριτική μας με στοιχεία, με πλήρη τεκμηρίωση και κάναμε και τώρα, παρ' ό,τι ήταν επερώτηση, συγκεκριμένες προτάσεις. Αναμένουμε την ευαισθησία της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Να δώσουμε το λόγο στον κύριο Υπουργό.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, ήταν μια συζήτηση, η οποία έχει ενδιαφέρον. Βεβαίως το θέμα, όπως αντιλαμβάνεσθε, είναι πάρα πολύ μεγάλο και απομονώνοντας κάποιες από τις πτυχές του θέματος πιστεύω ότι δεν βοηθούμε στο να υπάρξει μια σφαιρική εντύπωση. Εγώ θα επιχειρήσω να δώσω μια σειρά απαντήσεων στο σύντομο χρόνο που έχω στη διάθεσή μου.

Πρώτα απ' όλα, σε σχέση με το θέμα του προαστιακού σιδηροδρόμου. Είναι από τα βασικότερα ολυμπιακά έργα ο προαστιακός σιδηρόδρομος και είναι η σύνδεση του συγκοινωνιακού κέντρου Αχαρνών με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ο προαστιακός σιδηρόδρομος βεβαίως δεν είναι μόνον αυτό. Είναι ένα συνολικό δίκτυο συνδέσεων με την έννοια της προαστιακής σύνδεσης, όπως υπάρχει σε μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα. Συνδέεται η Κόρινθος, το Λουτράκι, η Χαλκίδα, η Θήβα και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Μέχρι και το Κιάτο επεκτείνεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Και ο Πειραιάς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και ο Πειραιάς βεβαίως, με την έννοια της γραμμής σέρβις διότι στο Ρέντη είναι το μεγάλο αμαξοστάσιο.

Η νέα, λοιπόν, διπλή γραμμή μήκους τριάντα δύο χιλιομέτρων –διότι αυτό αφορά το θέμα το οποίο βάζετε– θα κατασκευαστεί στη νηίδα του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα-Σταυρού-Σπάτων και θα έχει οκτώ ενδιάμεσους σταθμούς από τους οποίους οι δύο θα έχουν ανταπόκριση με το μετρό.

Ίσως δεν γνωρίζετε, αλλά πρέπει να σας το πω ότι υπήρξε μια προσπάθεια –επιτυχής προσπάθεια– προκειμένου οι συρμοί του Μετρό με παντογραφικό σύστημα να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις γραμμές του προαστιακού. Αυτό σημαίνει πάρα πολύ απλά ότι δεν θα υπάρχει ανάγκη μετεπιβίβασης όσων χρησιμοποιούν το μετρό, προκειμένου να φθάσουν μέχρι και το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Σημαντικότατο θέμα. Το θέμα αυτό είχα την τιμή να το εισηγηθώ. Ήταν τεχνικά δυνατό και έγινε πλέον η όλη διαδικασία και οι μελέτες οι οποίες γίνονται από το «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» χρησιμοποιούν πλέον αυτήν την παραδοχή, έτσι ώστε να φθάνουν στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Η νέα λοιπόν διπλή γραμμή, μήκους τριάντα δύο χιλιομέτρων,

όπως σας είπα, θα κατασκευαστεί σε αυτήν τη νησίδα. Δεν υπάρχει κανένας απολύτως περιορισμός και για τους οκτώ αυτούς σταθμούς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τα βαγόνια του μετρό θα είναι συμβατά στους σταθμούς;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Προφανώς.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί όπως θα γνωρίζετε συμβατότητα δεν υπάρχει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτή τη δουλειά κάνει η μελέτη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι διαφορετικό το ύψος των σταθμών από ό,τι είναι στο σιδηρόδρομο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Είμαστε και εμείς ενημερωμένοι, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τα ξέρετε αλλά δεν τα λέτε για να διαφωτίσετε και εσείς τον ελληνικό λαό ότι γίνεται μία καλή προσπάθεια.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Για πάμε τώρα στο πότε, για το ποιος θα το πάρει;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Για το ποιος θα το πάρει, κύριε Κακλαμάνη, δυστυχώς δεν θα μπορέσω να σας απαντήσω σήμερα, γιατί θα γίνει διαγωνισμός.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα γίνει διαγωνισμός;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Βεβαίως.

Ήδη πρέπει να σας πω ότι η διαδικασία του διαγωνισμού έχει προχωρήσει. Η κατασκευή της υποδομής της σύνδεσης από το συγκοινωνιακό κέντρο Αχαρνών με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» βρίσκεται στην τελική της φάση, έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση της προεπιλογής και τις επόμενες ημέρες, τη Δευτέρα, διανέμονται τα τεύχη της δημοπρασίας στις κοινοπραξίες που μετέχουν στην δεύτερη φάση του διαγωνισμού. Οι οικονομικές προσφορές θα έχουν κατατεθεί στην ΕΡΓΑ-ΟΣΕ εντός ενός μηνός. Θα έχετε, λοιπόν, την ευκαιρία με άλλη σας ερώτηση και από τις ανακοινώσεις θα πληροφορηθείτε το αποτέλεσμα του διαγωνισμού.

Πρέπει να σας πω ότι ο προαστιακός σιδηρόδρομος είναι ένα έργο που είναι αναγκαίο σε ένα μητροπολιτικό κέντρο όπως είναι η Αθήνα. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα θα κατασκευαστεί και η απώτατη ημερομηνία για τη λειτουργία του είναι η άνοιξη του 2004, το τέλος Μαρτίου του 2004.

Το δεύτερο για το οποίο ήθελα να σας ενημερώσω αφορά το θέμα με τα ΤΑΞΙ. Υπάρχει σήμερα και μία επιστολή μου προς εφημερίδα για το θέμα των ΤΑΞΙ που αναφέρει μία σειρά θεμάτων, τα λεγόμενα ΤΑΞΙ που κυκλοφορούν παράνομα, τα ΤΑΞΙ «μαϊμού». Θεσπίσαμε κανόνες ελέγχου. Δημιουργήσαμε επιτροπές στις νομαρχίες με πλαίσιο το οποίο εμείς δημιουργήσαμε και οι επιτροπές αυτές εργάζονται και ήδη έχουν ελέγξει το 50% των αδειών της Νομαρχίας Αθηνών, όπου υπάρχουν περίπου δέκα χιλιάδες πεντακάσιες άδειες. Ο έλεγχος θα ολοκληρωθεί. Γίνεται ήδη και στις άλλες δύο νομαρχίες της Αττικής και γίνεται για πρώτη φορά με τη συμμετοχή των εκπροσώπων των αυτοκινητιστών, τα μέλη δηλαδή του ΣΑΤΑ, που είναι η Ένωση Αυτοκινητιστών Αττικής.

Έγινε αυτό κατορθωτό μετά από πραγματικά μία δύσκολη προετοιμασία, διότι υπήρχε ένας νομαρχίας ένας διαγωνισμός των αδειών και έπρεπε να υπάρξει σημαντικότερη προετοιμασία. Ήδη όμως είμαστε σε έναν εξαιρετικό δρόμο.

Αναφέρθηκε από τον κ. Κακλαμάνη ένα θέμα για τον κανονισμό λειτουργίας του Ο.Σ.Ε., που είναι ένα γνωστό αίτημα των εργαζομένων. Ήδη είναι σε επεξεργασία, κύριε Κακλαμάνη, και πιστεύω ότι είναι κάτι το οποίο είναι απαραίτητο και πρέπει να γίνει. Υπάρχουν όμως μία σειρά θέματα του σιδηροδρόμου, τα οποία θα έχουμε την ευκαιρία όταν βρεθούμε με τη διαδικασία του άρθρου 41 πλέον και θα έχουμε χρόνο και άνεση να τα αναπτύξουμε.

Θα έρθω στην Ολυμπιακή Αεροπορία. Ήθελα να σας πω ότι παρ' όλο το δυσμενές κλίμα, το οποίο διεθνώς υπάρχει, η Ολυμπιακή Αεροπορία ανθίσταται σε αυτήν την κρίση. Έχει ποσο-

στά πληρότητας των αεροσκαφών της τα οποία είναι πάρα πολύ καλά. Για το έτος του 2000 τα ποσοστά αυτά ήταν 70%. Ο ανταγωνισμός ο εντός Ελλάδος ήταν μόνο 62% και για το 2001 υποθέτω ότι μέχρι το τέλος της χρονιάς θα κλείσει με 62%, ενώ ο ανταγωνισμός της Ολυμπιακής είναι στο 58%. Αυτό γιατί; Διότι μετά την 11η Σεπτεμβρίου υπήρχε μία πολύ μεγάλη μείωση της κίνησης. Υπάρχουν μία σειρά από γεγονότα τα οποία επηρεάζουν τα οικονομικά στοιχεία της Ολυμπιακής.

Σας είπα και προηγουμένως μισθώματα αεροσκαφών τα οποία ήταν το 1999 31.000.000.000, το 2000 43.000.000.000 και ιδίως λόγω της αύξησης της τιμής του δολαρίου. Τα καύσιμα το 1999 ήταν 27.000.000.000, το 2000 44.000.000.000 λόγω της αύξησης της τιμής πετρελαίου και της αύξησης της τιμής του δολαρίου. Υπήρχαν τα γεγονότα του 2001 που επηρέασαν οικονομικά την εταιρεία, ήταν η έναρξη του νέου αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» όπου είχαμε μία επιβάρυνση 18.000.000.000 σε λειτουργικό κόστος για το ενδιάμεσο αυτό της λειτουργίας του και βεβαίως υπάρχει και μία μείωση εσόδων λόγω της κρίσης μετά την 11η Σεπτεμβρίου. Έγινε πολύς λόγος για τον ισολογισμό.

Κύριε Κακλαμάνη, πρώτα από όλα θέλω να πω ότι παντού οι ισολογισμοί δεν αναφέρουν αιτιολόγηση των ποσών. Αιτιολόγηση των ποσών είναι να ζητηθεί βεβαίως και θα σας δοθεί. Τα στοιχεία έτσι όπως τα αναφέρατε, εγώ δεν ξέρω απ' έξω τον ισολογισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας, και είπατε για εννοία αεροσκαφών και γιατί δεν δίνει λογαριασμό, υποθέτω ότι ενδεχομένως είναι κατά το κόστος της χρηματοδοτικής μίσθωσης των νέων αεροσκαφών της Ολυμπιακής Αεροπορίας των 717. Δεν μπορώ όμως να απαντήσω αυτήν την στιγμή, παρ' όλο που εσείς εργασθήκατε συστηματικά απ' ό,τι είδα με ανθρώπους οι οποίοι έκαναν αυτήν την επισκόπηση. Θα ήθελα όμως να πω ότι μεταξύ Ολυμπιακής Αεροπορίας και Ολυμπιακής Αεροπορίας δεν υπάρχει διαχωρισμός. Η διάκριση μεταξύ των δύο εταιρειών οφείλεται κυρίως στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων και των μεταξύ τους σχέσεων. Υπάρχουν υπηρεσίες τις οποίες προσφέρει η Ολυμπιακή Αεροπορία τις οποίες δεν διαθέτει για λογαριασμό της η Αεροπολία και γίνονται χρεώσεις με μία συμφωνία ανάμεσα στις δύο εταιρείες. Δεν χρηματοδοτεί η Αεροπολία την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Το δεύτερο θέμα που αφορά τις παρατηρήσεις του ορκωτού ελεγκτή υποθέτω ότι και πάντοτε συμβαίνει έτσι στις ανώνυμες εταιρείες στη χρήση, υπάρχει και ένα τεύχος που αφορά το μέτοχο και υποθέτω αυτό το τεύχος το έχει το Υπουργείο Οικονομικών που είναι ο μέτοχος και ευχαρίστως, αν το ζητήσετε, θα σας δοθεί αμέσως. Εάν λαμβάνονται υπόψη οι παρατηρήσεις των ορκωτών λογιστών σε όλες τις ανώνυμες εταιρείες, τότε θα είχαμε μία διαφορετική εικόνα του ισολογισμού και αυτό συμβαίνει πάντοτε. Σε ό,τι αφορά τον ισολογισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας, όπως ήδη σας απάντησα, δεν έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία μέσα στο Υπουργείο Οικονομικών της χρήσεως του 1999 και του 2000. Πρέπει να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, διότι πρέπει να είναι έτοιμη όταν θα ολοκληρωθεί η διαδικασία της ιδιωτικοποίησης, διότι άνευ αυτής δεν μπορεί να γίνει. Όμως έγινε η λεγόμενη διαδικασία επίδειξης των οικονομικών στοιχείων την οποία επισκέφθηκαν όλοι οι σύμβουλοι των εταιρειών που έλαβαν μέρος από την πρώτη φάση, ήταν τέσσερις εταιρείες, σας θυμίζω, της ιδιωτικοποίησης και έχουν δοθεί στους συμμετέχοντες και υπάρχει πλήρης αλληλογραφία μεταξύ χρηματοοικονομικού συμβούλου Ολυμπιακής Αεροπορίας και των συμμετεχόντων στο διαγωνισμό.

Υπάρχει εταιρεία, η οποία έχει αναλάβει για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου τη διαδικασία της ιδιωτικοποίησης, η «CREDIT SWISS FIRST BOSTON». Τους αναφέρετε εδώ ως απαιτούντες.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Οι «TIMES» της Νέας Υόρκης το έγραψαν και εσείς το επιβεβαιώνετε. Δεν το λέω εγώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν είμαι εγώ εκπρόσωπος της εταιρείας, ούτε η Βουλή των Ελλήνων μπορεί να έχει τη δυνατότητα να κάνει αυτόν τον έλεγχο. Αυτό το οποίο επισήμως η εταιρεία ανακοίνωσε στο ελληνικό δημόσιο είναι ότι είναι μία διαδικασία σε εξέλιξη και

αφορά έξι εταιρείες. Δεν υπάρχει καταδίκη της δηλαδή, είναι μια διαδικασία. Πρέπει να σας πω.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Προανάκριση γίνεται, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν ξέρω τον ποινικό κώδικα των Ηνωμένων Πολιτειών, ούτε ειδικότερα της Νέας Υόρκης, για να σας απαντήσω αν αυτό είναι προανάκριση. Είναι μια άλλη διαδικασία. Αυτό που γνωρίζω είναι ότι τον τελευταίο καιρό ιδιαίτερα στον αεροπορικό τομέα η ίδια εταιρεία, η οποία έχει εκατοντάδες δουλειές διεθνώς, όπως γνωρίζετε, ανέλαβε και το θέμα της «SWISSAIR» πριν από λίγο καιρό. Υποθέτω, λοιπόν, ότι επειδή έχει σχέση με την Ελβετία, ότι είναι μία εταιρεία η οποία συνεχίζει και εργάζεται διεθνώς και δεν έχει αναστείλει τις λειτουργίες της.

Για το λόγο αυτόν υπάρχει μια δραστηριότητα και μια διεθνής ανάθεση εργασιών στην εταιρεία.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Με τι ποσό έχει προσληφθεί από το ελληνικό δημόσιο;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν θυμάμαι το ποσό αυτό. Είναι όμως καθορισμένο με αποφάσεις της διυπουργικής επιτροπής. Είναι ένα ποσό που έχει και μπόνους σε περίπτωση επιτυχούς ολοκλήρωσης της διαδικασίας, το οποίο θα είναι σημαντικό, αν επιτευχθεί. Ευχαρίστως να δω και να σας πληροφορήσω το ακριβές ποσό.

Τέλος, για το σπατόσημο θα ήθελα να σας πω τα εξής: Το σπατόσημο μειώθηκε με την ενιαιοποίηση την οποία κάναμε μεταξύ σπατοσήμου εσωτερικών και διεθνών πτήσεων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως είχαμε υποχρέωση να κάνουμε από τη συμμετοχή μας σε αυτή. Η μείωση αυτή απέφερε οικονομία για τις αεροπορικές εταιρείες, δηλαδή άμεσα για τους επιβάτες, γιατί αυτοί το πλήρωναν, 16 δισεκατομμύρια δραχμές ανά έτος.

Όσον αφορά τη διανυκτέρευση σε περιφερειακά αεροδρόμια, αυτό γίνεται κυρίως λόγω της απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Παλαιά υπήρχε καμποτάζ στις αερομεταφορές για απευθείας δρομολόγια μεταξύ δύο πόλεων. Τώρα βεβαίως και οι εταιρείες προσπαθούν να έχουν την καλύτερη δυνατή οικονομική διαδικασία σε σχέση με τα αεροσκάφη τους. Άλλωστε η διανυκτέρευση στα περιφερειακά αεροδρόμια συμβάλλει και στην ανάπτυξη των ιδίων των αεροδρομίων.

Για τις άγονες γραμμές, όπως σας είπα, τελειώνει ο διαγωνισμός. Η χρηματοδότηση γίνεται από το σπατόσημο, αυτό το γνωρίζετε και αυτή ακριβώς είναι και η έννοια της ανταπόδοσης στα ναυτικά τέλη. Αυτό είναι οι αρχές του διεθνούς οργανισμού ICAO και από το νόμο ο οποίος χρησιμοποιήθηκε για την επιβολή του σπατοσήμου, νόμος της Νέας Δημοκρατίας τότε, σωστός νόμος, το έχω πει επανειλημμένα και δεν θα σταματήσω να το λέω. Βοήθησε μια χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, με μια πολύ δύσκολη γεωγραφία να αναπτύξει σαράντα αεροδρόμια, εκ των οποίων τα περισσότερα είναι διεθνή και με εξαιρετικά στοιχεία επιχειρησιακά. Και έχουμε τα ευεργετήματα από τη δυνατότητα αυτής της χρήσης. Ο νόμος, λοιπόν, αυτός βοήθησε και είχε δύο πράγματα υπόψη του. Το πρώτο ήταν η ανάπτυξη των αεροδρομίων και το δεύτερο η εξυπηρέτηση της πολιτικής γύρω από τις αερομεταφορές.

Τελειώνοντας θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους, διότι ήταν μία συζήτηση σε τόνους οι οποίοι πραγματικά είναι αναγκαίοι, ιδιαίτερα όταν θίγονται θέματα που έχουν όχι μόνο πολιτική, αλλά και μια σειρά από τεχνικά στοιχεία, τα οποία απαιτούν επιχειρήματα και νηφαλιότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εγώ, κύριε Υπουργέ, αν και δεν είναι δική μου δουλειά, θα έπρεπε να το κάνετε εσείς στην τριτολογία σας –δεν νομίζω ότι θα προκύψει- κρατώ δύο πράγματα.

Θα αρχίσω από το τελευταίο, από τα εύσημα που δώσατε στη Νέα Δημοκρατία για το σπατόσημο. Βέβαια δεν ήσασταν τότε Βουλευτής, αλλά αν σας μείνει καιρός, να βρείτε εκείνα τα Πρακτικά των συνεδριάσεων, για να δείτε τι είχε ειπωθεί από συνα-

δέλφους σας και εν τη κυβερνήσει και εν τω κόμμα για τη Νέα Δημοκρατία και τον κ. Μάνο για το σπατόσημο και «θα σας σηκωθούν οι τρίχες». Τίποτε άλλο δεν έχω να σας πω.

Το δεύτερο που έχω να πω είναι ότι κρατώ ό,τι μου είπατε –και ενδιαφέρει και τον Προεδρεύοντα, κύριο Βρεττό, διότι έχει ήδη διασχίσει μεγάλο κομμάτι της εκλογικής του περιφέρειας- πως ο προαστικός την άνοιξη του 2004 θα είναι έτοιμος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θα ήθελα να ρωτήσω. Είναι για όλη τη διαδρομή της Αττικής Οδού ή είναι το κομμάτι από το Μενίδι μέχρι το αεροδρόμιο; Προσέξτε το αυτό, διότι ήδη αποδέχεται κάποια πρόταση ο κ. Κακλαμάνης...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το κομμάτι αυτό για το οποίο μιλούμε είναι το κομμάτι Μενίδι-αεροδρόμιο. Όμως ο προαστικός συνδέεται όπως σας είπα με άλλες εργολαβίες που είναι σε εξέλιξη, όπως την Κόρινθο, το Λουτράκι, το Κιάτο, τη Χαλκίδα, τη Θήβα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Τα τριάντα δύο χιλιόμετρα που είπατε είναι μέχρι το αεροδρόμιο.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ωραία, έστω και γι' αυτό που θα είναι το άμεσα απαιτούμενο, χωρίς να σημαίνει ότι δεν ήταν και τα άλλα. Το λέω αυτό –και δεν συνηθίζω να μιλώ εν απουσία των συναδέλφων- γιατί είχε γίνει δημόσια στην τηλεόραση προεκλογικά, μία εβδομάδα προ των εκλογών, μία συζήτηση και ήμουν με τον κ. Μαντέλη, τον προκάτοχό σας, ο οποίος διαβεβαίωνε ότι όλα ήταν έτοιμα και μόλις ορκιζόταν η νέα Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ θα εδημοπρατείτο το έργο και θα ξεκινούσε.

Και από τότε έχουν περάσει είκοσι μήνες. Αυτό νομίζω ότι ήταν στον «ANTENNA», ημέρα Πέμπτη προ των εκλογών για να είμαι και πιο συγκεκριμένος. Να βρείτε και το βίντεο. Πέρασαν είκοσι μήνες από τότε γι' αυτό εγώ πολύ αμφιβάλω για τη δέσμευση που αναλάβατε έστω και για τα τριάντα δύο χιλιόμετρα. Μακάρι να γίνει, γιατί εάν δεν γίνει, ζήτω που καήκαμε για το 2004. Δεν χρειάζεται να βρέξει τότε καμία θερινή βροχή για να γίνει ο χαμός. Και χωρίς να βρέξει θα γίνει ο χαμός, εάν δεν έχει γίνει. Δεσμευθήκατε.

Σε ό,τι αφορά τώρα στην Ολυμπιακή, κρατώ το ότι ενώ θα έπρεπε να είχε τελειώσει ο ισολογισμός και του 1999 και του 2000 βάσει του δικού σας νόμου, έχουν καθυστερήσει απaráδεκτα και κρατά τη δέσμευσή σας ότι δεν θα προχωρήσετε σε πώληση, αν δεν βγουν οι ισολογισμοί. Περιμένω να μου τους στείλετε, διότι έχω κάνει ήδη αίτηση κατάθεσης εγγράφων.

Τώρα όσον αφορά στην αμερικάνικη εταιρεία: εάν ήμασταν στη θέση σας, κύριε Υπουργέ, και είχαμε προσλάβει εμείς τέτοια εταιρεία –και σας λέω ότι είναι κάποια δισεκατομμύρια η αμοιβή της- κι έβγαине στη φόρα αυτό που βγήκε κατ' οδόν, τι θα κάνατε; Εγώ δεν σας είπα ότι ελέγχεται η εταιρεία για ατασθαλίες, για συμβουλές που δίνει για διάφορες ιδιωτικοποιήσεις. Για σκάνδαλα στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ελέγχεται η εταιρεία αυτή. Τεράστιο σκάνδαλο. Και ούτε είναι σε συνεργασία, όπως λέει, με τις εποπτικές και ελεγκτικές αρχές. Για προανάκριση εκλήθη, τους κάλεσε ο εισαγγελέας. Αυτά τα γράφουν οι εφημερίδες της Αμερικής. Τι μου λέτε τώρα; Και δεν είναι το θέμα ότι έχετε προσωπική ευθύνη. Εγώ δεν το τοποθέτησα εκεί. Το θέμα είναι τι μήνυμα βγάζουμε προς τα έξω.

Τελικά σ' αυτήν την ιστορία κλέβεις ένα εκατομμύριο, είσαι κλέφτης. Κλέβεις ένα δισεκατομμύριο, γίνεσαι καταχραστής. Το «κλέφτης» το καταλαβαίνει το 100% του ελληνικού λαού. Το «καταχραστής» πρέπει να είσαι και λίγο μορφωμένος για να το καταλάβεις. Και άμα κλέψεις κάποια πολλά δισεκατομμύρια, τότε είσαι σε συνεργασία με τις εποπτικές και ελεγκτικές αρχές. Δηλαδή τον εισαγγελέα τον ονομάζουμε εποπτική και ελεγκτική αρχή. Εκεί έχουμε καταντήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε με την ανοχή σας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κοιτάξτε, μίλησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο δικός σας. Κλείνει εκεί. Για σεβασμό προς το δικό σας Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο.

Κύριε Υπουργέ, υπάρχει κάτι που θέλετε να συμπληρώσετε για να κλείσουμε τη συνεδρίαση;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών):

νίων): Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 30 Οκτωβρίου 2001 και ερωτάται το Σώμα εάν επικυρώνονται.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεπτός): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 30 Οκτωβρίου 2001 επικυρώθηκαν.

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 10/17-10-2001 επερωτήσεως των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Χειμάρα, κας Μαρίας Κόλλια-Τσαρουχά και κυρίων Αθηναίου Φλωρίνη, Γεωργίου Ορφανού, Κωνσταντίνου Κιλτίδη, Νικόλαου Αγγελόπουλου, Πέτρου Μαντούβαλου, Νικήτα Κακλαμάνη και Νικόλαου Γκελεστάθη

προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί σε όλες τις υπηρεσίες και τις εποππευόμενες από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ΔΕΚΟ.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.10' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 12 Νοεμβρίου 2001 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ