

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Α'

Δευτέρα 12 Νοεμβρίου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 12 Νοεμβρίου 2001, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.20' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΙΤΟΝΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): 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. Σπυρίδωνα Ταλιαδούρο Βουλευτή Καρδίτσας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Θίσβης Βοιωτίας ζητεί να μην υπάρξει αλλαγή του σκοπού της ΒΙΠΕ Θίσβης και να ματαιωθεί η χωρική της επέκταση.

2) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Ανατολικής Στερεάς του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος καταγγέλλει προσπάθειες υποβάθμισης της Περιφέρειας.

3) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΣΠΥΡΟΣ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ι. Τάτσης, κάτοικος Δρακότρυπας Καρδίτσας ζητεί να του καταβληθεί η αποζημίωση που δικαιούται από την απαλλοτρίωση κτήματός του για την κατασκευή έργων της ΔΕΗ.

4) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ξενοδοχοϋπαλλήλων Νομού Ηρακλείου ζητεί τη στελέχωση των υπηρεσιών του ΟΑΕΔ Νομού Ηρακλείου με πρόσθετο προσωπικό.

5) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ξενοδοχοϋπαλλήλων Νομού Ηρακλείου ζητεί τη λειτουργία τμημάτων μετεκπαίδευσης στη Σχολή Τουριστικών Επαγγελμάτων Ηρακλείου.

6) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας ζητεί τις μελέτες ηλικιακής σύνδεσης του αγροτικού πληθυσμού να τις υπογράψει γεωτεχνικός.

7) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αρτεμισίου Εύβοιας ζητεί την

κατασκευή έργων αντιπλημμυρικής προστασίας στην περιοχή του.

8) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΛΙΑΣΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ελυμνίων Εύβοιας ζητεί την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσαν οι πρόσφατες βροχοπτώσεις στην περιοχή του.

9) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ – ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται να διατεθούν στους μαθητές του ΤΕΙ Μεσολογγίου κάρτες απεριορίστων διαδρομών.

10) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ – ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων ΟΤΑ ζητεί την τοποθέτηση ελεγκτή ιατρού στο ταμείο της Ναυπάκτου για τη θεώρηση βιβλιαρίων ασθενείας των ασφαλισμένων υπαλλήλων του Νομού Αιτωλ/νίας.

11) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ – ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός Σύλλογος Λυγιά «Ο ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ζητεί την άμεση κατασκευή παρακαμπτηρίων οδών στην πόλη της Ναυπάκτου.

12) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αστυνομικών Λάρισας ζητεί την επέκταση του νόμου περί τρομοκρατίας για τη διασφάλιση των οικογενειών των αστυνομικών.

13) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα με το οποίο ζητείται οι αστυνομικοί να υπηρετούν εκτός τόπου συμφερόντων τους.

14) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα με το οποίο ζητεί να καταβληθεί στους υπηρετούντες στην άμεση δράση αστυνομικούς το επίδομα επικινδυνότητας.

15) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Συμβολαιογραφικός Σύλλογος Αθηνών – Πειραιώς και Δωδεκανήσου διαφωνεί με τη διατύπωση του άρθρου 60 του Ν. 2214/94 και πιστεύει ότι οι συμβολαιογράφοι οι εδρεύοντες στο Νομό Δωδεκανήσου δεν υπόκεινται στο δημοτικό φόρο.

16) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Κέντρο Υγείας νήσου Μήλου ζητεί να

παραμένει στη δικαιοδοσία του Νοσοκομείου Αθηνών «Ευαγγελισμός» και να μην υπαχθεί στο νοσοκομείο Σύρου.

17) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Έπαρχος και ο Δήμαρχος Πάρου ζητούν έκτακτη οικονομική ενίσχυση για την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η κακοκαιρία του Νοεμβρίου 2001 στο νησί.

18) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστυνομικών Υπαλλήλων ζητεί την επέκταση των διατάξεων του νόμου περί τρομοκρατίας για τη διασφάλιση των οικογενειών των αστυνομικών.

19) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ και ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Μουζακίου Καρδίτσας ζητεί να του χορηγηθεί άδεια λειτουργίας σφαγείων.

20) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Ανακτορίου Αιτωλίας ζητεί να ιδρυθεί Πυροσβεστικός Σταθμός στο Δήμο Ανακτορίου.

21) Οι Βουλευτές κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Συνταξιούχων Αναπηρίας – Γήρατος – Θανάτου ΙΚΑ – ΟΚΑ και Επικ. Ταμείων Νομού Μαγνησίας ζητεί αυξήσεις στις συντάξεις που να καλύπτουν τις ανάγκες τους.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Αγροτικών Συλλόγων Αιτωλίας ζητεί να μην υπάρξει μείωση στις επιδοτήσεις για τα καπνά.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Λέσβου ζητεί επίλυση προβλημάτων των κτηνοτρόφων της περιοχής.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ και ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Προστασίας Ατόρων Αναπήρων «Η ΓΑΛΗΝΗ» διαμαρτύρεται για την εισήγηση της «Ε.Σ.Α.Ε.Α.» στο Υπ. Υγείας Πρόνοιας, να μειωθεί το επίδομα των αναπήρων κατά 1,5%.

25) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Τοπικά Συμβούλια, ο Πολιτιστικός Σύλλογος, ο Αθλητικός Όμιλος, ο Αγροτικός Συνεταιρισμός και ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Δημοτικού Διαμερίσματος Κάσπακα του Δήμου Μύρινας Λήμνου διαμαρτύρονται γιατί δεν τηρείται η υπάρχουσα μελέτη στο έργο «οδός Κάσπακα – Αη Γιάννη», κυρίως όσον αφορά στην προσαρμογή στο σημείο της παράκαμψης από τον κεντρικό δρόμο Μύρινας – Κάσπακα.

26) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος, ο Αγροτικός Σύλλογος και ο Αγροτικός Συνεταιρισμός Μανταμάδου καθώς και ο Αγροτικός Σύλλογος Κάπης Λέσβου ζητούν η αποζημίωση για τα πρόβατα που πάσχουν από καταρροϊκό πυρετό να οριστεί στις 50.000 δρχ.

27) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Συνταξιοδικά Σωματεία ΙΚΑ – ΤΕΒΕ – ΤΣΑ Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης ζητούν η κατώτερη σύνταξη για όλα τα ταμεία να οριστεί στις 200.000 δρχ.

28) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Μαθητές του Γυμνασίου και

Λυκείου Κάσου ζητούν την άμεση τοποθέτηση καθηγητού πληροφορικής στα Σχολεία τους.

29) Αιρετοί Εκπρόσωποι των Αστυνομικών – Λιμενικών και Πυροσβεστών με ψήφισμα που επέδωσαν στον κύριο Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων ζητούν την ικανοποίηση θεσμικών, οικονομικών, φορολογικών και ασφαλιστικών αιτημάτων τους.

B. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 15/25-6-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 564/13-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 15/25-6-2001 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Έλσα Παπαδημητρίου σε ότι αφορά προβλήματα της Δικαστικής Φυλακής Κορυδαλλού σας πληροφορούμε ότι:

1. Τα προβλήματα που υφίστανται στην Δικαστική Φυλακή Κορυδαλλού είναι ασφαλώς γνωστά στο Υπουργείο Δικαιοσύνης και καταβάλλεται συνεχής προσπάθεια επίλυσής τους. Συγκεκριμένα:

α) Ο φωτισμός στη νεκρή ζώνη αν και κρίνεται επαρκής από τη Διεύθυνση, θα εξαντληθεί κάθε δυνατότητα βελτίωσής του.

β) Τα εν χρήσει χημικά είναι όλα ενεργά και εντός ημερομηνιών λήξης, απλώς υπάρχουν και αποθηκευμένα με ληγμένες ημερομηνίες, τα οποία όμως δεν χρησιμοποιούνται. Η προμήθεια του εν λόγω υλικού γίνεται από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

γ) Τα τζάμια των σκοπιών υφίστανται καθημερινώς φθορές, οι οποίες όμως αποκαθίστανται άμεσα.

δ) Όσον αφορά τον εξοπλισμό της νεοσύστατης υπηρεσίας εξωτερικής φρούρησης, είναι σε εξέλιξη διαγωνισμός (στην ΚΑΥΦ) για χημικά, σφαίρες, χειροπέδες και γκλοπς, στο δε ΓΕΣ για πιστόλια, πολυβόλα, μάσκες. Η προμήθεια αλεξίσφαιρων γιλέκων έχει προγραμματιστεί για αργότερα. Λόγω του μικρού χρόνου λειτουργίας της είναι φυσικό να υπάρχουν οργανωτικές ελλείψεις αλλά καταβάλλεται συνεχώς προσπάθεια αντιμετώπισής τους.

2. Άλλες φυλακές στην επικράτεια δεν αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που αναφέρονται στην ερώτηση εκτός ελαχίστων (2-3) οι οποίες δεν διαθέτουν χημικά τα ζητούν όμως από τις κατά τόπους αστυνομικές διευθύνσεις. Αλεξίσφαιρα γιλέκα δεν διαθέτουν και άλλες υπηρεσίες εξωτερικής φρούρησης, τα οποία δεν έχει χορηγήσει το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης στους αστυνομικούς φρουρούς.

3. Βεβαίως και αντιλαμβάνεται το Υπουργείο την ανάγκη στελέχωσης και εξοπλισμού των Φυλακών της χώρας, στα πλαίσια της άσκησης της σωφρονιστικής του πολιτικής με τελικό σκοπό την κοινωνική επανένταξη των κρατουμένων. Έτσι, εκτός από την πρόσφατη ολοκλήρωση του διαγωνισμού για την πρόσληψη 350 σωφρονιστικών υπαλλήλων διαφόρων ειδικοτήτων, καταβάλλει συνεχείς προσπάθειες βελτίωσης του κτιριακού και λοιπού εξοπλισμού των Φυλακών και τούτο αφενός μεν για την πλέον ανθρώπινη διαβίωση των κρατουμένων, αφετέρου δε την ασφαλέστερη εργασία του Σωφρονιστικού προσωπικού.

Ο Υπουργός
ΜΙΧ. Π. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

2. Στην με αριθμό 16/25-10-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2113/17-10-01 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 16/25-10-2001 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κ. Ε. Παπαδημητρίου, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Ο Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) που χρηματοδοτεί το έργο ανέγερσης του Ολυμπιακού Χωριού και η Εταιρεία «ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ 2004 Α.Ε.» που είναι υπεύθυνη για την υλοποίηση του έργου, έχουν ως βασικό γνώμονα στην κατασκευή του πρότυπου αυτού οικισμού τη χρηματοδότηση των πλέον ενδεδειγμένων και φιλικών προς το περιβάλλον συστη-

μάτων ενέργειας.

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τη χρήση του φυσικού αερίου και όχι της ηλιακής ενέργειας για τα συστήματα ψύξης – θέρμανσης του οικισμού, πρέπει να αναφερθεί ότι η επιλογή αυτή έγινε δεδομένου ότι υπήρχε απαίτηση της στρατιωτικής αεροπορίας, λόγω της γειννίας του οικισμού με το στρατιωτικό αεροδρόμιο Δεκέλειας, και του μεγάλου αριθμού των οικιστικών μονάδων (2.300 συνολικά) και των υπολοίπων κτιριακών εγκαταστάσεων, να μην χρησιμοποιηθούν ηλιακοί συσσωρευτές που έχουν μεγάλες ανακλαστικές επιφάνειες, διότι θα παρεμπόδιζαν τις προσγειώσεις και απογειώσεις των αεροπλάνων.

Κατόπιν αυτού, επελέγησαν για την ψύξη – θέρμανση λέβητες φυσικού αερίου, σε συνδυασμό με κλιματιστικές μονάδες.

Οι εκπομπές ρύπων των λεβήτων αυτών είναι περιορισμένες σε σχέση με αυτές των συμβατικών λεβήτων πετρελαίου.

Εξάλλου, πρέπει να επισημανθεί ότι η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ 2004 Α.Ε.» έχει αναθέσει σε εξειδικευμένους μελετητές την εκπόνηση μελέτης βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής και αειφόρου ανάπτυξης για τα κτίρια του οικισμού. Η μελέτη αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη και, μόλις ολοκληρωθεί, τα στοιχεία της θα ενσωματωθούν στο έργο, με στόχο το βέλτιστο, από κάθε πλευρά, αποτέλεσμα.

**Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ***

3. Στην με αριθμό 38/25-6-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1945/14-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 38/25-6-2001 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Ν. Γκατζή, Τ. Τσιόγκα και Α. Σκυλλάκου, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα σας πληροφορούμε τα εξής:

Ήδη έχουν τεθεί σε εφαρμογή για όλη την επικράτεια (συμπεριλαμβανομένου και του Νομού Μαγνησίας) τα παρακάτω προγράμματα:

α) Πρόγραμμα επιχορήγησης νέων ελευθέρων επαγγελματιών (Ν.Ε.Ε. 2001).

β) Πρόγραμμα απόκτησης εργασιακής εμπειρίας 8.300 ανέργων, ηλικίας έως 30 ετών, πτυχιούχων Α.Ε.Ι. – Τ.Ε.Ι. διπλωματούχων Ι.Ε.Κ., αποφοίτων Τ.Ε.Λ. (με ειδικότητα), Ε.Π.Λ. (με ειδικότητα) και Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια (Τ.Ε.Ε.) Β' Κύκλου (STAGE 2001), σύμφωνα με τις αριθμ. 30825/27-6-2001 και 30824/27-6-2001 (ΦΕΚ 856/Β/14-7-2001) Αποφάσεις του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, η δε προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερομένους για την υπαγωγή τους στα προγράμματα λήγει στις 14-9-2001.

Επίσης ο Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (Ο.Α.Ε.Δ.) στο πλαίσιο εφαρμογής του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση», Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) υλοποιεί προγράμματα Συνεχιζόμενης και Εναλλασσόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης ανέργων σε Εθνικό και Περιφερειακό επίπεδο.

Η επιλογή και ο σχεδιασμός των προγραμμάτων βασίζεται τόσο στις προβλέψεις του Εθνικού Παρατηρητηρίου Απασχόλησης (ΕΠΑ) για τα δυναμικά επαγγέλματα και τις ανάγκες κατάρτισης, όσο και στη συνεργασία των υπηρεσιών του Ο.Α.Ε.Δ. Κέντρων Προώθησης Απασχόλησης (ΚΠΑ) – Τοπική Υπηρεσία (Τ.Υ.) – Κέντρων Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ) με τους κοινωνικούς εταίρους κάθε περιοχής.

Προς αυτήν την κατεύθυνση γίνεται συστηματική ανάλυση των στοιχείων κατάρτισης που τηρούνται στην Δ/ση Α3 (Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης) μέσω των ΚΕΚ Ο.Α.Ε.Δ., με στόχο την αποτελεσματικότερη σύνδεση της παρεχόμενης κατάρτισης με τις ανάγκες της Ελληνικής αγοράς εργασίας.

Τα προγράμματα αυτά υλοποιούνται στα ΚΕΚ Ο.Α.Ε.Δ και ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες ανάγκες της αγοράς εργασίας κάθε περιοχής.

Οι πόροι υλοποίησης αυτών των προγραμμάτων προέρχονται αποκλειστικά απ' το Γ' Κ.Π.Σ.

Στις περιοχές του Ο.Α.Ε.Δ. δεν έχει δικές του δομές μπορεί να προκηρύξει την υλοποίηση προγραμμάτων με ανάθεση σε πιστοποιημένες δομές, βάσει του Ν. 2639/98 άρθρο 20 παρ. 1.

Με βάση τα παραπάνω και δεδομένου ότι στην περιοχή δεν υφίστανται Εκπαιδευτικές Δομές του Ο.Α.Ε.Δ., σας γνωρίζουμε ότι, εάν εξασφαλιστούν οι τυπικές προϋποθέσεις, η Δ/ση Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης του ΟΑΕΔ προτίθεται να συνεργαστεί με τους Τοπικούς Φορείς, για το καθορισμό των ειδικοτήτων και το σχεδιασμό αντίστοιχων εκπαιδευτικών προγραμμάτων, με στόχο την αναβάθμιση των προσόντων των ανέργων σε συνάρτηση με τις διαρκώς αναμορφούμενες ανάγκες της Τοπικής αγοράς εργασίας και της υλοποίησης της στα πλαίσια που ορίζει.

**Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ***

4. Στην με αριθμό 73/26.6.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 566/13.9.01 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση

«Σε απάντηση της με αριθμό 73/26.6.2001 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Π. Τατούλης, σχετικά με τα φαινόμενα διαφθοράς στη δημόσια διοίκηση σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Δεν έχει ασκηθεί δίωξη σε Πρόεδρο Υπηρεσιακού Συμβουλίου της αρμοδιότητας του Υπουργείου Δικαιοσύνης για καθυστέρηση στην εξέταση πειθαρχικών υποθέσεων.

2. Για τις πειθαρχικές υποθέσεις που εκκρεμούν στα Υπηρεσιακά Συμβούλια αρμοδιότητάς μας σας επισυνάπτουμε σχετικά έγγραφα των Προέδρων τους.

**Ο Υπουργός
Μ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ***

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

5. Στην με αριθμό 132/27.6.01 ερώτηση ΑΚΕ 10 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1773/30.7.01 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση ΑΚΕ 132/10.27.6.2001 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Η. Καλλιώρας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Όπως αναφέρεται και στην με αριθμό πρωτ. 1535/7.6.01 απάντησή μας επί της 7675/905/16.5.01 ερώτησης και αίτησης του ιδίου Βουλευτή, η απώλεια φυσικών τίτλων οφείλεται σε συγκεκριμένους λόγους (φυσικοί τίτλοι, ανώνυμοι, έλλειψη προσωπικού, έκρηξη εργασιών κ.λπ.) και παρουσιάστηκε σε όλες σχεδόν τις χρηματοπιστωτικές εταιρείες. Το γεγονός ότι οι Αντασφαλιστές αναγνώρισαν ήδη και κάλυψαν μέρος της ζημιάς που προέκυψε από την απώλεια των τίτλων, αποδεικνύει ακριβώς την ορθότητα των παραπάνω επιχειρημάτων.

Η έρευνα η οποία πραγματοποιήθηκε για την απογραφή των τίτλων κατέληξε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα και σε συγκεκριμένους υπευθύνους, οι οποίοι εντοπίστηκαν και απολύθηκαν από την εταιρεία.

Η παραίτηση του τότε Διευθύνοντα Συμβούλου και μέλους του ΔΣ έγινε προτού ολοκληρωθεί η παραπάνω έρευνα. Το ΔΣ της εταιρείας που ήταν και το μόνο αρμόδιο, δεν μπορούσε να μην κάνει αποδεκτή την παραίτησή του. Άλλωστε έτσι διευκολυνόταν η έρευνα, αλλά και δεν ετίθεντο σε κίνδυνο τα οποία συμφέροντα ή δικαιώματα της ΑΧΕ.

Ούτε από το καταστατικό της εταιρείας, ούτε από την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, ούτε από τα ισχύοντα στην αγορά απαιτείται όπως ο οποιοσδήποτε που τοποθετείται ως Πρόεδρος Χρηματοπιστωτικής Εταιρείας διαθέτει πτυχία επί συγκεκριμένου γνωστικού αντικείμενου (θα μπορούσε να είναι και απλώς απόφοιτος Λυκείου). Η ιδιότητα του καθηγητή Οικονομικού Πανεπιστημίου (Πειραιά) με μεταπτυχιακές σπουδές σε συναφές έστω αντικείμενο, προσέδιδε κύρος και ιδιαίτερες γνώσεις στο συγκεκριμένο άτομο.

Τελικά ο κ. Θαλασσινός δεν αποπέμφθηκε από τη Χρηματιστηριακή Εταιρεία, αλλά παραιτήθηκε από το ΔΣ της εταιρείας και αντικαταστάθηκε. Κρίθηκε δε ότι μπορούσε να ασκήσει με επιτυχία τα καθήκοντα του Προέδρου και Δ/ντος Συμβούλου της επίσης θυγατρικής εταιρείας της Τράπεζας ΑΤΕ-FINANCE, όπως αυτά προβλέπονται στο Καταστατικό της εταιρείας. Η τοποθέτηση αυτή του κ. Θαλασσινού δεν σχετίζεται με το γεγονός ότι στο ίδιο Πανεπιστήμιο Πειραιά είναι καθηγητής και ο αρχαιότερος των Υποδιοικήτων της Τράπεζας κ. Χρ. Καζαντζής.

Ο κ. Ε. Θαλασσινός δεν αμείβεται με μηνιαίο μισθό ως Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της ΑΤΕ-FINANCE. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης εγκρίθηκε η καταβολή σ' αυτόν του ποσού των 630.000 δρχ. το μήνα (μικτά) ως αποζημίωση – έξοδα παράστασης και δημοσίων σχέσεων.

Η σημαντική μείωση των τιμών των μετοχών που διαπραγματεύονται στο ΧΑΑ, είναι η κύρια αιτία της εμφάνισης των «κόκκινων κωδικών», η συνολική αποτίμηση των οποίων μεταβάλλεται ανάλογα με την πορεία του Γενικού Δείκτη. Άλλωστε ελάχιστες Χρηματιστηριακές Εταιρείες δεν αντιμετωπίζουν παρόμοιο πρόβλημα.

Στο πλαίσιο της αλλαγής του management της εταιρείας, έγινε η αλλαγή του τότε Διευθύνοντα Συμβούλου αλλά και η αντικατάσταση συγκεκριμένου μέλους του Δ.Σ.

Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

6. Στην με αριθμό 140/28.6.01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1776/12.9.01 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 140/28.6.01 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Λ. Λυμπερακίδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Κατά την επιζωοτία του αφρώδους πυρετού έτους 2000, που έπληξε τον Νομό Έβρου, τα χρήματα που δαπανήθηκαν μόνο για αποζημίωση την κτηνοτρόφων, λόγω υποχρεωτικής θανάτωσης των ζώων, ανέρχονται στα «2.300.000.000» δρχ. ποσό που θεωρείται δίκαιο και ικανοποιητικό, καθ' ότι ο μέσος όρος ανά βοοειδές ανέρχεται στις «500.000» δρχ.

Σημειώνουμε ότι το ποσό αυτό, των «500.000» δρχ., κρίθηκε υπερβολικά υψηλό από την επιτροπή οικονομικού ελέγχου της Ε.Ε., που πραγματοποίησε επιτόπιο οικονομικό και διοικητικό έλεγχο στον ν. Έβρου το χρονικό διάστημα από 25/26^{ου} γιατί θεωρείται πως ξεπερνάει τις τιμές αγοράς.

Πρόσφατα και συγκεκριμένα στις αρχές του Ιουνίου 2001, το Υπουργείο Γεωργίας επιχορήγησε τον Νομό Έβρο με το ποσό των «140.000.000» δρχ. από Εθνικούς πόρους, για την οικονομική ενίσχυση των κτηνοτρόφων του νομού λόγω των έμμεσων απωλειών που υπέστησαν εξ αιτίας των ληφθέντων μέτρων πρόληψης εξάπλωσης του αφρώδους πυρετού.

Τέλος επισημαίνεται ότι η Κτηνιατρική Υπηρεσία του Υπουργείου Γεωργίας (Κ.Υ.) δεν συζήτησε και κατά συνέπεια δεν δεσμεύτηκε για καταβολή χρηματικής αποζημίωσης προς αντικατάσταση του ζωικού κεφαλαίου.

Ο Υφυπουργός
Φ. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ

7. Στην με αριθμό 144/28-6-2001 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1778/14-9-2001 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 144/28-6-2001 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Σκανδαλάκης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το υποβληθέν πρόγραμμα αναδιάρθρωσης και επέκτασης συκεώνων που προτείνει η ΣΥΚΙΚΗ είναι ανάλογο με το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης καλλιεργειών (συκιάς – καρυδιάς – καστανιάς και φυσιτικής) βάσει του ΚΑΝ (ΕΕ) 3816/92. Το πρόγραμμα αυτό έχει οριστικά λήξει χωρίς δυνατότητα παράτασής του. Επομένως οι δυνατότητες που υπάρχουν σήμερα για την αναδιάρθρωση και επέκταση συκεώνων των προτεινόμενων περιοχών είναι οι εξής:

1. Η υποβολή Επιχειρησιακού Προγράμματος της Αναγνω-

ρισμένης Οργάνωσης Παραγωγών, στα πλαίσια του Καν (ΕΚ) 2200/96 του Συμβουλίου και των Εφαρμοστικών του, «Περί της Κοινής Οργάνωσης Αγοράς των Οπωροκηπευτικών».

2. Η, δια υποβολής σχεδίων βελτίωσης από τους παραγωγούς κατά κύρια απασχόληση (γεωργούς), στα πλαίσια του 3ου Κ.Π.Σ. σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στον Καν. (ΕΕ) 1257/99 του Συμβουλίου.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ

8. Στις με αριθμό 158/28-6-2001, 351/16-7-2001 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2011/14-9-2001 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αριθμό 168/28-6-2001 και 351/16-7-2001 ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Δ. Σιούφα και Σ. Ταλιαδόρο, για τα θιγόμενα σ' αυτές θέματα σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Τα Προγράμματα Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων εγκρίθηκαν για τους Νομούς Λάρισας, Φθιώτιδας, Ιωαννίνων, Γρεβενών, Άρτας, Θεσπρωτίας και Πρέβεζας, αφού λήφθηκαν υπόψη:

α) Τα στοιχεία του Ινστιτούτου Περιφερειακής Ανάπτυξης, που εμφανίζουν στη συγκεκριμένη περιοχή υψηλούς δείκτες βιομηχανικής παρακμής και

β) Η Έκθεση του Ινστιτούτου Εργασίας (ΙΝΕ) της Γ.Σ.Ε.Ε. για τους δείκτες ανεργίας της ως άνω περιοχής.

2. Το ποσοστό επιχορήγησης, που καταβάλλεται στους Νέους Ελεύθερους Επαγγελματίες, διαφέρει έναντι αυτού που καταβάλλεται σε όσους εντάσσονται στα Προγράμματα Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων, λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζονται (περιοχές με βιομηχανική παρακμή, υψηλοί δείκτες ανεργίας).

3. Ήδη έχουν τεθεί σε εφαρμογή σε όλη την επικράτεια, συμπεριλαμβανομένου και του Νομού Καρδίτσας, τα παρακάτω προγράμματα:

α) Πρόγραμμα επιχορήγησης νέων ελεύθερων επαγγελματιών (Ν.Ε.Ε. 2001)

β) Πρόγραμμα απόκτησης εργασιακής εμπειρίας 8.300 ανέργων, ηλικίας έως 30 ετών, πτυχιούχων Α.Ε.Ι. – Τ.Ε.Ι., διπλωματούχων Ι.Ε.Κ., αποφοίτων Τ.Ε.Λ. (με ειδικότητα) Ε.Π.Λ. (με ειδικότητα) και Τ.Ε.Ε. Β' Κύκλου (STAGE 2001), τα οποία εγκρίθηκαν αντιστοίχως με τις αριθμ. 30825/27-6-2001 και 30824/27-6-2001 (ΦΕΚ 856/Β/14-7-2001) Αποφάσεις του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, η δε προθεσμία υποβολής αιτήσεων από τους ενδιαφερομένους για την υπαγωγή τους σε αυτά λήγει στις 14-9-2001.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΗΣ

9. Στην με αριθμό 195/29-6-2001 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1116/10-9-2001 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 195/29-6-2001 που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Σωτ. Χατζηγάκη και μας διαβιβάστηκε από το Υπουργείο Οικονομικών με το Α.Π. 1073937/36/31-7-2001 έγγραφό του, σχετικά με το θέμα της ασφαλιστικής μεταρρύθμισης σας γνωρίζουμε τα εξής:

Βασική επιδίωξη της Κυβέρνησης είναι η μεταρρύθμιση του Ασφαλιστικού Συστήματος της χώρας να προκύψει μέσα από διαδικασίες ειλικρινούς και από μηδενική βάση διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους και τα πολιτικά κόμματα, ώστε να εξασφαλιστεί η μακροχρόνια βιωσιμότητα του συστήματος, να αρθούν οι υφιστάμενες ανισότητες και να διασφαλιστούν οι συντάξεις των ασφαλισμένων στο μέλλον.

Για το σκοπό αυτό συνεστήθη επιτροπή εμπειρογνομόνων, έργο της οποίας είναι μέσα από τη συνεργασία με τους εμπειρογνώμονες των κοινωνικών εταίρων, η αξιολόγηση των υπάρχουσων εκθέσεων και μελετών για το σύστημα κοινωνικής

ασφάλισης της χώρας μας, η ανάλυση των τεχνικών και οικονομικών παραμέτρων του, η συγκριτική αξιολόγηση μεταρρυθμιστικών πρωτοβουλιών που ελήφθησαν σε άλλες χώρες και η αποτίμηση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων συγκεκριμένων εναλλακτικών προτάσεων για τη μεταρρύθμιση του συστήματος κοινωνικής ασφάλισης.

Μετά την ολοκλήρωση του έργου της επιτροπής, αναμένεται ότι θα διαμορφωθούν ώριμες συνθήκες και προϋποθέσεις έναρξης ενός ουσιαστικού διαλόγου μεταξύ της Κυβέρνησης και των Εταίρων.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ»

10. Στην με αριθμό 240/3-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 573/13-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

Σε απάντηση της με αριθμό 240/3-7-2001 ερώτησης που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κύριοι Α. Τζέκης, Σπ. Στριφτάρης και Αντ. Σκυλλάκος σχετικά με την μετάθεση συνδικαλιστή εργαζόμενο στην Τράπεζα Πειραιώς και γενικότερα με το εργασιακό καθεστώς στις ιδιωτικές τράπεζες σας πληροφορούμε ότι αρμόδια να σας απαντήσουν είναι τα συνερωτώμενα Υπουργεία Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και Ανάπτυξης.

Σε ό,τι αφορά το Υπουργείο Δικαιοσύνης και συγκεκριμένα το ερώτημά σας για την επιτάχυνση των δικών των εργατικών διαφορών σας γνωρίζουμε ότι εκτός από τις διατάξεις των άρθρων 663 και επ' του Κ, Πολ, Δ. όπου προβλέπεται ειδική διαδικασία για τις εργατικές διαφορές, πρόσφατα ψηφίστηκε ο ν. 2915/29-5-2001 για την επιτάχυνση των πολιτικών δικών με την εφαρμογή του οποίου πιστεύουμε ότι θα αντιμετωπιστεί το αρνητικό φαινόμενο των μεγάλων καθυστερήσεων στην απονομή της δικαιοσύνης.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛ Π. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ»

11. Στην με αριθμό 330/6-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 587/13-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 330/6-7-2001 ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Π. Ψωμάδης σχετικά με την αύξηση του ορίου εξαγοράς των στερητικών της ελευθερίας ποινών σας γνωρίζουμε ότι η Ομάδα Εργασίας για τη μελέτη και εισήγηση τροποποιήσεων της ποινικής νομοθεσίας με σκοπό την επιτάχυνση της απονομής της ποινικής δικαιοσύνης, δεν έχει ολοκληρώσει ακόμη το έργο της και ως εκ τούτου δεν υπάρχει τοποθέτηση επί του συγκεκριμένου αιτήματος.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛ Π. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ»

12. Στην με αριθμό 335/6-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 28/11-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 335/6-7-2001 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κ. Σπήλιος Σπηλιωτόπουλος, παρακαλούμε να πληροφορησέτε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας τα εξής:

Η Εθνική Οδός Πατρών-Πύργου στα όρια του Δήμου Παραλίας εντάσσεται στο υπό έγκριση Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Παραλίας και συνεπώς οφείλει να αντιμετωπισθεί σαν αστικός δρόμος με σεβασμό στην αρχιτεκτονική κληρονομιά της περιοχής (νεοκλασικές παραθεριστικές κατοικίες).

Η απόδοση της ευρείας παράκαμψης της Πάτρας σε κυκλοφορία εντός συντόμου χρονικού διαστήματος θα επιφέρει σημαντική ανακούφιση από το έντονο κυκλοφοριακό φόρτο στην εν λόγω περιοχή.

Μετά την απόδοση σε κυκλοφορία της ευρείας παράκαμψης της Πάτρας πρόκειται να εκπονηθεί κυκλοφοριακή μελέτη για την πρόβλεψη των φόρτων που θα βαρύνουν τον παραπάνω δρόμο.

Η μελέτη αυτή θα δείξει επίσης την αναγκαιότητα ή μη της διαπλάτυνσης της απαιτούμενης λωρίδας κυκλοφορίας και ενδεχομένως την ανάγκη για τη φωτεινή σηματοδότηση του κόμβου της 25ης Μαρτίου. Η δαπάνη της μελέτης αυτής θα βαρύνει τους πόρους της Τεχνικής Βοήθειας και Επιχειρησιακού Προγράμματος Δυτικής Ελλάδας.

Ο Υπουργός
ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

13. Στην με αριθμό 340/6-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 29/11-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 340/6-7-01 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Π. Τατούλης, παρακαλούμε να πληροφορησέτε τον κύριο Βουλευτή, σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Πελοποννήσου, τα εξής:

α) Η ΔΕΚΕ της Περιφ. Πελοποννήσου έχει εκτελέσει εργασίες αρκετά πριν την είσοδο Λαγκαδίων (1,0 χλμ. Περίπου) με παλαιά εργολαβία.

β) Η εν λόγω εργολαβία έχει αποπερατωθεί από το 1995 και το εν λόγω τμήμα έχει δοθεί σε κυκλοφορία από το 1995 και η συντήρησή του είναι πλέον αρμοδιότητα της ΔΕΣΕ Περιφ. Πελοποννήσου.

γ) Όλες οι εργασίες του τμήματος κατασκευάστηκαν σύμφωνα με τις εγκεκριμένες μελέτες.

δ) Πράγματι σε μήκος περίπου 150 μ. λόγω των υψηλών πρανών και μετά από ασυνήθεις βροχοπτώσεις δημιουργήθηκαν προβλήματα κατολισθήσεων τα οποία αντιμετωπίζονται από την ΔΕΣΕ της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

14. Στην με αριθμό 377/9-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 34/11-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 377/9-7-01 που κατέθεσαν στη Βουλή, οι Βουλευτές κύριοι Λ. Κανέλλη και Α. Σκυλλάκος, παρακαλούμε να πληροφορησέτε τους κυρίους Βουλευτές σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΥΔΑΠ τα εξής:

Η ΕΥΔΑΠ πραγματοποίησε αυτοψία στα τρία κτίρια του χώρου του Ζαπτείου και διαπίστωσε ότι:

1. Το Ζάπτειο Μέγαρο αποχετεύεται με ανεξάρτητη αποχετευτική γραμμή μέσω του Εθνικού Κήπου με κατεύθυνση προς την Ηρώδου Αττικού και καταλήγει σε παλαιό δημοτικό αγωγό.

2. Το Γυμναστήριο Φωκιάνας αποχετεύεται σε βόθρο, διότι δεν υπάρχει δίκτυο ακαθάρτων που να διέρχεται από το δρόμο που έχει πρόσβαση το κτίριο.

3. Το κτίριο της Αίγλης είχε πράγματι τελικό αποδέκτη αγωγό ομβρίων. Ειδοποιήθηκε η Επιτροπή Ολυμπίων και Κληροδοτημάτων η οποία είναι υπεύθυνη για το κτίριο για άμεση διακοπή της παράνομης σύνδεσης. Κατά τη διενέργεια νέας αυτοψίας που έγινε στις 7-7-2001, διαπιστώθηκε ότι η παράνομη σύνδεση είχε διακοπεί.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

15. Στην με αριθμό 361/9-7-01 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 32/11-9-01 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 361/9-7-01 που κατέθεσε στη Βουλή, ο Βουλευτής κ. Κων. Τσιπλάκης, παρακαλούμε να πληροφορησέτε τον κύριο Βουλευτή, σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/σης Εγγειοβελτιωτικών Έργων (Δ7) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Από τα εγκεκριμένα προγράμματα του ΥΠΕΧΩΔΕ για την απομάκρυνση των φερτών υλικών από την κοίτη του ποταμού Στρυμόνα και για την αντιπλημμυρική θωράκιση του Ν. Σερρών, έχουν ήδη διατεθεί πιστώσεις και εκτελούνται τα παρακάτω έργα:

α) Ενίσχυση ευπαθών αναχωμάτων ποταμού Στρυμόνα στην

περιοχή λίμνης Αχινού, εκτελούμενου αντικειμένου ποσό 89 εκατ. δρχ.

β) Καθαρισμός κοίτης και ενίσχυση αναχωμάτων άνω ρου ποταμού Στρυμόνα, προϋπολογισμού 700 εκατ. δρχ.

γ) Άρση προσχώσεων στο κάτω ρου ποταμού Στρυμόνα, προϋπολογισμού 250 εκατ. δρχ.

δ) Βελτίωση παροχετευτικότητας άνω και κάτω ρου ποταμού Στρυμόνα (Β' φάση), προϋπολογισμού 800 εκατ. δρχ.

Επίσης η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας προτείνει για ένταξη στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο νέο έργο για την προστασία καλλιεργουμένων εκτάσεων στη χαμηλή περιοχή της τ. λίμνης Αχινού από τον ποταμού Στρυμόνα.

Τέλος, πληροφορούμε τον κύριο Βουλευτή ότι οι κεντρικές υπηρεσίες της ΓΓΔΕ του ΥΠΕΧΩΔΕ και της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας δεν έχουν λάβει γνώση της μελέτης που αναφέρεται στην ερώτηση.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 13 Νοεμβρίου 2001.

Α. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.5 Καν. Βουλής).

1. Η με αριθμό 1796/3.10.2001 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σπυρίδωνος Ταλιαδούρου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης προκειμένου να ολοκληρωθούν το συντομότερο οι διαδικασίες πρόσληψης καθηγητών και αναπληρωτών καθηγητών.

Β. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.5 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 1973/10.10.2001 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεοφάνη Δημοσχάκη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την πλήρωση των κενών θέσεων εκπαιδευτικού προσωπικού στα σχολεία όλων των βαθμίδων, στο Νομό Έβρου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

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

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Σγουριδή έχει ως εξής:

«Ο Ο.Σ.Ε., παραβιάζοντας τη νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος κατασκεύασε έργα που τραυματίζουν βάναυσα μια περιοχή εκπληκτικής ομορφιάς τα Στενά του Νέστου που προστατεύονται από τη συνθήκη RAMSAR.

Οι καταστροφές έχουν προκληθεί από παρεμβάσεις με οπλισμένο σκυρόδεμα που κατασκευάστηκαν για να προστατεύσουν τις πετρώσεις γαλαρίες από διάφορες καταπτώσεις. Η ίδια καταστροφή συντελέστηκε και με επεκτάσεις από σκυρόδεμα των αντερεισμάτων, που ήταν επίσης κατασκευασμένα από πέτρα.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί σε τι ενέργειες θα προβούν ώστε να σταματήσουν οι καταστροφές αυτές, καθώς και με ποιον τρόπο σκέπτονται να επανορθώσουν τις ζημιές που προκλήθηκαν στο περιβάλλον».

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βούγιας.

Είναι η πρώτη ερώτηση στην οποία απαντάτε:

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είναι η πρώτη απάντηση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Καλορίζκος, λοιπόν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν επισημάνετε ότι και οι τρεις Υπουργοί ερωτήσεις είναι από τη Θεσσαλονίκη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Θα το πούμε στη συνέχεια. Μην τα πούμε όλα από την αρχή.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είμαι πραγματικά τυχερός που στην πρώτη μου παρουσία Κοινοβουλευτικού Ελέγχου έχω να απαντήσω σε μια πολύ σοβαρή και καλόπιστη ερώτηση, η οποία αφορά ένα πολύ σημαντικό θέμα. Γιατί η ερώτηση άπτεται του θέματος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεγάλων οδικών και γενικότερα των συγκοινωνιακών έργων.

Λέγαμε πάντοτε και ήταν, συμπτωματικά τμήμα της δικής μου ειδικότητας, πως χρειάζονται ιδιαίτερα μεγάλα έργα για να μπορέσουμε να επικοινωνήσουμε γρηγορότερα με την περιφέρεια με όλα τα μέσα μεταφοράς, οδικά και σιδηροδρομικά. Πάντοτε όμως πρέπει να έχουμε υπόψη μας πως οι επιπτώσεις τους στο περιβάλλον πρέπει να είναι ελάχιστες ή μηδενικές.

Η ανάπτυξη δεν έρχεται σε αντίθεση με το περιβάλλον για την Κυβέρνηση. Πρέπει να συνυπάρχουν σαν αντικείμενο και σαν στόχοι. Τα ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν κάθε φορά είναι δύο: πρώτον, αν είναι εντελώς απαραίτητο το έργο και εφόσον απαντήσουμε θετικά στο ερώτημα αυτό, ερευνούμε στη συνέχεια το δεύτερο πώς δηλαδή να ελαχιστοποιήσουμε τις επιπτώσεις του στο περιβάλλον.

Το έργο στο οποίο αναφέρεται η ερώτηση αφορά τη σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, ένα κομμάτι δεκαεσσάρων περίπου χιλιομέτρων από τη Σταυρούπολη μέχρι τους Τοξότες. Διέρχεται από την «ιδιαιτέρου κάλλους» κοιλάδα του Νέστου, τα «Στενά» του Νέστου που, όχι μόνο επειδή προστατεύονται από τη Συνθήκη RAMSAR αλλά επειδή πραγματικά αποτελούν ένα θαυμασίου φυσικού κάλλους τοπίο της χώρας μας οι οποίες παρεμβάσεις πρέπει να γίνονται με ιδι-

αίτερη προσοχή.

Η μια σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάστηκε το 1896 και από τότε συνεχώς βελτιώνεται. Στο παρελθόν υπήρξαν κατολισθήσεις από τα πρηνή ανάγλυφα της διαδρομής και βεβαίως και κατολισθήσεις κατάντι προς το ποτάμι οι οποίες δυσχεραίνουν την κίνηση και μειώνουν την ταχύτητα και την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συρμών. Στο παρελθόν αυτές οι κατολισθήσεις είχαν ως αποτέλεσμα αρκετούς εκτροχιασμούς ως η μία μάλιστα κατέληξε σε θανατηφόρο ατύχημα. Αυτά τα προβλήματα υποχρέωσαν τον ΟΣΕ να πραγματοποιεί διαρκώς έργα βελτίωσης της σιδηροδρομικής γραμμής, ώστε να αυξήσει την ταχύτητα και ταυτόχρονα την ασφάλεια των επιβατών. Αυτή είναι η ένατη φάση παρεμβάσεων κόστους 500 εκατομμυρίων δραχμών ενώ προηγήθηκαν έργα κόστους 1,2 δισεκατομμυρίων για την κατασκευή αμυντικών στοών και σιδηράγων οι οποίες προστατεύουν τη διαδρομή και παρέχουν ασφάλεια στους επιβάτες.

Οι παλαιότερες από τις σήραγγες αυτές, είναι πολύ μεγάλης ομορφιάς. Κατασκευάστηκαν το 1908, το 1912, το 1920 και στο μεσοπόλεμο με παραδοσιακό τρόπο. Είναι λιθοκτιστες. Οι σημερινές παρεμβάσεις που κάνουμε για να βελτιώσουμε την ασφάλεια δεν είναι βεβαίως, δυνατόν να είναι της ίδιας ομορφιάς. Όμως σε συνεννόηση και επικοινωνία με τον ΟΣΕ του τμήματος Δράμας -που κατασκευάζει το έργο, δόθηκε εντολή για συγκεκριμένες ενέργειες. Στη δευτερολογία μου θα σας ενημερώσω πιο αναλυτικά, για τις ενέργειες αποκατάστασης του τοπίου στις οποίες θα προβούμε.

Συγκεκριμένα η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει ολοκληρωθεί και έχει κατατεθεί στο ΥΠΕΧΩΔΕ και περιμένουμε την έγκρισή της. Είμαι βέβαιος ότι θα εγκριθεί σύντομα, γιατί περιλαμβάνει πολύ συγκεκριμένες προτάσεις για την αποκατάσταση των ζημιών τις οποίες έχει υποστεί το περιβάλλον και με συγκεκριμένο προϋπολογισμό, για τον οποίο θα σας μιλήσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Όπως είδατε, κύριε Τζέκη, προστέθηκε στη χορεία των Υπουργών εκ Θεσσαλονίκης και «γεϊτόνας» τους εκ Χαλκιδικής, γι' αυτό το λόγο σας είπα να μη βιάζεστε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Βλέπετε ότι η Μακεδονία και η Θράκη προχωρούν εν αντιθέσει με την Πελοπόννησο που οπισθοχωρεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Σγουριδής, Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ (Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής):

Ο κ. Τζέκης επισημαίνει πράγματι ένα ευχάριστο γεγονός, δηλαδή ότι τέσσερις Βορειοελλαδίτες Υφυπουργοί βρίσκονται στα έδρανα της Βουλής και απαντούν στις ερωτήσεις που τους έχουν υποβληθεί. Αυτό είναι πάρα πολύ ευχάριστο, διότι ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Και ο ερωτών, κ. Σγουριδής, είναι Βορειοελλαδίτης, Θρακιώτης, μην το ξεχνάμε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ (Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής):

Είμαι από λίγο πιο πάνω.

Είμαι διπλά ικανοποιημένος, πρώτον, γιατί στην πρώτη του ερώτηση ο κ. Βούγιας, ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μεταφέρει καλά νέα και δεύτερον, γιατί ως επιστήμονας και καθηγητής Συγκοινωνιολογίας έχει δει ότι δεν μπορούμε να εκτελούμε έργα χωρίς να βάζουμε σε προτεραιότητα την προστασία του περιβάλλοντος.

Νομίζω ότι η ακριτική περιοχή της Θράκης αξίζει αυτής της ευαισθησίας, γιατί έμεινε ξεχασμένη από τη στρεβλή ανάπτυξη που έγινε πριν πολλά χρόνια στην υπόλοιπη Ελλάδα και ανέγγιχτη μπορεί πλέον να σχεδιάζει τη σημερινή ανάπτυξη με περισσότερο ορθολογικό τρόπο. Ο φυσικός της πλούτος παρέμεινε το μεγάλο της συγκριτικό πλεονέκτημα και δεν θα πρέπει να επιτρέπουμε καταστροφές.

Τα Στενά του Νέστου, όπως είπατε και εσείς, κύριε Υπουργέ, είναι εκπληκτικής ομορφιάς και θα πρέπει να τα προστατεύσουμε σαν κόρη οφθαλμού. Δυστυχώς, όμως, ο ΟΣΕ προχώρησε και κατασκεύασε έργα υποστηρικτικά της σιδηροδρομικής διαδρομής Σταυρούπολης-Τοξότες, χωρίς να λάβει υπόψη όλα αυτά τα οποία είπα προηγουμένως. Έτσι έγιναν αντερεισμάτα, έγιναν προστασίες των στοών με σκέτο οπλισμένο σκυρόδεμα

και κατέστρεψαν το περιβάλλον.

Χρειάστηκε να επαναλάβω την ερώτηση τέσσερις-πέντε φορές και δεν έχει απαντηθεί ακόμη. Μεσολάβησε το καλοκαίρι και ευαισθητοποιήθηκαν να φτιάξουν τη περιβαλλοντική μελέτη. Πιστεύω ότι αυτή η περιβαλλοντική μελέτη θα βοηθήσει στην αποκατάσταση, έστω και με επενδεδυμένη πέτρα, όλων αυτών των κατασκευών εξοπλισμένου σκυροδέματος, που κατέστρεψαν οπτικά το περιβάλλον.

Δράττομαι της ευκαιρίας να σας πω και τούτο, κύριε Υπουργέ: Η σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης γίνεται διπλή και βελτιώνεται με μεγάλες ταχύτητες. Είναι καιρός να φτιάξουμε και τη σιδηροδρομική Εγνατία από τη Θεσσαλονίκη προς το Ορμένιο, από τη Θεσσαλονίκη προς την Αλεξανδρούπολη. Σε αυτήν τη σιδηροδρομική Εγνατία θα πρέπει και σεις να βάλετε την πλάτη σας μαζί με τον Υφυπουργό, τον κ. Πάχτα, να βρεθούν τα κονδύλια για να την υλοποιήσουμε.

Σας ευχαριστώ.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις στην κατασκευή έργων όπου για λόγους διαρκούς λειτουργίας και ασφάλειας, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν είναι δυνατόν να υπάρξει από την αρχή. Αντιλαμβάνεστε ότι όταν στη διάρκεια της λειτουργίας ενός έργου υπάρχει θέμα συνέχειας και απόλυτης ασφάλειας της κίνησης των σιδηροδρομικών συρμών, δεν μπορούμε να περιμένουμε τις γραφειοκρατικές διαδικασίες της εγκρίσεως της περιβαλλοντικής μελέτης και τα έργα της αποκατάστασης, γιατί τα τραίνα διέρχονται καθημερινά και χρειάζεται μέση παρέμβαση, ώστε να μην δημιουργηθεί κάποιο ατύχημα.

Έτσι έγινε και τώρα. Προηγήθηκαν υποχρεωτικά οι κατασκευές εξαιτίας του σημαντικού θέματος της ασφάλειας των επιβατών και των διερχόμενων συρμών και στη συνέχεια εκπονήθηκε η περιβαλλοντική μελέτη. Αυτή προτείνει την επένδυση με πέτρα της περιοχής των νέων κατασκευών, ώστε να αρμόζουν στο φυσικό περιβάλλον και στις παλαιότερες λιθοδομές και επίσης συμπληρωματικά έργα βελτίωσης του περιβάλλοντος που δεν αφορούν μόνο την ίδια τη γραμμή, αλλά πρόσθετες διορθωτικές και ανταποδοτικές παρεμβάσεις στο ευρύτερο περιβάλλον και στους γειτονικούς δήμους.

Η μελέτη αυτή είμαι βέβαιος ότι θα υλοποιηθεί, διότι ο ίδιος ο ΟΣΕ την έχει υποβάλει και το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν έχει κανένα λόγο να μη τη δεχθεί και επιπλέον, προτείνει την επένδυση των γειτονικών μονοπατιών με λιθόστρωτα.

Ακόμα προτείνει τον καθαρισμό όλων των τεχνικών έργων της σιδηροδρομικής γραμμής στα μικρά γεφυράκια ώστε τα ζώα του δάσους να μπορούν να κινούνται ελεύθερα από τη μια περιοχή στην άλλη. Θα κατασκευαστούν και ξύλινα περιφράγματα σε επιλεγμένες θέσεις, ώστε οι επισκέπτες της περιοχής να μπορούν να περπατούν άνετα. Τέλος, στο σιδηροδρομικό σταθμό του Δήμου Σταυρούπολης δηλαδή στο σταθμό των Λιβερών, έχει γίνει ανακαίνιση στο κτίριο το οποίο έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Σταυρούπολης για πολιτιστικές δραστηριότητες. Η δαπάνη αποκατάστασης του περιβάλλοντος προεκτιμάται από τη μελέτη σε περίπου 350 εκατομμύρια δραχμές.

Όσον αφορά τη σιδηροδρομική Εγνατία είναι για την κυβέρνηση ένα μεγάλο όνειρο. Δεν είμαι σε θέση να σας απαντήσω σήμερα γι' αυτό. Είμαι βέβαιος όμως ότι πολύ σύντομα θα γίνει και αυτό πραγματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Δεύτερη είναι η με αριθμό 109/7-11-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σπυρίδωνος Ταλιαδούρου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την έλλειψη διδακτικών βιβλίων στα Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Ταλιαδούρου έχει ως εξής:

«Ανασάτωση επικρατεί στα ΤΕΕ γιατί, μολονότι έχουν παρέλθει δύο μήνες από την έναρξη του σχολικού έτους, πάνω από το 1/3 των απαιτούμενων διδακτικών βιβλίων δεν έχουν μοι-

ραστεί στους μαθητές, πράγμα που υποδηλώνει την πλήρη αδυναμία του Υπουργείου Παιδείας να προγραμματίσει, να εξασφαλίσει ομαλή εκπαιδευτική διαδικασία και να διαχειρισθεί το εκπαιδευτικό σύστημα. Οι επανειλημμένες εξαγγελίες του Υπουργού Παιδείας για αναβάθμιση της Τεχνικής εκπαίδευσης αποδεικνύεται, ότι δεν έχουν κανένα περιεχόμενο.

Από την άλλη πλευρά, διοχετεύονται επιλεκτικά στον Τύπο πληροφορίες από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο και το Υπουργείο Παιδείας, ότι σχεδιάζεται η συγγραφή πεντακοσίων νέων βιβλίων, που αφορούν στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, χωρίς όμως να τεκμηριώνεται από πουθενά, ότι τα βιβλία που πρόκειται να αντικατασταθούν είναι ακατάλληλα, δεδομένου ότι στην πλειοψηφία τους πρόκειται για καινούρια βιβλία τα οποία δεν έχουν αξιολογηθεί.

Κατόπιν αυτών, ερωτάται ο κύριος Υπουργός ως πότε τα ΤΕΕ θα είναι το αποπαίδι της εκπαιδευτικής πολιτικής του ΠΑΣΟΚ; Ύστερα από πόσες χαμένες διδακτικές ώρες θα έχουν οι μαθητές τα βιβλία τους;

Με βάση ποια στοιχεία και δεδομένα προτίθεται το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο να προχωρήσει στην έκδοση νέων βιβλίων, όταν δεν τεκμηριώνεται, ότι θα είναι σε όφελος της ποιότητας της παρεχόμενης εκπαίδευσης; Ποιοι λόγοι κατευθύνουν την πρόθεση της συγγραφής νέων βιβλίων; Ποιο είναι το κόστος αυτού του εγχειρήματος;»

Ο Υφυπουργός Παιδείας κ. Γκεσούλης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΣΟΥΛΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε συνάδελφε, λέτε στην ερώτησή σας ότι τα ΤΕΕ είναι αποπαίδι της εκπαιδευτικής πολιτικής του ΠΑΣΟΚ. Δέχομαι ότι είναι το παιδί του ΠΑΣΟΚ χωρίς το «απο», γιατί πρόκειται για ένα σχολείο το οποίο αναφέρεται στην ελληνική κοινωνία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Μια πρόθεση σας χωρίζει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΣΟΥΛΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ξεκινώ με την παρατήρηση ότι ο απαξιωτικός τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζετε το τεχνικό σχολείο σήμερα αδικεί και υπονομεύει ένα καινούριο σχολείο το οποίο οικοδομήθηκε τα τελευταία τρία χρόνια. Κατανοώ ότι η Αντιπολίτευση πρέπει να κάνει την κριτική της. Πρέπει όμως να είναι αντικειμενική και δίκαιη για να μην αδικεί ένα σχολείο στο οποίο φοιτούν τόσα πολλά Ελληνόπουλα.

Το ΠΑΣΟΚ τόλμησε με αποφασιστικότητα και γενναιότητα και ξεκίνησε ένα πρόγραμμα για την ανασυγκρότηση της εκπαίδευσης ιδιαίτερα στο χώρο της τεχνικής εκπαίδευσης. Έκανε μια μεγάλη προσπάθεια η οποία υλοποιείται και τώρα βρισκόμαστε προς το τέλος της. Έτσι στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση θα έχουμε δύο πυλώνες το Γενικό Λύκειο και τα Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια.

Θα σας δώσω κάποια στοιχεία για το σχολείο για το οποίο μας κάνετε κριτική. Εμείς πήραμε την τεχνική εκπαίδευση με τις παλιές τεχνικές σχολές που βρισκόντουσαν στο περιθώριο του εκπαιδευτικού μας συστήματος και τα παλιά ΤΕΛ.

Μιλάμε, λοιπόν, για ένα σύγχρονο σχολείο, για ένα σχολείο το οποίο έχει ογδόντα τέσσερις ειδικότητες, μιλάμε για ένα σχολείο που απαντά στις κοινωνικές ανάγκες του σήμερα και του αύριο και στις ανάγκες της αγοράς τις σημερινές και τις μελλοντικές. Είναι δηλαδή ένα σχολείο που έγινε με σχεδιασμό.

Σε αυτά τα καινούρια σχολεία που είναι τετρακόσια εβδομήντα δύο σε όλη την Ελλάδα με εκατόν δεκαπέντε σχολικά εργαστηριακά κέντρα, υπάρχουν σε όλα τα τμήματά τους νέα προγράμματα, νέα εργαστήρια, νέα βιβλία. Έτσι έχουμε ογδόντα τέσσερις ειδικότητες, διακόσια εξήντα νέα εργαστήρια πληροφορικής –σ' αυτά τα σχολεία που εσείς ονομάσατε έτσι- έχουμε διακόσια σχολικά εργαστήρια. Μέχρι σήμερα έχουν πάρει πεντακόσια εξήντα τρία νέα βιβλία που γράφτηκαν στα νέα προγράμματα τα τελευταία αυτά χρόνια. Υπάρχουν δε εξήντα πέντε μαθήματα, για τα οποία υπάρχουν τα σχόλια –αυτά τα επίμαχα σχόλια- τα οποία διδάσκονται σήμερα με ένα εργαστηριακό εκπαιδευτικό υλικό.

Εκεί είναι η κριτική, γι' αυτά τα καινούρια σχολεία. Αυτά, λοιπόν, τα καινούρια σχολεία στο σύνολό τους έχουν εξακόσια

είκοσι οκτώ καινούρια μαθήματα που διδάσκονται.

Θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου, για να ολοκληρώσω την είκόνα αυτού του καινούριου σχολείου.

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ: Μακάρι, κύριε Πρόεδρε, να μας χώριζε μόνο μία πρόθεση. Μας χωρίζουν, δυστυχώς, προθέσεις.

Η παράταξή μας πάντα, εδώ και είκοσι χρόνια, στήριζε την επαγγελματική εκπαίδευση, όταν το ΠΑ.ΣΟ.Κ. υπεστήριζε ότι δημιουργούμε εργάτες για τα μονοπώλια της Δύσης.

Έτσι και σήμερα στηρίζουμε τα Τ.Ε.Ε. και στηρίζουμε την επαγγελματική εκπαίδευση, διότι πιστεύουμε ότι προσφέρει στον τόπο και στην πατρίδα μας και ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη. Δυστυχώς η πολιτική της Κυβέρνησης είναι εκείνη η οποία δεν στηρίζει τα Τ.Ε.Ε..

Πριν έρθω στα βιβλία, που αποτελούν και το αντικείμενο της επίκαιρης ερώτησής μου, θέλω να πω ότι έλαβα από την Ε.Λ.Μ.Ε. Καρδίτσας μία επιστολή, όπου αναφέρει ότι ενώ είναι ήδη στον τρίτο μήνα μαθημάτων, δεν έχει τοποθετηθεί το απαραίτητο διδακτικό προσωπικό, έχουν χαθεί ήδη χιλίες ώρες διδασκαλίας και ότι σε πέντε τμήματα του Β' Τ.Ε.Ε. Καρδίτσας δεν κάνουν καθόλου μάθημα μια ολόκληρη μέρα την εβδομάδα. Αν αυτό αποτελεί στοιχείο αναβαθμισμένης εκπαίδευσης, δεν το καταλαβαίνω.

Εκείνο που ήθελα να πω σε ό,τι αφορά τα βιβλία είναι ότι σήμερα λείπουν πάρα πολλά βιβλία. Πρώτα απ' όλα, ενενήντα βιβλία από εκείνα που είχαν δοθεί πέρσι στα Τ.Ε.Ε., δεν έχουν δοθεί φέτος. Πενήντα βιβλία από αυτά που δίνονται, είναι από το εμπόριο. Αυτό σημαίνει ότι δεν ανταποκρίνονται στα αναλυτικά προγράμματα και δεν κάνουν για το επίπεδο των μαθητών. Ογδόντα βιβλία συγγράφονταν φέτος με ευθύνη του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, αλλά αγνοείται η τύχη τους. Με αυτά τα δεδομένα δεν μπορούμε να μιλάμε για αναβάθμιση της εκπαίδευσης στα Τ.Ε.Ε..

Από την άλλη πλευρά βέβαια τίθεται και το μεγάλο θέμα της ποιότητας των βιβλίων και των διαδικασιών με βάση τις οποίες επιλέγονται τα βιβλία από το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο. Έχουμε για παράδειγμα τον Πρόεδρο του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου κ. Αλαχιώτη, του οποίου το βιβλίο είχε αξιολογηθεί τρίτο κατ' αρχήν. Στη συνέχεια, με άτυπες επιτροπές που έφτιαξε ο ίδιος αξιολογήθηκε ως δεύτερο και σήμερα με την κατάρνηση του πολλαπλού βιβλίου –γιατί η Κυβέρνηση αδυνατεί να λειτουργήσει έναν τέτοιο χρήσιμο θεσμό για την παιδεία στην πατρίδα μας, αφού δεν μπορεί να διανείμει ούτε καν το ένα βιβλίο– το βιβλίο του κ. Αλαχιώτη ήρθε πρώτο και αυτό μοιράζεται τελικά στα σχολεία.

Θα καταθέσω για τα Πρακτικά δύο σελίδες με επιστημονικά λάθη, αντιφάσεις και γλωσσικές φαιδρότητες, που περιλαμβάνονται στο βιβλίο του κ. Αλαχιώτη και είναι του τύπου: «Ως εντομοκτόνο είχε στόχο την καταπολέμηση εντόμων». Και υπάρχουν και άλλα παρεμφερή, και επιστημονικά και λεκτικά, τα οποία θα καταθέσω, για να τα δείτε κι εσείς, κύριε Υπουργέ, και να κάνετε τις βελτιώσεις και τις παρατηρήσεις που απαιτεί σήμερα η ποιοτική εκπαίδευση στον τόπο μας. Αυτό έχουμε ανάγκη, αν θέλουμε να έχουμε αναβαθμισμένη εκπαίδευση.

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

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΣΟΥΛΗΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να απαντήσω και να πω το εξής: Όταν έχουν γραφτεί εκατομμύρια καινούριες σελίδες πάνω σε νέα προγράμματα, που απαντούν στις ανάγκες της αγοράς και της κοινωνίας, που είναι σύγχρονα βιβλία, τα οποία δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τότε σίγουρα μέσα σε αυτές τις πολλές σελίδες μπορεί να εντοπίσει κανείς και μία και δύο και πέντε γραμμές ή ακόμη και σελίδες, που να έχουν παραλείψεις ή λάθη. Αυτά όμως δεν μπορεί

να γίνουν κυρίαρχα και να ακυρώσει κανείς με έναν τέτοιο τρόπο μία μεγάλη προσπάθεια που είναι η προσφορά προς την εκπαίδευση. Και αυτό το αντιλαμβάνονται οι Έλληνες και θα το δείτε και πιο κάτω.

Άρα αυτή η κριτική, παίρνοντας μία γραμμή από τόσα εκατομμύρια σελίδες που έχουν γραφτεί σύγχρονων βιβλίων, δεν νομίζω ότι θα επισκιάσει ένα μεγάλο έργο, το οποίο γίνεται αυτήν τη στιγμή προς όφελος της νεολαίας.

Θα ήθελα να τονίσω ακόμη ότι αυτή τη στιγμή πεντακόσια εξήντα τρία βιβλία βρίσκονται στα χέρια των παιδιών και υπάρχουν εξήντα πέντε τα οποία υπολείπονται.

Θέλω να δώσω δύο τρία στοιχεία πάνω σ' αυτά. Είναι εξακόσια είκοσι οκτώ τα μαθήματα που διδάσκονται στα ΤΕΕ σήμερα. Είναι εκατό μαθήματα στο γυμνάσιο και στο λύκειο τα οποία διδάσκονται τα Ελληνόπουλα. Άρα, μιλάμε για εξαπλάσιο το έργο που έχουμε στα ΤΕΕ. Αυτό για να γίνει αντιληπτό.

Δεύτερο στοιχείο. Έχουμε χίλια εβδομήντα τμήματα που λειτουργούν στη χώρα μας τα οποία έχουν μαθητές από δύο έως δεκατέσσερις. Και δύο άτομα τμήμα και τρία και πέντε, δηλώνει την κοινωνική ευαισθησία και την ευθύνη αυτής της Κυβέρνησης που κρατάει τέτοια τμήματα και κάνουν μάθημα δώδεκα και δεκαπέντε εκπαιδευτικοί για να μπορέσουμε να κρατήσουμε τα παιδιά που έχουν ιδιαίτερες ανάγκες σε ορισμένες περιοχές ή και μέσα στις πόλεις γιατί εργάζονται.

Το άλλο στοιχείο που θέλω να σας δώσω είναι ότι φέτος στα ΤΕΕ έχουμε εκατόν τριάντα χιλιάδες παιδιά και έχουμε δυναμική αύξηση κάθε χρόνο. Αυτό σημαίνει ότι είναι ένα σχολείο το οποίο αγκαλιάζεται από την ελληνική κοινωνία και τη νεολαία και γι' αυτό αυξάνεται. Δεν έχει τις απόψεις τις δικές σας που το συκοφαντείτε μ' αυτόν τον τρόπο.

Το ότι υπάρχουν προβλήματα και δυσκολίες εγώ το δέχομαι, αλλά τα προβλήματα και οι δυσκολίες που συναντά αυτό το σχολείο είναι προβλήματα και δυσκολίες ανάπτυξης και όχι κρίσης και περιθωριοποίησης που θέλετε εσείς.

Ένα τελευταίο στοιχείο, κύριε Πρόεδρε, που είναι το εξής: Η αναλογία καθηγητών διδασκόντων με μαθητές στη χώρα μας είναι ένα προς δέκα στα ΤΕΕ τα οποία εσείς τόσο κατηγορείτε. Δέχομαι όπου υπάρχουν ελλείψεις να τις αντιμετωπίσουμε. Στην υπόλοιπη Ευρώπη είναι ένα προς είκοσι.

Και κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής σχετικά με τα πεντακόσια βιβλία που αναφέρασθε, στην πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια δεν υπάρχουν ανακοινώσεις του Υπουργείου και σίγουρα δεν θα ήθελα και δεν πρέπει και δεν είναι σωστό να μιλάω να απαντώ σε φήμες που διαδίδονται ή που δημιουργούν κάποιοι άλλοι.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Τρίτη είναι η με αριθμό 113/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την ανάκληση των παράνομων απολύσεων εργαζομένων, στην εταιρεία «ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.» στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Τζέκη έχει ως εξής:

«Σε παράνομες απολύσεις, σύμφωνα με το ν.1264/82, έχει προχωρήσει η εταιρεία πλακιδίων «ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.» στο Καλοχώρι Θεσσαλονίκης. Από τις έξι απολύσεις, τρεις είναι μέλη της προσωρινής διοικούσας του σωματείου και τρεις είναι από τα ιδρυτικά μέλη του σωματείου.

Όλοι οι απολυθέντες πρωτοστάτησαν στην ίδρυση του επιχειρησιακού σωματείου, κάτι που δεν άρεσε ιδιαίτερα στον εργοδότη, που ήθελε ανενόχλητος να απολύει, να μην εφαρμόζει τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας και την εργατική νομοθεσία.

Μετά απ' αυτές τις εξελίξεις οι εργαζόμενοι αποφάσισαν μέσα από τη γενική τους συνέλευση απεργία διαρκείας, προκειμένου να ανακληθούν οι απολύσεις των συναδέλφων τους. Την απεργία τους στηρίζει το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης και η ομοσπονδία τους. Για το λόγο αυτό ο εργοδότης προχώρησε σε αγωγή σε βάρος της προσωρινής διοίκησης του σωματείου και της διοίκησης του Εργατικού Κέντρου, προκει-

μένου να χαρακτηριστεί ο αγώνας τους παράνομος και καταχρηστικός.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός: Προτίθεται η Κυβέρνηση να παρέμβει άμεσα για την ανάκληση των παράνομων απολύσεων στην επιχείρηση «ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.» και την αναγνώριση από τον εργοδότη του νεοσύστατου επιχειρησιακού Σωματείου, προκειμένου οι εργαζόμενοι να ασκούν ελεύθερα την από το Σύνταγμα κατοχυρωμένη συνδικαλιστική τους δράση;».

Ο Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, κ. Τζιόλας έχει το λόγο.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η άστοχη αυτή ενέργεια της εταιρείας «ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.» για την απόλυση των τριών ιδρυτικών μελών και των τριών μελών της προσωρινής διοίκησης του επιχειρησιακού σωματείου των εργαζομένων είναι η δεύτερη άδικη ενέργεια στην οποία προβαίνει η συγκεκριμένη επιχείρηση μέσα σε λίγο χρονικό διάστημα.

Στις 12 Οκτώβρη του 2001 η τοπική υπηρεσία του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας που εποπτεύεται από το Υπουργείο Εργασίας πραγματοποίησε με τη παρουσία εκπροσώπων του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης επιτόπιο έλεγχο, για να ελέγξει καταγγελία η οποία είχε γίνει, και με βάση την οποία, είχαν απολυθεί από την επιχείρηση επτά εργαζόμενοι. Η παρέμβαση της Υπηρεσίας σε συνεργασία με το Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, είχε τότε σαν άμεσα αποτελέσματα την επίτευξη της ανάκλησης των επτά απολύσεων και τη μη πραγματοποίηση της προαναγγελθείσας εικοσιτετράωρης απεργίας. Στις 2 Νοέμβρη του 2001, πράγματι, η προαναφερθείσα επιχείρηση προέβη σε έξι νέες απολύσεις εργαζομένων με τις συνδικαλιστικές ιδιότητες των εργαζομένων αυτών που ανέφερα πριν.

Ο προϊστάμενος της Τοπικής Επιθεώρησης Εργασίας, παρουσία και εκπροσώπων του Εργατικού Κέντρου, μετέβη και πάλι στην επιχείρηση για τη διερεύνηση του θέματος και ορίστηκε συμφιλωτική διαδικασία στις 6 Νοέμβρη, σύμφωνα με το άρθρο 13 του ν. 1876/90. Στη συζήτηση παρέστησαν εκπρόσωποι της επιχείρησης, η προσωρινή διοίκηση του υπό σύσταση επιχειρησιακού σωματείου και εκπρόσωποι του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

Από τη διαλογική συζήτηση που ακολούθησε δεν επήλθε συμφωνία όσον αφορά τις απολύσεις των εργαζομένων και την άμεση ανάκληση της απεργιακής κινητοποίησης.

Οι λόγοι που η επιχείρηση προβάλλει στην απόφασή της είναι ότι εκδικάζονται στο αρμόδιο δικαστήριο δύο αγωγές της επιχείρησης κατά του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης και κατά του υπό σύσταση επιχειρησιακού σωματείου των εργαζομένων.

Η τοπική υπηρεσία του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας μετά από αυτά, όπως όφειλε κατά νόμο και στα πλαίσια των οδηγιών που είχε από την ηγεσία του Υπουργείου Εργασίας, υπέβαλε μηνυτήρια αναφορά, μήνυση δηλαδή, προς τον αρμόδιο εισαγγελέα Πλημμελειοδικών για να εξετάσει παραβάσεις του ν. 1264/82, ο οποίος νόμος αναφέρεται στον εκδημοκρατισμό του συνδικαλιστικού κινήματος και την κατοχύρωση των συνδικαλιστικών ελευθεριών των εργαζομένων.

Με βάση τις ενέργειες αυτές στις οποίες ήδη οι υπηρεσίες του Υπουργείου προβήκανε, θεωρούμε ότι από την πλευρά του Υπουργείου Εργασίας και των υπηρεσιών του, έγιναν οι δέουσες ενέργειες με ταχύτητα και υπευθυνότητα. Στη δευτερολογία μου θα αναφέρω περαιτέρω ενέργειες που το Υπουργείο Εργασίας πραγματοποιεί, έτσι ώστε οι άδικες και άστοχες ενέργειες της επιχείρησης «ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.» να ανακληθούν, εάν είναι εφικτό, πριν την πραγματοποίηση των δικαστικών συζητήσεων αποφάσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Το λόγο έχει ο κ. Τζέκης.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι θετικό ότι αναγνωρίζεται από την πλευρά του κυρίου Υπουργού η απαράδεκτη ενέργεια της συγκεκριμένης βιομηχανίας «ΧΑΤΖΗΓΕΩΡΓΙΟΥ Α.Ε.» και είναι θετικό το ότι, απ' ό,τι ακούσαμε σήμερα, κινήθηκε η διαδικασία μέσω των υπηρεσιών για να επέλθει και ο εισαγγελέας, προκειμένου να εξετάσει την

παρατυπία, πραγματικά, της εταιρείας και για τον 1264, αλλά και για την καταπάτηση του Συντάγματος. Γιατί, επαναλαμβάνω για μια ακόμη φορά, ότι η συνδικαλιστική δράση ελεύθερα προβλέπεται μέσα από το Σύνταγμα.

Παρ' όλα αυτά όμως, να γνωστοποιήσω στον κύριο Υπουργό ότι ο εισαγγελέας παρενέβη. Παρενέβη όμως, για να στείλει τρεις διμοιρίες ΜΑΤ, προκειμένου να σπάσουν την απεργία των εργατών, που ήταν για την ανάκληση των απολύσεων των συγκεκριμένων συναδέλφων τους. Και να επισημάνω ιδιαίτερα, κύριε Πρόεδρε, ότι παρούσα ήταν όλη η διοίκηση του Εργατικού Κέντρου και άλλα σωματεία.

Παρ' όλα αυτά όμως, παρ' όλη την επέμβαση του Εργατικού Κέντρου, χρησιμοποιήθηκαν τα ΜΑΤ προκειμένου να σπάσουν την απεργία και μάλιστα προπηλακίστηκαν κι ο πρόεδρος, ο γραμματέας και ο αντιπρόεδρος του Εργατικού Κέντρου Θεσσαλονίκης.

Εκείνο που πρέπει να γίνει, κατά τη δική μας άποψη, είναι το εξής: Θα πρέπει επιτέλους η εργοδοσία, γενικότερα, με αφορμή και το συγκεκριμένο περιστατικό, να καταλάβει ότι μέσα σ' αυτό τον τόπο δεν υπάρχει δικτατορία της εργοδοσίας, ότι η τρομοκρατία μέσα στους χώρους εργασίας δεν μπορεί να περάσει, ότι η δημοκρατία -σεβόμενη δηλαδή η εργοδοσία τους νόμους και το Σύνταγμα- θα πρέπει να κυριαρχήσει στους εργασιακούς χώρους.

Γιατί, επαναλαμβάνω, ότι ο συγκεκριμένος εργοδότης χρησιμοποιεί το εργατικό δυναμικό κατά το δοκούν. Και θα καταθέσω στα Πρακτικά το εξής: Απέλυσε έναν από τους συνδικαλιστές του υπό σύσταση σωματείου με βαθμό βοηθού χειριστή. Αυτόν όμως το συγκεκριμένο εργάτη τον είχε δηλώσει και τον πλήρωσε όλους τους υπόλοιπους μήνες ως έναν απλό εργάτη.

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

Καταλαβαίνουμε, λοιπόν, το μέγεθος της αδικίας μέσα στους χώρους εργασίας. Επαναλαμβάνω για άλλη μια φορά ότι θα πρέπει το Υπουργείο επιτέλους -και είναι θετικό, επαναλαμβάνω, αυτό που ακούστηκε- να στείλει το μήνυμα προς τους εργοδότες ότι δεν μπορούν πλέον να αυθαίρετούν. Η ασυδοσία πρέπει να σταματήσει και να γίνουν σεβαστά τα δικαιώματα των εργατών.

Όμως, έχουμε μια επιφύλαξη: Ότι η πολιτική της Κυβέρνησης μέσα από τις αναθεωρήσεις, αν θέλετε, εργασιακών δικαιωμάτων, δίνει αφορμή στους εργοδότες να συμπεριφέρονται όπως ο συγκεκριμένος εργοδότης.

Ευχαριστώ.

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

ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΤΖΙΟΛΑΣ (Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων): Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, πρέπει να πω ότι η εθνική νομοθεσία σε ό,τι αφορά τα συνδικαλιστικά δικαιώματα είναι αρκετά ισχυρή και ιδιαίτερα προστατευτική απέναντι στα συνδικαλιστικά στελέχη. Πρέπει να πω επίσης, ότι υπάρχει μία επαρκής θωράκιση των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων και όσων ασκούν τα συνδικαλιστικά δικαιώματα στους χώρους εργασίας.

Επίσης, από τα στοιχεία που έδωσα στην πρωτολογία μου είναι σαφές ότι στα πλαίσια της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας, αλλά και των οδηγιών της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Εργασίας, σωστά κινήθηκαν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας στο συγκεκριμένο θέμα.

Όμως, όντως πρέπει να δώσουμε ένα ευρύτερο μήνυμα ότι η νομοθεσία η οποία ισχύει και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν οι υπηρεσίες του Υπουργείου Εργασίας είναι- πρέπει να είναι- ακριβώς στην κατεύθυνση της προάσπισης των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων και των ελεύθερα λειτουργούντων συνδικαλιστικών στελεχών.

Από την άποψη αυτή λοιπόν, και για να υπογραμμίσω αυτό το ενδιαφέρον του Υπουργείου Εργασίας που δεν έχει να κάνει μόνο με τη συγκεκριμένη, όπως χαρακτήρισα, άδικη και άστοχη ενέργεια της συγκεκριμένης επιχείρησης, σε συνεργασία με το

Εργατικό Κέντρο Θεσσαλονίκης, με το οποίο είχα όλες αυτές τις μέρες επικοινωνία, την Παρασκευή στις 16 Νοεμβρίου ανέλαβα ο ίδιος να προσκαλέσω τριμερή συνάντηση στο Υπουργείο Εργασίας ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη για να βρούμε λύση και για να εξετάσουμε και άλλες καταγγελίες σαν αυτή που προηγούμενα κατατέθηκε εδώ στην Αίθουσα της Βουλής, για τις δράσεις της διοίκησης της επιχείρησης.

Το μήνυμα αυτό της συγκεκριμένης συνάντησης στις 16 Νοεμβρίου στο γραφείο μου είναι ευρύτερο, δεν αφορά μόνο τη συγκεκριμένη επιχείρηση, αλλά γενικότερα τις επιχειρήσεις, τους εργαζόμενους, την κοινωνία. Είναι ένα μήνυμα πολιτικό το οποίο, από άποψη ουσίας, βρίσκεται εγγεγραμμένο στις διατάξεις και στα άρθρα του νόμου 1264/82.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Εισερχόμαστε στις επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου.

Πρώτη είναι η με αριθμό 111/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή 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.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Καλογιάννη έχει ως εξής:

«Διανύουμε ήδη το τελευταίο δίμηνο του δεύτερου έτους υλοποίησης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και θα έπρεπε όλα τα επιχειρησιακά προγράμματα να βρίσκονται σε πλήρη ανάπτυξη και οι μηχανισμοί διαχείρισης και ελέγχου να είναι πλήρως στελεχωμένοι.

Αντιθέτως παρατηρούνται:

- Τεράστιες δυσκολίες στην ένταξη νέων έργων στα Τομεακά και Περιφερειακά προγράμματα και στην ενεργοποίηση των μέτρων των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

- Επικίνδυνη για την ομαλή απορρόφηση των κονδυλίων, ανεπάρκεια των διαχειριστικών αρχών και της Αρχής πληρωμής και Έλλειψη ετοιμότητας του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος.

Κατόπιν αυτών, ερωτάται ο αξιότιμος κύριος Υπουργός:

1. Σε ποια κατάσταση βρίσκεται η διαχειριστική αρχή του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης;

2. Ποια μέτρα από τα προγράμματα αιχμής και ποια μέτρα για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις των περιφερειακών προγραμμάτων έχουν ενεργοποιηθεί μέχρι σήμερα; Και

Σε ποιο επίπεδο επιχειρησιακής ετοιμότητας βρίσκεται το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα;»

Βέβαια μέσα από τα ερωτήματα αυτά, η ερώτηση είναι πλατιά. Δεν ξέρω πως θα μπορέσει ο κύριος Υπουργός να απαντήσει. Συνήθως είναι αντικείμενο επερωτήσεως αυτά, αλλά λόγω της επικαιρότητας την δεχθήκαμε στη Διάσκεψη των Προέδρων και την προωθήσαμε.

Κύριε Υπουργέ, προσπαθήστε να απαντήσετε στα συγκεκριμένα ερωτήματα.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Θα προσπαθήσω, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Πριν ξεκινήσω θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο και να πω ότι για μια ακόμη φορά δια μέσου του αγαπητού συναδέλφου, η Νέα Δημοκρατία επιθυμεί να κινδυνολογήσει στην Αίθουσα χρησιμοποιώντας το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Για μια ακόμη φορά μιλάει για ανεπάρκειες, ελλείψεις, αδυναμίες. Δυστυχώς όμως, δεν κάνει τον κόπο να μάθει το τι ακριβώς έχει γίνει μέχρι σήμερα. Και δεν κάνει αυτό τον κόπο, διότι δεν θέλει να μάθει την πραγματικότητα. Γιατί αν μάθει τι έχει γίνει μέχρι σήμερα, δεν θα μπορεί πλέον να επαγγέλλεται συνεχώς ανεπάρκειες και κινδύνους απώλειες πόρων.

Έρχομαι αμέσως στα ερωτήματα, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε και αγαπητοί συνάδελφοι.

Το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης βρίσκεται σε πλήρη ενεργοποίηση. Έχουν συσταθεί, στελεχωθεί και λειτουργούν εδώ και αρκετούς μήνες ειδικές υπηρεσίες που έχουν την ευθύνη διαχείρισης των επιχειρησιακών προγραμμάτων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Η διαχειριστική αρχή του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης έχει συσταθεί με νόμο από το Νοέμβριο του

2000 και λειτουργεί στο πλαίσιο του συντονισμού του ρόλου και των αρμοδιοτήτων, που προβλέπονται από το νέο πλαίσιο εφαρμογής. Όπως είναι γνωστό, κατά το στάδιο της μεταβατικής περιόδου και μέχρι την οριστική έγκριση των προγραμμάτων προκηρυχματοδοτήθηκαν από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων έργα και δράσεις του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης συνολικού προϋπολογισμού 2,7 τρισεκατομμυρίων δραχμών.

Δηλαδή το 25% περίπου του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης εκτελείται ή βρίσκεται σε μία αμέσως προηγούμενη φάση ενεργοποίησης. Τέτοια ετοιμότητα δεν είχε ποτέ η χώρα πριν. Έχουμε ήδη κερδίσει σήμερα οριστικά τη μάχη της απορροφητικότητας, τον κίνδυνο δηλαδή της απώλειας πόρων.

Στο πλαίσιο των νέων διαδικασιών ένταξης έργων και δράσεων στα προγράμματα έχει ενεργοποιηθεί το μεγαλύτερο μέρος των επιμέρους προγραμμάτων αυτών. Έχουν γίνει οι προβλεπόμενες προσκλήσεις ενδιαφέροντος προς τους τελικούς δικαιούχους για το 70% των μέτρων των τομεακών προγραμμάτων και για το 75% των μέτρων των περιφερειακών προγραμμάτων. Αναφέρομαι στον προϋπολογισμό των δράσεων αυτών.

Μέχρι το τέλος του έτους αναμένεται εισροή κοινοτικών πόρων από τους διαθέσιμους για τη χώρα πόρους του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης περίπου 1 τρισεκατομμύριο δραχμές. Μέχρι σήμερα έχουν εισρεύσει για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 514 δισεκατομμύρια δραχμές, ενώ με τις πρόσφατες αιτήσεις-βεβαιώσεις που υποβλήθηκαν προς την Ευρωπαϊκή Ένωση ύψους δαπανών 810 δισεκατομμυρίων δραχμών μέχρι τέλους του έτους περιμένουμε την εισροή 450 πρόσθετων δισεκατομμυρίων δραχμών.

Σχετικά με το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα έχω να πω τα εξής: Το ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα για την υποστήριξη της υλοποίησης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που για πρώτη φορά αποκτά η χώρα, είναι πλήρως λειτουργικό και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις χρηστών, για τις οποίες σχεδιάστηκε, τόσο όσον αφορά το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όσο και το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Αυτό τεκμηριώνεται από την επιτυχή έκβαση των πρώτων αιτήσεων πληρωμών του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, όπου σε σύντομο χρονικό διάστημα όλα τα επιχειρησιακά προγράμματα ανταποκρίθηκαν, τόσο στη διαδικασία ένταξης, όσο και στην εισαγωγή στοιχείων, έργων και δαπανών.

Έτσι το σύστημα δοκιμάστηκε και ανταποκρίθηκε γρήγορα και με επιτυχία σε έναν πλήρη κύκλο διαχείρισης πραγματικών δεδομένων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που αρχίζει από την εισαγωγή του εγκεκριμένου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, των εγκεκριμένων επιχειρησιακών προγραμμάτων, συνεχίζει με την εισαγωγή στοιχείων προγραμματισμού και υλοποίησης έργων φυσικού και οικονομικού αντικείμενου, την ευθύνη με την αποστολή στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των ηλεκτρονικών αρχείων που απαιτούνται από τον κανονισμό για την έγκριση της αίτησης πληρωμών.

Όσον αφορά το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης πάνω από είκοσι έξι χιλιάδες έργα και εξήντα εννέα χιλιάδες ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Παρακαλώ τα υπόλοιπα στη δευτερολογία σας.

Ο κ. Καλογιάννης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όταν ο κ. Πάχτας μιλάει για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης στη Βουλή, όπου υπάρχει διάλογος, έχει μία τάση να τα βρίσκει όλα ροδίνα. Αντιθέτως, στις κατά καιρούς συνεντεύξεις του, όπου δεν υπάρχει αντίλογος, ισχυρίζεται ακριβώς το αντίθετο.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η συνέντευξη του κ. Πάχτα στον «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟ» στις 15.9.2001 με τίτλο «Ανησυχώ για το Γ' Πακέτο» -το καταθέτω στα Πρακτικά- όπου στο κείμενο αναφέρει: «Οι κανόνες που ισχύουν στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο δεν έχουν καμία απολύτως σχέση με τους κανόνες του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου. Πρόκειται για ένα Γολγοθά που μπορεί να εξελιχθεί σε κόλαση, αν δεν προσαρμοστούμε».

Ευλόγως τίθενται τα ερωτήματα:

Πρώτον πότε επιτέλους θα προσαρμοστούμε;

Δεύτερον ποιος έχει την ευθύνη της προσαρμογής;

Ήδη πέρασαν τα δύο από τα επτά χρόνια υλοποίησης του Γ'

Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Η ανεπάρκεια των μηχανισμών διαχείρισης ομολογείται πλέον από τα πιο επίσημα χείλη. Ο Γολγοθάς είναι μπροστά μας. Συγκεκριμένα οι διαχειριστικές αρχές των τομεακών και περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων έχουν συμπληρωθεί μόνο κατά το ήμισυ. Κανένα νέο έργο δεν έχει ενταχθεί οριστικά στα προγράμματα. Το χειρότερο είναι ότι πέραν των अपαράδεκτων καθυστερήσεων εμφανίζονται πάρα πολλά φαινόμενα φωτογραφικών διατάξεων για την πρόσληψη των υπολοίπων στελεχών.

Η διαχειριστική αρχή του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης αδυνατεί να εκπληρώσει το ρόλο της. Υπάρχει σήμερα αυτή η αρχή; Λειτουργεί; Ποιο είναι το οργανόγραμμά της; Παρέχει υποστήριξη στις λοιπές διαχειριστικές αρχές των περιφερειακών και επιχειρησιακών προγραμμάτων;

Από τα προγράμματα αιχμής, όπως η ανταγωνιστικότητα και η κοινωνία της πληροφορίας, που μέχρι πρόσφατα παρακολουθούσε ο νέος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, κανένα μέτρο δεν έχει ενεργοποιηθεί. Όπου έχουν υποβληθεί προτάσεις, αυτές θα αραχνιάσουν στα υπόγεια των Υπουργείων, έως ότου αξιολογηθούν, δεδομένου ότι οι ενδιαμέσους φορείς δεν έχουν εγκατασταθεί και οι γνωμοδοτικές επιτροπές δεν έχουν καν συσταθεί.

Καμία γνωμοδοτική επιτροπή δεν έχει συσταθεί μέχρι σήμερα. Τέλος, τα μέτρα που αφορούν τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, μέσα από τα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα, είναι δυστυχώς στο σύνολό τους ανενεργά, σε μία περίοδο όπου οι επιχειρήσεις αυτές έχουν απόλυτη ανάγκη στήριξης και τα επιμελητήρια καθημερινά βγάζουν κραυγή αγωνίας.

Ολοκληρώνοντας, περιμένουμε να ακούσουμε από τον αρμόδιο κύριο Υπουργό για ποιο λόγο δεν υπέβαλε το ΥΠΕΘ αιτήσεις ενδιάμεσων πληρωμών πλην εκείνων που αφορούν το Γεωργικό Ταμείο. Όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς, έχουμε το δικαίωμα υποβολής μέχρι τεσσάρων αιτήσεων ενδιάμεσων πληρωμών ανά έτος. Δεν έχει, όμως, υποβληθεί καμία.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Λυπάμαι, κύριε Πρόεδρε, αλλά ο κύριος συνάδελφος φαίνεται ήρθε με διαβασμένη την απάντησή του.

Αγαπητέ συνάδελφε, σας απήντησα σε όλα αυτά στα οποία αναφερθήκατε στην πρωτολογία σας. Σε όλα. Σας είπα ότι πρόσφατα υπεβλήθησαν αιτήσεις δαπανών ύψους 810 δισεκατομμυρίων δραχμών. Πώς αλλιώς θα έχουμε τις εισροές πόρων;

Είπατε προηγουμένως ότι κανένα έργο δεν έχει ενταχθεί στα προγράμματα. Μα, έχουν ενταχθεί νέα έργα ύψους πάνω από 1,3 τρισεκατομμύρια δραχμές και συνεχιζόμενα έργα, τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα που είναι επίσης ύψους περίπου 1,3 τρισεκατομμυρίων δραχμών.

Είπατε ότι δεν υπάρχει διαχειριστική αρχή. Σας είπα ότι υπάρχει από τον νόμο που ψηφίσαμε εδώ στη Βουλή.

Μιλήσατε για τους κινδύνους που υπάρχουν. Μα, έχω πει σαφέστατα πολλές φορές ότι έχουμε ένα Γολγοθάς μπροστά μας, ότι πρέπει να ξεχάσουμε αυτά που γνωρίζαμε πριν, κατά τη διάρκεια της διαχείρισης του Β' και του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Και θέλω επίσης να επιστήσω την προσοχή του συνόλου της ελληνικής κοινωνίας. Το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, που είναι η μεγαλύτερη αναπτυξιακή παρέμβαση που δέχθηκε ποτέ η χώρα μας, δεν αφορά μόνο την Κυβέρνηση, δεν αφορά μόνο το Υπουργείο, αλλά αφορά το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας, αφορά τον κάθε έναν που ασχολείται με τα θέματα αυτά. Είναι υπόθεση ολόκληρης της ελληνικής κοινωνίας.

Είπατε επίσης προηγουμένως ότι είναι βαριές οι διαδικασίες και είναι πρωτόγνωροι οι μέθοδοι. Σαφώς, έτσι είναι. Δεν πρέπει, όμως, να μας τρομάζουν αυτά. Έχουμε προετοιμαστεί για να αντιμετωπίσουμε όλα τα προβλήματα. Σας είπα προηγουμένως ότι ποτέ δεν είχαμε τέτοια ετοιμότητα.

Σήμερα που μιλάμε, αγαπητέ συνάδελφε, δεν έχουμε το άγχος της μη απορροφητικότητας των πόρων. Έχουμε κερδίσει οριστικά τη μάχη της απορροφητικότητας. Δεν κινδυνεύουμε να έχουμε απώλεια πόρων από την έλλειψη απορροφητικότητας. Πρέπει να προσέξουμε στην ποιότητα, στην αποτελεσματικότητα, στην υλοποίηση των στόχων που έχουμε βάλει εμείς στα προγράμματά μας. Αυτό πρέπει να προσέξουμε. Και αυτό, επαναλαμβάνω, είναι ευθύνη συνολικά της κοινωνίας και ότι φορέας υλοποίησης, τελικός δικαιούχος του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης είναι και τα Υπουργεία και οι περιφέρειες, αλλά και οι νομαρχίες και οι δήμοι και οι οργανισμοί και ο επιχειρηματίας και ο απλός πολίτης. Άρα πρέπει να κατανοήσουμε το νέο περιβάλλον στο οποίο υπάρχουμε.

Εγώ θα έλεγα, λοιπόν, ότι δεν πρέπει να μας τρομάζουν αυτά τα καινούρια. Δεν είναι μία απειλή για μας, αλλά είναι μία εμβάθυνση στη δημοκρατία, είναι μία ενίσχυση του προγραμματικού μας ρόλου. Πιστεύω ειλικρινά ότι στο τέλος αυτής της περιόδου, επειδή ακριβώς θα πετύχουμε τους στόχους μας, θα πετύχουμε και το μεγάλο εθνικό στόχο που είναι η πραγματική σύγκλιση σε όλους τους τομείς με τις προηγμένες κοινωνίες και οικονομίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Όλα τα θέματα, όμως, που θέσατε τώρα προφορικά, έχουν απαντηθεί στην πρωτολογία μου.

Νομίζω, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, ότι πρέπει να κατανοήσει ο κύριος συνάδελφος ότι αν δεν λειτουργήσει το πληροφορικό σύστημα δεν θα έχουμε πληρωμές. Έχουμε πληρωμές, το σύστημα λειτουργεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Δεύτερη είναι η με αριθμό 108/7.11.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικής με τον τρόπο παρακράτησης της εισφοράς του Οργανισμού των Ελληνικών Γεωργικών Ασφαλίσεων (ΕΛΓΑ) για τους βαμβακοπαραγωγούς κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Τσιόγκα έχει ως εξής:

«Αν και περισσότερο από το μισό της συνολικής παραγωγής βαμβακιού της χώρας έχει πωληθεί από τους βαμβακοπαραγωγούς στους εκκοκκιστές, η Κυβέρνηση δεν έχει εκδώσει τη σχετική κοινή υπουργική απόφαση για τον τρόπο παρακράτησης της εισφοράς του ΕΛΓΑ με αποτέλεσμα πολλοί εκκοκκιστές να παρακρατούν παράνομα το 3% του ΕΛΓΑ και στις επιδοτήσεις με κίνδυνο να μην αποδώσουν τα ποσά αυτά στον ΕΛΓΑ και να τα οικειοποιηθούν.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι ενέργειες θα κάνει για να παρακρατείται η εισφορά του ΕΛΓΑ μόνο στην εμπορική αξία του βαμβακιού;

Τι ενέργειες θα κάνει για να επιστρέφουν οι εκκοκκιστές στους δικαιούχους αγρότες τα ποσά που κατά παράβαση του σχετικού κανονισμού παρακράτησαν;»

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Αργύρης.

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

Ο Οργανισμός Ελληνικών Γεωργικών Ασφαλίσεων προσφέρει σημαντικές υπηρεσίες στον Έλληνα αγρότη. Στόχος όλων μας, λοιπόν, πρέπει να είναι η στήριξη και όχι η αποδυνάμωση της λειτουργίας του Οργανισμού με τη χορήγηση όλων των αναγκαίων πόρων.

Στα πλαίσια αυτά, με τον ν. 1790/88, όπως και οι σχετικές διατάξεις αντικαθίστανται με την υπ' αριθμ. 31 του ν. 2040/92, επιβλήθηκε ειδική ασφαλιστική εισφορά υπέρ ΕΛΓΑ επί των εγχωρίως παραγομένων αγροτικών προϊόντων και υποπροϊόντων.

Από την άλλη πλευρά όμως έχουμε αναγνωρίσει ως βασική αρχή ότι οι πληρωμές των κοινοτικών ενισχύσεων πρέπει να δίνονται εξ' ολοκλήρου στους δικαιούχους παραγωγούς χωρίς καμία παρακράτηση. Για το λόγο αυτό έχει ήδη αποσταλεί και σχετική επιστολή του Υπουργείου Γεωργίας προς την ΑΤΕ, τον ΕΛΓΑ την ΠΑΣΕΓΕΣ τον ΟΠΕΚΕΠΕ και τους άλλους εμπλεκόμενους Οργανισμούς, σύμφωνα με την οποία στις οικονομικές ενισχύσεις που καταβάλλονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στους δικαιούχους παραγωγούς δυνάμει των καθεστώτων στήριξης δεν θα επιβάλλεται παρακράτηση υπέρ ΕΛΓΑ από 1-1-2001.

Η θέση μας αυτή στηρίζεται στα πλαίσια σχετικών κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ειδικότερα στηρίζεται στον κανονισμό του Συμβουλίου Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης 1259/99 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για τα καθεστώτα άμεσης στήριξης στα πλαίσια της κοινής αγροτικής πολιτικής άρθρο 2 στο οποίο ορίζεται, ότι οι πληρωμές δυνάμει των καθεστώτων στήριξης πρέπει να καταβάλλονται στους δικαιούχους και στον κανονισμό 1051/2001 για την ενίσχυση της βαμβakoπαραγωγής όπου σύμφωνα με το άρθρο 10 οι πληρωμές της ενίσχυσης δίνονται εξ' ολοκλήρου στους δικαιούχους.

Το Υπουργείο Γεωργίας έχει ήδη προχωρήσει σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες έτσι ώστε να ρυθμιστεί το θέμα της εξαίρεσης των κοινοτικών ενισχύσεων στο βαμβάκι από την παρακράτηση εισφοράς ΕΛΓΑ. Και εκείνο για το οποίο θα ήθελα να σας ενημερώσω είναι ότι μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει παρακράτηση υπέρ ΕΛΓΑ από καμία εκκοκκιστική επιχείρηση. Σε περίπτωση όμως που κάτι τέτοιο συνέβη ή συμβεί –μέχρι στιγμής η πληροφορία λείπει όχι- είναι σίγουρο ότι τα χρήματα αυτά θα πάνε στον ΕΛΓΑ για την υποχρέωση του παραγωγού της εισφοράς του. Εκείνο που κάνουμε είναι να μην γίνεται καμιά παρακράτηση από τα χρήματα που είναι μέσα από το κοινοτικό καθεστώς. Η υποχρέωση των παραγωγών για να πληρώσουν τον ΕΛΓΑ εκφράζεται μέσα και από το νέο νόμο με άλλη διαδικασία την οποία ήδη έχουμε ξεκινήσει και αφορά τη ρύθμιση αυτού του συγκεκριμένου προβλήματος.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Θα παρακαλέσω πάρα πολύ τον κύριο Υπουργό στη δευτερολογία του να πει συγκεκριμένα για τα μέτρα που πήρε το Υπουργείο. Γιατί αναφέρατε στην πρωτολογία σας, κύριε Υπουργέ, ότι ήδη έχουν δοθεί οδηγίες. Αν είναι αυτές οι οδηγίες αυτών των ημερών, αυτής της περιόδου ή αν ισχύει αυτό που υπάρχει από τα προηγούμενα χρόνια. Ένα είναι αυτό.

Το δεύτερο είναι ότι, όπως είπατε και σεις, με βάση τον Κανονισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, απαγορεύεται η παρακράτηση από τον ΕΛΓΑ για το ποσό της επιδότησης. Και βέβαια πρέπει να πούμε ότι για τις επιδοτήσεις προϊόντων φυτικής παραγωγής παρακρατείται χρήμα από τους παραγωγούς, ενώ από τη συνολική αξία του βαμβακιού θα πρέπει να κρατείται μόνο η εμπορική τιμή για τον ΕΛΓΑ, το 3% και όχι βέβαια από το ποσό της επιδότησης που είναι και το μεγαλύτερο μέρος της συνολικής αξίας του βαμβακιού. Είναι γνωστό, ότι αυτό γίνεται και γίνεται παράνομα από τους εκκοκκιστές είτε είναι ενώσεις είτε είναι ιδιώτες. Παράνομα παρακρατείται αυτό το ποσοστό του 3% και το ερώτημα είναι το εξής: Το αποδίδουν άραγε αυτοί στον ΕΛΓΑ; Αυτό είναι ένα σοβαρό ζήτημα γιατί κάποιος μπορεί να μην το αποδίδουν. Οι ενώσεις πιθανόν να το αποδίδουν οι ιδιώτες εκκοκκιστές όμως δεν γνωρίζουμε αν το αποδίδουν.

Ζητάμε να επιστραφούν τα χρήματα στους βαμβakoπαραγωγούς. Και βεβαίως εσείς ως Υπουργείο έχετε τη δυνατότητα να υποχρεώσετε τους εκκοκκιστές να επιστρέψουν αυτά τα χρή-

ματα. Βεβαίως για όσους δεν πειθαρχήσουν μπορείτε να πάρετε συγκεκριμένα μέτρα με συνέπειες για τους ίδιους. Για το ότι δεν ανακοινώθηκε μέχρι τώρα –τουλάχιστον από την ενημέρωση που έχουμε από τους βαμβakoπαραγωγούς η μη παρακράτηση του ποσού από την επιδότηση για τον ΕΛΓΑ είναι συγκεκριμένη ευθύνη της Κυβέρνησης που καθυστερημένα ανακοινώνει εδώ σήμερα ότι δόθηκαν εντολές για να μην γίνει παρακράτηση της εισφοράς από τον ΕΛΓΑ.

Και βέβαια να πούμε ότι αν πάει στα δικαστήρια κάποιος για να διεκδικήσει αυτά, τα χρήματα που του παρακρατούν καταλαβαίνετε ότι δεν έχει δυνατότητα αν είναι τέσσερις δραχμές το κιλό για την επιδότηση και έχει είκοσι πέντε τόνους, το ποσό είναι 100.000 δραχμές δεν φθάνουν ούτε για την παράσταση στο δικαστήριο. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι εσείς πρέπει να παρέμβετε ούτως ώστε να λυθεί αυτό το θέμα. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κατ' αρχήν θα πρέπει να κάνουμε γνωστό ότι από 1ης Ιανουαρίου δεν γίνεται καμιά παρακράτηση. Επίσης αυτήν τη στιγμή εκείνο που πρέπει να διευκρινίσουμε είναι ότι το ότι δεν γίνεται παρακράτηση υπέρ ΕΛΓΑ, δεν σημαίνει ότι ο παραγωγός απαλλάσσεται από την ευθύνη του απέναντι της εισφοράς της ασφαλιστικής που πρέπει να δώσει στον ΕΛΓΑ. Είναι δύο διαφορετικά πράγματα. Τα όποια χρήματα αν έχουν κρατηθεί μέσα σε αυτήν τη διαδικασία που δεν έχει κρατηθεί τίποτα θα πηγαιναν στον ΕΛΓΑ για να καλύψουν την εισφορά των παραγωγών. Το πως ακριβώς θα πληρώνουν την εισφορά οι παραγωγοί από εδώ και πέρα θεσπίζεται και από τις βασικές αρχές του νόμου που ψηφίσαμε για την αναμόρφωση του ΕΛΓΑ και επίσης μετά από συνεννόηση με τους παραγωγούς και τις οργανώσεις, με βάση και τη νέα εγκύκλιο περί πληρωμής όλων των ενισχύσεων. Ο παραγωγός θα παίρνει στο ακέραιο τα χρήματά του και θα εξουσιοδοτεί μετά το όποιο πιστωτικό ίδρυμα έχει το λογαριασμό να εισπράττει τις οφειλές ή τις υποχρεώσεις τις οποίες έχει έναντι τρίτων. Είναι ξεκαθάρισμα λογαριασμών, δεν υπάρχει κανένα μπέρδεμα, το προϊόν θα αποδίδεται στην πραγματική του τιμή και οι υποχρεώσεις του παραγωγού θα αποδίδονται μ' έναν τρόπο που ο ίδιος θα εξουσιοδοτεί, τότε και πώς πρέπει να κρατηθούν. Θα υπάρχει, λοιπόν, ασφαλιστική ενημερότητα του παραγωγού υπέρ ΕΛΓΑ η οποία θα χρειάζεται να δοθεί για να μην έχουμε απώλεια εσόδων, γιατί γνωρίζετε ότι ο ΕΛΓΑ εάν δεν έχει τα έσοδα αυτά τα οποία είναι εισφορές των αγροτών κάποια στιγμή θα έχει τεράστιο πρόβλημα. Γι' αυτό, λοιπόν, αυτό το ξεκαθάρισμα έχει γίνει και δεν υπάρχει κανένα πλέον εμπόδιο για να εφαρμοστεί όχι με εντολές, αλλά με αποφάσεις. Και έχουν γίνει και κοινές υπουργικές αποφάσεις, Υπουργείου Γεωργίας και Υπουργείου Οικονομικών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 15 /2-11-2001 επερώτηση Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας που είναι οι κύριοι Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, Σπύρος Σπύρου, Κωνσταντίνος Τσιπλάκης, Αθανάσιος Βαρίνος, Ιωάννης Παπαθανασίου, Παναγιώτης Μελάς, Αναστάσιος Νεράντζης, Γεώργιος Βουλγαράκης, Ιωάννης Χωματάς, Αριστοτέλης Παυλίδης και Γεώργιος Σαλαγκούδης, σχετικά με την υποδομή και τις συνθήκες που επικρατούν στα λιμάνια της χώρας μας προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.

Για τη συζήτηση της επερώτησης από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. Γεώργιος Σαλαγκούδης και από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ορίζεται ο Βουλευτής κ. Άγγελος Τζέκης.

Το λόγο έχει ο πρώτος των επερωτώντων κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση που επικρατεί στα λιμάνια της χώρας είναι απογοητευτική. Ενώ τα λιμάνια αποτελούν για τη νησιωτική Ελλάδα την πύλη σύνδεσης με τον κορμό της χώρας, αυτά βρίσκονται σε κατάσταση εγκατάλειψης. Βέβαια η κατάσταση δεν είναι καλύτερη στην ηπειρωτική Ελλάδα, στα λιμάνια του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης ή της Πάτρας. Ακόμα και αυτή η εμπορική δραστηριότητα που διεξάγεται στα λιμάνια κινείται με απογοητευτικούς ρυθμούς και τα προσκόμματα που προκαλεί η κακή οργάνωση των λιμένων επιβαρύνουν την εθνική οικονομία.

Τρεις δραστηριότητες καλύπτουν τα λιμάνια μας. Πρώτον, την εγχώρια επιβατική κίνηση. Δεύτερον, τις εμπορικές ανάγκες της χώρας και των άλλων σταθμών βεβαίως της Μεσογείου και τρίτον, τη διεθνή κίνηση. Η Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής και Λιμένων που επιτέλους συστήθηκε με τον νόμο για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας μέχρι σήμερα δεν έχει αποδείξει ότι μπορεί να αποτελέσει τον πυρήνα μιας δυναμικής παρέμβασης στο χώρο των εγκαταλελειμμένων λιμένων.

Κι αυτό γιατί με την ιδρυτική της πράξη δεν υποκαθιστά τις δεκαεπτά υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για άδειες παρέμβασης στα λιμάνια. Διότι σήμερα και για να μπει έστω και ένα τούβλο σε κάποιο λιμάνι της χώρας χρειάζονται δεκαεπτά άδειες από δεκαεπτά διαφορετικούς οργανισμούς.

Δυστυχώς η συντονιστική αρμοδιότητα που δίνετε στη Γενική Γραμματεία Λιμένων δεν καλύπτει το αποφασιστικό κενό που δημιουργείται από τους πολλούς φορείς που εμπλέκονται. Ευχόμαστε πραγματικά να διαλευκανθεί το τοπίο γιατί αν παραμείνει ως έχει σήμερα, μόνο για ένα νέο γραφειοκρατικό μόρφωμα θα μπορούμε να μιλάμε.

Η μετατροπή επίσης δέκα λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες δεν έχει αλλάξει το τοπίο, καθώς το μόνο που δημιούργησε ήταν υψηλά αμειβόμενες θέσεις διευθυνόντων συμβούλων. Μέχρι σήμερα τα λιμενικά ταμεία λειτουργούσαν με τη δωρεάν και εθελοντική προσφορά τοπικών παραγόντων στη διαχείριση των λιμένων. Σήμερα, οι διευθύνοντες σύμβουλοι των λιμενικών ταμείων, των δέκα ανωνύμων εταιρειών, αμείβονται με πολύ περισσότερα απ' ό,τι αμείβεται ένας Βουλευτής, με μισθούς που ξεπερνούν το 1,5 εκατομμύριο δραχμές και φθάνουν και τα 2 εκατομμύρια. Και δεν μπορούμε να πούμε ότι οι επιλογές έγιναν με αξιοκρατικά κριτήρια. Αντίθετα, τοπικά στελέχη του ΠΑΣΟΚ και διάφοροι άλλοι «φίλοι» ανέλαβαν αυτές τις θέσεις.

Και βέβαια είναι λογικό να αναλάβουν αυτοί τις θέσεις διότι είναι πολλά τα χρήματα, που παίρνουν. Βέβαια τα λιμενικά ταμεία δεν αντιμετωπίζουν οικονομικό πρόβλημα. Εισπράττουν πολλά, πάρα πολλά. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τα έσοδα των λιμανιών της χώρας την τετραετία 1996-1999 ανέρχονταν στα 251,7 δισεκατομμύρια δραχμές. Αν εξαιρεθεί ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ, τότε το σύνολο των εσόδων για όλα τα λιμενικά ταμεία της χώρας ήταν 56,5 δισε-

κατομμύρια δραχμές. Αυτά τα έσοδα είναι έσοδα από ανταποδοτικά τέλη. Η κακοδιαχείριση όμως και ο κομματισμός που επικρατεί στη διοίκησή τους αποτρέπει και απέτρεψε τα λιμενικά ταμεία να προβούν σε ουσιαστικές επενδύσεις. Γι' αυτό και το πραγματικό ποσοστό επενδύσεων απ' αυτά τα χρήματα ανέρχεται στο πενιχρό 32%. Από τα 252 δισεκατομμύρια δραχμές μόνο τα 82 δισεκατομμύρια διατέθηκαν για λιμενικά έργα.

Κι εδώ τίθεται ένα κορυφαίο ερώτημα: Πού πήγαν τα υπόλοιπα και γιατί;

Η Κυβέρνηση δεν έχει λιμενική πολιτική και αυτό φαίνεται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που μας γυρίζουν πάρα πολλές δεκαετίες πίσω. Έχουμε φτάσει στο 2000 κι εμείς, μία κατ' εξοχήν νησιωτική και τουριστική χώρα, μετά από δύο Κοινοτικά Πλάγια Στήριξης, αντί να έχουμε σύγχρονα λιμάνια, δεν έχουμε καταρτίσει ούτε ένα σχέδιο για τις απαραίτητες παρεμβάσεις και προτεραιότητες. Τα προβλήματα που υπάρχουν στις λιμενικές υποδομές όχι μόνο τα έχουν επισημάνει οι πλοίαρχοι του Εμπορικού Ναυτικού, αλλά έχουν εκπέμψει και SOS. Σημειώνουν μάλιστα ότι πολλά απ' αυτά εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια των επιβατών, πληρωμάτων και πλοίων.

Ακόμα όμως και στα δημοτικά λιμενικά ταμεία, που θα έπρεπε ήδη να λειτουργούν, δεν έχει γίνει καμία ουσιαστική παρέμβαση. Ενώ προβλέπεται ότι θα περάσουν στη διοίκηση των δήμων, κι ενώ είχε υπογραφεί το ανάλογο προεδρικό διάταγμα, η αναποτελεσματικότητα της διοίκησης του ΠΑΣΟΚ είναι τέτοια ώστε δεν προβλέφθηκε να καταργηθεί το προηγούμενο προεδρικό διάταγμα με αποτέλεσμα τα λιμενικά ταμεία να μην έχουν περάσει ακόμα στην αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Θα σας φέρω ορισμένα παραδείγματα που αντιπροσωπεύουν την ανυπαρξία λιμενικής πολιτικής:

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που αποτελεί τη βορειοδυτική πύλη της χώρας και το επίγειο της βορείου Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη. Το λιμάνι ξεκίνησε το 1991 επί Κυβερνήσεως Νέας Δημοκρατίας κι έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί και η πρώτη και η δεύτερη φάση του λιμένα μετά από διάφορες αναβολές ως το 1998. Ακόμα και σήμερα, μετά από τις ατέλειωτες αναθεωρήσεις του έργου, δεν είναι έτοιμο και η καταληκτική ημερομηνία της 31ης Δεκεμβρίου 2001 αναβάλλεται για τον επόμενο χρόνο. Κι αυτά μόνο για την πρώτη φάση του έργου.

Το λιμάνι της Μυκόνου: Ένα από τα τουριστικότερα νησιά μας απέκτησε ένα καινούριο λιμάνι που αποτελεί πρωτοφανή έκδοση ενός κακού σχεδιασμού.

Βρίσκεται στο μάτι του βοριά και δεν μπορούν τα κρουαζιερόπλοια για τα οποία ουσιαστικά φτιάχτηκε να πλαγιοδετήσουν παρά μόνο μετά από πολλές ώρες. Οι χερσαίες εγκαταστάσεις είναι ανύπαρκτες και παρ' ό,τι έχει παραδοθεί εδώ και δύο χρόνια δεν χρησιμοποιείται ακόμα από την ακτοπλοΐα, γιατί δεν υπάρχει έστω μία περιφράξη για την ασφάλεια των επιβατών.

Το λιμάνι της Ρόδου φτιάχνεται εδώ και μία δεκαετία και σε μία έκταση πέντε περίπου χιλιομέτρων τρεις διαφορετικοί φορείς επιστατούν σε τρία διαφορετικά λιμενικά έργα. Η επέκταση του επιβατικού λιμανιού γίνεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Η μαρίνα που βρίσκεται ημιτελής κατασκευάζεται από τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα και το καρνάβι που συνδέει τη μαρίνα και το λιμάνι από τη νομαρχία. Δεν χρειάζεται βεβαίως να αναφέρω ότι μόνο το έργο της νομαρχίας είναι έγκαιρα έτοιμο.

Το λιμάνι της Σαντορίνης είναι ανύπαρκτο και δεν υπάρχει ούτε καν σχεδιασμός για την κατασκευή χώρων πλαγιοπρυμνοδέτησης των ταχυπλόων σκαφών.

Όλα τα μικρά λιμάνια Άνδρος, Κάλυμνος, Πάτμος, Τήλος, Φολέγανδρος, Σχοινούσα, εγκυμονούν κινδύνους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Μικρές ή μεγαλύτερες παραλείψεις τα καθιστούν επικίνδυνα. Λείπουν οι αναγκαίες φωτισημάνσεις. Είδαμε τι προκαλεί η έλλειψη αναγκαίων φωτισημάνσεων στην Πάρο πέρσι, δεν χρειάζεται να το επαναλάβω. Χρειάζονται εκβαθύνσεις ενώ σε πολλές περιπτώσεις, όπως σε αυτή της Σχοινούσας, η προσέγγιση γίνεται μόνο με την ευθύνη του πλοιάρχου.

Τέλος, για χρονογράφημα νομίζω ότι είναι το λιμάνι της Κάσου, που επί είκοσι έξι χρόνια κτίζεται και είκοσι έξι χρόνια γκρεμίζεται από το βορρά. Η προβλήτα του δε είναι τόσο μικρή

που δεν είναι ορατή ακόμα και όταν δένει ένα πλοίο. Οι μόνες ουσιαστικές παρεμβάσεις που έγιναν επί υπουργίας Παυλιδής αφέθηκαν και αυτές στο έλεος του χειμώνα και του βορρά.

Αυτά αποτελούν ορισμένα μόνο παραδείγματα της εκμετάλλευσης των λιμένων μας και του κακού σχεδιασμού. Η Κυλλήνη, το Κατάκολο, η Πάτρα και ο Αστακός και άλλα λιμάνια της ηπειρωτικής Ελλάδας έχουν να παρουσιάσουν ανάλογες εικόνες εγκατάλειψης και κακού σχεδιασμού.

Ας έλθουμε στο πρώτο λιμάνι της χώρας. Η εικόνα που παρουσιάζει ασφαλώς δεν μπορεί να ικανοποιεί κανένα και βεβαίως, δεν συμβάλλει στην εξυπηρέτηση των εκατομμυρίων επισκεπτών και επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ μας δήλωσε εγγράφως σε απάντηση ερώτησης ότι έχουν διατεθεί τα τελευταία πέντε χρόνια δέκα δισεκατομμύρια για την αναμόρφωση του λιμανιού, αλλά κανείς από τους αρμόδιους που χρησιμοποίησε αυτά τα δέκα δισεκατομμύρια δεν είχε την πρόθεση να δώσει τα χρήματα για την προστασία και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Είδαμε φέτος με τις συνεχείς καθυστερήσεις το επιβατικό κοινό να έχει περιέλθει σε κατάσταση απόγνωσης και αγανάκτησης. Επιβάτες, οχήματα, εμπορεύματα, μικροπωλητές, συνθέτουν μία εικόνα ανατολίτικου παζαριού που δεν ταιριάζει σε μία σύγχρονη χώρα. Και είναι απαράδεκτο, ενώ έχουν διατεθεί τόσα χρήματα να μην υπάρχουν στέγαστρα, ούτε κλιματιζόμενοι χώροι με αποτέλεσμα οι επιβάτες, ακόμα και οι υπερήλικες να κάθονται σε κράσπεδα πεζοδρομίων και να περιμένουν τα καράβια. Να υπάρχουν μόνο δεκατέσσερις τουαλέτες για εννιάμισι εκατομμύρια επισκέπτες. Να απουσιάζουν οι προσβάσεις για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Να υπάρχουν τεράστιες ασφάλειες στη σήμανση, με αποτέλεσμα το κυκλοφοριακό χάος που όλοι βιώσαμε φέτος το καλοκαίρι. Να υπάρχουν πιάτσες TAXI και τέλος, να μην έχει συνδεθεί ακόμα το λιμάνι με το σταθμό του ηλεκτρικού με μία υπόγεια διάβαση, η οποία ενώ έχει σχεδιασθεί και έχει προβλεφθεί ότι θα κοστίσει 300 εκατομμύρια δεν έχει ακόμα ξεκινήσει. Η εικόνα παραπέμπει σε τριτοκοσμικό κράτος και όχι σε ένα κράτος που φιλοδοξεί να φιλοξενήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Και βεβαίως δεν ταιριάζει αυτή η εικόνα σε μία κοινωνικά ευαίσθητη ρητορική της Κυβέρνησης.

Ειδικά, όμως, και για την εθνική υπόθεση της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων, εάν αναλογιστούμε την εικόνα που παρουσιάζει το πρώτο λιμάνι με τα τόσα χρήματα που έχουν διατεθεί, τότε δεν θα ήταν υπερβολή εάν λέγαμε ότι οι συμβατικές μας υποχρεώσεις που έχουμε αναλάβει από το φάκελο διεκδίκησης, βρίσκονται στον αέρα.

Όπως είναι γνωστό, την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων στο λιμάνι του Πειραιά πρέπει να φιλοξενηθούν δεκατέσσερα κρουαζιερόπλοια για να φιλοξενήσουν ανθρώπους υψηλών εισοδημάτων και εκπροσώπους της ΔΟΕ. Στην τελευταία του επιστολή που δημοσιεύτηκε χθες σε κυριακάτικη εφημερίδα ο κ. Όσβαλντ έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου και έλεγε ότι για να πεισθούν να έλθουν οι VIP προσκεκλημένοι της ΔΟΕ και να εγκατασταθούν σε κρουαζιερόπλοια στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, πρέπει να υπάρχουν στο λιμάνι του Πειραιά οι ανάλογες εγκαταστάσεις. Φανταστείτε, λοιπόν, πόσο μεγάλο θα είναι το πλήγμα για τη χώρα και την αξιοπιστία της αν συνεχίζουμε να βαδίζουμε σ' αυτούς τους ρυθμούς, και οι όποιες πολιτικές να περιορίζονται μόνο στη δημιουργία εντυπώσεων.

Ξέρετε ότι στο λιμάνι του Πειραιά σήμερα δεν μπορεί να δέσει ένα μεγάλο σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο; Ξέρετε ότι στη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων δεν θα ανασταλεί η λειτουργία των άλλων χώρων του λιμένος και θα χρησιμοποιείται κανονικά για την ακτοπλοΐα. Υπάρχουν υποδομές στον Πειραιά και υπάρχουν χώροι. Υπάρχει ο επιβατικός σταθμός στο Παλατάκι ο οποίος κατασκευάστηκε ως ένας δεύτερος επιβατικός σταθμός και σήμερα χρησιμοποιείται για αποθήκη απορρυπαντικών και χαρτικών του ΟΛΠ. Όμως η άμεση λύση αναζητά και το πρόβλημα που δημιουργείται με την αποχώρηση από τη ΖΕΑ των ιπταμένων δελφινιών. Τα ελληνικά τουριστικά ακίνητα αποφάσισαν να διώξουν τα λιμάνια από τη ΖΕΑ αλλά δεν έχει προβλεφθεί ακόμα πού αυτά θα εγκατασταθούν. Για τη λύση που είχε προβλεφθεί να εγκατασταθούν στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας

έχει εγκαταλειφθεί αφού στις αποφάσεις της Κυβέρνησης προτιμήθηκαν οι ιδιοκτήτες των μπαρ που έχουν μετατρέψει τον περιβάλλοντα χώρο σε πάρκινγκ από την εξυπηρέτηση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων του Αργοσαρωνικού. Το δυστύχημα είναι ότι αντί να επιλύονται τα προβλήματα, πολλαπλασιάζονται. Και μια σειρά από λανθασμένες πολιτικές επιλογές, αποδεικνύουν την προχειρότητα και την επιπολαιότητα. Η σειρά των αιτημάτων των ναυτιλιακών εταιρειών για την εγκατάσταση και ίδρυση και δημιουργία δικών τους επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση της δικιάς τους επιβατικής κίνησης, έχουν μείνει αναπάντητα. Και σήμερα που υπάρχει διάθεση, ίσως, της πολιτικής ηγεσίας να προχωρήσει στην παραχώρηση εκτάσεων προς τις εταιρείες, σήμερα οι εταιρείες βρίσκονται στη δύνη μιας οικονομικής κρίσεως που δεν τους επιτρέπουν να κάνουν αυτού του είδους τις επενδύσεις. Ακόμα όμως και η διεθνής παρουσία του ΟΛΠ είναι επίφοβη. Σήμερα ο ΟΛΠ έχει υπογράψει μία μόνο μεγάλη διεθνή σύμβαση. Στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων αν δεν υπήρχε η σύμβαση με την MSC δεν θα συζητούσαμε για μεγάλη διεθνή πελατεία στον Πειραιά. Πρέπει να καταλάβουμε ότι τα λιμάνια στην εμπορική τους δραστηριότητα, δεν ανταγωνίζονται ο Πειραιάς το Βόλο και τη Θεσσαλονίκη, αλλά ανταγωνιστές είναι η Γένοβα, η Μάλτα, η Μασσαλία. Και τα τρία αυτά λιμάνια που σας λέω έχουν προβεί σε σημαντικές βελτιώσεις τα τελευταία χρόνια. Η Μάλτα έχει το πλέον ανταγωνιστικό τιμολόγιο στα εμπορευματοκιβώτια στη Μεσόγειο. Η Γένοβα προέβη σε γενικό λίφτινγκ του επιβατικού σταθμού ενώ η Μασσαλία από το 1999 εξυπηρετούσε μόλις δύο χιλιάδες επιβάτες, με κίνητρα που έδωσε στις εταιρείες κρουαζιεροπλοίων φιλοξένησε το τελευταίο καλοκαίρι εκατόν πενήντα χιλιάδες επιβάτες και προβλέπεται αύξηση για τον επόμενο χρόνο.

Όλοι αυτοί οι σταθμοί ανταγωνίζονται άμεσα τον Πειραιά και τα άλλα λιμάνια και το ερώτημα που τίθεται είναι εμείς τι κάνουμε για να ανταγωνιστούμε. Εμείς τι κάνουμε για να βγάλουμε τα λιμάνια μας από την καθυστέρηση στην οποία έχουν περιέλθει.

Όμως η ιστορία του ΟΛΠ προκαλεί ερωτηματικά γιατί σαν οργανισμός έχει εκπονήσει ένα πρόγραμμα επενδύσεων 71 δισεκατομμυρίων δραχμών και φανταζόμαστε ότι και με την πίεση που έχει ασκηθεί προς τον οργανισμό για τη μετοχοποίηση με διαδικασίες εξπρές να πήγαιναν στον οργανισμό τα έσοδα της μετοχοποίησης για να ολοκληρωθεί αυτό το πρόγραμμα των 71 δισεκατομμυρίων δραχμών, ένα πρόγραμμα που έχει εξαγγελθεί αλλά δεν έχει πραγματοποιηθεί. Και όμως σταμάτησε η διαδικασία μετοχοποίησης, ελέγχεται η νομιμότητα της μετοχοποίησης και καμία ουσιαστική πολιτική απάντηση από την πολιτική ηγεσία που σταμάτησε τη διαδικασία δεν έχει δοθεί για το πότε θα ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία και πότε ο οργανισμός θα μπει στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

Θα ήθελα να αναφερθώ και στο λιμάνι του Λαυρίου, γιατί η μεταφορά του αεροδρομίου από το Ελληνικό στα Σπάτα είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση της ακτοπλοϊκής δραστηριότητας κατά 25% με 30% τουλάχιστον τους μήνες Μάιο, Ιούνιο. Το νέο αεροδρόμιο λόγω της θέσης του, δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών στο Λεκανοπέδιο. Όμως και σ' αυτόν τον τομέα είναι ανύπαρκτη η κυβερνητική πολιτική. Οι υποδομές της Ραφήνας, που είναι επίσης ένα κοντινό λιμάνι είναι ανύπαρκτες. Είναι ένα τεράστιο πάρκινγκ πλοίων και αυτοκινήτων –δεν συζητάμε για λιμάνι- με αποτέλεσμα, τόσο η τοπική κοινότητα, οι κάτοικοι, αλλά και οι επιβάτες να δυσανασχετούν από τη χρήση του.

Το Λαύριο, που θα έπρεπε να αποτελέσει την πύλη μας προς το βόρειο Αιγαίο και τις Κυκλάδες, μας και είναι πολύ πιο κοντά, δυστυχώς έχει κατασκευαστεί μ' ένα τέτοιο τρόπο, ώστε να μην επιτρέπει, ούτε σε μεγάλα κρουαζιερόπλοια να μπουν, αλλά δεν έχουν προβλεφθεί και θέσεις πλαγιοπριμοδέτησης, που προβλέπονται για τα υπερταχύπλοα σκάφη. Επίσης από τον προαστικό σιδηρόδρομο που θα καλύψει και θα συνδέσει όλη την περιφέρεια της Αττικής το Λαύριο εξαιρείται και στη δεύτερη φάση του προαστικού μετά το 2006 ενδεχομένως να περιληφθεί.

Και η Αττική Οδός εξαιρεί το Λαύριο από το σχεδιασμό της,

με αποτέλεσμα να θέλουμε να φτιάξουμε ένα σύγχρονο λιμάνι το οποίο όμως θα είναι αποκομμένο από σύγχρονες συγκοινωνίες. Πώς μπορούμε αυτό το λιμάνι να το αξιοποιήσουμε;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία πιστεύει ότι πρέπει το ταχύτερο τα μεγάλα λιμάνια της χώρας να λειτουργήσουν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Αυτό δεν σημαίνει κομματικούς διορισμούς, αλλά δεν επιτρέπει και σημαντική καθυστέρηση στην εκχώρηση αρμοδιοτήτων. Σημαίνει σύγχρονα λογιστικά προγράμματα τα οποία δεν έχουν υιοθετηθεί σε καμία περίπτωση και ακόμα και στον ΟΛΠ που υπάρχει ανάλογη σύμβαση αυτή έχει να παρουσιάσει μόνο σημαντικότερες καθυστερήσεις.

Σημαίνει αύξηση του ανταγωνισμού και ιδιαίτερα με τα υπόλοιπα λιμάνια της Μεσογείου. Πρέπει επίσης να παραχωρηθούν άμεσα χώροι σε ναυτιλιακές εταιρείες για την κατασκευή ιδιωτικών επιβατικών σταθμών εξυπηρέτησης των επιβατών τους. Πρέπει επίσης να καθοριστεί η ανταποδοτικότητα των λιμενικών τελών, γιατί αυτά προορίζονται για τον εκσυγχρονισμό των λιμένων και πρέπει να υιοθετηθεί η μέθοδος της αυτοχρηματοδότησης για την επιτάχυνση των λιμενικών έργων. Τα παραπάνω δεν είναι καινοτομίες, είναι η πολιτική που εφαρμόσατε στο αεροδρόμιο για την οποία επαίρεστε.

Κύριε Υπουργέ, είσαστε νησιώτης, είσαστε και ψαράς. Τα λιμάνια υπορούν και αυτή η κατάσταση πρέπει να αλλάξει. Η Ελλάδα του 21ου αιώνα δεν δέχεται εκπτώσεις στην ποιότητα. Δεν μπορούμε να δεχθούμε τη φιλοσοφία ότι έτσι είναι τα πράγματα, έτσι είναι η Ελλάδα, ας μην την αλλάξουμε. Εμάς δεν μας ταιριάζει αυτή η εικόνα της εγκατάλειψης και να είσαστε βέβαιοι ότι θα παλέψουμε για να την αλλάξουμε.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Το «ψαράς» δεν καταλαβαίνω πού πήγαινε, κύριε συνάδελφε. Η αλιεία ανήκει στο Γεωργιάς...

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Ψαράς είναι, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Καλώς, το ξέρω, άλλο υπονοούσα. Ο κ. Σπύρος Σπύρου έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα από αρχαιοτάτων χρόνων στήριξε την οικονομική της ανάπτυξη στο ελληνικό πνεύμα, στη ναυτιλία της και στο εμπόδιο και κατέκτησε την αρχαιότητα αλλά και σήμερα έχει κατακτήσει την οικουμένη, αφού τα πλοία με την ελληνική σημαία ταξιδεύουν σε ολόκληρο τον κόσμο.

Σήμερα, μία άλλη παράμετρος που έχει εμφανιστεί και έρχεται να προστεθεί στις προηγούμενες αυτές δράσεις είναι ο τουρισμός.

Είναι μία βιομηχανία που συνδέεται με τις προηγούμενες δράσεις και ευνοείται από τη γεωγραφική θέση της χώρας μας, το ήπιο κλίμα της, τα τρεις χιλιάδες περίπου μικρά και μεγάλα νησιά μας και τις δεκάξι χιλιάδες χιλιόμετρα ακτές.

Ένα ακόμη δεδομένο είναι ότι εν όψει της απελευθέρωσης των θαλάσσιων μεταφορών και η προτεραιότητα που δίνεται στις θαλάσσιες μεταφορές ως μέσου καλύτερης και φθηνής διακίνησης ανθρώπων και αγαθών, τα πλεονεκτήματα της χώρας μας που έχει παράδοση και εμπειρία στη ναυτιλία, πρέπει να αξιοποιηθούν. Η Ελλάδα χώρα νησιωτική μπορεί να αναπτύξει υπηρεσίες στη σύνδεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ανατολή και τις τρίτες χώρες μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων συνδυασμένων μεταφορών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί τα λέω όλα αυτά; Γιατί οι θετικές εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές δεν μπορούν να συνδυαστούν με λιμάνια που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '70 και του '80, ούτε με λιμάνια που αρχίζουν να κατασκευάζονται και ξεφεύγουν σε χρονοδιαγράμματα, σε κόστος και σε προδιαγραφές με αποτέλεσμα να μην υπηρετούν τους στόχους τους. Και ποιος είναι ο στόχος τους;

Η ποθούμενη ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη και η άρση των ανισοτήτων και στην ξεχασμένη νησιωτική Ελλάδα, νομίζω ότι πρέπει να είναι προτεραιότητα της χώρας μας. Η μετακίνηση των πολιτών να είναι γρήγορη, φθηνή και ασφαλής για να μπορούν να μείνουν στον τόπο τους και να περιοριστεί η εσω-

τερική μετανάστευση. Να έχουν τη δυνατότητα οι κάτοικοι και της νησιωτικής Ελλάδας να έχουν εισόδημα για να μπορέσουν να παραμείνουν στον τόπο τους, μαζί με τις άλλες δραστηριότητες.

Τα ερωτήματα, λοιπόν, που τίθενται, κύριε Υπουργέ, με τη συζητούμενη επερώτηση, που τόσο αναλυτικά παρουσίασε ο εισηγητής μας είναι και επίκαιρα και ουσιαστικά και αμείλικτα. Και αυτό γιατί δυστυχώς η σημερινή εικόνα που παρουσιάζουν τα λιμάνια της χώρας είναι αποκαρδιωτική: ελλείψεις, προχειρότητα, κακό περιβάλλον, κακές υπηρεσίες. Και θα μπορούσε κάποιος να μιλήσει για υπερβολή εκ μέρους της Αντιπολίτευσης. Ίσως αυτό να είχε βάση ή να είχε κάποια ουσία εάν απευθυνόμαστε σε μία κυβέρνηση η οποία ανέλαβε την τύχη της χώρας τα δύο τελευταία χρόνια.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, κυβερνάτε σχεδόν τα τελευταία είκοσι χρόνια τη χώρα. Διαχειριστήκατε τεράστια χρηματικά ποσά από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους κάτω μάλιστα από ευνοϊκές διεθνείς συγκυρίες. Το όποιο έργο επιτελέστηκε και επιτελείται το χαρακτηρίζει ο κακός σχεδιασμός, η προχειρότητα, η βραδύτητα, το υψηλό κόστος, η μη ανταπόκριση στους διεθνείς κανονισμούς και στις ανάγκες της εποχής. Αιτία είναι η έλλειψη λιμενικής πολιτικής αφού χρειάζονται δεκαεπτά υπογραφές για την εκτέλεση ενός λιμενικού έργου, αφού από τα 252 δισεκατομμύρια έσοδα των Λιμενικών Ταμείων, επενδύθηκαν τα 82 δισεκατομμύρια. Πού πήγαν τα υπόλοιπα 170 δισεκατομμύρια και πού χρησιμοποιήθηκαν; Γιατί οι υποδομές και στα τετρακόσια τριάντα λιμάνια της χώρας, μικρά ή μεγάλα, είναι πολύ κακές, σχεδόν ανύπαρκτες.

Οι μετακινήσεις των επιβατών μετατρέπονται σε περιπέτεια. Ποιος μπορεί να αμφισβητήσει την αδυναμία προσέγγισης των σύγχρονων επιβατικών πλοίων στα περισσότερα λιμάνια των νησιών μας;

Δεν μπορεί κανένας να αμφισβητήσει την έλλειψη σταθμών επιβίβασης και πάρκινγκ, τη σύνδεση των λιμανιών μας με την πόλη, τα αεροδρόμια. Τα λιμάνια μας θυμίζουν παζάρια, κύριε Υπουργέ.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά τα Ιόνια Νησιά, κυρίως στο λιμάνι της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας, το εθνικό λιμάνι πύλη της Ευρώπης, τα έργα προχωρούν με ρυθμούς χελώνας. Η αλλαγή της νομικής μορφής από νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου σε ανώνυμη εταιρεία εμποδίζει τη χρηματοδότηση από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, αλλά και από το Πρόγραμμα 2004. Το λιμάνι της Κέρκυρας αδυνατεί να φιλοξενήσει μεγάλα κρουαζιερόπλοια στον εσωτερικό του χώρο γιατί πρέπει να γίνουν εκβαθύνσεις για την ασφαλή προσόρμιση των πλοίων. Το master-plan καθυστερεί και η τουριστική κίνηση από το λιμάνι μειώνεται χρόνο με το χρόνο. Δεν θέλω να επεκταθώ και να μιλήσω για τα τεράστια προβλήματα που δημιουργούνται στους πολίτες, στους ψαράδες, στους λουόμενους, στα μικρά σκάφη.

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

Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ να μου δώσετε το χρόνο της δευτερολογίας μου για να ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊφνας): Κύριε συνάδελφε, αυτό είναι καταχρηστικό δικαίωμα. Ο Κανονισμός προβλέπει πρωτολογία και δευτερολογία για να υπάρχει και να εναλλασσεται λόγος και αντίλογος. Εν πάση περιπτώσει θα σας δώσω ένα με δύο λεπτά για να ολοκληρώσετε και θα περιμένετε να απαντήσετε με τον υπόλοιπο χρόνο στη δευτερολογία σας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ανάλογα προβλήματα έχουμε στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Εκεί όφειλε να έχει ολοκληρωθεί η πρώτη φάση με ένα κόστος περίπου δεκαπέντε δισεκατομμυρίων δραχμών για να προχωρήσει από το Ταμείο Συνοχής και τους εθνικούς πόρους η δεύτερη φάση. Αυτό το λέω, γιατί είναι ένα μεγάλο λιμάνι που έχει σχέση με τη σύνδεση των συγκοινωνιών της βορειοδυτικής Ελλάδος, του πιο φτωχού κομματιού της ελληνικής περιφέρειας, που σε συνδυασμό με την Εγνατία Οδό θα μπορούσε να βοηθήσει και να συμβάλλει έγκαιρα στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής.

Κύριε Υπουργέ, ισχύει εδώ η λαϊκή ρήση «κάθε λιμάνι και καημός». Κάθε λιμάνι και προβλήματα για όλους: πλοιοκτήτες, ναυτεργάτες, επιβάτες, τουρίστες. Θέλω να σας θυμίσω τι ζήτησαν οι φτωχοί ψαράδες της Πάρου που έσπευσαν στο «ΣΑΜΙΝΑ» για να βοηθήσουν τον κόσμο. Ήθελαν ένα αλιευτικό καταφύγιο, το οποίο είμαι βέβαιος ότι δεν έχει δοθεί. Είναι μια υπόσχεση όλων και υποχρέωση της πολιτείας να μπορέσει να το κατασκευάσει.

Δεν αγνώω, κύριε Υπουργέ, ότι είστε καινούριος στο Υπουργείο και αντικαταστήσατε έναν άλλο Υπουργό στον οποίο ασκήσαμε σκληρή κριτική με αφορμή το ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ» και άλλα προβλήματα. Θεωρώ όμως ότι έκανε προσπάθεια και είχε «βάλει το νερό στο αυλάκι», όπως πληροφορούμαστε και από άλλους παράγοντες. Αντικαταστάθηκε για λόγους δικής σας εσωτερικής κομματικής διαδικασίας και δεν υπεισερχόμαστε σε αυτό.

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

Εσείς φύγατε από ένα άλλο Υπουργείο, το Υπουργείο Γεωργίας, όπου τα «κάνανε θάλασσα» -πρέπει να το επισημάνω- με τις επιδοτήσεις, με τους νέους αγρότες, με τα προβλήματα και τους καπνοπαραγωγούς. Επειδή αυτό είναι ένα Υπουργείο που έχει σχέση με τη θάλασσα, ευελπιστώ να μην υπάρξουν ναυάγια και να μπορέσετε να συμβάλλετε, ώστε πράγματι τα προβλήματα που έχουν τα ελληνικά λιμάνια και η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης λιμενικής πολιτικής που να εξασφαλίζει καλές υπηρεσίες στους πολίτες και να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη, στην αποκέντρωση και στη φτηνή μετακίνηση των πολιτών, να γίνει επιτέλους πραγματικότητα. Είκοσι χρόνια από την είσοδό μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πακτωλό χρημάτων χρησιμοποιήσατε και δεν υπάρχει λιμενική πολιτική.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μείνατε χωρίς δευτερολογία, κύριε Σπύρου. Τα είπατε όλα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Ήταν παραχώρηση στην πρωτολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Μπήκατε σε άλλο Υπουργείο. Τι δουλειά είχε τώρα το Υπουργείο Γεωργίας;

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κοινώς «τα έκανε θάλασσα» ο κύριος συνάδελφος.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, η ελληνική ναυτιλία αδιαφιλονίκητα πρωτοπορεί παγκοσμίως. Πέρα των ευμενών οικονομικών συνεπειών στο εσωτερικό της χώρας, αντιλαμβανόμαστε όλοι ότι έχει πολλαπλασιαστικές θετικές επιπτώσεις στη διεθνή θέση της χώρας μας.

Υπ' αυτήν την έννοια, λοιπόν, σε μεγάλης σημασίας σημείο ανάγεται η ύπαρξη λιμενικών υποδομών, που αποτελεί αντικείμενο της συζητούμενης επερώτησης της Νέας Δημοκρατίας, και μάλιστα λιμενικών υποδομών διασυνδεδεμένων και με άλλα μέσα μεταφοράς επί της ξηράς. Θα έλεγα προσθετικά και υπάρχουσών κάποιων υποδομών -για να αναλύσω τον όρο «λιμενικών υποδομών»- και στο χώρο του λιμανιού, αλλά και σε παράπλευρους χώρους εξυπηρετούντες το επιβατικό κοινό.

Ο προβληματισμός της Νέας Δημοκρατίας, λοιπόν, στα πλαίσια μιας διαχρονικής κυβερνητικής πολιτικής, τουλάχιστον κατά την τελευταία εικοσαετία, ο οποίος εμφανώς συγκρίνεται με τη βιωμένη καθημερινή πραγματικότητα, είναι πόσο αυτές οι προϋποθέσεις λιμενικές υποδομές αποτέλεσαν αντικείμενο αυτής της επί χρόνια ενάσκησης της κυβερνητικής πολιτικής των επανειλημμένων κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Θα έλεγα, για να συζητούμε σοβαρά και αξιόπιστα, παρά την πιθανολογούμενη επίκληση -φραντζομαι- από πλευράς Υπουργού ότι έγιναν κάποιες παρεμβάσεις, εκεί που ουσιαστικά θα συμφωνούμε, αλλά δεν ξέρω εάν θα το αναγνωρίσει επίσημα, είναι ότι υπάρχει μια προφανής δυσαρμονία των πραγματικών δυνατοτήτων που κατά καιρούς υπήρχαν, σε σχέση με το επιτελούμενο έργο, λαμβανόμενου μάλιστα υπόψη ότι διεθνώς σε ανάλογες περιπτώσεις λιμενικές υποδομές άλλων χωρών βρέθηκαν σε ευμενέστερη θέση από εμάς, σε εξελικτική πορεία, με

συνέπεια βέβαια να προσελκύσουν και ανάλογη κίνηση, η οποία αποδεικνύεται, ανταγωνιστικά τουλάχιστον μειονεκτική για τα συμφέροντα της δικής μας χώρας.

Πέραν των συγκεκριμένων στοιχείων, που επικαλούμεθα με την επερώτηση, προκύπτει ότι τα πενήντα επτά λιμενικά ταμεία της χώρας έχουν σημαντικές οικονομικές εισροές, αλλά για επενδύσεις έχουν διοχετευτεί υποδεέστερα ποσά, που αγγίζουν το 1/3 των εισπράξεων. Ενώ, λοιπόν, οι πραγματικές δυνατότητες ήταν άλλες, δεν εξαντλήθηκαν από την ενασκούμενη κυβερνητική πολιτική. Ως συνέπεια έχουμε αυτήν τη βιούμενη κατάσταση από πλευράς πολιτικών, αλλά και από την πλευρά του κοινού, το οποίο ιδίως κατά την καλοκαιρινή περίοδο υφίσταται ουκ ολίγες ταλαιπωρίες.

Η πολιτική δεν είναι μόνο μία θεωρητική ακαδημαϊκή προσέγγιση σε διάφορα ζητήματα. Είναι και η εν συνεχεία βιούμενη πραγματικότητα, δηλαδή η αντιστοιχία λόγων και έργων. Όταν η βιούμενη πραγματικότητα είναι δυσμενής για τον πολίτη, οδηγεί σε δυσμενή αποτελέσματα από πλευράς ενθάρρυνσης ή όχι της άποψης των πολιτών έναντι της πολιτικής. Αυτό εμάς ως Νέα Δημοκρατία μας πονά, γιατί εμείς διαχρονικά έχουμε επιδιώξει να είμαστε σοβαροί και να τοποθετούμεθα λελογισμένα έναντι των προβλημάτων. Γι' αυτήν τη διαχρονική στάση μας έχουμε πληρώσει ανάλογο τίμημα. Εμείς θα εμμένουμε σ' αυτήν την άποψη.

Συγκεκριμένα, λοιπόν, λέω ότι από πλευράς σηματοδότησης των λιμένων, επιβατηγών σταθμών και με άλλες δυνατότητες έχουμε πρόβλημα, διότι αυτά ελλείπουν. Δεν υπάρχουν παράπλευροι χώροι για στάθμευση αυτοκινήτων. Αυτά έχουν επισημανθεί κατά καιρούς από επίσημα όργανα. Δηλαδή από την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού έχει ειπωθεί ότι σε τριάντα ένα λιμάνια υπάρχουν λιμενικές ελλείψεις τέτοιας φύσεως, ώστε οι ναύτες και οι πλοίαρχοι αντιμετωπίζουν πρόβλημα προσέγγισης στα αβαθή σημεία. Επίσης υπάρχουν ξέρεις που δεν έχουν επαρκή φωτισμό με φάρους.

Τέλος, στο βασικό λιμάνι της χώρας πρέπει να υπάρξουν ολοκληρωμένες υποδομές εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, μιας και θα σταθμεύσουν εκεί κρουαζιερόπλοια. Από τις εκθέσεις των αρμοδίων της ΔΟΕ αποδεικνύεται ότι έχουμε ακυρώσει συμβατικές μια υποχρεώσεις σ' αυτό το σημείο. Μεταφέρω κατά λέξη ότι ο συνδυασμός χώρου, βάθους, αλλά και αριθμού πλοίων στο λιμάνι του Πειραιά είναι τέτοιος που ενέχει πάμπολλους κινδύνους.

Η Νέα Δημοκρατία επίμονα και αιτιολογημένα θα τοποθετείται, εφόσον υπάρχει πλημμέλεια στην προσήκουσα κυβερνητική συμπεριφορά σ' αυτά τα ζητήματα. Εάν δεν υπάρξουν οι αναγκαίες παρεμβάσεις, εμείς υποσχόμεθα στον ελληνικό λαό ότι συνδυαζομένων των ευρωπαϊκών κονδυλίων θα κάνουμε εκείνες τις παρεμβάσεις, για να έχουμε ανάλογο βηματισμό με τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές στις ευρωπαϊκές χώρες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, αν έπρεπε να περιγράψω με δύο λόγια την κατάσταση των λιμανιών των νησιών του Αιγαίου, θα έλεγα «κάθε λιμάνι και καημός». Βεβαίως αυτά τα προβλήματα δεν είναι σημερινά, κύριε Υπουργέ. Έχετε όμως δεκαέξι χρόνια στην εξουσία και έχετε σημαντικότερες ευθύνες. Σήμερα, κύριε Υπουργέ, δεν ερχόμαστε να ελέγξουμε προσωπικά εσάς σαν άτομο, αλλά το κόμμα σας, διότι την τελευταία εικοσαετία δεν έχετε κάνει ουσιαστικά τίποτα.

Σαν ναυτικός και Αιγαίοπελαγίτης έχω δει πολλά λιμάνια. Βέβαια δεν αναφέρομαι σε λιμάνια του εξωτερικού, διότι αν τα συγκρίνουμε με τα δικά μας είμαστε πολύ μακριά. Ελάχιστα λιμάνια του Αιγαίου είναι δίχως προβλήματα.

Σε ορισμένα λιμάνια οι ελλείψεις είναι μικρές, αλλά ουσιαστικές, για την ασφάλεια των επιβατών και των πλοίων. Χαρακτηριστικές είναι οι υποδείξεις των πλοιαρχών και της ενώσεώς τους, οι οποίοι από τον περασμένο Φεβρουάριο κατέθεσαν τις προτάσεις τους στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τη βελτίωση των λιμανιών των νησιών. Εκτός των άλλων -και θέλω να ενημερωθεί η Βουλή τι ζητούσαν αυτοί οι άνθρωποι- ζητού-

σαν εκβάθυνση στα λιμάνια Ηρακλείου, Ρεθύμνου, Χίου, Καρλοβασιού, Πάρου, Νάξου, Σικίνου, Ανάφης, Σκοπέλου και Αλοννήσου. Εκβάθυνση κοντά στις προβλήτες. Ρουτίνα δηλαδή. Είσαστε υποχρεωμένοι να το κάνετε αυτό. Οι προπέλες των πλοίων συσσωρεύουν κοντά στις προβλήτες λάσπη και μπάζα, αυτήν τη λάσπη μπορείτε να μαζέψετε. Δεν κάνετε τίποτε.

Βελτίωση της σήμανσης και του φωτισμού στα λιμάνια της Χίου. Βελτίωση και σήμανση δηλαδή, σηματοδότες, φώτα στις εισόδους των λιμανιών, βελτίωση του φωτισμού στα λιμάνια της Χίου, της Σύρου, της Πάρου, της Νάξου, της Άνδρου, της Φολέγανδρου της Μήλου, της Αστυπάλαιας της Καρπάθου, της Πάτμου, της Αμοργού και της Δονούσας.

Για τη Φολέγανδρο, χαρά στο πράγμα που ζητούσαν. Ζητούσαν να βάλετε μια σηματοδότη, πάνω σε δύο επικίνδυνους βράχους τα «Δύο Αδέλφια» μέχρι να γίνει ανατίναξη των βράχων. Στη νήσο Φούρνοι να τοποθετηθεί ένας ανακλαστήρας ραντάρ και στη Μακρόνησο να τοποθετηθεί μια σηματοδότη στην ύφαλο «Φονιάς» που έχει πάρει στο λαϊκό της πολύ κόσμο. Χαρά στα πράγματα που σας ζητούσαν. Τίποτα δεν έχετε κάνει.

Η απάντησή που μου έχει δώσει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας: Δεν είναι σε θέση να απαντήσει σε τίποτε απ' όλα αυτά τα οποία ζήτησε η Ένωση Πλοιαρχών. Αυτά, λοιπόν, τα στοιχειώδη που ζητούν οι Έλληνες πλοίαρχοι, ούτε πολλά χρήματα κοστίζουν ούτε είναι δύσκολο να γίνουν. Όμως, χρόνια τώρα ταλαιπωρούν τους ναυτιλομένους και βάζουν σε κίνδυνο τους επιβάτες και τα πλοία. Διότι ακόμα, κύριοι συνάδελφοι, και το φανάρι που ήταν πάνω στις Πόρτες, το φανάρι για το οποίο συνεχώς ακούγαμε από την τηλεόραση ότι έχει εφτά μίλια ορατότητα, αν έχει άσχημο καιρό, δεν έχει ορατότητα πάνω από δύο μίλια. Είναι λάθος τοποθετημένο και σας το έχουν πει καπετάνιοι επανειλημμένως. Πρέπει να έχει άλλο χρώμα αν έρχεσαι δεξιά και άλλο χρώμα αν έρχεσαι αριστερά. Λοιπόν, είναι λάθος και αυτό.

Τέτοια πράγματα σας ζητούν οι καπεταναίοι. Βέβαια οι ελλείψεις στις υποδομές είναι μεγαλύτερες ασφαλώς και σημαντικότερες. Όμως όταν για την κατασκευή μιας τουαλέτας, όπως καταγγέλληκε πρέπει να συντονιστούν δέκα διαφορετικές κρατικές υπηρεσίες, είναι επόμενο να χτίζεται η προβλήτα, όπως είπε ο κ. Βαρβιτσιώτης, της Κάσου και το χειμώνα να γκρεμίζεται.

Τον περασμένο Μάρτιο υπήρχαν διαθέσιμα 4 δισεκατομμύρια δραχμές σύμφωνα με την έγγραφη απάντηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για να αποκατασταθούν τα προβλήματα που είχε επιστημονικά η Ένωση Πλοιαρχών.

Επίσης, τα λιμενικά ταμεία είχαν στη διάθεσή τους 170 δισεκατομμύρια για να επενδύσουν στα λιμάνια, πράγμα που δεν έκαναν. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το ΥΠΕΧΩΔΕ από το τομεακό του πρόγραμμα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης έχει πιστώσεις περίπου 120 δισεκατομμύρια δραχμές όμως κανένα έργο σημαντικό δεν έχει γίνει απ' αυτές τις πιστώσεις.

Και εν πάση περιπτώσει, είναι ποτέ δυνατόν να μιλάμε τώρα για τόσα τρισεκατομμύρια που έχουμε από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και να έρχεται η Κυβέρνηση και να διαθέτει μόνο 120 δισεκατομμύρια για τα λιμάνια; Πού να πρωτοδόσει; Σε ποιο μέρος και σε ποιο νησί;

Διάβασα στο «ΒΗΜΑ» ότι θα φτιάξουν είκοσι δύο λιμάνια. Ποιος πήρε απόφαση για τα είκοσι δύο λιμάνια; Ποια διαδικασία έγινε για να καταλήξουμε σ' αυτά τα είκοσι δύο λιμάνια;

Οι πιστώσεις που έχετε εξασφαλίσει, λοιπόν, για τα λιμάνια δεν επαρκούν. Όμως έστω και μ' αυτό, το ερώτημα παραμένει, κύριε Υπουργέ: Πότε θα δούμε στα νησιά μας σύγχρονα λιμάνια; Δεν είμαστε υπερβολικοί εμείς οι Αιγαίοπελαγίτες όταν λέμε ότι τα νησιά πεθαίνουν στα λιμάνια μας. Ευτυχώς που έχουμε αυτούς τους άξιους Έλληνες πλοίαρχους, αφού μόνο αυτοί μπορούν να προσεγγίζουν στα μικρολίμανα και τις σπιάτρες των νησιών μας. Δίχως αυτούς, τα μικρά ακριτικά νησιά του Αιγαίου θα είχαν απομονωθεί. Σ' αυτούς πρέπει να εμπιστευθούμε και την είσοδο και τους χειρισμούς ακόμα και στα μεγάλα λιμάνια, όπου ο σχεδιασμός και ο έλεγχος μέσω του VESSEL TRAFFIC SYSTEM πχ στον Πειραιά και των κυκλοφο-

ριακών ζωνών είναι λάθος, κύριε Υπουργέ. Χαρακτηριστική είναι η κυκλοφοριακή ζώνη στον Πειραιά και το νέο λιμάνι του Λαυρίου. Όπως έχει σχεδιαστεί η κυκλοφοριακή ζώνη του Πειραιά τα ακτοπλοϊκά πλοία που κατευθύνονται προς και από τα νησιά του βόρειου και ανατολικού Αιγαίου διασταυρώνουν την πορεία τους με όλα τα άλλα πλοία.

Λάθος γραμμή. Έγινε και ναυάγιο. Το καινούριο λιμάνι του Λαυρίου έχει πολλά προβλήματα στην πρόσβαση, αφού οι κεντρικές οδικές αρτηρίες και ο σιδηρόδρομος, θα φθάσουν εκεί το 2006, σύμφωνα με απάντηση του Υπουργείου. Εξάλλου οι λιμενοβραχίονες έχουν και αυτοί κατασκευαστεί λάθος, αφού έχουν βάλει την είσοδο του λιμανιού προς τον νοτιά. Όποιο βαπόρι μπαίνει μέσα, έχει τον νοτιά στην πρύμνη του ή ανάποδα, όποιος βγαίνει τον έχει στην πλώρη. Λάθος και αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Είναι απίστευτο και αυτό.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Πράγματι απίστευτο. Και πρέπει να σας πω ότι άμα ολοκληρωθούν οι προβλήτες, ο χώρος που υπάρχει για να μανουβράρει ένα βαπόρι είναι τριακόσια μέτρα. Σας το λέω εκ πείρας, το μέτρησα χθες που ερχόμουν με το «Κεντέρης» από την πορτολάνα του λιμανιού. Το μέτρησε και ο καπετάνιος. Πώς θα μπορέσει ο καπετάνιος να βάλει ένα βαπόρι εκατόν ογδόντα - διακόσια μέτρα στο λιμάνι και να γίνει η προσέγγισή με ασφάλεια;

Κύριε Υπουργέ, είναι εθνική ανάγκη και προτεραιότητα να κρατήσουμε τους Αιγαίοπελαγίτες στα ακριτικά μας νησιά. Όμως ξέρετε πολύ καλά, ότι για να το πετύχουμε, πρέπει να προχωρήσουμε στην ανάπτυξη των νησιών, γιατί δίχως λιμάνια, δεν θα υπάρξει ανάπτυξη. Γι' αυτό χρειάζεται μια μεγάλη προσοχή και είναι γεγονός ότι έγινε προσπάθεια από τον προκάτοχό σας Υπουργό με την ίδρυση, δηλαδή, της Γενικής Γραμματείας Λιμένων είναι μια θετική εξέλιξη, πρέπει όμως να δούμε πότε αυτή η Γραμματεία θα προχωρήσει στο συντονισμό των ενεργειών, ώστε να μην έχουμε τα προβλήματα που περιγράψαμε προηγουμένως.

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

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Είναι γεγονός, κύριε Πρόεδρε, ότι η τεχνολογική ανάπτυξη των τελευταίων ετών, έδωσε τη δυνατότητα κατασκευής μεγάλων, γρήγορων και γενικά υπερσύγχρονων πλοίων. Με τέτοια πλοία υπερσύγχρονα συμβατικά ή ταχύπλοα, έχει εμπλουτιστεί σε μεγάλο βαθμό ο ακτοπλοϊκός μας στόλος. Έτσι, η μεταφορά των επιβατών στα νησιά μας, γίνεται πιο γρήγορα, πιο άνετα και με μεγαλύτερη ασφάλεια απ' ό,τι παλαιότερα και κυρίως κάτω από δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Πρέπει να πω, ότι τα πλοία αυτά έχουν συμβάλλει αποτελεσματικά στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη των νησιών μας. Ενώ, λοιπόν, τα πλοία έχουν εκσυγχρονιστεί, δεν συμβαίνει το ίδιο με τα λιμάνια μας και μάλιστα με αυτά που έχουν έντονη τουριστική κίνηση. Δεν έχουν εκσυγχρονιστεί τα περισσότερα λιμάνια, ούτε έχουν την κατάλληλη υποδομή να δεχθούν μεγάλα και υπερσύγχρονα πλοία. Αποτέλεσμα της έλλειψης συγχρόνων λιμένων και λιμενικής υποδομής, είναι να δημιουργούνται συχνά-πυκνά πολλά προβλήματα στην πρόσδεση και παραμονή των πλοίων. Η πρόσδεσή τους γίνεται πολλές φορές κάτω από αντίξοες και επικίνδυνες συνθήκες, με αποτέλεσμα περιοδικά να συμβαίνουν και ατυχήματα.

Θέλω εδώ να τονίσω ότι αν τα ατυχήματα δεν είναι τόσο συχνά και σοβαρά αυτό οφείλεται στην ικανότητα και στην εμπειρία των Ελλήνων ναυτικών. Αυτό οφείλεται στην άριστη γνώση της ναυτικής τέχνης των Ελλήνων πλοιαρχών. Πολλές φορές οι πλοίαρχοι αναγκάζονται να μανουβράρουν για να προσδέσουν το υπερσύγχρονο μεγάλο πλοίο δίπλα σ' ένα άλλο κάτω από κακές καιρικές συνθήκες, αλλά πρέπει να ξέρετε ότι μέχρι να το καταφέρουν έχουν αρκετό άγχος και ανεβάνει η αδρεναλίνη τους.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα πλοία στα διάφορα λιμάνια εστιάζονται στην αδυναμία πρόσδεσης και προστασίας τους από τις άσχημες καιρικές συνθήκες, στις ελλείψεις προβλητών και δεσμών και στην ανάγκη εκβάθυνσης των λιμανιών, καθώς και στην ελλιπή φωτισμό και άλλα. Τα προβλήματα αυτά τα αντιμετωπίζουν σε καθημερινή βάση οι πλοίαρχοι. Τα

έχουν επισημάνει, τα έχουν καταγράψει, σας τα έχει τονίσει η Ένωσή τους. Η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού έχει στείλει από το 1996 υπόμνημα με τις παρατηρήσεις για την ανάγκη παρέμβασης και βελτίωσης των προβλημάτων που υπάρχουν σε πάνω από τριάντα λιμάνια της χώρας.

Όμως, κύριε Υπουργέ, οι καπεταναίοι, η Ένωσή τους, αισθάνονται ότι μιλάνε όλα αυτά τα χρόνια, μια και κατ' επανάληψη σας έχουν επισημάνει, σε όλα μη ακουόντων αφού έχουν περάσει πέντε χρόνια και ουσιαστικό ενδιαφέρον δεν έχει δείχθει, ουσιαστική βελτίωση δεν έχει γίνει. Αντιμετωπίζετε τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη των λιμένων με την ίδια αδιαφορία που αντιμετωπίζετε και τα άλλα προβλήματα της κοινωνίας. Να αναφερθώ για το λιμάνι του Πειραιά από το οποίο διέρχονται κάθε χρόνο μόνο δέκα εκατομμύρια τουρίστες και δεν έχει την κατάλληλη υποδομή; Να σας πω για το πιο κοντινό λιμάνι της Αίγινας που και αυτό έχει πολλαπλά προβλήματα σε καιρικές συνθήκες;

Να σας πω για τα προβλήματα των Κυκλάδων. Πιστεύω ότι μια και κατάγεστε από εκεί τα γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Και σας ερωτώ, κύριε Υπουργέ, και θέλω να απαντήσετε: Τι έχει γίνει με την απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων; Από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης λέγεται ότι εχάθησαν αρκετά δισεκατομμύρια. Τι γίνεται, λοιπόν, με την απορρόφηση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης; Μήπως και από εκεί χάσουμε πάρα πολλά χρήματα με αποτέλεσμα να μη δούμε εκσυγχρονισμό στα λιμάνια μας;

Κύριε Υπουργέ, η αναγκαιότητα της δημιουργίας σύγχρονων λιμένων καθίσταται πλέον επιτακτική και λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά και λόγω της απευθερώσεως της ακτοπλοΐας, δηλαδή, της άρσης του καμποτάζ.

Τελειώνοντας, θέλω να σας τονίσω ότι δεν πρέπει να ακολουθήσετε την ίδια τακτική των προκατόχων σας. Να συμβάλετε το ταχύτερο στον εκσυγχρονισμό και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων. Πρέπει να σταματήσουν τα λιμάνια να έχουν πολλά προβλήματα για να μη θρηνήσουμε κάποιο σοβαρό ατύχημα με αποτέλεσμα να υπάρξουν και αρνητικές επιπτώσεις στο εξωτερικό. Μην επαφίεστε μόνο στην εμπειρία και την ικανότητα των Ελλήνων πλοιάρχων. Γρηγορείτε. Δεν αρκεί η δημιουργία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και λιμενικής πολιτικής. Πρέπει να υλοποιηθεί και ωφέλιμο έργο γιατί έχετε καθυστερήσει και στον τομέα αυτόν πάρα πολύ.

Σας είπα «γρηγορείτε» αλλά είναι γεγονός ότι απευθύνομαι σε μία κουρασμένη και χορτασμένη από εξουσία Κυβέρνηση και όσο παραμένει περισσότερα προβλήματα δημιουργεί στον ελληνικό λαό παρά επιλύει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από σύμπτωση είναι η τέταρτη επερώτηση στην οποία παρευρίσκομαι μέσα σε ένα μήνα, τρεις του Υπουργείου Γεωργίας και μία τώρα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΠΑΥΛΙΔΗΣ: Δεν το χαίρεστε αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Είστε στην επικαιρότητα μονίμως. Μην έχετε παράπονο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Πριν αρχίσω αυτήν την επερώτηση, θα ήθελα πραγματικά να πω ότι –όπως έλεγα και στις άλλες επερωτήσεις και σε πολλές είχα απόλυτο δίκιο με την προηγούμενη ιδιότητά μου– δεν ωφελούν οι υπερβολές όπως δεν ωφελεί και η κάλυψη των προβλημάτων εκεί που υπάρχουν.

Είναι γεγονός ότι οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν εκτός άλλων παραγόντων άμεση σχέση με την παράμετρο των θέσεων των υποδομών και των προσφερόμενων υπηρεσιών των λιμανιών. Πολύ περισσότερο που στη χώρα μας η παράμετρος αυτή δεν επηρεάζει μόνο το κόστος μιας ναύλωσης, αλλά την ίδια την περιφερειακή ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή πολλών περιοχών, αφού οι νησιωτικές περιοχές σχεδόν στο σύνολό τους αποτελούν σύμφωνα και με την κοινοτική οδηγία μειο-

νεκτικές περιοχές.

Η Κυβέρνηση έχει χαράξει μια ολοκληρωμένη εθνική λιμενική πολιτική, η οποία στοχεύει μέσα από τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών να καταστήσει τα λιμάνια της χώρας ακόμη πιο ελκυστικά για τον τουρισμό, το εμπόριο και τις μετακινήσεις των πολιτών. Πεποίθησή μου είναι, ότι η χώρα μας εκτός από χώρα νηολογίου flag state μπορεί να είναι με τα λιμάνια που έχει και στα σημεία που έχει ιδιαίτερα προς τη βόρειο Ελλάδα, μπορεί να γίνει και χώρα σημαντική –εκτός φυσικά από τον Πειραιά που είναι ούτως ή άλλως κέντρο ναυτιλιακό– χώρα παροχής λιμενικών υπηρεσιών στην ευρύτερη περιοχή, να γίνει αυτό που λέμε port state.

Τα βασικότερα όμως χαρακτηριστικά του νέου θεσμικού πλαισίου που σήμερα ισχύει είναι και πρέπει να τα υπογραμμίσουμε:

Πρώτον η σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρόκειται για μια γραμματεία η οποία λειτουργεί ως ένα επιτελικό όργανο συντονισμού. Και αυτό το ανέφεραν όλοι όσοι μιλήσαν προηγουμένως γιατί είτε κυβερνάμε εμείς είτε κυβερνάνε εσείς, αυτά ήταν τα Υπουργεία έτσι λειτουργούσαν και εδώ ήρθε να γίνει μια μεγάλη τομή. Λειτουργεί, λοιπόν, επιτέλους ένα one stop shop που κύριο στόχο έχει το συνολικό σχεδιασμό και προγραμματισμό εθνικής λιμενικής πολιτικής, την ανάπτυξη σύγχρονων λιμένων εξυπηρέτησης επιβατών πλοίων και φορτίων, τη διαμόρφωση σύγχρονου θεσμικού πλαισίου διαχείρισης και λειτουργίας των λιμένων την ταχύτερη κατασκευή των προγραμματισμένων έργων υποδομής, αφού είναι γνωστό, ότι όλα τα έργα υποδομής σ' αυτήν τη χώρα τα τελευταία πενήντα χρόνια τα κάνει το αρμόδιο Υπουργείο. Και τέλος την προσέλκυση και συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην ανάπτυξη λιμενικών υποδομών και ανταγωνιστικής διαχείρισης των λιμένων.

Το δεύτερο χαρακτηριστικό του νέου θεσμικού πλαισίου είναι η δημιουργία επιτροπής σχεδιασμού και ανάπτυξης λιμένων της οποίας μέλη είναι εκπρόσωποι οκτώ Υπουργείων και της οποίας έργο είναι ο γενικός σχεδιασμός των λιμενικών προγραμμάτων μελετών και έργων, η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή των πιστώσεων, η προσαρμογή των λιμενικών υποδομών στις νέες τεχνολογίες, η παρακολούθηση της εκτέλεσης των λιμενικών έργων και η έκρηξη αναπτυξιακών έργων μέσα στα λιμάνια.

Τρίτη τομή του νέου θεσμικού πλαισίου είναι η ανωνυμοποίηση και η είσοδος στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών των δυο κύριων εθνικών λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, του ΟΛΠ Α.Ε. και του ΟΛΘ Α.Ε. Ο κατά προτεραιότητα εκσυγχρονισμός αυτών των δυο εθνικών λιμανιών υπαγορεύθηκε κάτω από πιεστικές συγκυρίες. Για τον Πειραιά, γιατί αποτελεί ναυτιλιακό κέντρο του ελληνικού στόλου, καθετήριο λιμένα της ακτοπλοΐας, των θαλάσσιου τουρισμού καθώς επίσης και για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 για τους οποίους έχει συνταχθεί, εγκριθεί και εφαρμόζεται ένα συγκεκριμένο σχέδιο το οποίο έχει υπογραφεί μεταξύ του Οργανισμού 2004 και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, πριν από αρκετούς μήνες από το Χρήστο Παπουτσή.

Και φυσικά για τη Θεσσαλονίκη, όπου πραγματικά το λιμάνι άρα και ο ΟΛΘ έχουν ιδιαίτερη πλέον σημασία για το βαλκανικό εμπόριο και τη βόρειο Ελλάδα. Αρκεί να δει κανείς τα τελευταία στοιχεία της βουλγαρικής οικονομίας και θα διαπιστώσει πλέον ότι το 80% των μεταφορών γίνεται και θα γίνεται από τα λιμάνια της βόρειας Ελλάδας και μάλιστα τη Θεσσαλονίκη και όχι φυσικά από τα λιμάνια του Ευξείνου Πόντου.

Τέταρτη τομή του θεσμικού πλαισίου είναι η μετατροπή δέκα λιμενικών ταμιείων μεγάλου μεγέθους σημαντικών λιμένων για τη χώρα σε ανώνυμες εταιρείες. Έτσι τα λιμάνια της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της Ελευσίνας, του Ηρακλείου, της Ηγουμενίτσας, της Καβάλας, της Κέρκυρας, του Λαυρίου, των Πατρών και της Ραφίνας αποκτούν Οργανισμούς Λιμένων με μορφή Α.Ε.

Και δεν μπορώ να καταλάβω τη στάση από τη μια μεριά να επαινούμε τον εθελοντισμό, δηλαδή, το να διοικούνται από ανθρώπους χωρίς χρήματα, και από την άλλη να λέμε να μπει

και η ιδιωτική πρωτοβουλία και μάλιστα με τη μορφή της συγχρηματοδότησης. Πώς θα έμπαινε ο ιδιώτης να συγχρηματοδοτήσει έργα, όταν είχαμε λιμενικά ταμεία, τα οποία στηρίχθηκαν ακριβώς στον εθελοντισμό κάποιων πολιτών;

Έτσι οι Οργανισμοί αυτοί, οι ανώνυμες εταιρείες αυτές με συγκεκριμένη περιουσία και τομείς ευθύνης κατασκευών έργων και διαχείρισης χώρων της ζώνης του λιμένα, εκτιμούμε ότι αποκτούν επιχειρησιακή και επιχειρηματική δραστηριότητα με τελικό σκοπό τη δημιουργία υποδομών και λειτουργιών οι οποίες θα προσφέρουν υψηλή ποιότητα και ανταγωνιστικές υπηρεσίες.

Πρέπει να πω ότι δεν μπορώ να καταλάβω γιατί θεωρούνται μη αξιοκρατικές οι προσλήψεις, όταν προσήλθαν εκατόν εβδομήντα τρία υποψήφια στελέχη και εγκρίθηκαν δέκα. Δεν ήρθαν έντεκα και εγκρίθηκαν δέκα και κανένας μα κανένας, απ' όσο γνωρίζω από το πρακτικό της επιτροπής, δεν προσελήφθη γιατί ήταν κομματικό στέλεχος. Και αυτό είναι γνωστό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δηλαδή δεν το γράφει το πρακτικό, θέλετε να πείτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κρίνετε, έστω κι αν πέρασαν αρκετά χρόνια, από τη δική σας εμπειρία, αλλά σας βεβαιώ ότι δεν είναι έτσι.

Πέμπτη τομή είναι η παραχώρηση των τοπικών λιμενικών ταμείων όλης της χώρας σε τοπικούς και διατοπικούς φορείς αυτοδιοίκησης. Αυτό είναι ένα μεγάλο βήμα. Ακριβώς το ότι αυτή η διαχείριση, φυσικά μέσω του αρμόδιου Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, πάει πλέον στα χέρια τοπικών φορέων με προφανή στόχο την καλύτερη λειτουργία τους, την αξιοποίηση των πόρων τους και την εξυπηρέτηση των κατοίκων των περιοχών και της τοπικής τουριστικής βιομηχανίας, είναι ένα πολύ μεγάλο βήμα.

Δεν είναι σωστά τα αριθμητικά μεγέθη τα οποία έχετε δώσει για τα έσοδα και τις δαπάνες των λιμενικών ταμείων. Συνέλεξα τα έσοδα και τα έξοδα απολογιστικά των λιμενικών ταμείων εξήντα λιμένων για τα έτη 1999 – 2000 και βλέπω ότι είναι σχεδόν ισοσκελισμένα. Θα τα καταθέσω για τα Πρακτικά, για να τα μελετήσετε. Γιατί εμείς δεχόμαστε την κριτική, αλλά δεν μπορούμε με λογιστικές, όπως λέτε εσείς, σε άλλες περιπτώσεις, αλχημείες ή έστω με λάθη, να λέμε προς τα έξω ότι τα έσοδα ήταν 170 δισεκατομμύρια και 170 δισεκατομμύρια έμειναν αναξιοποίητα. Πολύ περισσότερο, αφού γνωρίζετε ότι τα έσοδα των λιμενικών ταμείων δεν είναι για έργα υποδομών.

Είναι άλλα τα χρήματα των έργων των υποδομών. Τα έργα των υποδομών, τα επιμέρους έργα, μπορεί να γίνουν και από λιμενικά ταμεία, αλλά τα λιμενικά ταμεία έχουν άλλους σκοπούς και χρηματοδοτούν άλλες δράσεις. Θα τα καταθέσω αυτά τα στοιχεία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Λάθος, κύριε Υπουργέ, δεν είναι μόνο για υποδομές. Είναι και για υποδομές...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Όχι, είπα ότι είναι και για υποδομές, αλλά δεν είναι για να κατασκευάσουμε το λιμάνι. Πώς να το κάνουμε;

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Σαν να τους λέτε, φάτε τα τα λεφτά...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εγώ σας καταθέτω τα στοιχεία να δείτε τα έσοδα και τα έξοδα, για να δείτε πού πήγαν τα λεφτά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γεώργιος Ανωμερίτης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία έχουν ως εξής:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Τα έχουμε κι εμείς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Έκτη τομή είναι η αναδιάρθρωση της δομής και λειτουργίας του ανθρώπινου δυναμικού, που υπηρετεί στα λιμάνια και σ' αυτό κανείς δεν πιστεύει ότι έχει αντίρρηση. Τα τελευταία χρόνια και η προμήθεια μέσων που προγραμματίστηκε ήταν ύψους 51,5 δισεκατομμυρίων δραχμών για το Λιμενικό Σώμα κι έγινε η πρόσληψη χιλίων τετρακοσίων λιμενικών, αλλά και έχουν προγραμματιστεί και έχουν συμφωνηθεί για τα επόμενα έτη προσλήψεις λιμενικών, που θα διπλασιάσουν τη δύναμη του ανθρώπινου δυναμικού στο Λιμενικό Σώμα. Άρα με μέσα και με ανθρώπους, καθώς επίσης και με τις νέες τεχνολογίες, δεδομένου ότι το εθνικό σύστημα ελέγχου και διαχείρισης θαλάσσιας κυκλοφορίας αρχίζει απ' αυτόν το μήνα να λειτουργεί προς τη μεριά του Ιονίου. Στόχο έχουμε ταχύτητα το σύστημα αυτό να καλύψει όλη τη θαλάσσια περιοχή της χώρας μας.

Ακριβώς όμως επειδή μέσα από το διάλογο που έχουμε, αλλά και από τα προβλήματα όπως τα ζούμε, οι παρατηρήσεις που έγιναν ανέδειξαν μικρές ή μεγάλες ελλείψεις στη λειτουργία και τις υποδομές, διαρθρώσαμε ένα καινούριο σύστημα, το οποίο είμαστε βέβαιοι ότι, μέσα απ' αυτά τα βήματα που περιέγραψα, θα αποδώσει. Σίγουρα υπάρχουν προβλήματα και θα έλεγα ότι υπάρχουν και ελλείψεις. Οφείλουμε όμως να παραδεχτούμε ότι την τελευταία εικοσαετία έγιναν πολλά έργα, με αποτέλεσμα να έχει σημαντικά βελτιωθεί η εξυπηρέτηση φορτίων, εμπορευμάτων, επιβατών και τουριστών, καθώς και οι συνθήκες ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

Άκουσα την παρατήρηση ότι πράγματι για να μπεις στο λιμάνι της Σχοινούσας χρειάζονται για μεγάλα πλοία ειδικοί χειρισμοί. Μα, μήπως έχετε ξεχάσει ότι πριν από δεκαπέντε χρόνια δεν υπήρχε ούτε ηλεκτρικό ρεύμα στη Σχοινούσα, στα Κουφονήσια, στη Δονούσα, σε όλα τα μικρά νησιά; Και λέμε ότι δεν έχουμε σύγχρονα λιμάνια! Μήπως έχουμε ξεχάσει ότι σ' αυτόν τον τόπο δεν είχαμε ούτε λιμάνια κι ότι φτιάξαμε λιμάνια δαπανώντας τεράστια ποσά από τα κοινοτικά πλαίσια, των Ελλήνων φορολογουμένων, και έχουμε λιμάνια και σίγουρα πρέπει να τα κάνουμε πιο σύγχρονα; Δεν μπορώ να καταλάβω πώς μηδενίζουμε το έργο που έχει γίνει.

Εσείς λέτε στην επερώτησή σας ότι έχουμε τετρακόσια τριάντα λιμάνια. Ε, κάποτε πρέπει να πούμε ότι έχουμε και σαράντα επτά αεροδρόμια και εκατόν πενήντα κρατικά νοσοκομεία! Δεν είναι τριτοκοσμική χώρα και διαμαρτύρομαι γι' αυτό. Η χώρα μας δεν είναι τριτοκοσμική και όλα αυτά τα οποία ειπώθηκαν αποτελούν προσβολή για την ελληνική ναυτιλία και το κύρος της. Έχουμε προβλήματα. Να τα λέμε και να κάνετε κριτική, αλλά μη μηδενίζετε το τι έφτιαξε αυτός ο τόπος, ανεξάρτητα από ποια ήταν η κυβέρνηση που τα έφτιαξε.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρουμε πολύ καλά τα λιμάνια των νησιών, γιατί όλοι αναφερόμαστε ιδιαίτερα στα μικρά νησιά, γιατί οι μεγάλες περιοχές και αυτή η χώρα με δεκαεννέα χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμές, με σαράντα δύο νομούς που έχουν θαλάσσια σύνορα, με τρεις χιλιάδες νησιά, εκ των οποίων εκατοντάδες είναι τα κατοικημένα, δεν είναι κάτι που ξεκινώντας από το μηδέν μπορείς να το φτιάξεις από τη μια μέρα στην άλλη. Και όμως έγινε έργο. Έγινε σημαντικό έργο και όποιος επισκέπτεται οποιοδήποτε νησί και το ήξερε πώς ήταν πριν από δεκαπέντε-είκοσι χρόνια, ξέρει πόσο σημαντικό έργο έγινε.

Εμείς όμως λέμε ότι ναι, υπάρχουν και ελλείψεις και γι' αυτό ακούμε αυτούς που ζουν τα προβλήματα και γι' αυτό έγινε σύσκεψη πριν από δύο μήνες στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπου ακόμα και τα θέματα που είχαν σχέση με τη φωτόσημανση καταγράφηκαν, επισημάνθηκαν και με συγκεκριμένους πόρους δισεκατομμυρίων δραχμών άρχισε η βελτίωσή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο χώρο της ναυτιλίας αλλάζουν πάρα πολλά και μέσα στα νέα διεθνή και ευρωπαϊκά πλαίσια κανόνων και οδηγιών έχουμε την υποχρέωση να αναδιατάξουμε τις λιμενικές υποδομές και απαιτήσεις για ασφάλεια, για

θαλάσσιο περιβάλλον, για ανταγωνιστικές υπηρεσίες, για ποιότητα υπηρεσιών και κερδοφορία των φορέων του ναυτιλιακού κόσμου.

Εμείς θα εφαρμόσουμε όλους εκείνους τους διεθνείς κανόνες και υποχρεώσεις που οδηγούν την ελληνική ναυτιλία στην ενδυνάμωση του κύρους της, στην ελκυστικότητα του νηολογίου της, σε ανταγωνιστικές υποδομές. Και μια από αυτές είναι τα σύγχρονα λιμάνια, χωρίς όμως μεγαλοϊδεατισμούς και σχέδια τοπικών κοινωνιών που φτάνουν στο 2020 για να γίνουν και φυσικά χωρίς υπακοή σε τοπικά ή άλλα συμφέροντα και με πλήρη συνεργασία –και συμφωνώ– πρώτα από όλα των χρηστών, εκείνων δηλαδή που χρησιμοποιούν τα λιμάνια και αυτοί είναι πλοίαρχοι και ψαράδες. Δεν φτάνουν οι μηχανικοί, δεν φτάνουν τα τρία κοινοτικά πλαίσια ή τα όποια κοινοτικά πλαίσια, πρέπει να ζητάμε τη γνώμη, πέρα από τους ειδικούς, τους λιμενολόγους, μηχανικούς, τεχνικούς και τη γνώμη εκείνων που τα χρησιμοποιούν και τότε όλα θα είναι καλύτερα.

Η Κυβέρνηση έχει καταστήσει σαφές ότι στόχος μας είναι ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών της χώρας, καθώς και η βελτίωση των παρεχόμενων λιμενικών υπηρεσιών με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης 2000-2006 και τα χωροταξικά και προγραμματικά σχέδια ανάπτυξης των λιμένων.

Όπως είναι γνωστό τη γενική ευθύνη εκτέλεσης των έργων έχει το ΥΠΕΧΩΔΕ προς το οποίο το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει εκφράσει τις απόψεις του για την οριστικοποίηση των προτεινόμενων δράσεων των λιμενικών έργων που θα χρηματοδοτηθούν από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Και οφείλω να θυμίσω ότι η πρόβλεψη για λιμενικές υποδομές στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ανέρχεται σε 118.000.000.000 δραχμές.

Ακόμα όμως πιο συγκεκριμένα το Υ.Ε.Ν. στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του γενικού σχεδιασμού της λιμενικής ανάπτυξης της χώρας επιδιώκει και προωθεί την επιτάχυνση των διαδικασιών ολοκλήρωσης των προγραμματισμένων λιμενικών έργων από τις αρμόδιες υπηρεσίες εκτέλεσής τους, καθώς επίσης και την εκπόνηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες σχετικών μελετών βελτίωσης αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών της χώρας που εξυπηρετούν επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία. Μετά από επιθεώρηση με τεχνικά κλιμάκια στα περισσότερα λιμάνια της χώρας, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει προωθήσει τη διάθεση πιστώσεων προγραμματικών δημοσίων επενδύσεων στα λιμενικά ταμεία για την υλοποίηση, με τη βοήθεια και των ιδίων τους πόρων, παρεμβάσεων προς εξυπηρέτηση των χρηστών.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας έχει επίσης ζητήσει την ένταξη από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών νέου έργου στη συλλογική απόφαση προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων για την άμεση επέμβαση, αντιμετώπιση εκτάκτων επισκευαστικών και λειτουργικών αναγκών, υποδομών των λιμένων της χώρας συνολικού προϋπολογισμού 4.000.000.000 δραχμών...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ : Ενεκρίθη αυτό, κύριε Υπουργέ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας):... με στόχο την ασφάλεια και την παροχή καλύτερων υπηρεσιών στους χρήστες.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Ενεκρίθη;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Σε πρώτη φάση μετά την καταγραφή και αξιολόγηση των προτάσεων των διευθύνσεων τεχνικών υπηρεσιών των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων, που έγιναν σε συνεργασία με τα λιμενικά ταμεία και τις λιμενικές αρχές, προωθείται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, κατά προτεραιότητα, η χρηματοδότηση για παρεμβάσεις, για εκβαθύνσεις, για αντικατάσταση υποσκαφών, βελτίωση των κρηπιδωμάτων, συντήρηση ραμπών πρόσδεσης, ηλεκτροφωτισμό κλπ. σε λιμάνια που εξυπηρετούν κυρίως επιβατική κίνηση ύψους 1,7 δισεκατομμυρίων το αργότερο εντός του 2002.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Μας λέτε τι ζητάτε, αλλά

δεν μας λέτε εάν ενεκρίθησαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Στο πλαίσιο της διασφάλισης άμεσης συνεργασίας με τους χρήστες των λιμένων και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς για την παροχή των καλύτερων και ασφαλέστερων υπηρεσιών στα πλοία, στους επιβάτες και τα οχήματα, το Υπουργείο συνεργάστηκε με την ΠΕΠΕΝ, με την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, με στόχο την επισήμανση των προβλημάτων. Πράγματι επισημάνθηκαν τα προβλήματα –και δεν αρκεί σίγουρα η αξιολόγηση των ναυτικών μας, αλλά πρέπει να ασχοληθούμε και με τα μικρότερα θέματα, όπως είναι η φωτισήμανση, τα οποία είδαμε, εξάλλου τα ζούμε- και διατυπώθηκαν όλες οι προτάσεις για την επίλυσή τους.

Επίσης το συγκεκριμένο τομεακό επιχειρησιακό πρόγραμμα μεταφορών, «οδικοί άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη», περιλαμβάνει και τον «άξονα προτεραιότητας επτά λιμάνια». Στο φυσικό αντικείμενο λοιπόν του «μέτρου επτά-ένα λιμάνια» περιλαμβάνονται μεγάλα λιμάνια εθνικής σημασίας, καθώς και λιμάνια που συμβάλλουν στην αναδιάρθρωση και αναβάθμιση της ακτοπλοΐας.

Ο πίνακας των δράσεων των λιμενικών έργων της χώρας προβλέπει χρηματοδότηση από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο και αυτά φυσικά όλα έχουν γίνει.

Επίσης, σύμφωνα με τις ισχύουσες διαδικασίες του επιχειρησιακού προγράμματος θα οριστικοποιηθεί η ένταξη των έργων στους προσεχείς μήνες και η ειδική υπηρεσία διαχείρισης του προγράμματος αυτού θα στείλει πρόσκληση στους τελικούς δικαιούχους για υποβολή αιτήσεων ενδιαφέροντος.

Όπως είπα προηγουμένως τα έσοδα των λιμενικών ταμείων είναι ανταποδοτικού χαρακτήρα και διατίθενται αποκλειστικά και μόνο, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την εκτέλεση, συντήρηση, αποκατάσταση ζημιών σε λιμενικά έργα, καθώς και σε λειτουργικά έξοδα, όπως είναι η καθαριότητα, ο ηλεκτροφωτισμός, δαπάνες οι οποίες καταγράφονται και τις οποίες για τα έτη 1999 και 2000 κατέθεσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είπα προηγουμένως για τα έτη της τετραετίας 1996, 1997, 1998, 1999, το ποσό το οποίο αναφέρετε δεν είναι έτσι όπως το αναφέρετε. Εγώ τα σας καταθέσω και τα υπόλοιπα στοιχεία, αλλά διαφαίνεται από τα στοιχεία των δύο τελευταίων ετών που έχουμε, του 1999 και του 2000 που είναι οριστικά και τα κατέθεσα, ότι δεν υπάρχει έλλειμμα, ούτε κακοδιαχείρισης –ούτε εσείς το λέτε- αλλά ούτε καν περίσσειμα, εάν το πάρω ανάποδα, τέτοιων ποσών, τα οποία δείχνουν ότι ένα μεγάλο μέρος και μάλιστα 170.000.000.000 δραχμών παραμένει αναξιοποίητο.

Δεν θα συζητήσω την εξέλιξη –δεν αρκεί εξάλλου ο χρόνος- για όλα τα θέματα που έχουν σχέση με κάθε λιμάνι. Όπως είπα προηγουμένως, πριν από αρκετά χρόνια ξεκίνησε κανείς από το μηδέν. Πρώτα πρέπει κάποιος να φτιάξει λιμάνι. Σίγουρα είναι μεγάλες οι δαπάνες, η τεχνολογία από τα πράγματα τρέχει και τρέχει αρκετά γρήγορα πια, πιστεύω όμως ότι όλα τα έργα, τόσο αυτά που έγιναν σε νομαρχιακό επίπεδο όσο και αυτά που έγιναν σε εθνικό επίπεδο, έχουν δημιουργήσει μία υποδομή, την οποία με περισσή προσπάθεια πρέπει ολόένα να την κάνουμε και πιο σύγχρονη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σε όλους γνωστό, ότι το ευρύτερο οικονομικό περιβάλλον και η διεθνής οικονομική ανάπτυξη επιδρούν σημαντικά στην πορεία των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Το θαλάσσιο εμπόριο και η διακίνηση των τουριστών εξαρτάται από την παγκόσμια οικονομική και πολιτική δραστηριότητα, αφού κάθε κρίση μπορεί και το ένα και το άλλο να τα οδηγήσει σε εξαρτημένη κρίση.

Θα έλεγα ότι μετά την 11η Σεπτεμβρίου έχουν αλλάξει πολλά στις μεταφορές. Και πρώτο θύμα –το βλέπουμε όλοι- είναι οι αερομεταφορές. Εμείς παρακολουθούμε με προσοχή τις εξελίξεις για τη διαμόρφωση της ζήτησης στις θαλάσσιες υπηρεσίες. Οι διαφοροποιήσεις στις μεταφορές πρέπει να μας βρουν έτοιμους για διαφορετικές πολιτικές και στη λειτουργία των λιμανιών μας, τουλάχιστον εκείνων που θα παίξουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των μεταφορών, καθώς επίσης και στην

ανταγωνιστικότητά τους που επηρεάζει από τα πράγματα το κόστος των ναύλων. Η χώρα μας βρίσκεται στη ρότα σημαντικών τουριστικών εμπορικών δρόμων και η ποιότητα των υπηρεσιών των λιμανιών μας θα παίξει σημαντικό ρόλο σε πολλές παραμέτρους της ναυτιλίας και της συνολικής ανάπτυξης.

Η ίδια ποιοτική λειτουργία των λιμανιών –και είναι σημαντικό στοιχείο του εκσυγχρονισμού η ποιοτική λειτουργία των λιμανιών- θα παίξει σημαντικό ρόλο στην ακτοπλοΐα για την οποία μέσα από διακλαδική συνεννόηση με τους φορείς, μέσα από τις δεδομένες οδηγίες και τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα προχωρήσουμε έτσι ώστε η οργάνωση των οικονομικών υπηρεσιών να ευνοήσει και τη ναυτιλιακή επιχείρηση, αλλά ταυτόχρονα και να συντείνει στην επικοινωνία των κατοίκων των νησιών στην ασφάλεια των πλοίων και στην περιφερειακή ανάπτυξη των μειονεκτικών περιοχών.

Είμαι βέβαιος ότι αυτό το σύστημα το οποίο εργάζεται σ' αυτά τα έξι σημεία που σας ανέπτυξα, καθώς επίσης ο συνεχής και καλόπιστος διάλογος, θα έλεγα διεπαγγελματικός πλέον διάλογος από όλες τις πλευρές, μέσα σε μια κρίσιμη εποχή, ιδιαίτερα για τις μεταφορές αλλά και για τη διακίνηση των προσώπων, θα δώσει πράγματι αρκετές απαντήσεις και θα οδηγήσει με τη βοήθεια και του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης σε εθνικό επίπεδο, σε περιφερειακό επίπεδο, μέσα από τις κοινοτικές πρωτοβουλίες στον εκσυγχρονισμό ενός πράγματι τεράστιου έργου που έχει γίνει. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει ζητήσει ο Πρόεδρος κ. Κωνσταντίνος Μητσotάκης.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, είναι προφανές ότι ο κύριος Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, καινούριος όπως είναι στο Υπουργείο, ήταν υποχρεωμένος να αναγγείλει το λόγο που του ετοίμασαν. Είναι φυσικό, αναπόφευκτο. Απεσπαστή απότομα από άλλο Υπουργείο, του είχαμε κάνει πράγματι τρεις επερωτήσεις...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Απ' ό,τι είδαμε πάντως δεν ανένγωσε, απέξω τα είπε ο κύριος Υπουργός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Το ανένγωσε χωρίς να δίνει την αίσθηση ότι το διαβάζει. Άλλωστε δεν είναι κακό, κύριε Πρόεδρε. Εγώ υποστηρίζω ότι εδώ μέσα είναι καλύτερα πολλές φορές να αναγιγνώσκουμε παρά να αρχίζουμε και να μην μπορούμε να τελειώσουμε. Δεν το λέω για κακό. Το λέω απλώς για να πω ότι βεβαίως δεν μπορεί να απαντήσει σε όλα τα θέματα τα οποία του ετέθησαν.

Κύριε Υπουργέ, εκείνο το οποίο είναι βέβαιο είναι ότι στη θεωρητική ανάλυση που εκάματε στους στόχους που θέσατε για την πολιτική του Υπουργείου σας, θα βρεθούμε στα περισσότερα συμφωνοί, για τον πολύ απλό λόγο ότι το ΠΑΣΟΚ μέσα στα πλαίσια της Ενωμένης Ευρώπης –άλλωστε ήταν και πειθαναγκασμένο- εδέχθη την πολιτική της Νέας Δημοκρατίας σχεδόν στα πάντα. Και φυσικά με τη δική μας πολιτική εμείς όταν εσείς την υποστηρίζετε δεν μπορούμε να διαφωνήσουμε. Αλλά το πρόβλημα δεν είναι οι θεωρητικές αρχές, το πρόβλημα είναι η πρακτική εφαρμογή.

Εδώ μέναμε σύμφωνοι όλοι μας ότι η λιμενική υποδομή της Ελλάδος είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα.

Γενικότερα θα έλεγα για τη συγκοινωνιακή πολιτική, λιμάνια και αεροδρόμια, ποια είναι η σωστή πολιτική, ποια ήταν η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, την οποία και εσείς υιοθετήσατε. Να αξιοποιήσουμε πόρους, αυτοχρηματοδότηση, και να απαγκιστρώσουμε από το κράτος, ιδιωτικοποιώντας στο μέτρο το αναγκαίο και με γρήγορους ρυθμούς τις κρατικές λειτουργίες, λιμενικά ταμεία ή αεροδρόμιο. Το προχωρήσατε όντως και το προχωρήσατε και γενναία, τολμηρά, πολύ παραπάνω πήγατε από εκεί που θα πηγαίναμε εμείς. Φυσικά στις διακηρύξεις. Το ερώτημα, όμως, είναι με ποιο αποτέλεσμα. Και ποιο είναι το πρόβλημα το οποίο αντιμετωπίζει σήμερα το κράτος στα θέματα της υποδομής. Υποδομές λιμενικές θα φτιάξουμε, πρώτον, με τα έσοδα που έχουμε από τα λιμάνια. Και ήταν λάθος, σας το οποίο το διορθώσατε στην πορεία μετά από παρατήρησή μας, που είπατε ότι δεν χρησιμοποιούνται για υποδομές τα

έσοδα. Μας αναγνώσατε στη συνέχεια το νόμο, ο οποίος λέει ακριβώς το αντίθετο. Τα έσοδα υπάρχουν για υποδομές και για κάλυψη φυσικά των λειτουργικών αναγκών.

Έχουμε, όμως, και τη μεγάλη ευκαιρία των προγραμμάτων της Ευρώπης τα οποία μας δίνουν μια πρόσθετη δυνατότητα πολύ σημαντική. Και το χρέος του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας είναι να δώσει μάχη μέσα στην Κυβέρνηση για να πάρει τα κονδύλια τα οποία του ανήκουν από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο και τα λιμενικά έργα, χρέος το οποίο και ο προκάτοχός σας Υπουργός υποθέτω επιτέλεσε και το οποίο και εσείς επιτελείτε.

Τα λιμάνια μας πρέπει να είναι λειτουργικά, πρέπει να είναι φθηνά. Το γεγονός ότι το ΠΑΣΟΚ συνήθως αγνοεί το πρόβλημα του κόστους, άρα της ανταγωνιστικότητας είναι βαρύ κουσούρι, κύριε Υπουργέ. Το βλέπετε στο αεροδρόμιο των Σπάτων. Φτιάξατε ένα αεροδρόμιο, υπερηφανεύεστε γιατί τη σύμβαση από πενήντα χρόνια την κάνατε τριάντα και εν τω μεταξύ δεκαπλασιάστηκε το κόστος της χρεοκοπημένης Ολυμπιακής και το αεροδρόμιο των Σπάτων έγινε ένα από τα ακριβότερα της Ευρώπης. Είναι λάθος πολιτική. Δεν μπορείτε να αγνοείτε το κόστος των παρεχομένων υπηρεσιών, διότι και τα λιμάνια μας και τα αεροδρόμιά μας πρέπει να είναι ανταγωνιστικά. Και χωρίς ανταγωνιστικά αεροδρόμια και λιμάνια, ούτε η οικονομία μας μπορεί να προκόψει ούτε προπαντός μπορούμε να προσελκύσουμε τουρισμό. Είναι ένα πρόβλημα το οποίο πρέπει να αντιμετωπίσετε και να μην επιρρίπτετε βάρη αλόγιστα ή να μην κάνετε αλλαγές, οι οποίες τελικά οδηγούν στο να καταστήσουν τις υπηρεσίες αυτές ακριβότερες.

Το δεύτερο θέμα είναι το εξής. Τα χρήματα τα οποία μαζεύονται προς το σκοπό αυτό πράγματι διατίθενται. Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα με συγχωρήσετε να σας πω, ήταν πάρα πολύ αδύνατη η απάντησή σας. Η καταγγελία της Νέας Δημοκρατίας –δεν τη λέω καταγγελία με την έννοια της κατηγορίας, αλλά της διαπίστωσης- ότι 170 δισεκατομμύρια από τα έσοδα των λιμενικών ταμείων δεν πήγαν για τις επενδύσεις, είναι συνταρακτική. Απαντήσατε πάρα πολύ αόριστα. Μας είπατε ότι δεν είναι αυτοί οι αριθμοί. «Θα σας δώσω αριθμούς». Έπρεπε να απαντήσετε συγκεκριμένα. Γι' αυτό επερωτάσθε. Γι' αυτό είστε σήμερα εδώ. Και η μόνη ίσως εξήγηση και δικαιολογία σας είναι ότι είστε καινούριος και δεν μπορείτε ακόμα να μαζέψετε τα στοιχεία. Αλλά εγώ ακούω ότι μόνο ο ΟΛΠ έχει από αυτής της πλευράς ένα άνοιγμα το οποίο περνά τα 100 δισεκατομμύρια. Τι έγιναν τα λεφτά αυτά; Εγώ δεν λέω ότι φαγώθηκαν. Δεν αναφέρομαι σε σκάνδαλο, λέω απλώς τα χρήματα αυτά δεν διετεθήσαν για το σκοπό τον οποίον προορίζοντο.

Το λέω αυτό, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, όσοι ελάχιστοι είστε εδώ παρόντες, διότι έχουμε ανάλογα προβλήματα και στην περιοχή της Πολιτικής Αεροπορίας με τα αεροδρόμια. Η Νέα Δημοκρατία με βαρύ πολιτικό κόστος αλλά με αίσθημα μεγάλης ευθύνης επέβαλε την εισφορά, που πήρε το όνομα «σπατόσημο». Δεν επεβλήθη το σπατόσημο μόνο για το αεροδρόμιο των Σπάτων, επεβλήθη για να κατασκευαστούν όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδος, τα οποία πράγματι θα μπορούσαν να κατασκευαστούν, να εκσυγχρονιστούν, έχοντας ένα σταθερό έσοδο με μια σωστή πολιτική και με ανεξαρτησία τους από την κρατική ασφυκτική λαβή.

Προχθές μαζί με τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας κ. Καραμανλή, βρεθήκαμε στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Το αεροδρόμιο του Ηρακλείου θέλει ένα λοξό διάδρομο. Οι ενδιαφερόμενοι ιδίως ο Δήμος της Αλικαρνασσού ο οποίος είναι ο άμεσος πληττόμενος, αλλά και όλοι οι παράγοντες του Ηρακλείου, μας είπαν ότι στοιχίζει 70 δισεκατομμύρια τα οποία υπάρχουν, διότι είναι τα έσοδα από το σπατόσημο από το αεροδρομίου του Ηρακλείου. Τους προσγειώσα όμως ανώμαλα στην πραγματικότητα λέγοντας ότι θεωρητικά υπάρχουν τα χρήματα αυτά, διότι τα έσοδα του σπατόσημου τα έχει φάει το παμφάγο κράτος για να καλύψει ελλείμματα, σκάνδαλα και όλα τα άλλα.

Το ερώτημα λοιπόν είναι: αυτά τα έσοδα πηγαίνουν προς το σκοπό αυτόν; Και επ' αυτού νομίζω ότι έχετε χρέος να δώσετε μια απάντηση.

Ακόμα, κύριοι συνάδελφοι, μια βασική παρατήρηση την οποία

εγώ θεωρώ χρέος μου να κάνω είναι η εξής: Η δημιουργία Γενικής Γραμματείας από τον προκάτοχό σας Υπουργό εκινήθη προς τη σωστή κατεύθυνση και οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας επήνεσαν αυτήν την απόφαση.

Εγώ προσωπικά με την παλαιά πείρα που διαθέτω είχα πει στον Υπουργό ότι δεν του χρειαζόταν η Γενική Γραμματεία. Είχε τη Γενική Διεύθυνση Λιμένων και εμένα προσωπικά αν ήμουν Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας –και υπήρξα στο παρελθόν δύο φορές- θα μου αρκούσε. Πλην όμως, ίσως ήταν χρήσιμο για να ενισχύσει περισσότερο την αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αλλά το δράμα το ελληνικό, κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι για να παρθεί μια απόφαση πρέπει να υπογράψουν δέκα, δεκαπέντε ή είκοσι Υπουργοί. Είναι αδύνατον με αυτό τον τραγέλαφο να γίνουν επενδύσεις. Είναι αδύνατον να παρθούν αποφάσεις. Και επ' αυτού κανείς δεν τολμά να κόψει με τη σπάθη του Μεγάλου Αλεξάνδρου το Γόρδιο Δεσμό. Εκεί θα ήθελα επιτέλους να ληφθεί μία απόφαση.

Για τα λιμάνια, ποιοι είναι αρμόδιοι επιτέλους; Και ο πλέον απίθανος Υπουργός ο οποίος μάχεται ερρωμένος υπέρ των αρμοδιοτήτων του θα μπαίνει στη μέση; Κανονικά έπρεπε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το ΥΠΕΧΩΔΕ να αποφασίζουν για τα λιμάνια και κανένα άλλο Υπουργείο. Το πολύ πολύ να τους ρωτάτε εσείς «αν θέλετε» ή θα σας πουν αυτοί «αν θέλετε».

Επίσης υπάρχει και ένα άλλο θέμα επενδύσεων. Σας άκουα πρωτότερα που μιλούσατε και καθόμουν με το φίλο μου κ. Βαρίνο, ο οποίος πονά πάρα πολύ για τα θέματα του Αιγαίου, όπως και εγώ –δεν είμαι Αιγαιοπελαγίτης, νησιώτης είμαι, νοτίότερα- που αγαπώ ιδιαίτερα το Αιγαίο και θα σας θέσω ένα απλό ερώτημα.

Ποιος πρέπει να είναι αρμόδιος για την επιλογή των λιμενικών έργων τα οποία τελικά θα μπουν στο πρόγραμμα; Το ΥΠΕΧΩΔΕ; Κατά ποιά λογική το ΥΠΕΧΩΔΕ θα έχει τον τελικό λόγο της πρότασης και δεν θα τον έχει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο Πρωθυπουργός;

Δεν είναι η καλύτερη επιλογή των έργων αυτή η οποία γίνεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ και δεν μπορούν να γίνουν έργα όταν εξακολουθούμε να έχουμε αυτήν την ατέλειωτη γραφειοκρατική διαδικασία. Και δεν μπορούν να γίνουν έργα χωρίς χρήματα.

Πράγματι, κύριοι συνάδελφοι, τον τελευταίο καιρό έγινε τεράστια πρόοδος στο θέμα των λιμανιών –ρωτήστε εμένα που ταξίδευα πριν από πενήντα χρόνια- προς Κρήτη αλλά και πολύ περισσότερο και στα νησιά του Αιγαίου. Αρνείται κανείς ότι έγινε πρόοδος; Το πρόβλημα όμως δεν είναι αν προοδεύσαμε –που σίγουρα προοδεύσαμε με ειρήνη ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό χάρη στην Ευρώπη- το πρόβλημα είναι τι είναι το καλύτερο που μπορεί να γίνει, πού πάσχουμε, τι κουσούρια έχουμε. Και αν αυτές τις αδυναμίες δεν τις δούμε κατά πρόσωπο, αποτέλεσμα δεν θα έχουμε.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας πω, πρώτον, ότι οφείдете να δώσετε απαντήσεις τι γίνονται αυτά τα χρήματα. Και πρέπει με αυτοχρηματοδότηση να γίνει ένα σημαντικό μέρος αυτών των υποδομών των απαραίτητων για τα λιμενικά έργα. Και, δεύτερον, πρέπει να δώσετε μάχη –να βοηθήσει και η Βουλή- για να παρθούν περισσότερες πιστώσεις από την Ευρώπη μέσα στα πλαίσια του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για τις λιμενικές υποδομές, οι οποίες άλλωστε πρέπει να συνδυαστούν και με τις υπόλοιπες συγκοινωνιακές υποδομές. Γιατί αυτό που σας ελέγχω για το Λαύριο είναι πάρα πολύ σωστό.

Δεν μπορείτε να κατασκευάζετε λιμάνι στο Λαύριο χωρίς να έχει πρόσβαση, διότι άδικα κάνετε έτσι τις επενδύσεις. Το έργο είναι σύνθετο και είναι δυστυχώς ακριβές ότι τραγικά αποτύχαμε στα δημόσια έργα, κάτι το οποίο αναφορικά με τα έργα των δημοσίων επενδύσεων καθίσταται προφανές τώρα και στην πορεία της μεγάλης υπόθεσης των Ολυμπιακών Αγώνων.

Κύριοι συνάδελφοι, θεώρησα χρέος μου να κάνω αυτές τις παρατηρήσεις χωρίς καμιά αντιπολιτευτική διάθεση, χωρίς φόβο και χωρίς πάθος απλώς διότι ήθελα να επισημάνω που βρίσκονται οι βασικές αδυναμίες του ελληνικού κράτους σήμερα και να παροτρύνω την Κυβέρνηση, αν είναι δυνατόν, να διορ-

θώσει στο μέτρο που γίνεται τα κακώς κείμενα διότι έτσι όπως αρμενίζουμε στραβά αρμενίζουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σαλαγκούδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είτε ο κύριος Υπουργός, ότι είναι η τέταρτη επερώτηση μέσα σε ένα μήνα. Πράγματι κύριε Υπουργέ, και για μένα είναι πάρα πολύ δύσκολο για τέταρτη φορά να σας αντιμετωπίζω ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας. Δεν ξέρω γιατί. Ο Πρόεδρος της Βουλής σας βλέπει εύκαιρο; Έχουμε και άλλες πολλές επερωτήσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Πάντως είναι κοινοβουλευτικός ο κύριος Υπουργός. Οφείλουμε να του το αναγνωρίσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Βεβαίως, αλλά μέσα σε δέκα μέρες συζητήσαμε τρεις επερωτήσεις του Υπουργείου Γεωργίας, το οποίο κατείχε πιο μπροστά. Και τώρα δεν πρόλαβε αμέσως να πάει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ετέθη προς συζήτηση αυτή η επερώτηση, η οποία αφορά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Αισθάνομαι λίγο άσχημα που σας βλέπω τόσες φορές επερωτώμενος, αλλά φυσικά αυτήν τη στιγμή δεν είστε κατηγορούμενος, εκτός εάν πάμε και στα προηγούμενα του Υπουργείου Γεωργίας γιατί πράγματι αναφορικά με εκείνες τις επερωτήσεις που κάναμε οφείλω να πω ότι σήμερα οι βαμβάκοπαρταγωγοί αγωνιούν και βρίσκονται σε άσχημη κατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Είμαστε εκτός θέματος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Θα τελειώσω αμέσως, κύριε Πρόεδρε. Λόγω του παρελθόντος του κυρίου Υπουργού απλές αναφορές κάνουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Αν πιάσουμε τώρα το παρελθόν του καθενός δεν θα σταματήσουμε ποτέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Αυτό που θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, είναι ότι κάναμε τότε επισημάνσεις τις οποίες αντέκρουσε ο Υπουργός, αλλά δυστυχώς επιβεβαιώθηκαν. Και λέγω δυστυχώς, διότι εκείνο που μας ενδιαφέρει είναι το καλό του ελληνικού λαού, το καλό των κοινωνικών στρωμάτων, των οποίων την αγωνία εμείς αφουκράζομαστε και τη μεταφέρουμε εδώ στο Κοινοβούλιο προσπαθώντας να ωθήσουμε την Κυβέρνηση προς τις σωστές αποφάσεις, προς τις σωστές λύσεις.

Ο κύριος Υπουργός μιλώντας μας είπε για υπερβολές. Κύριε Υπουργέ, εμείς -και μάλιστα επειδή είχα και την ευθύνη της όλης συζήτησης, το κουβεντιάσαμε σε σύσκεψη πριν έρθουμε εδώ- δεν χρησιμοποιήσαμε καμία υπερβολή. Είπαμε την πραγματικότητα που σήμερα υπάρχει. Για μας είναι πάρα πολύ σημαντικό θέμα.

Πρώτον, η υποδομή των λιμανιών μας έχει εθνική σημασία. Δεν είναι ανάγκη να την αναλύσω. Και μόνο το γεγονός, το μεγάλο ενδιαφέρον που έχει για μας το Αιγαίο, σ' αυτά τα νησιά που ήδη κατοικούνται να παραμείνει ο κόσμος εκεί, αντιλαμβάνεται κανείς την εθνική σημασία. Πέραν αυτού όμως η ναυτιλία μας -την οποία ανέκαθεν μαζί με την πολιτιστική μας κληρονομιά την έχουμε σαν πρωτοπόρο σε παγκόσμια κλίμακα και σ' αυτόν τον τομέα, που αναδεικνύει και το δαιμόνιο της ελληνικής φυλής- είναι κάτι που κάθε κυβέρνηση θα πρέπει να την βλέπει ως κόρη οφθαλμού. Και το γεγονός ότι υπάρχει χωριστό Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δείχνει αυτήν τη σημασία που ήθελε να δώσει και αυτός που το πρώτο το δημιούργησε και που πρέπει και εμείς να μην ξεχνούμε ποτέ την πολύ μεγάλη σημασία που έχει για τη χώρα μας. Αλλιώς θα ήταν ένα Υφυπουργείο ενταγμένο στο Υπουργείο Μεταφορών.

Έχει σήμερα ακόμη εθνική σημασία όταν στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία η χώρα μας σ' αυτόν τον τομέα μπορεί να παίξει ένα πάρα πολύ σημαντικό ρόλο και ιδιαίτερα αναπτύσσοντας -το υπαινίχθη κάποια στιγμή ο κύριος Υπουργός- τα βόρεια λιμάνια μας τα οποία μπορούν να εξυπηρετήσουν με λιμενικές υπηρεσίες ολόκληρο τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Αλλά θα πρέπει να δημιουργήσουμε τις αντίστοιχες υποδομές.

Δεύτερον, εκτός από την εθνική σημασία, το ζητούμενο για μας αυτό το χρονικό διάστημα είναι η ανάπτυξη για να προσεγγίσουμε και να πετύχουμε το στόχο μας που είναι η πραγματική σύγκλιση με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να πετύχουμε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Εκτός από τα άλλα, εκείνο που θα συμβάλει στο να δημιουργήσουμε αυτούς τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης είναι και η ανάπτυξη της ναυτιλίας μας και αυτή για να αναπτυχθεί, θα πρέπει να αναπτυχθούν οι υποδομές των λιμανιών. Μόνο έτσι η Ελλάδα να γίνει ένα διεθνές κέντρο ναυτιλιακών υπηρεσιών με όλα τα κέρδη τα οποία μπορεί να έχει, αλλά και μόνο έτσι με αυτόν τον τρόπο όταν οι λιμενικές υποδομές αναπτυχθούν θα μπορούμε να αναπτύξουμε και τη μεγάλη βιομηχανία μας, την τουριστική βιομηχανία, διότι δεν μπορούμε να αναπτύξουμε τον τουρισμό εάν δεν έχουμε σωστά λιμάνια, εάν δεν έχουμε σωστούς χώρους στα λιμάνια υποδοχής των τουριστών μας, εάν οι τουρίστες φεύγουν από εδώ με τις πιο κακές εντυπώσεις από την υποδοχή που τους γίνεται αμέσως μόλις κατεβαίνουν από τα λιμάνια ή όταν ταλαιπωρούνται όταν θέλουν να αναχωρήσουν ή όταν θέλουν να αλλάξουν κάποιον προορισμό. Άρα, λοιπόν, είναι και υπάρχει σ' αυτό πολύ μεγάλη σημασία και εθνική προτεραιότητα.

Μας μίλησε ο κύριος Υπουργός για ολοκληρωμένη εθνική λιμενική πολιτική. Πού είναι, κύριε Υπουργέ; Δεν είδαμε να μας λέτε. Μας είπατε μόνο για κάποια χρήματα που είναι ευχολόγια. Και πολύ σωστά ο επίτιμος Πρόεδρος σας είπε αν αυτά τα 118 δισεκατομμύρια ενεκρίθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ και τα υπόλοιπα 4 δισεκατομμύρια από το Υπουργείο Οικονομικών και το 1,7 που αναφέρατε προηγουμένως; Έχουν εγκριθεί ή είναι απλώς απτή-σεις δικές σας; Και όπως σωστά σας προέτρεψε, σας προτρέπω και εγώ, αγωνιστείτε για να πετύχετε την έγκριση και όσο το δυνατόν περισσότερων κονδυλίων.

Και εδώ θα ήθελα να σας πω και κάτι άλλο. Εγώ θα περίμενα να μας πείτε ότι από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης γι' αυτά τα χρόνια δόθηκαν αυτά τα χρήματα και ότι φτιάξαμε αυτά τα καινούρια πράγματα.

Προηγουμένως μας είπατε για τις μεγάλες βελτιώσεις που έγιναν. Κύριε Υπουργέ, εδώ θα πρέπει να πω κάτι που χαρακτηρίζει όλη την Κυβέρνηση. Είστε η Κυβέρνηση η οποία χάρη στη Νέα Δημοκρατία που αγωνίστηκε μόνη της και έβαλε τη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είχατε την τύχη να διαχειριστείτε τα περισσότερα χρήματα απ' όσα είχε ποτέ κυβέρνηση της Ελλάδος να διαχειριστεί. Και το αποτέλεσμα: από τον πακτωλό αυτών των τρισεκατομμυρίων είναι ελάχιστο έργο και κακής ποιότητας. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο σας επικρίνουμε. Γιατί κάποιες εμβολωματικές διορθώσεις στα λιμάνια μπορεί να έγιναν.

Μας είπατε ότι παλιά δεν είχαμε λιμάνια και τώρα έχουμε. Πόστε μας ποια καινούρια λιμάνια έγιναν. Το λιμάνι της Μυκόνου, θα μου πείτε. Από κει και πέρα δεν έγιναν άλλα καινούρια λιμάνια. Πείτε μας, έγιναν αυτά τα καινούρια λιμάνια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Η Νέα Δημοκρατία το έκανε το λιμάνι της Μυκόνου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Μάλιστα.

Ακόμη και πώς ολοκληρώθηκε στην πορεία...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Δεν το σταμάτησαν απλώς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Να ρωτήσουμε τους Μυκονιάτες να μας πουν πώς είναι τώρα αυτό το λιμάνι. Αλλά νομίζω ότι ο πρώτος επερωτών κ. Βαρβιτσιώτης ανέφερε προηγουμένως τα προβλήματα που εμφανίζει.

Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής:

Εδώ οφείλω να ομολογήσω ότι ο προκατόχος σας Υπουργός πράγματι στο θεσμικό πλαίσιο λειτούργησε με αρκετά θετικά βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση και έκανε ένα σημαντικό, θα έλεγε κανείς, έργο στο θεσμικό πλαίσιο. Εμείς δεν διαστίζουμε να αναγνωρίσουμε κάτι που ενδεχομένως να έγινε.

Όμως έμεινε εκεί, στο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο είναι ημιτελές και καλείστε εσείς να το ολοκληρώσετε, ιδιαίτερα πάνω στο θέμα των τελευταίων προεδρικών διαταγμάτων.

Όσον αφορά στα δημοτικά λιμενικά ταμεία, σημερινό δημο-

σίεμα σας λείπει για το πρόβλημα που έχουν οι δήμαρχοι του Αιγαίου σχετικά με το ποιο έχουν ευθύνη, ποιοι δήμαρχοι, για ποιο λιμάνι και μέχρι πού είναι τα όριά τους. Επιπλέον τι γίνεται με τα χρήματα του λιμενικού ταμείου, το οποίο αντικαθιστά το δημοτικό λιμενικό ταμείο, έναν απολογισμό, πόσα είναι, πώς θα διαμοιραστούν και αν υπάρχουν αυτά τα χρήματα ή υπόλοιπα για να διαμοιραστούν. Παράλληλα δημιουργείται από και και πέρα το πρόβλημα -θα πρέπει και αυτό να το δείτε- πώς θα κάνουν με τα πενιχρά πλέον έσοδα, αφού διαμοιράζεται σε τόσα πολλά δημοτικά λιμενικά ταμεία, τις παρεμβάσεις τους στα λιμάνια για να δημιουργήσουν καλύτερες υποδομές στα λιμάνια, των οποίων την ευθύνη έχουν αυτοί.

Για τη Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής: Έχει στελεχωθεί ή θα πρέπει πάλι συναρμόδια Υπουργεία να λειτουργήσουν, να αποφασίσουν, να εγκρίνουν για να στελεχωθεί; Υπάρχει η Γενική Γραμματεία, αλλά αν δεν στελεχωθεί, δεν μπορεί να κάνει δουλειά. Επομένως μη μας μιλάτε για ολοκληρωμένη εθνική λιμενική πολιτική. Δεν υπάρχει.

Έρχομαι τώρα στη μετοχοποίηση: Είναι γεγονός. Ο κύριος Πρόεδρος σας είπε ότι κάνατε αρκετά τολμηρά βήματα, προσχωρήσατε στις δικές μας απόψεις.

Βέβαια θα μου επιτρέψετε να έχω διαφορετική αντίληψη όσον αφορά στο θέμα της μετοχοποίησης. Πιστεύω ότι τα βήματα που έχουν γίνει μέχρι αυτήν τη στιγμή, τουλάχιστον για όλες τις μετοχοποιήσεις, είναι αβέβαια βήματα προς την απελευθέρωση των αγορών και προς την ιδιωτικοποίηση, που είναι το ζητούμενο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ: Αναφέρθηκε στις επαγγελίες, κύριε συνάδελφε, όχι στις υλοποιήσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Σ' αυτό συμφωνούμε απόλυτα, γιατί μετοχοποίηση με παραμονή κομματικών διορισμένων διοικήσεων δεν είναι καμία ιδιωτικοποίηση. Δεν συμβάλλει στην απελευθέρωση των αγορών, δεν συμβάλλει στη λειτουργία της αγοράς, δεν συμβάλλει στον ανταγωνισμό και δεν κερδίζει τελικά αυτό που θέλει η αγορά, τις καλύτερες ποιοτικές υπηρεσίες με τη χαμηλότερη δυνατή τιμή, το οποίο είναι το ζητούμενο στις απελευθερώσεις των αγορών.

Και ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης ακολούθησε το ίδιο: μετοχοποιήθηκε, πήρε κάποια έσοδα το δημόσιο, ο κ. Παπαντωνίου έκλεισε τότε κάποιες τρύπες -ίσως και αυτό να ετοιμάζεται να κάνει με τη μετοχοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς- εμείς όμως είπαμε ότι αυτά τα χρήματα ή ένα μεγάλο μέρος απ' αυτά θα πρέπει ουσιαστικά να δοθούν, ούτως ώστε οι υποδομές του λιμανιού να γίνουν πιο σωστές, να εκσυγχρονιστεί το λιμάνι για να μπορέσει να ανταποκριθεί στις συνθήκες που απαιτούνται σήμερα.

Μια και είπαμε για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης, να πούμε και για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Η σημασία του είναι πράγματι πάρα πολύ μεγάλη. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που μπορεί να γίνει η πύλη για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, χρειάζεται οπωσδήποτε άμεσες παρεμβάσεις. Και είναι ορισμένες απλές που μπορούν εύκολα να γίνουν με διοικητικές αποφάσεις.

Για παράδειγμα, το Λιμεναρχείο, που είναι άμεσης αρμοδιότητάς δικής σας: Οι υπηρεσίες του Λιμεναρχείου βρίσκονται, νομίζω, σε πέντε διαφορετικά κτίρια. Κάποιος δηλαδή που θέλει να εξυπηρετηθεί από υπηρεσίες του Λιμεναρχείου θα πάει σε μία, μετά θα πάει σε άλλη και ενδεχομένως να γυρίσει όλα τα κτίρια.

Οι υπηρεσίες του τελωνείου: Πολλές φορές για να πληρώσει ένας ναυτιλιακός πράκτορας τα φαρικά τέλη πρέπει να πάει δέκα χιλιόμετρα από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, στο Καλοχώρι δηλαδή, για να πληρώσει τα φαρικά τέλη, αφού πρώτα έχει τελειώσει τις άλλες διαδικασίες, οι οποίες απαιτούνται κατά τον ελλιμενισμό των πλοίων.

Αυτά είναι ζητήματα που μπορούν να τακτοποιηθούν με απλές διοικητικές παρεμβάσεις και δεν χρειάζονται πάρα πολλά χρήματα. Από και και πέρα υπάρχουν και άλλα σημαντικά ζητήματα αν θέλουμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να το φτιάξουμε την πύλη για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, το οποίο σε ένα σημαντικό βαθμό λειτουργεί και αυτήν τη στιγμή, αλλά θα μπορούσε

να λειτουργήσει αποτελεσματικότερα.

Δεν μπορεί το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να μην έχει μια ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη μέσα στο λιμάνι, μια προβλήτα δηλαδή που να χαρακτηριστεί με αυτόν τον τρόπο και να μπορούν να γίνονται επισκευές των πλοίων. Και επιπλέον να αλλάξει ένας νόμος ο οποίος λέει ότι μόνο επιδιορθώσεις γίνονται -από συνεργεία που είναι εκτός του λιμανιού δηλαδή- και μόνο για εβδομήντα δύο ώρες. Δεν μπορεί να παραμείνει άλλο επισκευαζόμενο το πλοίο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

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

Νομίζω ότι μπορούμε να το κάνουμε, γιατί όλες οι ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες βρίσκονται στη νότιο Ελλάδα. Σύρος, Πέραμα, Πειραιά. Νομίζω ότι πρέπει να δημιουργηθεί μια τέτοια ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, γιατί αν δεν υπάρχει τότε δεν μπορεί να εξασφαλίσει το λιμάνι πολύ μεγάλη εμπορευματική και επιβατική κίνηση. Διότι θα υπάρχει ο κίνδυνος αν ένα πλοίο μείνει εκεί να πρέπει με τεράστια έξοδα μετά να ρυμουλκηθεί για να έρθει στη Σύρο ή στον Πειραιά, ώστε να μπορέσει να επισκευαστεί.

Είχα αναφέρει με ερώτησή μου ότι υπολειτουργεί ο πλοηγικός σταθμός, ότι δεν έχουμε εφεδρική πλοηγίδα. Η απάντηση που είχαμε λάβει ήταν ότι θα σταλεί δεύτερη. Εστάλη εκεί μια η οποία είναι τελείως κατεστραμμένη, σε συνεχή επισκευή. Τώρα γίνεται και στην άλλη επισκευή. Έτσι τα πλοία αναγκάζονται να πλοηγηθούν με λάντζες και με μασούνες. Κάτω από τέτοιες συνθήκες δεν μπορεί να λειτουργήσει ένα λιμάνι και να έχει τις υψηλές προδιαγραφές, για τις οποίες το θέλουμε.

Παράλληλα θα πρέπει να πω ότι η σύνδεση του λιμανιού, που την είχαμε αποφασίσει επί δικής μας κυβερνήσεως, με την εθνική οδό, από το 1994, παραμένει ακόμη υπό κατασκευή. Όσον αφορά την Εγνατία Οδό, μας πληροφορεί κάθε χρόνο η εταιρεία, η οποία έχει αναλάβει και αυτό το έργο, ότι θα προχωρήσει. Περιμέναμε να τελειώσει το 2000, το 2001. Τώρα μας λένε για το 2002. Φοβάμαι, όμως, αφού δεν βλέπω καμία εργασία εκεί να γίνεται, ότι ούτε το 2002 θα γίνει αυτή η περίφημη σύνδεση, ούτως ώστε να αξιοποιήσουμε με αυτόν τον τρόπο την έκρη προβλήτα, η οποία δεν έχει ολοκληρωθεί αλλά ευτυχώς αυτά τα οποία έχουν γίνει είναι ικανοποιητικά για τη σημερινή εμπορευματική κίνηση του λιμανιού της Θεσσαλονίκης.

Αν, λοιπόν, θέλουμε να λειτουργήσουμε προς αυτήν την κατεύθυνση, τότε θα πρέπει να φροντίσουμε όλες αυτές τις υποδομές του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, που είναι πάρα πολύ σημαντικό για την οικονομία μας και για το στόχο που έχουμε, που σας είπα προηγουμένως, την ανάπτυξη.

Μας είπατε -να μην επαναλάβω, τα είπε ο επίτιμος Πρόεδρος- για τα λιμενικά ταμεία και για τις υποδομές. Θα θέλαμε να μας πείτε ποια καινούρια λιμάνια έχετε πραγματικά φτιάξει. Εγώ βλέπω ότι τα 118 δισεκατομμύρια δραχμές που έχετε ζητήσει από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης είναι πάρα πολύ λίγα αν λάβει κανείς υπόψη του τη μεγάλη σημασία, όπως στην αρχή της ομιλίας μου έχω αναλύσει, την εθνική σημασία που έχουν οι λιμενικές υποδομές, καθώς και την αναπτυξιακή σημασία. Νομίζω ότι από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης θα μπορούσε να πάρει ένα μεγαλύτερο κονδύλι αφού πιστεύω πως αυτά που από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης πήρε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για τις ναυτιλιακές υποδομές, πρέπει να ήταν ασήμαντα. Δεν τα ξέρω, αλλά μπορείτε εσείς να μας τα πείτε.

Θέλουμε ακόμη να μας πείτε εάν αυτά τα χρήματα που ζητήσατε, τόσο για την πρόταση όσο και για τα υπόλοιπα από το Υπουργείο Οικονομικών, έχουν εγκριθεί ή απλώς είναι ακόμη προς την κατεύθυνση του ότι τα έχετε ζητήσει.

Όσο για τα ποσά που αναφέρθηκαν από τα λιμενικά ταμεία θέλω να πω τα εξής: Κύριε Υπουργέ, όπως σας είπα ήρθαμε υπεύθυνα εδώ για ένα πολύ σημαντικό θέμα εθνικής και αναπτυξιακής σημασίας να σας πούμε σωστά πράγματα σύμφωνα με αυτά που έχουμε διασταυρώσει σαν πληροφορίες ή που έχουμε ζησει οι ίδιοι γυρνώντας σε αυτά τα λιμάνια, σε αυτές τις περιοχές.

Αυτά λοιπόν τα ποσά που σας αναφέραμε για τα λιμενικά ταμεία είναι από δικά σας στοιχεία. Εμείς σας κάναμε ερώτηση,

σας ρωτήσαμε τι εισέπραξαν τα λιμενικά ταμεία και σεις μας δώσατε την απάντηση. Είπατε ότι από το 1996 μέχρι το τέλος του 1999 εισέπραξαν 252 δισεκατομμύρια. Στο ερώτημα πόσες επενδύσεις έγιναν απ' αυτά τα χρήματα για τις λιμενικές υποδομές, εσείς μας απαντήσατε ότι ήταν 82 δισεκατομμύρια. Το αποτέλεσμα που βγαίνει είναι 32,5% του συνολικού ποσού δόθηκαν μόνο για τις λιμενικές υποδομές.

Κύριε Υπουργέ, αναγνωρίζω ότι είστε νέος στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Πιστέψτε ότι η επερώτησή μας έχει καλοπροαίρετη διάθεση. Δεν θα μπορούσαμε εξάλλου να σας κάνουμε αυτή τη στιγμή καν σκληρή κριτική. Σας κάναμε όμως τις επισημάνσεις εκείνες που νομίζω ότι πρέπει να σας προβληματίσουν, γιατί πραγματικά η υποδομή των λιμανιών μας έχει εθνική σημασία. Έχει εθνική σημασία για την ύπαρξη της νησιωτικής Ελλάδας, για να υπάρχουν οι Έλληνες στο Αιγαίο και να παραμείνουν και επιπλέον έχει την αναπτυξιακή διάσταση που είναι το ζητούμενο αυτήν τη στιγμή για τη χώρα μας.

Δώστε λοιπόν μεγαλύτερη βαρύτητα. Σας δίνουμε νομίζω αρκετά επιχειρήματα να επιδιώξετε και να πείσετε και να πάρετε χρήματα όσα μπορείτε περισσότερα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, αλλά και από το Υπουργείο Οικονομικών ταυτόχρονα και από κει και πέρα, λειτουργήστε με σωστή πολιτική, με σωστή πρακτική πάνω στην εκτέλεση των έργων, ούτως ώστε να έχουμε αύριο λιμάνια στη χώρα μας καλά για να υποστηρίξουν μια συνεχώς αναπτυσσόμενη ναυτιλία και μια ακτοπλοία που χρειάζεται για να εξυπηρετεί τους Έλληνες, ιδιαίτερα της νησιωτικής περιοχής του Αιγαίου. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Κωνσταντίνου Φλώρος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, έχει το λόγο.

ΦΛΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχάς, θεωρώ υποχρέωσή μου να πω ότι οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας σήμερα ανέπτυξαν μια επερώτηση, ιδιαίτερα ο πρώτος εκ των επερωτώντων, αλλά και άλλοι συνάδελφοι στη συνέχεια –θα εξηγήσω τι ακριβώς εννοώ, ποιους άλλους συναδέλφους εννοώ– σ' ένα κλίμα πάρα πολύ θετικό, ήπιο. Και βεβαίως από την πλευρά τους προσπάθησαν να τεκμησιώσουν τις απόψεις τους με επιχειρήματα. Βεβαίως, κατά τη γνώμη μου ήταν ανεπιτυχή, αλλά οφείλω όμως να υπογραμμίσω ότι έγινε μια τέτοια προσπάθεια από πολλούς συναδέλφους από τη Νέα Δημοκρατία με ευπρέπεια και αυτό το θεωρώ θετικό.

Λυπούμαι όμως να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι μετά απ' αυτό, δεν υπάρχει κάτι θετικό να αναγνωρίσει κανείς στην προσπάθεια που έκαναν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας. Λυπούμαι να πω ότι όχι μόνο δεν πρόσθεσαν κάτι, αλλά έφθασαν στο σημείο να εκφράζουν εντελώς διαφορετικές απόψεις από συναδέλφους που ανήκουν στο ίδιο κόμμα, και στη συνέχεια θα έχω την ευκαιρία να επιστημάνω μερικές. Πρώτα όμως θέλω να ξεκαθαρίσουμε μεταξύ μας αυτό που οι επερωτώντες συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας “ευστόχως” δεν ανέφεραν, τους το υπενθύμισε όμως ο κ. Μητσοτάκης στη συνέχεια και θέλω να το θυμηθούμε όλοι μαζί.

Πώς συντάσσεται η πρόταση, ποιος προτείνει τα έργα που εντάσσονται στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Γνωρίζουν οι κύριοι συνάδελφοι ότι ουσιαστικό ρόλο έχουν τα περιφερειακά όργανα, οι περιφέρειες.

Εδώ λοιπόν οι κατηγορίες που γράφετε ή που λέτε σε βάρος του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ουσιαστικά σε βάρος όχι του νυν Υπουργού αλλά του προηγούμενου Υπουργού, οι ίδιοι ομολογείτε ότι είναι αστήρικτες.

Το δεύτερο που είναι οφθαλμοφανέστερο του πρώτου είναι το ποιος εκτελεί αυτά τα έργα. Γνωρίζετε ότι ευθύνη έχουν οι υπηρεσίες και ότι τα εκτελεί το ΥΠΕΧΩΔΕ. Γιατί στην επερώτησή σας λοιπόν στρέψετε όπως λέτε τουλάχιστον κατά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ ήταν απλό να επερωτήσετε μαζί με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, ώστε να έχετε και επ' αυτών των ερωτημάτων –εάν πράγματι έχετε τέτοια ερωτήματα διότι έχω πειστεί ότι δεν έχετε τέτοια ερωτήματα και θα το αναπτύξω στη συνέχεια– μια

απάντηση; Εάν λοιπόν είχατε τέτοια ερωτήματα, θα μπορούσατε να πάρετε και τις δέουσες απαντήσεις.

Δεν γνωρίζετε ότι έπρεπε η επερώτησή σας να στραφεί και «κατά» και του ΠΕΧΩΔΕ; Τίποτε απ' αυτά δεν έγινε.

Τρίτον, το οποίο επίσης πρέπει στη δευτερολογία σας να ξεκαθαρίσετε: Πομπωδώς αναφέρεστε στην επερώτηση για δισεκατομμύρια των δισεκατομμυρίων και τα 252 δισεκατομμύρια εκ των οποίων τα 32,5 πήγαν ή δεν πήγαν και τι έγιναν. Κύριοι συνάδελφοι, δύο από τους επερωτώντες Βουλευτές ήσασταν και ερωτώντες πριν από ένα μήνα. Έχετε στα χέρια σας απάντηση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, ο οποίος σας εξηγήει εγγράφως για τα οικονομικά έτη 1996, 1997, 1998, 1999 τα ποσά που έχουν, πώς κατανέμονται, πώς ήρθε σε σας η απάντηση και τι πώς όλα αυτά τα ποσά έχουν διανεμηθεί.

Δεν ξέρω, κύριε Πρόεδρε, αν χρειάζεται την έγγραφη απάντηση του Υπουργείου, την οποία έχω και εγώ στα χέρια μου, να την καταθέσω στα Πρακτικά. Προς τι λοιπόν η επερώτηση και οι πομπώδεις εκφράσεις;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: (Δεν ακούστηκε)

ΦΛΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Σας άκουσα, κύριε συνάδελφε, με προσοχή. Επειδή είσατε ένας εκ των ερωτώντων, ίσως να αισθάνεστε κάποια ενοχή, κύριε Σπύρου. Θέλω να είμαστε απολύτως σαφείς. Το πομπώδες και το πρώτο των επερωτούμενων πραγμάτων που καταθέσατε είναι από το ποσό των 250 δισεκατομμυρίων δραχμών –διαβάστε, παρακαλώ, την επερώτηση που καταθέσατε– που έχουν διατεθεί τα 170 δισεκατομμύρια δραχμές.

Ήρθε ο κ. Μητσοτάκης να σας απαντήσει ότι “δεν μιλώ για σκάνδαλα”, απλώς θέλουμε να ξέρουμε αν επενδύθηκαν ή όχι. Γιατί πομπωδώς λέτε τέτοια πράγματα στην επερώτησή σας.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Κύριοι συνάδελφοι, έχετε λίγη υπομονή. Θα απαντήσετε. Λέω τι αναφέρετε στην επερώτηση. Ομιλώ επ' αυτών που γράφετε. Είναι το πρώτο σας ερώτημα και μάλιστα αναλυτικότατο.

Θα μου επιτρέψετε να προχωρήσω παρά κάτω, κύριε Πρόεδρε, στον κορμό της επερώτησης. Είναι δυνατόν να κατατίθεται μια επερώτηση από τη Νέα Δημοκρατία, η οποία κατά τα άλλα λέει ότι είναι σχεδόν έτοιμη για Κυβέρνηση και δεν λέει μια λέξη για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, για την ασφάλεια, για το ρόλο της ναυτιλίας, σ' αυτό το εθνικής σημασίας θέμα; Και θυμήθηκε μόνο ένας εκ των συναδέλφων να το αναφέρει εδώ παραλείποντας βεβαίως να πει τι έκανε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γι' αυτό το θέμα. Είναι δυνατόν να κατατίθεται επερώτηση η οποία να μην αναφέρεται σε ένα τόσο ουσιαστικό θέμα;

Θα προχωρήσω παρακάτω. Δύο εκ των συναδέλφων που μίλησαν είπαν το αυτονόητο για εμάς του ΠΑΣΟΚ. Έδωσαν εύσημα στον προηγούμενο Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Ένας ή δύο όμως είπαν εντελώς διαφορετικά. Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να συνηνοηθείτε μεταξύ σας. Επειδή βλέπω ότι ένας εκ των συναδέλφων –δεν θα αναφερθώ ονομαστικά– κοιτάζει κάπως περιέργα, σας λέω ότι ένας είπε άλλα απ' αυτά που είπαν οι συνάδελφοί του.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Να τα ονομάσετε.

ΦΛΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Αναφέρομαι σε σας, κύριε συνάδελφε, που αντιδράτε.

Είπαν οι συνάδελφοί σας ότι πράγματι το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο προκάτοχος Υπουργός επιτέλεσε έργο, πράγματι έκανε σημαντικά βήματα και σεις είπατε ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε συνάδελφε...

ΦΛΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ: Να πάρετε τα Πρακτικά. Είμαι απόλυτος σε αυτό που λέω και αφήστε με να ολοκληρώσω. Είμαι απόλυτος σ' αυτό που είπα και ο κ. Βαρίνος, που είναι παρών, καθώς και άλλοι συνάδελφοι. Ενώ εσείς, κύριε συνάδελφε, παρατηρώντας το νυν Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας είπατε «να μην ακολουθήσετε την τακτική των προκατόχων σας» και φθάσατε βέβαια στο ρεφρέν ότι η Κυβέρνηση είναι κουρασμένη και μάλιστα είπατε και μια υπονοούμενη λέξη «χορτασμένη». Νομίζω ότι πρέπει να συνηνοηθείτε μεταξύ σας για το πώς υποστηρίζετε τις επερωτήσεις και τι λέτε.

Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι μεγαλύτερη εντύπωση μας προκάλεσε όχι μόνο η παρουσία, αλλά και ότι ο κ. Μητσοτάκης

ζήτησε το λόγο σ' αυτήν την επερώτηση. Σε μένα τουλάχιστον, όταν ζήτησε το λόγο, μου προκάλεσε κάποιον προβληματισμό. Γρήγορα όμως λύθηκε αυτή η απορία. Στο όνομα της ανταγωνιστικότητας αναφέρθηκε στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», στο όνομα της Κρήτης αναφέρθηκε και πάλι στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Ο ίδιος είπε ότι ήταν σωστή η απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, του προκατόχου, για τη Γενική Γραμματεία Λιμένων. Ο ίδιος είπε ότι είναι λάθος ο τρόπος με τον οποίο Ν εντάσσονται τα λιμενικά έργα και πρέπει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να έχει λόγο, σε αντίθεση βεβαίως με τους συναδέλφους του της Νέας Δημοκρατίας.

Και κλείνω με τον τελευταίο των ομιλητών, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Εμένα τουλάχιστον με ικανοποιεί το ότι δαπάνησε αρκετό από το χρόνο του για να μιλήσει για τη Θεσσαλονίκη. Βέβαια συμπτωματικά το θέμα δεν είναι στην επερώτηση.

Καλά κάνατε όμως και μιλήσατε για τις ανάγκες της Θεσσαλονίκης. Νομίζω ότι είναι σωστό ως Βορειοελλαδίτες να τονίζουμε και να υπογραμμίζουμε αυτά τα ζητήματα. Ενώ ο κ. Μητσοτάκης είπε ότι έγινε τεράστιο έργο στα λιμάνια, εσείς είπατε ότι ήταν μόνο εμβολωματικές οι λύσεις. Είπατε στον κ. Μητσοτάκη ότι διαφωνείτε με τη γνώμη του για τις μετοχοποιήσεις;

Αναρωτιέμαι: Τελικά σε τι συμφωνείτε μέσα στη Νέα Δημοκρατία; Γιατί καταθέσατε αυτήν την επερώτηση; Για να δείξετε δήθεν ότι η Κυβέρνηση δεν έκανε έργο, όπως εύκολα φραστικά λέει κάποιος ή για να αναδείξετε περισσότερο τις εσωτερικές διαφωνίες που έχετε στη Νέα Δημοκρατία;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Τζέκης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Κωνσταντίνου, εγώ μίλησα, αλλά εσείς προκαλείτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Παρακαλώ.

Ορίστε, κύριε Τζέκη.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολούθησα με πολύ μεγάλη προσοχή τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας, που ανέλυαν την επερώτηση. Πιστεύω ότι υπάρχουν σοβαροί λόγοι ανησυχίας για τις εγκαταστάσεις, τον εκσυγχρονισμό και όλα τα σχετικά. Εκείνο όμως που προσπάθησαν να υποκρύψουν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και μόνο ο Κοινοβουλευτικός τους Εκπρόσωπος αναφέρθηκε -κι εκεί παρεμπιπτόντως- είναι το ζήτημα της μετοχοποίησης. Στο πέμπτο ερώτημα της επερώτησης εγκαινιάζουν την Κυβέρνηση ότι δεν έχει εφαρμόσει το μοντέλο της αυτοχρηματοδότησης όχι μόνο για τον εκσυγχρονισμό, αλλά και για τη λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων. Δηλαδή, εγκαινιάζουν την Κυβέρνηση γιατί δεν προχώρησε με πολύ γρήγορα βήματα στην ιδιωτικοποίηση όλων των λιμανιών της χώρας.

Εμείς πιστεύουμε ότι ήδη η ιδιωτικοποίηση οδεύει. Είτε μετοχοποίηση την ονομάσεις, είτε εισαγωγή του ΟΛΠ ή του ΟΛΘ στο χρηματιστήριο ή απευθείας ανάθεση στο ιδιωτικό κεφάλαιο -και αυτό θα το δούμε αργότερα- είναι ιδιωτικοποίηση. Για μας βέβαια αυτό είναι και το σημαντικό και όχι το ζήτημα των δισηκατομμυρίων, πού πήγαν κλπ. Αν και στην κατάσταση που μας έδωσε ο κύριος Υπουργός κι εκεί τα στοιχεία λένε ότι πραγματικά υπάρχει μία υστέρηση των εξόδων σε σχέση με τα έσοδα.

Επομένως το ζήτημα που πρέπει να αναλύσουμε εδώ είναι αν τα βήματα της Κυβέρνησης είτε αργά είτε γρήγορα κινούνται στη σωστή κατεύθυνση κατ' εμάς, δηλαδή αν προωθούν τα συμφέροντα της χώρας και του λαού γενικότερα.

Εμείς πιστεύουμε ότι ούτε και το μοντέλο της αυτοχρηματοδότησης, αν εφαρμοστεί, θα είναι για το πραγματικό συμφέρον της χώρας. Και βέβαια ούτε και αν η λειτουργία των εγκαταστάσεων των λιμανιών δοθεί στο ιδιωτικό κεφάλαιο θα έχουμε καλύτερους όρους λειτουργίας.

Αναφέρθηκε και η Νέα Δημοκρατία πολλές φορές στο ζήτημα των Σπάρτων. Μα, κύριοι συνάδελφοι, εδώ πλέον το ζήτημα της κατασκευής του αεροδρομίου, αλλά και της ευθύνης της λειτουργίας που ανήκει στη γερμανική πολυεθνική

“HOECHTIF”, αποδεικνύει ακριβώς το αντίθετο απ' αυτό που λέτε.

Για τη σύμβαση που υπογράφηκε με το ελληνικό Δημόσιο και τη συγκεκριμένη πολυεθνική εταιρεία, εκείνος ο χαρακτηρισμός που μπορεί να αποδώσει καλύτερα το περιεχόμενο της σύμβασης είναι «αποικιακού χαρακτήρα». Σε τέτοιες συμφωνίες εγκαλείτε την Κυβέρνηση να προχωρήσει;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Το είπαμε σήμερα.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Το είπατε πολύ συγκαλυμμένα, κύριε Σαλαγκούδη, γιατί ξέρετε ότι το ξεπούλημα των λιμανιών είναι κατ' αρχήν πολιτικό σκάνδαλο. Δεν μπορείς να αναφέρεσαι στο Αιγαίο και στους κινδύνους για εθνικούς λόγους και να λες ότι θα παραχωρήσεις τα λιμάνια που θεωρούνται όχι μόνο οικονομικό, αλλά και φυσικό σύνορο της χώρας στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Ξέρουμε όλοι βέβαια ότι το πολυεθνικό κεφάλαιο ή το κεφάλαιο γενικότερα, ντόπιο και ξένο, δεν ενδιαφέρεται για τα εθνικά ζητήματα. Για το μόνο για το οποίο ενδιαφέρεται είναι πώς θα αυξήσει τα κέρδη. Εκεί ακριβώς λέμε ότι το κεφάλαιο δεν έχει πατρίδα να υπερασπιστεί. Έχει μόνο τα κέρδη του. Επομένως πιστεύουμε ότι με άλλα λόγια ζητάτε την ιδιωτικοποίηση της περιουσίας των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Είπατε ότι δεν υπάρχει λειτουργία ηλεκτρονικού συστήματος έκδοσης εισπηρίων. Θα μπορούσε βέβαια να είναι καλύτερο. Όμως δεν θίγεται καθόλου το εξής γεγονός: Οι πράκτορες των εφοπλιστών έχουν κατακλέψει τα λιμάνια. Ξέρουμε όλοι ότι εισπράττουν το τέλος υπέρ λιμενικών ταμείων και οργανισμών λιμένων και το καταθέτουν χωρίς έλεγχο. Εδώ, δηλαδή, υπάρχει μία ουσιαστική πολιτική, που αποκρύπτει τα τεράστια έσοδα του ιδιωτικού κεφαλαίου, δηλαδή των πλοιοκτητών. Και η τεχνολογία να μπει μέσα στα λιμάνια και να γίνει εκσυγχρονισμός, το ζήτημα είναι προς πια κατεύθυνση θα γίνει.

Εμείς κάνουμε την κριτική στην Κυβέρνηση από αυτήν την πολιτική σκοπιά. Δεν πρέπει να προχωρήσει παραπέρα η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών και πρέπει να σταματήσει άμεσα. Τα λιμάνια πρέπει να είναι κάτω από το δημόσιο έλεγχο και θα πω παρακάτω την πολιτική πρόταση του κόμματός μας. Πιστεύουμε ότι η μετατροπή Οργανισμών Λιμένων και Λιμενικών Ταμείων σε Α.Ε., είτε και εάν προχωρήσει στη συνέχεια η ιδιωτικοποίηση με την αυτοχρηματοδότηση είτε με συμβάσεις παραχώρησης κλπ, είναι ένα και το αυτό. Πιστεύουμε βέβαια ότι η απελευθέρωση των λειτουργιών των λιμενικών υπηρεσιών είτε με σχετική ντιρεκτίβα που ετοιμάζουν η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Κυβέρνηση είτε με τα δίκτυα που απελευθερώνονται, δεν ευνοούν τα συμφέροντα και της χώρας και του ελληνικού λαού.

Θέλω να αναφερθώ, κύριε Πρόεδρε, εν συντομία στα δύο μεγαλύτερα λιμάνια, τα οποία έχουν αλλάξει καθεστώς και μετατράπηκαν σε ανώνυμη εταιρεία. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχει μπει στο χρηματιστήριο. Το ίδιο γίνεται και με τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς. Μιλάμε για τα δύο σημαντικότερα λιμάνια της χώρας και σε επίπεδο ανατολικής Μεσογείου. Εάν η Νέα Δημοκρατία λέει ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί πύλη για τη νοτιοανατολική Μεσόγειο, εμείς λέμε ότι είναι πύλη και για τις βαλκανικές χώρες και τις παρευεξίνες, με μοναδικό λόγο όμως ότι δεν προωθούνται τα συμφέροντα της χώρας. Εκεί βλέπουμε ότι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης -αυτό δεν το θίγετε καθόλου- είναι κάτω από τον αποκλειστικό έλεγχο νατοϊκών δυνάμεων και έτσι έχει αυξήσει και την κίνησή του, συν βέβαια ότι έρχονται εμπορεύματα από τρίτες χώρες, χωρίς να έχει βέβαια πρόσβαση το ελληνικό προϊόν -αναφέρομαι στο εμπορικό ισοζύγιο γενικότερα.

Άρα, λοιπόν, για το λιμάνι του Πειραιώς θα πρέπει να πάρουμε μία απάντηση. Οι ίδιες οι λιμενικές αρχές είχαν αποτιμήσει για περίπου 300 εκατομμύρια. Είδαμε στο τέλος ότι κατέληξε σε ύψος συνολικής περιουσίας 40 δισεκατομμυρίων. Καταλαβαίνουμε, δηλαδή, ότι ένα παιχνίδι το οποίο παίζεται, θα αποβεί εις βάρος του ελληνικού δημοσίου και προς όφελος των ιδιωτών, οι οποίοι με τον άλφα ή βήτα τρόπο θα πάρουν στα χέρια τους και αυτό το λιμάνι.

Ξέρουμε πολύ καλά ότι το εφοπλιστικό κεφάλαιο, όταν το ζητάει και το απαιτεί, πάντα το κατορθώνει. Για παράδειγμα, για την ποντοπόρο ναυτιλία στο χρηματιστήριο ψηφίσαμε ένα σχε-

τικό νόμο. Από ό,τι διαβάζουμε τώρα στον Τύπο έρχεται ένα νέο νομοσχέδιο, που κάνει αποδεκτά όλα τα αιτήματα που εφοπλιστικού κεφαλαίου. Γιατί; Διότι έκανε αποχή από την είσοδο της ποντοπόρου ναυτιλίας στο χρηματιστήριο. Έτσι πιέζοντας, λοιπόν, κάνει και η Κυβέρνηση αποδεκτά τα πάντα από πλευράς συμφερόντων.

Πιστεύουμε ότι η πρόταση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας είναι σημαντική από την άποψη ότι θεωρώντας ότι τα λιμάνια είναι φυσικό σύνορο και παίζουν ένα πολύ μεγάλο ρόλο στην προάσπιση συμφερόντων της χώρας και του λαού γενικότερα, δεν θα πρέπει να αλλάξουν χέρια.

Θα πρέπει να παραμείνουν κάτω από δημόσιο έλεγχο και να είναι ενταγμένα σε έναν κεντρικό πανεθνικό σχεδιασμό που θα έχει και το σχεδιασμό και τη διεύθυνση. Ο σχεδιασμός αυτός θα ανήκει στο δημόσιο τομέα. Τα λιμάνια θα πρέπει να ανήκουν σε έναν ενιαίο φορέα συγκοινωνίας. Δεν μπορούμε να μιλάμε πλέον για απελευθέρωση των πάντων. Κάποιοι τομείς δεν θα μπορέσουν ποτέ να απελευθερωθούν. Αν γίνει αυτό, θα αποβεί σε βάρος των συμφερόντων της χώρας. Ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να έχει μια αντιμονοπωλιακή κατεύθυνση. Διαφορετικά θα γίνει και εδώ ό,τι έγινε με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» που μπορεί να έχει ελληνικό όνομα αλλά οι ιδιοκτήτες του είναι γερμανοί για τριάντα χρόνια. Η σύμβαση λέει μέσα ότι αυτή η εταιρεία είναι υπεύθυνη για τα τέλη και ότι θα έχει τέτοιες απολαβές, ώστε αν η κίνηση πέσει παρακάτω από ένα σημείο θα πρέπει να συμπληρώνει ο ελληνικός προϋπολογισμός.

Πιστεύουμε λοιπόν ότι πρέπει να δούμε το θέμα του φορέα ακτοποικών συγκοινωνιών που θα έχει σαν σκοπό του την εξυπηρέτηση του ελληνικού λαού με χαμηλό εισιτήριο και με συνθήκες ασφαλείας. Και όταν μιλάμε για παραμεθόριες περιοχές, πρέπει να σκεφτόμαστε ότι ακτοποϊκή συγκοινωνία με δημόσια λιμάνια μπορεί να εξυπηρετήσει αλλά μέσα από μια γενικότερη περιφερειακή πολιτική, γιατί μπορεί να έχεις καλά λιμάνια και καλές ακτοποϊκές συγκοινωνίες αλλά αν δεν δώσεις και κίνητρα στην παραγωγική διαδικασία για να κρατηθούν οι κάτοικοι στα νησιά θα έχουμε το φαινόμενο που παρατηρούμε επί δεκαετίες. Υπάρχει ένας επιπλέον σοβαρός λόγος στο Αιγαίο ο εθνικός λόγος, ο οποίος επιβάλλει τα λιμάνια να βρίσκονται κάτω από δημόσιο έλεγχο. Με τις αμφισβητήσεις από πλευράς συμμάχων και αντιπάλων για γκρίζες ζώνες στο Αιγαίο δεν μπορούμε να παραδώσουμε τα λιμάνια στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Πιστεύουμε ότι η πρότασή μας δίνει λύσεις. Βέβαια κινείται σε εντελώς διαφορετική κατεύθυνση από την πολιτική κατεύθυνση της Κυβέρνησης αλλά και από τις απόψεις της Νέας Δημοκρατίας οι συνάδελφοι της οποίας βρήκαν σήμερα εδώ πολλά κοινά σημεία με την Κυβέρνηση. Άλλωστε αυτό το διαπιστώνει και ο ελληνικός λαός. Γκάλοπ το οποίο είδε σήμερα την δημοσιότητα δείχνει ότι η συντριπτική πλειοψηφία του ελληνικού λαού σας βλέπει σαν δύο σταγόνες νερού. Δηλαδή σε πολλούς τομείς έχετε την ίδια πολιτική. Αυτό ισχύει και στον τομέα των λιμανιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εισερχόμεθα στο στάδιο των δευτερολογιών.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Κύριε Υπουργέ, δεν λάβαμε απάντηση στα ερωτήματα που θέσαμε. Τα ερωτήματά μας ήταν πολλά και συγκεκριμένα και περιλαμβάνονται στο κείμενο της επερώτησης. Και δεν είναι μια καινούρια επερώτηση. Έχει κατατεθεί από το Μάιο. Τα στοιχεία δε που περιέχει μέσα είναι από απάντηση ερωτήσεων προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας της προηγούμενης περιόδου. Τα 82 δισεκατομμύρια που λέμε ότι επενδύθηκαν πάλι σε απάντηση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να βρήκαμε. Μην ανατρέξε, λοιπόν, τις απαντήσεις και τα επιχειρήματα των προκατόχων σας. Αυτά δεν τα βρήκαμε από τις εφημερίδες. Σε αυτό το ερώτημα δεν δώσατε καμία απάντηση.

Δεύτερο ερώτημα ήταν ο προγραμματισμός. Στο νομοσχέδιο που συστήνη τη Γενική Γραμματεία Λιμενικής Πολιτικής και στο οποίο ήμουν εισηγητής υπήρχαν πολλά κοινά επιχειρήματα.

Και πράγματι όταν ήλθε το νομοσχέδιο προς ψήφιση στηρί-

ξαμε την απόφαση για τη σύσταση της Γενικής Γραμματείας Λιμενικής Πολιτικής. Και αυτό για το οποίο κρούαμε τον κώδωνα του κινδύνου προς τον πρώην Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ότι τελικά δεν δημιουργεί ένα αποφασιστικό όργανο, αλλά κάτω από την ομπρέλα της Γενικής Γραμματείας Λιμενικής Πολιτικής δημιουργεί ένα ευρύτατο συμβούλιο από εννέα συναρμόδια Υπουργεία, τα οποία και θα αποφασίζουν και θα ιεραρχούν.

Εμείς ζητήσαμε να μας πείτε ποια είναι τα αποτελέσματα της ιεράρχησης. Ποια έργα από τον Ιούνιο που συστήθηκε η Γραμματεία ως σήμερα τον Νοέμβριο έχουν ιεραρχηθεί, ποια είναι η κατάταξή τους και με ποια κριτήρια και ποια από αυτά τα έργα προκρίνεται, ώστε να ενταχθούν στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Δεν νομίζω ότι πάμε να ανακαλύψουμε την πυρίτιδα. Και αν ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος δεν αντιλαμβάνεται ότι το ύφος μας ως προς την κριτική ο μη προσωπικός τόνος το ότι δεν χρησιμοποιούμε αιχμές και ότι καταθέτουμε μια επερώτηση εκτός τουριστικής περιόδου για την προετοιμασία του μέλλοντος, ώστε να κουνήσουμε πραγματικά ένα κοιμώμενο κρατικό μηχανισμό, αν αυτό εκλαμβάνεται ως αδυναμία, τότε μπορούμε να υψώσουμε τους τόνους. Και μπορούμε να δώσουμε και απαντήσεις σε ερωτήματα ότι δεν έγιναν κομματικές προσλήψεις, πράγμα το οποίο αμφισβητήσατε από την εισήγησή μου.

Όμως δεν είναι γεγονός ότι σε λιμενικό ταμείο διευθύνων σύμβουλος διορίστηκε κουμπάρος Υπουργού; Είναι τυχαίο ότι διορίστηκε συνεργάτης επιτρόπου σε άλλο; Αν αυτά είναι τυχαία μακάρι να είναι τόσο λαμπροί όλοι οι συνεργάτες και οι κουμπάροι, αλλά δεν νομίζω ότι ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Ρωτήσαμε κάτι πάρα πολύ απλό, από το 1996 η Ένωση των Πλοιάρχων έχει καταθέσει προτάσεις και καταθέτει κάθε χρόνο παρατηρήσεις και αναδεικνύει τις αδυναμίες των λιμανιών μας και ζητά τις παρεμβάσεις που πρέπει να γίνουν στα λιμάνια, όπως τη φωτισήμανση, τις εκβαθύνσεις, καλύτερες προβλήτες, οι ντόκοι. Και αντί να μας πείτε τι από αυτά τα τριάντα ένα σημεία έχετε υλοποιήσει ή θα υλοποιήσετε από τα 4 δισεκατομμύρια που έχετε ζητήσει, μας είπατε μία θεωρία για το πώς θα γίνει διάλογος με τους κοινωνικούς φορείς. Εδώ είναι απλές επισημάνσεις και τίποτα άλλο.

Το τελευταίο θέμα για το οποίο δεχθήκαμε και ισχυρή κριτική από το Κ.Κ.Ε. είναι γιατί δεν προχώρησαν οι μέθοδοι αυτοχρηματοδότησης στα λιμενικά έργα. Είναι πάρα πολύ απλό, στο λιμάνι της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας ή του Πειραιά ή του Ηρακλείου ή της Ρόδου αυτά που έχουν τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση, οι εταιρείες που θέλουν να εξυπηρετηθούν, θέλουν εν όψει απελευθέρωσης να προσελκύσουν μεγαλύτερη επιβατική μερίδα, γιατί θα μπόυνε σε μια διαδικασία ανταγωνισμού, να προσφέρουν στους επιβάτες τους καλύτερες υποδομές στο λιμάνι, όπως μια τουαλέτα ένα στέγαστρο ή ένα κλιματιζόμενο χώρο. Σήμερα στο εισιτήριο το 30% που καλείται να πληρώσει ο επιβάτης πάει σε κρατήσεις υπέρ λιμένων και υπέρ τρίτων και μέσα σε αυτά είναι και αχθοφορικά τα οποία καλείται να πληρώσει ο επιβάτης σε κάθε λιμάνι της χώρας. Εσείς ταξιθεύετε συχνά, κύριε Υπουργέ. Έχετε δει ποτέ έστω και έναν αχθοφόρο, έστω και μία τουαλέτα να υπάρχει σε ένα λιμάνι των Κυκλάδων; Δεν ζητάμε τον ουρανό με τα άστρα. Βεβαίως έχει βελτιωθεί η κατάσταση και στόχος μας είναι να τη βελτιώσουμε ακόμα περισσότερο.

Αλλά παραβλέποντας τα προβλήματα δε νομίζω ότι καταφέρνουμε οτιδήποτε. Διότι μόνος σας ξεκινήσατε την εισήγησή σας και μας είπατε ότι δεν θέλετε συγκάλυψη των προβλημάτων και δεν θέλετε υπερβολές. Δε νομίζω ότι κατηγορούμαστε πως αναφερόμαστε σε υπερβολές. Αυτό όμως που διαπιστώσαμε από τη δική σας τοποθέτηση είναι ότι καλύπτετε τα ερωτήματα. Δεν συγκάλυπτετε τα προβλήματα διότι λέτε ότι υπάρχουν προβλήματα, αλλά καλύπτετε τα ερωτήματα μη δίνοντας απάντηση καλή ή κακή απάντηση που εκθέτει ή δεν εκθέτει την πολιτική ηγεσία. Αλλά μια απάντηση πάνω στην οποία να μπορούμε να συζητήσουμε και πάνω στην οποία να μπορούμε να βρούμε τρόπους διορθωτικής πολιτικής.

Κύριε Υπουργέ, από τη σημερινή συζήτηση, αυτό που αναδεικνύεται είναι η έλλειψη της ολοκληρωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής. Και αποδεικνύεται διότι στο βασικό ερώτημα ποια είναι τα έργα, ποιοι είναι οι στόχοι, δεν έχετε να δώσετε απάντηση. Οι θεσμικές μεταρρυθμίσεις έγιναν και ήταν τολμηρές. Αυτό δε σημαίνει ότι είναι και αποδοτικές οι θεσμικές μεταρρυθμίσεις. Γιατί αυτό που έχει λείψει είναι πραγματικά η προσοχή στα λιμάνια.

Τέλος, επειδή έγινε πάρα πολύ μεγάλη συζήτηση για το θέμα του αν η Νέα Δημοκρατία έχει διαφωνίες ή όχι για τα θέματα λιμενικής πολιτικής νομίζω ότι η Νέα Δημοκρατία είχε μια ξεκάθαρη θέση, την είχε εκφράσει. Την εξέφρασε και με την ψήφο της στη στήριξη της σύστασης της γενικής γραμματείας λιμενικής πολιτικής. Εξέφρασε αγωνίες και ανησυχίες για τη μετοχοποίηση του ΟΛΠ. Τις εκφράσαμε τις, έλαβε υπόψη ο προηγούμενος Υπουργός, ζήτησε τον έλεγχο νομιμότητας της διαδικασίας, ώστε σήμερα η μετοχοποίηση του ΟΛΠ να βρίσκεται μετέωρη. Και δεν νομίζω ότι η Νέα Δημοκρατία πάσχει από έλλειψη προσοχής απέναντι στα μικρά που μας χωρίζουν, απέναντι σε όλα αυτά τα μικρά προβλήματα στα οποία θα έπρεπε να δίνετε εσείς ως Κυβέρνηση καθημερινή λύση. Διότι η Νέα Δημοκρατία αν έχει αποδείξει κάτι και η ιστορία της το λέει, είναι ότι έπαιρνε τις αποφάσεις να κάνει έργα. Εσείς δεν παίρνετε καμία απόφαση να πάρετε το οποιοδήποτε έργο.

Δεν απαντήσατε στο χαρακτηριστικό παράδειγμα του λιμανιού της Ηγουμενίτσας. Δεν απαντήσατε στα θέματα του λιμανιού της Ρόδου. Δεν απαντήσατε μέχρι και για το λιμάνι της Κάσου. Αφήστε την Κάσο είπατε, τα μικρά νησιά δεν είχαν λιμάνια, τώρα έχουν μια προβλήτα, είναι ικανοποιητικά. Μα, τα μεγάλα που είχαν και έχουν μείνουν τριάντα χρόνια στο ίδιο επίπεδο; Έχει μείνει το λιμάνι του Ηρακλείου χωρίς καμία υποδομή με κίνδυνο να προσεγγίζουν τα πλοία, τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Μα, αν δεν ενισχύσουμε τον τουρισμό μας, αν δεν ενισχύσουμε τις υποδομές μας να μαζέψουμε περισσότερα κρουαζιερόπλοια να εξασφαλίσουμε σ' αυτές τις δύσκολες εποχές το εισόδημα της περιφέρειας που βασίζεται στον τουρισμό με τι θα το κάνουμε; Εκβιομηχανίζοντας την Ελλάδα και την περιφέρεια, πράγμα αδύνατο; Αν δεν δώσουμε σ' αυτούς τους τόπους σ' αυτούς τους περιορισμούς τη δυνατότητα να προσελκύσουν όλο και περισσότερο υψηλότερα εισοδήματα, καλύτερο τουριστικό προϊόν και δεν το κάνουμε μέσα από τα λιμάνια μας με τι θα το κάνουμε; Με τα αεροδρόμια; Έχετε αποτύχει στα αεροδρόμια. Ήταν χαρακτηριστική η παρέμβαση του πρώην Πρωθυπουργού, του κ. Μητσοτάκη, για το αεροδρόμιο του Ηρακλείου.

Έχετε την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, έχετε τα έσοδα. Έχουν τα λιμενικά ταμεία έσοδα. Μην τα σπαταλάτε και μην τους αφήνετε να τα σπαταλάνε. Δώστε πραγματικά τις αρμοδιότητες εκεί που πρέπει άμεσα έγκαιρα και προχωρήστε στην ενίσχυση των λιμανιών. Αυτά έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη για την προσοχή του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, όλοι έχετε πάρει τη δευτερολογία σας, αλλά θα δώσω δύο λεπτά στον καθένα σας να πείτε κάτι απ' αυτά που ίσως δεν έχετε προλάβει να πείτε, αλλά σας παρακαλώ να μην υπερβείτε το χρόνο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Για αποκατάσταση της αληθείας, δεν πήραμε όλοι τη δευτερολογία μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Εσείς μιλήσατε εξήμισι λεπτά, αλλά θα σας δώσω και εσάς αν θέλετε τα δύο λεπτά που σας αναλογούν.

Ορίστε, κύριε Σπύρου, έχετε το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, με την επερώτηση που υποβάλαμε εμείς οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας είχαμε στόχο να εντοπίσουμε, να επισημάνουμε και να ελέγξουμε την Κυβέρνηση για τις παραλείψεις και τα προβλήματα στα οποία υπάρχουν σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Δεν είχαμε στόχο να ισοπεδώσουμε ούτε να μηδενίσουμε προσπάθειες που έγιναν.

Εξάλλου είπαμε ότι οι κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ που κυβερνάνε τα τελευταία δεκαεπτά χρόνια τον τόπο είχαν τη δυνατότητα

να διαχειριστούν τεράστια κονδύλια από ευρωπαϊκούς πόρους και από εθνικούς πόρους, αλλά το έργο το οποίο επιτέλεσαν ήταν πάρα πολύ μικρό, κακής ποιότητας και με μεγάλες παραλείψεις. Αν αυτό το αρνείσθε ή προσπαθείτε να ωραιοποιήσετε την κατάσταση δείχνει ότι είστε ξεκομμένοι από την πραγματικότητα, γιατί πρόκειται για μια αλήθεια, την οποία τη συναντάει κανείς σε οποιαδήποτε επικοινωνία με το λαό, διότι τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν δεν αντιμετωπίζονται.

Και να προχωρήσω και σε ένα άλλο σημείο το οποίο αναφέρατε, σχετικά με την εκπαίδευση για τις καλύτερες υπηρεσίες, που είναι πολύ σημαντικό. Πρόσφατα μπήκαν υπαξιωματικοί στο Λιμενικό Σώμα. Είναι ένα θέμα που πρέπει να το δείτε, διότι δημιουργούμε έντονους προβληματισμούς. Μέσα σε αυτό το θολό τοπίο οι απαντήσεις που δίνονται δεν είναι συγκεκριμένες και θα ήταν καλό, κύριε Υπουργέ, τα αποτελέσματα να αναρτώνται στις κατά τόπους λιμενικές αρχές με τα μόρια που έχει ο κάθε υποψήφιος για να μπορέσουμε να αποκαταστήσουμε την αξιοπιστία του πολιτικού κόσμου και των αρμόδιων Υπουργείων στους νέους, οι οποίοι εξετάζονται γνωρίζετε ότι η κάθε οικογένεια έχει έναν και δύο ανέργους. Δεν μιλάμε για κάτι δύσκολο, μπορείτε να κάνετε αυτό που έγινε με τους συνοριακούς φύλακες. Να κάνετε το ίδιο δηλαδή και με τους λιμενοφύλακες και με τους υπαξιωματικούς. Να μη δίνουν απαντήσεις αόριστες από το Υπουργείο, ενώ θα μπορούσαν να ξέρουν τα μόρια ώστε να δουν πόσοι είναι και ποιοι οι επιτυγχόντες, ποιοι είναι οι επιλαχόντες και να τελειώσουμε με αυτό το θέμα.

Και ένα σημείο ακόμα. Η λαθρομετανάστευση θα επιδεινωθεί τα επόμενα χρόνια. Εντυπωσιάζεται η κοινή γνώμη όταν βλέπει ότι πλησιάζουν είτε την Εύβοια είτε όπως πρόσφατα τη Ζάκυνθο είτε τη Στερεά Ελλάδα καράβια με λαθρομετανάστες, ανθρώπους δυστυχείς.

Περνάνε όλο το Αιγαίο, ξεκινώντας από τη γειτονική Τουρκία και φθάνουν μέχρι την πόρτα μας για να εντοπισθούν. Υπάρχουν μέσα και δυνατότητες για να εντοπισθούν εγκαίρως και να ελεγχθούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχετε ταξιδέψει σε θάλασσα ποτέ, να δείτε την απεραντοσύνη της; Πού να βρείτε εκεί μέσα στη θάλασσα καράβι; Αλλά τέλος πάντων και αν τα βρίσκαμε στο ξεκίνημα τι θα κάναμε, θα τα βυθίζαμε ή θα τα δώχναμε έτσι εύκολα;

Ο κ. Τσιπλάκης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορώ να μην πω αυτό που συνήθως λέω γιατί το πιστεύω ότι η κυβερνητική Πλειοψηφία αλλοιώνει πολλές φορές την πραγματικότητα όπως αυτή προκύπτει και φραστικά εντός της Βουλής. Αυτό έκανε και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος σήμερα του ΠΑΣΟΚ για να ενισχύσει την ανύπαρκτη σε επίπεδο επιχειρημάτων συλλογιστική του και έφθασε μέχρι σημείου να επικαλεσθεί ότι απαράδεκτως γίνεται συζήτηση για τις λιμενικές υποδομές, που μπορεί να έχουν σχέση και με τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Προς Θεού! Δεν θέλω να πω επ' αυτού τίποτε περισσότερο, διότι νομίζω ότι είναι αυτονόητη η κατάρριψη ως αβασίμων των όσων ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ είπε.

Από εκεί και πέρα από πλευράς ουσίας στο ένα εκ των ερωτημάτων της επερώτησης ότι η πρόσδοση και με το νόμο -εγώ μιλάω συγκεκριμένα- 2932/2001, κατεύθυνση στους οργανισμούς λιμένων ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων, απεδείχθη πρακτικά, με την αποτροπή προϋποθέσεων αυτοχρηματοδότησης σε λιμενικές υποδομές από πλευράς ναυτιλιακών υποδομών ότι δεν γίνεται αποδεκτή από πλευράς ΠΑΣΟΚ. Και θα έλεγα κάτι πιο συγκεκριμένο, πέραν αυτού το οποίο επίσης επισημαίνεται στην επερώτηση, όσον αφορά τη δημιουργία και πάλι θέσεων διευθυντών συμβούλων που αμείβονται, κύριε Υπουργέ, με υψηλές αμοιβές. Προέκυψε -και το φέρνω με συγκεκριμένη ερώτηση επί της οποίας αναμένω απάντηση- ότι ενώ έχει ο Οργανισμός Λιμένος και ο κάθε οργανισμός, όχι μόνο ο Πειραιώς, αυτοτελείς, λειτουργικά και οργανικά, υπηρεσίες νομικής συμβουλής, χρησιμοποιεί για έργα γνωμοδοτήσεων νομικών, νομικούς έξωθεν αυτής της νομικής υπηρεσίας. Και υπάρχουν αποφάσεις υψηλότερων αμοιβών. Επ' αυτού αναμένω συγκεκρι-

κριμένη απάντηση επί υποβληθείσας ερωτήσεως.

Και κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ. Το θέτω ως προβληματισμό. Και εγώ δεν έχω αποτυπώσει πλήρη άποψη. Αναφερόμενος σε μία επιτροπή σχεδιασμού, παρακολούθησης λιμενικών έργων, ενδεχομένως και λιμένων, θέτω τον εξής προβληματισμό που πιθανολογώ υπεβλήθη σε σας.

Θέλω να επανέλθω στο ότι στον ιστορικό παλαιόθεν λιμένα Αμφίπολης υπάρχουν υποδομές σε φυσικό πλαίσιο, αλλά και υποδομές οι οποίες έγιναν το 1930, οι οποίες την τελευταία τετραετία ήρθαν. Και σας το λέω και με την έννοια πρόσβασης σιδηροδρομικής γραμμής στο συγκεκριμένο λιμένα, ο οποίος μέχρι αυτής της στιγμής δεν αξιοποιήθηκε. Και στην περίπτωση βασίμου προβληματισμού, ο οποίος θα στηρίζεται σε επιχειρηματολογία και ειδικών ότι τυχόν λειτουργία του μπορεί να προσδώσει ανταγωνιστικότητα στα σερραϊκά προϊόντα, τα πάσης φύσεως, αλλά και ομόρων νομών, διότι η Δράμα ίσως θα εξυπηρετηθεί καλύτερα, διότι είναι κοντινότερη η περιοχή, θέλω, λοιπόν, αυτόν τον προβληματισμό ως αφορμή, ως απαρχή σήμερα να τον αντιμετωπίσετε και εγώ σας υπόσχομαι, πάντα με βάσιμη επιχειρηματολογία ειδημόνων, ότι θα επανέλθω στο συγκεκριμένο θέμα διότι ίσως αποδειχτεί στην πράξη σε ένα νομό των βόρειων περιοχών της χώρας ότι η αποδοχή ενός τέτοιου προβληματισμού μπορεί να συνεισφέρει τα μέγιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς. Ορίστε, κύριε Βαρίνο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εγώ θέλω να επισημάνω δύο σημεία από την ομιλία σας. Μας είπατε -και σας παρακαλώ να μου απαντήσετε- για τα δέκα λιμενικά ταμεία τα οποία έγιναν ανώνυμες εταιρείες. Καλά κάματε. Βέβαια ο νόμος όταν ήλθε στη Βουλή είχε ορισμένες παραλείψεις. Εμείς μιλήσαμε για ορισμένες χρήσεις που πρέπει να δίνονται από τα λιμενικά ταμεία και για να είμαι σαφής και συγκεκριμένος σ' αυτά τα θέματα, τα πράγματα που θα σας πω τα έχω δει και τα έχω ζήσει, για να μην έχουμε παρεξηγήσεις.

Το να έλθει μία πλοιοκτήτρια εταιρεία, μία ναυτιλιακή εταιρεία που κάνει μια τακτική γραμμή και να ζητήσει από τον ΟΛΠ, παραδείγματος χάρη ή για να μιλούμε επί της πραγματικότητας, ήλθε ναυτιλιακή εταιρεία στην Πάτρα και ζητήσε να κάνει μία αίθουσα επιβατών -οι ίδιοι να την κάνουν- να πληρώσουν ό,τι θα πλήρωναν, ούτως ώστε να εξυπηρετούνται οι επιβάτες. Όχι, λέει το Λιμενικό Ταμείο Πατρών. Η ίδια ναυτιλιακή εταιρεία πήγε με ένα πλοίο της να κάνει ταξίδια στη Βαλτική και το πρώτο πράγμα που τους είπαν οι Πολωνοί είναι: Θα κάνετε αίθουσα επιβατών εσείς; Κορόιδα ήταν; Να τα πληρώσουν αυτοί από την τσέπη τους; Και αυτός έκανε αίθουσα επιβατών. Άμα σας λέμε, λοιπόν, να παραχωρήσετε ορισμένες χρήσεις, σας λέμε κάτι τέτοιο.

Το δεύτερο που θέλω να σας πω είναι το εξής. Τα δέκα λιμενικά ταμεία εντάξει, έγιναν ανώνυμες εταιρείες, με όποια κουσούρια προχωρούν. Με τα άλλα λιμενικά ταμεία τι θα γίνει; Το ξέρετε ότι με το νόμο, που έφερε εδώ το Υπουργείο Εσωτερικών δεν μπορούν να μεταβιβαστούν αυτά τα λιμενικά ταμεία, ότι έχει μπλοκάρει η διαδικασία; Θα σας το δώσω να το καταλάβετε με απλά λόγια. Νομός Χίου. Τρία νησιά: Οινούσες, Ψαρρά και Χίος. Δέκα δήμοι. Πρέπει να αποφασίσουν και οι δέκα πόσο ποσοστό θα πάρει ο καθένας στο λιμενικό ταμείο. Λέει όμως ο νόμος ότι πάνω από το 50%, θα πάρει η πρωτεύουσα. Η Χίος παίρνει έξι. Και λέμε για έντεκα συμβούλους. Μένουν επομένως πέντε σύμβουλοι για οκτώ δήμους. Ποιος θα πάει να τους μοιράσει; Για πηγαίνετε στους δήμους που έχουν όλοι λιμάνια να τους πείτε να είναι έξω από το διοικητικό συμβούλιο; Λάθος είναι ο νόμος. Δεν μπορεί, λοιπόν, η Χίος να πάρει απόφαση τελικά και δεν έχουμε λιμενικό ταμείο απ' αυτό το νόμο. Να τα δείτε, λοιπόν, αυτά τα πράγματα σε πρακτική βάση.

Και τέλος, ποιος πήρε την απόφαση για τα είκοσι δύο λιμάνια; Σας είπα ότι το διάβασα στο «ΒΗΜΑ». Τα είχε δημοσιεύσει πριν πάει να αναλάβει τα καθήκοντά του ο κ. Παπουτσης. Πριν από δύο χρόνια έγινε αυτή η ανακοίνωση. Όλοι ήξεραν σε ποια λιμάνια θα γίνουν τα έργα, στα είκοσι δύο λιμάνια. Και ο μόνος που δεν το ήξερε ήταν ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας. Δεν

μπορεί να συνεχιστεί αυτή η πολιτική. Τώρα ιδιαίτερα που έχουμε Γενικό Γραμματέα Λιμένων οι αποφάσεις πρέπει να παίρνονται από σας. Εγώ παραδείγματος χάρη στη Χίο δεν μπορώ να εξηγήσω -και μ' αυτό κλείνω- στους Χιώτες, γιατί δεν μπορεί το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να προγραμματίσει έργα για το λιμάνι της Χίου, για τη βελτίωσή του, ώστε όταν είναι ένα πλοίο μέσα στο λιμάνι να μπορεί να μπει και δεύτερο. Διότι αν είναι κάποιο πλοίο που προσεγγίζει εκείνη την ώρα πρέπει να βγει το ένα για να μπει το άλλο.

Σας παρακαλώ πολύ να λάβετε υπόψη τις παρατηρήσεις που σας λέμε για να βελτιωθεί η πολιτική σας και εσείς να παίρνετε τις αποφάσεις και όχι το ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς. Ορίστε, κύριε Μελά, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ξεκινήσω τη δευτερολογία μου απαντώντας στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, ο οποίος, αφού μίλησε, έφυγε. Και θα πω εξ αρχής ότι μίλησε σε διαφορετική τακτική από τον κύριο Υπουργό. Ο κύριος Υπουργός κράτησε χαμηλούς τόνους. Ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ ήθελε να σηκώσει τους τόνους.

Μου θύμισε την τακτική Λαλιώτη, να μεγαλοποιεί την τρίχα και να αφήνει την τριχιά. Έψαξε να βρει ανύπαρκτες διαφορές μεταξύ μας. Τις μεγαλοποίησε σε βαθμό απαράδεκτο. Δεν έχουμε εμείς διαφορές μεταξύ μας στην πολιτική των λιμένων, όπως δεν έχουμε και σε άλλα θέματα. Ας κοιτάξετε, κύριοι του ΠΑΣΟΚ, τις δικές σας διαφορές που πράγματι είναι μεγάλες. Και αν καμιά φορά ακολουθούμε ήπια τακτική σε ορισμένα θέματα ή αν λέμε κάπου ότι σωστά λειτουργήσαμε προς μία κατεύθυνση, αυτό δεν είναι αδυναμία, είναι αντικειμενική τοποθέτηση, αλλά φαίνεται ότι δεν θέλετε αντικειμενικές τοποθετήσεις.

Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή. Μιλήσατε για στόχους, μιλήσατε για λιμενική πολιτική με τυποποιημένες εκφράσεις ίδιες με αυτές που ακούμε συνέχεια από την Κυβέρνηση, από κυβερνητικά στελέχη. Πέραν από στόχους όμως υπάρχει και η υλοποίηση των στόχων. Και η υλοποίηση των στόχων ακόμη και στον τομέα αυτό, της λιμενικής πολιτικής, της υποδομής των λιμένων, δεν υπάρχει. Λόγια ακούμε, έργα δεν βλέπουμε. Και αν ήσαν εδώ οι πλοίαρχοι της ακτοπλοΐας και σας άκουγαν, αυτοί που καθημερινά έχουν αγωνία για την πρόσδεση και τον ελλιμενισμό των πλοίων, τότε θα έφευγαν απογοητευμένοι διότι δεν άκουσαν κάποια άμεση επίλυση των πολλαπλών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν κάθε μέρα.

Στο ότι τα λιμάνια μας είναι καλύτερα απ' ό,τι ήταν πριν από δεκαετίες, θα σας πω ναι. Τι θέλετε; Να συγκρίνουμε τα σημερινά λιμάνια που είμαστε στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τα λιμάνια της δεκαετίας του 1950 ή του 1960; Αυτό είναι η μεγάλη σας επιτυχία; Θα πρέπει οι στόχοι σας να είναι τα σημερινά λιμάνια να είναι σύγχρονα ευρωπαϊκά λιμάνια, ώστε να εξυπηρετούν και τα πλοία και τους επιβάτες και την οικονομική ανάπτυξη των περιοχών;

Γι' αυτό, λοιπόν, καταθέσαμε αυτήν την επερώτηση και θέσαμε προβλήματα τα οποία επείγουν επίλυσης εάν πράγματι ενδιαφέρεστε για την επίλυση των προβλημάτων του ελληνικού λαού.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Παπουτσή, μπορείτε να έχετε το λόγο για πέντε λεπτά στο τέλος. Θα σας δώσω τώρα το λόγο για να κλείσει τη συζήτηση ο κύριος Υπουργός μαζί με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα κάνοντας ακριβώς χρήση του άρθρου 135 του Κανονισμού της Βουλής να αναφερθώ σε ορισμένα θέματα, τα οποία αφορούσαν τη δική μου περίοδο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Θέλω, πρώτα απ' όλα, με την ευκαιρία αυτή να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους που έλαβαν το λόγο και αναφέρθηκαν με καλά λόγια για την κοινή προσπάθεια -και επιμένω στον όρο κοινή προσπάθεια- γιατί η πολιτική της Κυβέρνησης του

ΠΑΣΟΚ που συνεχίζεται όλα αυτά τα χρόνια και στην πραγματικότητα μεταφέρει και υλοποιεί τις αγωνίες και τους προβληματισμούς των νησιωτών μας, των πολιτών της νησιωτικής και της παράκτιας Ελλάδας, κοινωνοί των οποίων βεβαίως είναι και οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, όπως και οι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος και του Συνασπισμού στηρίζεται στην κοινή προσπάθεια. Γι' αυτό και η πολιτική μας όσον αφορά τα λιμάνια τους τελευταίους δεκαοκτώ μήνες ήταν μία πολιτική η οποία είχε την ομόθυμη συμπαράσταση και υποστήριξη του Κοινοβουλίου.

Όμως, στην πραγματικότητα δεν μπορέσαμε να πετύχουμε ολοκληρωμένη εθνική πολιτική. Γιατί ολοκληρωμένη εθνική πολιτική για τα λιμάνια δεν υπήρχε ποτέ. Ο όρος «εθνικής λιμενικής πολιτική» ήταν ένας όρος τον οποίο πρωτοεισήγαγα σ' αυτήν την ολομέλεια σε μία συζήτηση, την οποία είχαμε στην αρχή της θητείας μου και όλοι συμφωνήσαμε στην ανάγκη για τη διαμόρφωση της ολοκληρωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής, φορέας της οποίας -είχαμε τότε συμφωνήσει- θα έπρεπε να ήταν η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής η οποία ιδρύθηκε. Η πρώτη θεσμική παρέμβαση, λοιπόν, επετεύχθη με τη συμφωνία όλων και την υποστήριξη όλων των πτερύγων της Βουλής.

Ωστόσο, πολλά πράγματα δεν μπορέσαμε να κάνουμε και γι' αυτό κύριε Υπουργέ, απευθύνομαι σε εσάς. Πιστεύω ότι μπορείτε να προχωρήσετε για την περαιτέρω ενίσχυση αυτής της θεσμικής παρέμβασης σε ορισμένα θέματα που εγώ δεν εισακούστηκα και πιστεύω ότι εσείς μπορείτε να συνεχίσετε την προσπάθεια. Και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι θα έχετε και την υποστήριξη όλων των πτερύγων της Βουλής σ' αυτά τα θέματα.

Πρώτα απ' όλα είναι η άμεση στελέχωση της Γενικής Γραμματείας. Δεν φθάνει η δημιουργία του θεσμού. Πρέπει ο θεσμός να λειτουργήσει. Χρειάζεται άμεση στελέχωση με εξειδικευμένους προσωπικό, με ναυπηγούς, με μηχανικούς, με μηχανολόγους, με πολιτικούς μηχανικούς. Και για να γίνει αυτό το ταχύτερο δυνατόν -θα εξηγήσω γιατί, είπαν και πολλοί συνάδελφοι προηγούμενως, πρέπει να γίνει γρήγορα- κατά τη γνώμη μου πρέπει να ζητήσετε να εξαιρεθεί η διαδικασία αυτή από το ΑΣΕΠ. Αν δεν είναι αυτό δυνατόν και αν δεν συμφωνήσει η Κυβέρνηση και οι συναρμόδιοι Υπουργοί σ' αυτήν την κατεύθυνση, τότε θα πρέπει να φροντίσετε με τις προσλήψεις που θα εγκριθούν για το Λιμενικό Σώμα, από το καινούριο έτος, αμέσως, κάνοντας χρήση της νέας διάταξης που περάσαμε στον τελευταίο νόμο για το Λιμενικό Σώμα, να προσλάβετε αξιωματικούς, τεχνικούς του Λιμενικού Σώματος στις ίδιες ειδικότητες, ναυπηγούς, μηχανολόγους, πολιτικούς μηχανικούς προκειμένου να στελεχωθεί αμέσως η Γενική Γραμματεία.

Δεύτερον, πιστεύω ότι πρέπει να διεκδικήσετε κάτι που και εγώ προσπάθησα, αλλά δυστυχώς δεν το πέτυχα, να μεταφερθεί αμέσως από το ΥΠΕΧΩΔΕ η Διεύθυνση Λιμενικών Έργων στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αν θέλουμε να επιτύχουμε και να επιταχύνουμε τη διαδικασία των λιμενικών έργων δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση, όπου δύο Υπουργεία με τρομακτική γραφειοκρατία και δαιδαλώδεις άλλες διαδικασίες συναρμοδίων τρίτων, τετάρτων, πέμπτων Υπουργείων καθυστερούν επί μεγάλο χρονικό διάστημα.

Σας κάνω, λοιπόν, την πρόταση αμέσως να προσπαθήσετε να περάσετε τη Διεύθυνση Λιμενικών Έργων με όλο το προσωπικό της στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Αμέσως θα έχετε εξήντα στελέχη με μεγάλη πείρα, με μεγάλη δυνατότητα, ώστε θα μπορούν να στελεχώσουν και να συνεργαστούν ως πράγματι μοναδικός φορέας υλοποίησης των λιμενικών έργων και της λιμενικής πολιτικής.

Τρίτον, είναι η υπηρεσία φάρων. Υπάρχει σύγχυση, είναι απολύτως βέβαιο. Άκουσα πολλούς συναδέλφους να αναφέρονται και να ρωτούν, γιατί οι φάροι δεν αλλάζουν τα φώτα κλπ.

Γιατί, κύριοι συνάδελφοι, δεν ανήκουν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ανήκουν στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Και η υπηρεσία φάρων πρέπει επιτέλους να περάσει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, γιατί πράγματι εκεί μπορεί να γίνει χρήση για την ακτοπλοΐα, για τη ναυτιλία, για τα νησιά μας, για όλους.

Τέταρτον, πιστεύω ότι πρέπει να προχωρήσετε το ταχύτερο δυνατό και να βοηθήσουμε όλοι οι συνάδελφοι της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, στην οποία αναφέρεται το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, στην απλοποίηση της νομοθεσίας που επιτρέπει τη βελτίωση των έργων, την επιτάχυνση των έργων στα λιμάνια.

Άκουσα πολλούς συναδέλφους -οι πλοίαρχοι το έχουν τονίσει επανειλημμένως και έχουν δίκιο- να λένε ότι υπάρχει πρόβλημα εκβάθυνσης σε πολλά λιμάνια της χώρας. Εγώ σας λέω ότι υπάρχει και άλλο πρόβλημα, το πρόβλημα της ανατίναξης υφάλων. Ξέρετε τι διαδικασίες χρειάζονται γι' αυτά; Χρονοβόρες διαδικασίες. Από τη στιγμή που αποφασίζει κανείς κάτι τέτοιο μέχρι τη στιγμή που θα υλοποιηθεί το έργο, χρειάζονται πάνω από δύο χρόνια. Μέσα όμως σ' αυτά τα δύο χρόνια, περνάνε δίπλα πλοία, υπάρχουν πάντοτε κίνδυνοι. Και όσο αυξάνονται τα πλοία, όσο ενισχύεται ο ανταγωνισμός -και θα ενισχυθεί ο ανταγωνισμός και στην ακτοπλοΐα- θα έχουμε πολλές τέτοιες περιπτώσεις που θα μας αναγκάζουν να καθυστερούμε τα δρομολόγια των πλοίων, προκειμένου να περάσουν από τις θαλάσσιες οδούς με ασφάλεια.

Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι οι λιμενικές υποδομές, η βελτίωση του υποθαλάσσιου χώρου στην περιοχή του λιμένος, της θαλάσσιας ζώνης λιμένος -για να το πω μ' αυτόν τον όρο- είναι πλέον και θα είναι και στα επόμενα χρόνια, ουσιαστική παράμετρος του ανταγωνισμού στην ακτοπλοΐα. Και, αν θέλουμε πράγματι να πετύχει ο νόμος για την απελευθέρωση της ακτοπλοΐας, αν θέλουμε πράγματι να εγγυηθούμε τον υγιή ανταγωνισμό, θα πρέπει να επιταχύνουμε τις διαδικασίες για τις λιμενικές υποδομές.

Τέλος, κύριοι συνάδελφοι, εγώ πιστεύω ότι πρέπει επιπλέον όλες οι υποδομές των λιμένων να συνδέονται -το είπε ένας συνάδελφος, δεν θυμάμαι το όνομά του και ζητώ συγγνώμη γι' αυτό- με τη λειτουργία της πόλης, με τον παραγωγικό ιστό της πόλης, με τον κοινωνικό ιστό της πόλης. Και πράγματι χρειάζονται και οι άλλες υποδομές.

Υπήρχαν καθυστερήσεις μέχρι τώρα. Γιατί όμως υπήρχαν καθυστερήσεις; Γιατί το σύνολο σχεδόν των έργων των λιμανιών να των συμπληρωματικών έργων στα λιμάνια ήταν έργα τα οποία -αναφέρθηκε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ σ' αυτό- εντάσσονταν στον περιφερειακό προγραμματισμό και με τη συμφωνία όλων μας, των Βουλευτών, των δέμων, των εκπροσώπων του λαού σε τοπικό και σε κεντρικό επίπεδο, στράφηκε η προσοχή μας τις προηγούμενες δεκαετίες στις υποδομές της ενδοχώρας.

Όμως τώρα μπαίνουμε σε μια νέα εποχή και ο ανταγωνισμός στα λιμάνια θα είναι εκρηκτικός στα επόμενα χρόνια. Τα λιμάνια της νοτιοανατολικής Μεσογείου στις υπόλοιπες χώρες, όχι μόνο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σε άλλα λιμάνια εκσυγχρονίζονται και προχωρούν με ταχύτατους ρυθμούς. Εμείς πρέπει να απαντήσουμε γρήγορα στο ερώτημα: Θέλουμε η Ελλάδα να παίξει το ρόλο της; Θέλουμε να κερδίσουμε το στοίχημα και να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας, της ποντοπόρου ναυτιλίας, της επιβατηγού ναυτιλίας και της κρουαζιέρας; Θέλουμε τα λιμάνια μας πράγματι να γίνουν αφετήριои λιμένες των κρουαζιερόπλοιων στη νοτιοανατολική Μεσόγειο; Εάν θέλουμε, τότε πρέπει να επιταχύνουμε τα έργα. Πρέπει τα λιμάνια μας στην περιφερειακή ανάπτυξη και στη χρηματοδότηση από το Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης στο περιφερειακό επίπεδο να είναι πρώτης προτεραιότητας έργο. Όχι δεύτερης, τρίτης, τέταρτης και πέμπτης προτεραιότητας έργο. Και επιπλέον εάν θέλουμε πράγματι...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν σας δίνω περισσότερο χρόνο. Ολοκληρώστε με μια λέξη παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Είναι η τελευταία μου λέξη. Εάν θέλουμε πράγματι να πετύχουμε το στόχο μας, τότε θα πρέπει όλοι μας, Συμπολίτευση και Αντιπολίτευση, να ενώσουμε τη φωνή μας σε τοπικό και σε περιφερειακό επίπεδο όπου πολλά από αυτά τα θέματα κρίνονται, και σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας να δώσουμε τη μάχη και να πετύχου-

με τους στόχους μας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΕΛΑΣ: Στον Κοινοβουλευτικό σας Εκπρόσωπο να τα πείτε αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Καλώς.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι στην πρωτολογία μου έχω δώσει απαντήσεις σε όσα θέματα θέτουν τα πέντε ερωτήματά σας. Ιδιαίτερα μάλιστα μου κάνει εντύπωση γιατί επανήλθατε με τις δευτερολογίες σας στο θέμα των λιμενικών ταμείων και των ποσών που έχουν διατεθεί. Εγώ θα έλεγα, όπως είπε και ο κ. Παπουτσή προηγουμένως, ότι όπως τα θέματα των έργων είναι θέμα του ΥΠΕΧΩΔΕ ή των φάρων του ΥΕΘΑ, τότε πρέπει να σας πληροφορήσω ότι αυτά τα θέματα που θέσατε είναι θέματα του Υπουργείου Οικονομικών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Είστε κυβέρνηση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ, κύριε Τσιπλάκη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εγώ σαφώς κύριε συνάδελφε εκπροσωπώ την Κυβέρνηση και έδωσα απαντήσεις για όλα τα θέματα, αλλά και εσείς πρέπει να μάθετε να ρωτάτε. Εγώ το έχω ζήσει σαν Υπουργός τα τρία τελευταία χρόνια. Οι μισές ερωτήσεις που έρχονταν στο Υπουργείο Γεωργίας πήγαιναν σε άλλα Υπουργεία και αυτό είναι ένα θέμα λειτουργίας μας. Να σας πω γιατί. Δεν γνωρίζετε πώς λειτουργεί το σύστημα. Δεν γνωρίζετε δηλαδή...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Χρόνια είναι εκτός κυβέρνησης που να ξέρονται πώς λειτουργεί το σύστημα.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Συνεχίστε έτσι και θα μείνετε και άλλο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Δέχομαι εγώ ότι δεν έχει κανένα, όπως είπε και ο κ. Μητσοτάκης, σκανδαλογικό χαρακτήρα το ερώτημά σας, γι' αυτό είπα ότι βρίσκεται σε λανθασμένα στοιχεία η αιτία της ερώτησής σας. Για έναν απλούστατο λόγο. Διότι έτσι όπως είναι διατυπωμένη είναι ασαφής και θα σας πω γιατί είναι ασαφής. Παρ' όλα αυτά ειδικά ο συνάδελφος ο κ. Σπύρου, σε αυτό το σημείο θα έπρεπε ο ίδιος να ήταν πολύ πιο σαφής όταν μίλησε, για έναν απλό λόγο. Διότι πέρυσι στις 12 Οκτωβρίου του 2000 έκανε αυτήν την ερώτηση. Ο Υπουργός και το γραφείο του ο κ. Παπουτσή απήντησε την 1η Νοεμβρίου του 2000 και κατέθεσε όλα τα έγγραφα με όλα τα ποσά απ' όλα τα ταμεία.

Προσέξτε, όμως, για να μη μένει και στον ελληνικό λαό κάποια εντύπωση γι' αυτούς που διαχειρίζονται τα χρήματα, το εξής: Τα έσοδα και οι δαπάνες των λιμενικών ταμείων ελέγχονται από την υπηρεσία δημοσίου ελέγχου των νομαρχιακών αυτοδιοικήσεων, όπου υπάρχει υπόλογος επίτροπος του Ελεγκτικού Συνεδρίου του Κράτους. Και αυτά τα ποσά πάνε με τη σειρά τους στο Υπουργείο Οικονομικών. Όχι στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, απλώς κοινοποιούνται οι ισολογισμοί. Για ενημέρωση. Πάνε, λοιπόν, στο Υπουργείο Οικονομικών στο Γενικό Λογιστήριο του κράτους στην υπηρεσία δημοσιονομικού κατά ταμεία με έσοδα, έξοδα δαπάνες, δηλαδή πραγματοποιηθέντα έσοδα, έξοδα κλπ. Πού είναι το δικό σας λογιστικό –να το πω έτσι– λάθος;

Εσείς παίρνετε το ταμειακό υπόλοιπο που πάει σε νέο, βγάζετε τα δικά σας συμπεράσματα αλλά ξεχνάτε και πάλι έτσι να ήταν έστω το 32% ότι πήγε σε επενδύσεις λιμένων ότι αυτά τα χρήματα είναι για να λειτουργήσουν τα λιμάνια. Και η λειτουργία των λιμένων είναι από βάψιμο των σιδερών είναι από τον ερυθρό φωτισμό, από την καθαριότητα, είναι όλες οι λειτουργίες που έχουν τα λιμάνια και οι δαπάνες αυτές –το ξαναλέω, για να μην υπάρχει αμφιβολία σε κανέναν– ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο και στέλνονται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δηλαδή τακτοποιήθηκαν τα λιμενικά έσοδα, έξοδα;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Το είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ το ξαναλέω αυτά τα στοιχεία έχουν κατατεθεί στο κόμμα σας για

κάθε λιμενικό ταμείο. Ελέγξτε τα. Εγώ σας κατέθεσα και των δυο τελευταίων ετών.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Δεν είναι έτοιμα τα πράγματα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα δείτε ότι οι δαπάνες και τα έσοδα είναι περίπου ίδια. Αλλού είναι λιγότερα, αλλού είναι περισσότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δηλαδή ίσα βάρκα, ίσα πανιά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Δεν είναι μέσα ο ΟΛΠ σ' αυτά που μας δώσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, εγώ ξέρω ότι το λιμενικό ταμείο της Ξάνθης δεν έχει έσοδα...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ: Η Θεσσαλονίκη και ο Πειραιάς είναι έξω από την κατάσταση που μας δώσατε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Αν σας έδινα και εκεί θα βλέπατε πόσες περισσότερες είναι οι δαπάνες από τα έσοδα.

Κύριοι συνάδελφοι, εγώ πιστεύω ότι πραγματικά τον τελευταίο καιρό αποκτήσαμε μια ολοκληρωμένη εθνική λιμενική πολιτική. Υπήρχαν λιμενικές πολιτικές κατά περιφέρεια ή κατά νομαρχία γι' αυτό ανέφερα τα έξι σημεία για να στηρίξω ότι έχουμε μια ολοκληρωμένη, μια συγκροτημένη εθνική πολιτική την οποία φυσικά με τις προτάσεις και τις αποφάσεις που περιέχει ο νόμος θα την εφαρμόσουμε για να έχουμε μια συνολική πολιτική. Σίγουρα είμαστε σε ένα χώρο που απαιτούνται όχι η αντιμετώπιση των βραχυχρόνιων θεμάτων μόνο, αλλά κυρίως οι μακροχρόνιοι σχεδιασμοί. Και αυτοί οι σχεδιασμοί ακριβώς έγιναν μέσα από τον τελευταίο νόμο. Έχουμε μακροχρόνιους σχεδιασμούς και ειδικά εκεί είναι το έλλειμμα όλων, διότι αν είχαμε πολλές φορές ακολουθήσει μακροχρόνιες πολιτικές θα ήταν διαφορετική η μοίρα αυτού του τόπου. Και για να μην πάω πολύ μακριά και για να μη λέω παραδείγματα και αναφέρω τις προτάσεις Δοξιάδη για το λεκανοπέδιο της Αττικής πριν από τριάντα χρόνια, για να μην πω επιμέρους θέματα τα οποία ζούμε στο κάθε λιμάνι χωριστά. Ταυτόχρονα όπως είπα και στην πρωτολογία μου δεν μπορούμε να κάνουμε αυτό που έχουμε κάνει με τα πανεπιστημιακά ιδρύματα, σε κάθε νομό να έχουμε μια σχολή. Δεν μπορούμε, λοιπόν, σε κάθε νομό να έχουμε και ένα και δυο και δέκα λιμάνια. Πρέπει να επιλέξουμε ο τόπος μας, η χώρα μας, το κράτος μας δεν έχει απέραντους πόρους. Αυτοί είναι οι πόροι και με αυτούς τους πόρους πρέπει να κάνουμε υποδομές. Δεν ξέρω αν τα έκανα θάλασσα στο Υπουργείο Γεωργίας, αλλά ξέρω ότι έφερα στη χώρα 11 τρισεκατομμύρια για τη γεωργία με σκληρές διαπραγματεύσεις και με λογικές επανεθνικοποίησης των Γερμανών που ήταν ακόμη χειρότερο. Και ήρθαν 1 τρισεκατομμύριο επιδοτήσεις το χρόνο όταν όλοι οι άλλοι των χωρών του κόσμου εισπράττουν 65 δραχμές για το βαμβάκι ο Έλληνας παραγωγός παίρνει 300. Μη μηδενίζουμε, λοιπόν, αυτό που έχει γίνει. Η χώρα μας έχει λιμάνια, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια ακόμη και στην πιο μικρή περιοχή. Θέλετε να είναι μικρά αλιευτικά καταφύγια; Είναι. Και πήραμε άλλα 200 δισεκατομμύρια δραχμές για την αλιεία εκ των οποίων τουλάχιστον 30 δισεκατομμύρια θα πάνε για αλιευτικά καταφύγια. Η χώρα δεν είναι γυμνή, έχει υποδομές.

Αλλά αν πάω στη θέση του Υπουργού Αναπληρωτή Εθνικής Οικονομίας Ανωμερίτη του 1995 θα σας έλεγα ότι ενέκρινα αυτή τη δαπάνη στη Πάτρα. Άλλοι ήταν οι λόγοι που δεν έγινε, που δεν φταίει μόνο το λιμενικό ταμείο, αλλά και άλλοι τότε σκληροί ανταγωνιστές της εταιρείας εκείνης.

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι η ερώτησή σας και στα πέντε σημεία που έχετε θέσει έχει απαντηθεί. Έχει απαντηθεί με στοιχεία. Από και πέρα συμφωνώ με τις θέσεις του συναδέλφου και φίλου μου κ. Παπουτσή ότι απέναντι στο τώρα, ένα τώρα που αλλάζει την τεχνολογία των πλοίων, που αλλάζει στη διεθνή οικονομική κατάσταση, πρέπει αν θέλουμε να διατηρήσουμε και τα μεγέθη μας και το κύρος μας εννοώ στη ναυτιλία, δεν μπορούμε παρά να δούμε με ποιους ρυθμούς πραγματικά θα ολοκληρώσουμε και αυτές τις υποδομές έστω με αυτούς τους πόρους που έχουμε. Αλλά χωρίς προτεραιότητα και χωρίς εκσυγχρονισμό των ίδιων των μηχανισμών που στηρίζουν αυτές

τις πολιτικές, δεν θα μπορέσουμε να το κάνουμε. Και αυτό το βήμα τουλάχιστον ολοκληρωμένο μέσα από συγκεκριμένες πολιτικές έχει γίνει –και όπως είπατε και εσείς- προς τη σωστή κατεύθυνση. Τα πράγματα θα τρέξουν, θα εφαρμοστούν και είμαι βέβαιος ότι και μέσα στις νέες συνθήκες θα καταφέρουμε να κάνουμε το ελληνικό λιμάνι ανταγωνιστικό και την ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία κερδοφόρα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, λυπάμαι που λείπει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, αλλά θα ήθελα να πω δύο λόγια για την τοποθέτησή του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τον φάγατε τον άνθρωπο! Πρώτη παρθενική εμφάνιση έκανε....

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Το αντιλαμβάνομαι επειδή είναι η παρθενική του εμφάνιση.

Εκπλήσσεσαι, κύριε Πρόεδρε, για τον τρόπο για τον οποίο μιλήσαμε και για τον τρόπο με τον οποίο γενικότερα αντιπολιτευόμαστε. Θυμάται τις εποχές όταν ήταν το ΠΑΣΟΚ στην Αντιπολίτευση που έκανε πραγματικά μια δομική ισοπεδωτική καταστροφολογική πολιτική.

Εμείς έχουμε στην πολιτική μας το ηθικό μεγαλείο, να κάνουμε με σκληρή κριτική, αλλά ταυτόχρονα να είναι εποικοδομητική. Και έχουμε το σθένος, τη τόλμη, το θάρρος να επιβραβεύουμε κάθε καλή ενέργεια. Δεν διστάσαμε σ' αυτό που ο κ. Παπουτσή πέτυχε την προηγούμενη φορά και που ήταν το θεσμικό πλαίσιο –και κάναμε διάκριση σ' αυτό- και στο οποίο μάλιστα συμφωνήσαμε και συναινέσαμε μαζί, το ψηφίσαμε και ενδεχομένως κάναμε και κ;αποιες προτάσεις διορθωτικές τις οποίες αποδέχθηκε, να πούμε ότι το έργο του πάνω στο θεσμικό πλαίσιο που δεν υπήρχε ή που υπήρχε πεπαλαιωμένο, ήταν πάρα πολύ καλό. Στις πραγματοποιήσεις όμως δεν ήταν το έργο του το ίδιο. Και οφείλουμε να παραδεχόμαστε και αυτό που είναι αλήθεια και αυτό που δεν είναι αλήθεια.

Βεβαίως ο κ. Παπουτσή έφερε και κάποιες δικαιολογίες. Αγωνίστηκε και δεν μπόρεσε να περάσει μέσα στη Κυβέρνηση αυτά που είχε ανάγκη το λιμενικό, αυτά που είχε ανάγκη το Υπουργείο Ναυτιλίας, όσον αφορά ιδιαίτερα τις υποδομές των λιμανιών. Με την ομιλία του όμως, επιβεβαίωσε πλήρως τις αιτιάσεις και την ανάγκη της επερωτήσής μας και γιατί πράγματι υπάρχουν παραλείψεις και γιατί πράγματι το έργο είναι πολύ λίγο στην πρακτική του που οφείλεται στις αγκυλώσεις. Αλλά επιτέλους ας προχωρήσουμε σ' αυτές τις επισημάνσεις αυτών των αγκυλώσεων και ας λειτουργήσει η Κυβέρνηση προς την κατεύθυνση του να δημιουργήσει τους αποτελεσματικούς μηχανισμούς. Σε αυτό υστερεί αυτή η Κυβέρνηση.

Σας είπα και προηγουμένως ότι είναι η Κυβέρνηση που είχε την εκ θεού αλλά και την εκ της Νέας Δημοκρατίας του αιμνήστου Κωνσταντίνου Καραμανλή πρωτοβουλία και τύχη να ενταχθεί η χώρα μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και εξ αυτού του γεγονότος πακτωλοί τρισεκατομμυρίων είναι στη διάθεση της Κυβέρνησης. Και με βάση τους πακτωλούς αυτούς μπόρεσε και κράτησε είκοσι χρόνια την εξουσία ουσιαστικά στα χέρια της.

Αλλά με τόσα χρήματα που δόθηκαν το έργο που πραγματοποιήθηκε είναι δυστυχώς ελάχιστο και όπως αποδεικνύεται κάθε φορά με την παραμικρή θεομηνία και πολύ κακής ποιότητας. Και αυτό δεν πρέπει να συνεχίζεται. Αυτό οφείλεται στο ότι δεν έχετε την τόλμη να προχωρήσετε στις διαρθρωτικές αλλαγές, απελευθέρωση των αγορών γενικότερα, απλοποίηση διαδικασιών, αλλαγές που χρειάζονται για να λειτουργήσουν και να γίνουν τα Υπουργεία περισσότερο αποτελεσματικά.

Συμφωνούμε απόλυτα με την πρόταση του κ. Παπουτσή, η Διεύθυνση Λιμενικών Έργων να φύγει από το ΥΠΕΧΩΔΕ και να έλθει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επιτέλους, για να πραγματοποιηθούν οι υποδομές των λιμανιών. Ή εν πάση περιπτώσει, ας πάει σε έναν φορέα που να αποφασίζει μόνος του. Δεν είναι δυνατόν να θέλει, όπως αναφέρθηκε δέκα ή δεκαεπτά υπογραφές για να γίνει ένα λιμενικό έργο. Δεν είναι δυνατόν ποτέ να αποκτήσουμε σύγχρονες υποδομές στα λιμάνια μας.

Και εδώ, θα ήθελα να παρατηρήσω, κύριε Υπουργέ, τα εξής: Δεν ωφελεί από το Βήμα της Βουλής να ωραιοποιούμε μια

κατάσταση έστω και λεκτικά. Ο κόσμος, η κοινωνία παρακολουθεί, οι άνθρωποι κυκλοφορούν, μεταφέρονται. Βεβαίως να παραδεχθούμε ότι δεν είναι η κατάσταση του 1950 ή του 1960. Έχουν γίνει κάποιες βελτιώσεις. Αλλά το να λέμε ότι έχουν γίνει πάρα πολλά πράγματα γύρω από τα λιμάνια ότι έχουν γίνει καινούρια λιμάνια και ότι αλλάξαμε τον τόπο, ε τότε, νομίζω ότι δεν βοηθάει ούτε και εμάς τους ίδιους να ενσκήψουμε στα προβλήματα και να προσπαθήσουμε περισσότερο πάνω σ' αυτήν την πραγματικότητα, η οποία δεν μας κάνει και περήφανους.

Δεν θέλω να αναφέρω τα ίδια πράγματα, τα οποία ανέφεραν και οι άλλοι επερωτώντες συνάδελφοι.

Μερικά πράγματα μόνο. Στελέχωση. Μας μιλήσατε για την ολοκληρωμένη λιμενική πολιτική. Μα, ο προκάτοχός σας –σεις προχθές αναλάβατε, κύριε Υπουργέ, την βρήκατε;- είπε ότι δεν υπήρχε ούτε υπάρχει. Αναφέρθη σαν όρος και συζητήθηκε για να φτιαχτεί.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΣΠΥΡΟΥ: Δεν του επέτρεψαν.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν πρόλαβα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Επομένως δεν υπάρχει ολοκληρωμένη λιμενική πολιτική. Στελεχώστε επιτέλους τη Γενική Γραμματεία. Προχωρήστε με τις διαδικασίες. Υπάρχουν αυτές οι αγκυλώσεις. Αλλά και εκεί ακόμη χρειάζεται, κάντε μια καινούρια παρέμβαση και σ' αυτόν τον τομέα για να μπορέσει επιτέλους να αρχίσει να σχεδιάζεται αυτή η ολοκληρωμένη, όπως είπατε, εθνική λιμενική πολιτική. Θα είναι πάρα πολύ καλό γιατί είπαμε ότι τα λιμάνια έχουν για μας εθνική σημασία, όταν σκεφτόμαστε το Αιγαίο, αλλά έχουν και την αναπτυξιακή διάσταση που είναι το ζητούμενο αυτήν τη στιγμή για τη χώρα μας.

Οι αιτιάσεις περί της προτεραιότητας των έργων και για το δημοκρατικό προγραμματισμό –βεβαίως ο πρώην Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας ίσως να μην είχε την τύχη να βρίσκεται σε τέτοιες συνεδριάσεις του δημοκρατικού προγραμματισμού στις περιφέρειες, για να δει εκεί ότι μπορεί να λέγονταν διάφορα πράγματα, αλλά δεν έπαιξαν καθόλου ρόλο, ουσιαστικά κεντρικά είναι ο σχεδιασμός και πάλι- αναφέρονται στο ότι θα πρέπει να υπάρχει εκ μέρους της Κυβερνήσεως η πολιτική βούληση και η εμπέδωση των προτεραιοτήτων που έχει η χώρα μας. Και εμείς πιστεύουμε ότι τα λιμάνια και οι λιμενικές υποδομές πρέπει να είναι στις προτεραιότητες που βοηθούν και την εθνική διάσταση του θέματος όπως είπα και προηγουμένως, αλλά και την αναπτυξιακή που είναι επίσης το κύριο ζητούμενο αυτήν την εποχή.

Τα χρήματα των λιμενικών ταμείων. Κύριε Υπουργέ, όταν από τα συνολικά στοιχεία που μας δώσατε λείπουν ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ, τι να τα κάνουμε τα υπόλοιπα; Αυτά είναι τα κύρια ταμεία. Τα υπόλοιπα ποσά είναι ελάχιστα. Σας είπαμε εμείς για 250 δισεκατομμύρια και σεις μας είπατε για 40 ή 50 δισεκατομμύρια. Για το μεγάλο ποσό των 200 και δισεκατομμυρίων, δεν μας δώσατε στοιχεία. Γι' αυτό λέμε πού πήγαν. Τώρα, βέβαια με την εξήγηση που μας δώσατε και που εμείς φανταστήκαμε, είναι κάτι παρόμοιο με το σπατόσημο, όπως χαρακτηριστικά ανέφερα και εγώ, όπου το Υπουργείο Οικονομικών έκλεισε μ' αυτό μαύρες τρύπες. Αλλά, βάσει του νόμου, αυτά είναι ανταποδοτικά και έπρεπε κανονικά να δοθούν για τις υποδομές στα λιμάνια. Δεν δόθηκαν όμως για τις υποδομές στα λιμάνια. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο σας κακίζουμε, ίσως όχι πομπωδώς –εν πάση περιπτώσει έτσι το αναγράφουμε, δεν ξέρω πώς θα ήταν το «πομπωδώς» αν βάζαμε ίσως μια διαφορετική επικεφαλίδα- όπως θέλησε να αναφέρει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά το αναφέρουμε γιατί έχουμε δίκιο.

Γιατί αυτά τα χρήματα έπρεπε να μπουν στα λιμάνια, γιατί, δυστυχώς, άλλες προτεραιότητες έθεσε η Κυβέρνηση εις βάρος της υποδομής των λιμανιών, εις βάρος της εθνικής μας υπόθεσης στο Αιγαίο και στη νησιώτικη περιοχή και εις βάρος του ζητούμενου αυτήν τη στιγμή, της ανάπτυξης, μέσω της ανάπτυξης της εμπορικής μας ναυτιλίας.

Έτσι, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι ξεκινάτε, από την πλευρά μας τουλάχιστον, με τους καλύτερους οιωνούς. Εμείς σας κάναμε εποικοδομητική κριτική για το μέχρι τώρα έργο. Σας κάναμε σωστές υποδείξεις. Διαθέτουμε τη στήριξή μας και την υποστήριξη πάνω στις άμεσες προτεραιότητες, που και ο

προηγούμενος Υπουργός σας έθεσε, αλλά και εμείς, με την υπόδειξη των συγκεκριμένων θεμάτων που ίσως διαφορετικά από τους υπηρεσιακούς παράγοντες να μην τα είχατε πληροφορηθεί, για να σκύψετε με ενδιαφέρον πάνω στο καινούριο Υπουργείο σας και να λειτουργήσετε πολύ πιο καλύτερα απ' ό,τι λειτουργήσατε στο Υπουργείο Γεωργίας, που, δυστυχώς, σήμερα μπορεί να είπατε για τους μεγάλους σας αγώνες, αλλά έχουμε πρόβλημα στην Ευρωπαϊκή Ένωση με το θέμα του καπνού. Έχουμε πρόβλημα σήμερα με τους βαμβάκοπαργαγούς, οι οποίοι πραγματικά πρώτον δεν ξέρουν σε τι τιμή θα πληρωθούν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Τώρα τι δουλειά έχει αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Ο Υπουργός τα ανέφερε, δεν τον διακόψατε, κύριε Πρόεδρε. Σε αυτά που ανέφερε ο Υπουργός εγώ απαντάω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δεν άκουσα ο Υπουργός αν είπε τέτοια πράγματα. Είπε «όταν ήμουν Υπουργός Γεωργίας».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Δεν έχουν εμπεδωθεί οι νέες γνώσεις από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ούτως ώστε να απαλύνουν λίγο τις μνήμες του Υπουργείου Γεωργίας. Και γι' αυτό τις ανέφερε κι εγώ είμαι υποχρεωμένος επίσης να απαντήσω στον κύριο Υπουργό και να τα αναφέρω.

Γι' αυτά τουλάχιστον τα τρία θέματα, που ήταν άμεσα, που σας κάναμε τις τρεις επερωτήσεις εδώ στη Βουλή μέσα στον πρώτο μήνα λειτουργίας. Δυστυχώς τελευταία μιλώντας σας είπα ότι έχετε και την αγωνία του τερματοφύλακα πριν από το πέναλτι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Το απέκρουσε όμως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Ευτυχώς το αποκρούσατε το πέναλτι, όχι τόσο καλά βέβαια, αλλά εν πάση περιπτώσει το αποκρούσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα ήθελα να ξεκινήσω κι εγώ με ένα πολιτικό σχόλιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Για να κλείσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε.

Το πολιτικό σχόλιο είναι ότι το δικό μου το κόμμα και απ' αυτήν την Αίθουσα και ο Πρωθυπουργός, έχουμε αναγνωρίσει την πολιτική πρωτοβουλία, για να μπορούμε στην ΕΟΚ από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Αλλά κάποτε πρέπει να αναγνωρίσετε κι εσείς ότι μπήκαμε χάρη σ' αυτήν την πρωτοβουλία στην ΕΟΚ, αλλά τα χρήματα ήρθαν χάρη στις απαιτήσεις του Ανδρέα Παπανδρέου, γιατί όταν μπήκαμε δεν πήραμε δραχμή και άμα θέλατε δείτε απολογιστικά την περίοδο 1981 μέχρι σήμερα, για να δείτε ότι μέχρι το 1982-1983 δεν έμπαινε δραχμή στα ταμεία από την Ευρωπαϊκή Ένωση και χάρη στα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα, χάρη στο Α' και το Β' και το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης καταφέραμε να φέρουμε τους πόρους σ' αυτήν τη χώρα, για να κάνουμε όλα αυτά που λέμε.

Χρειάζεται, λοιπόν, όταν ζητάτε την αναγνώριση και το ζητάτε σε όλες σας τις ομιλίες για έναν πολιτικό ηγέτη ...

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας-Κωδωνοκρουσίες)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): ...να προσδιορίζετε και να υπογραμμίζετε και τη συμβολή όλων των άλλων ηγετών, από τον Ανδρέα Παπανδρέου μέχρι τον Κώστα Σημίτη, που με την προσπάθεια των τελευταίων ετών μπήκαμε στην ΟΝΕ.

Θα ήθελα όμως να αναφερθώ και σ' αυτό που λέμε σήμερα, όπως το έχει προσδιορίσει και ο κ. Παπουτσής, ολοκληρωμένη εθνική πολιτική για τα λιμάνια. Πολιτικές, όπως είπα, υπήρχαν. Αυτό που έχει προσδιορίσει είναι αυτό που προσδιορίζεται μέσα από τα έξι σημεία, που ανέφερα κι εγώ, του νέου νόμου, για να έχουμε πραγματικά ολοκληρωμένη εθνική πολιτική. Γιατί εθνική πολιτική είχαμε. Δεν ξέρω αν έχετε διαβάσει όλους εκεί-

νους τους τόμους του ΥΠΕΘΟ κλπ για την Ελλάδα του 2000. Εκεί μέσα θα δείτε αναλυμένα τα θέματα της ελληνικής πολιτικής και των επιμέρους λιμανιών ένα-ένα και για κάθε περιοχή. Άρα υπήρχε στρατηγική, υπήρχε πολιτική. Αλλά μία ολοκληρωμένη με την έννοια των έξι σημείων, που να συνδέει και να περνάει τη λογική πλέον και του τελικού συντονισμού και της τελευταίας υπηρεσίας των συναρμόδιων Υπουργείων, πραγματικά δεν υπήρχε. Κι αυτό είναι το καινούριο στοιχείο της ολοκληρωμένης εθνικής λιμενικής πολιτικής.

Από την άλλη όμως πλευρά θέλω να επανέλθω στο θέμα –είναι επίμαχο σημείο– μετά τις διευκρινίσεις που έδωσα προηγούμενως και να σας πω ότι πράγματι δεν υπάρχει ο ΟΛΠ και ο ΟΛΘ. Αυτό όμως ενισχύει τις δικές μας απόψεις γιατί ειδικά γι' αυτούς τους οργανισμούς είναι γνωστό ότι είναι ελλειμματικοί οργανισμοί και είναι γνωστό ότι από τις δημόσιες επενδύσεις έγιναν όλα αυτά τα έργα. Άρα εάν από τα πενήντα επτά λιμάνια δαπανήθηκαν ποσά μέσα από τα έσοδά τους –πραγματικά και από τον πίνακα που σας έδωσα θα το διαπιστώσετε– θα δείτε ότι στα περισσότερα οι δαπάνες είναι περισσότερες από τα έσοδα. Και θα δείτε τότε ότι πραγματικά τα ίδια έσοδα δαπανήθηκαν για δαπάνες αυτών των ιδίων των λιμανιών.

Εγώ, ξέρετε, πράγματι –κι αυτό κάνω πάντα– ακούω πρώτα απ' όλα αυτούς που ξέρουν κι ακόμα περισσότερο ακούω όλους. Και το έχω αποδείξει σε όλη μου την πολιτική ζωή. Και φυσικά ακούω τα στελέχη του Υπουργείου. Φυσικά έχω κι ένα προτέρημα, γιατί εγώ το κόκκινο φανάρι του μόλου δεν το είδα από το πλοίο. Το είδα από το δικό μου το σκάφος. Και μάλλον δεν το έβλεπα γιατί από πίσω, επειδή έγινε η καινούρια προκυμιά και άναψαν χιλιάδες φώτα στα πλαίσια και αυτά της ωραίας προκυμιάς της Νάξου, το κόκκινο φανάρι πραγματικά δεν φαινόταν. Αυτό το ζω, αλλά ζούσα όμως και τα μπάζα επί χρόνια στο λιμάνι του Γαυρίου, το οποίο όμως έγινε λιμάνι επί ΠΑΣΟΚ. Διότι μέχρι τότε ρίξαμε απλώς τα μπάζα και νομίζαμε ότι κάναμε λιμάνι.

Δεν θέλω όμως να μπω σε τέτοιες αντιδικίες. Θα κλείσω, λοιπόν, κι εγώ, κύριε Πρόεδρε. Τι να κάνουμε; Έχουμε βρεθεί τόσες πολλές φορές εδώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μη μου πείτε για τα βαμβάκια και τα καπνά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εγώ, αν δεν έκανε το «παραπολιτικό του» ο συνάδελφος κ. Σπύρου, δεν θα αναφερόμουν στη γεωργία. Ο καθένας κρίνεται απ' αυτό που έχει κάνει και θα κριθεί στη συνέχεια. Επειδή όμως αναφερθήκατε στην τελευταία επερώτηση για τον καπνό, να σας θυμίσω ότι σας προειδοποίησα ότι μέλη του Λαϊκού Κόμματος κατέθεσαν τροπολογία όπου ζητούν την κατάργηση των επιδοτήσεων στον καπνό. Και το Λαϊκό Κόμμα είναι η ομάδα. Τότε όμως δεν ήξερα ότι και δύο δικοί σας Ευρωβουλευτές, και δύο Ευρωβουλευτές της Νέας Δημοκρατίας...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Και οι δικοί σας Ευρωβουλευτές δεν πήραν είδηση τι επιδιώκαμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Σας παρακαλώ τώρα. Ο κ. Κόρακας και η κα Κράτσα ήταν. Τέλος πάντων, εντάξει. Γίνονται αυτά. Πάτησαν λάθος κουμπί και μετά ζήτησαν συγγνώμη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εν πάση περιπτώσει, σ' αυτήν την Αίθουσα το ξέρετε ότι εμείς έχουμε μακρύ μέλλον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΑΛΑΓΚΟΥΔΗΣ: Η κα Μαλιώρη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Όχι η κα Μαλιώρη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας): Εμείς εκτιμούμε ότι από το έργο που παράγει αυτή η Κυβέρνηση θα μας κρίνει ο ελληνικός λαός και φυσικά σ' αυτήν την πορεία είμαστε βέβαιοι για τη δίκαιη κρίση του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 15/2.11.2001 επερώτησης των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Μυτιτιάδη Βαρβιτσιώτη, Σπυριδωνος Σπύρου, Κωνσταντίνου Τσιπλάκη, Αθανασίου Βαρίνου, Ιωάννη Παπαθανασίου, Παναγιώτη Μελά, Αναστάσιου Νεράντζη, Γεωργίου Βουλ-

γαράκη, Ιωάννη Χωματά, Αριστοτέλη Παυλίδη και Γεωργίου Σαλαγκούδη προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με την υποδομή και τις συνθήκες που επικρατούν στα λιμάνια της χώρας μας.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της πρωινής συνεδριάσεως της Τετάρτης 31 Οκτωβρίου 2001 και ερωτάται το Σώμα εάν τα επικυρώνει.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της πρωινής συνεδριάσεως της Τετάρτης 31 Οκτωβρίου

2001 επεκυρώθησαν.

Στο σημείο αυτό, κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.30' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τρίτη 13 Νοεμβρίου 2001 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ