

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Κ'

Παρασκευή 10 Νοεμβρίου 2006

Αθήνα, σήμερα στις 10 Νοεμβρίου 2006, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.55' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΤΡΑΓΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 9-11-2006 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά των συνεδριάσεων: ΙΗ' της Τετάρτης 8 Νοεμβρίου 2006 και ΙΘ' της Πέμπτης 9 Νοεμβρίου 2006 σε ό,τι αφορά τη συζήτηση και ψήφιση των σχεδίων νόμων:

1. «Κύρωση του Απολογισμού του Κράτους οικονομικού έτους 2004»

2. «Κύρωση του Ισολογισμού του Κράτους οικονομικού έτους 2004».)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Αναστάσιο Χωρέμη, Βουλευτή Κορινθίας, τα ακόλουθα:

A. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Αρκαδίας ζητεί την επαναλειτουργία όλων των δρομολογίων των λεωφορείων του Ο.Σ.Ε. στη γραμμή Κορίνθου – Τρίπολης – Καλαμάτας – Άργους – Ναυπλίου.

2) Η Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΣΧΟΙΝΑΡΑΚΗ – ΗΛΙΑΚΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Ρουβά Ηρακλείου ζητεί οικονομική ενίσχυση για την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η κακοκαιρία του Νοεμβρίου στην περιοχή του.

3) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η ΧΡΙΣΤΙΑΝΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ ζητεί επιχορήγηση για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών του Γηροκομείου Αγρινίου.

4) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Διαπεριφερειακός Σύλλογος Εργαζομένων «Βοήθεια στο Σπίτι» ζητεί τη χρηματοδότηση της συνέχισης του προγράμματος.

5) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε

αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών ζητεί τη νομοθετική ρύθμιση μισθολογικών και βαθμολογικών θεμάτων των μηχανικών κ.λπ..

6) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε δημοσιεύματα εφημερίδων τα οποία αναφέρονται στις μεγάλες καταστροφές που προκάλεσε ο παγετός του Νοεμβρίου στις καλλιέργειες του Νομού Λάρισας.

7) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ζητεί την ικανοποίηση του αιτήματος των αδιόριστων εκπαιδευτικών με αναπηρία 67% και πάνω σχετικά με το μόνιμο διορισμό τους κ.λπ..

8) Ο Βουλευτής Ζακύνθου κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΑΡΒΑΡΙΓΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας με το οποίο ζητείται ο προσδιορισμός κτηνοτροφικών ζωνών στη Ζάκυνθο και η κατασκευή νέων σφαγείων.

9) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Μόβρης Αχαΐας ζητεί οικονομική ενίσχυση για τη συντήρηση και επισκευή των σχολικών κτηρίων της περιοχής του.

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Μόβρης Αχαΐας ζητεί οικονομική ενίσχυση για την κατασκευή αντιπλημμυρικών έργων στην περιοχή του.

11) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Βιοεπιστημόνων ζητεί να συμπεριληφθεί η διδασκαλία της εξέλιξης στο πρόγραμμα σπουδών της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

12) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Νομάρχης Ηλείας ζητεί την κήρυξη της περιοχής του Χαβαρίου Ν. Ηλείας ως θεομηνιόπληκτης κ.λπ..

13) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Έπαρχος Θήρας ζητεί την επιδότηση δρομολογίων για την ακτοπλοϊκή σύνδεση της Νήσου Θηρασίας με τον Πειραιά.

14) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ

κατέθεσε αναφορά, με την οποία η «Αλληλεγγύη» Κίνημα Προάσπισης των Ασφαλιστικών και Εργασιακών Δικαιωμάτων των Εργαζομένων στην «ALPHA BANK» ζητεί την ένταξη κατηγορίας υπαλλήλων της «ALPHA BANK» στο Τ.Α.Π..

15) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορές, με τις οποίες οι Δικηγορικοί Σύλλογοι Σύρου και Νάξου ζητούν την άμεση επαναδρομολόγηση πλοίων για τη σύνδεση των Νήσων Σαντορίνης - Πάρου - Νάξου με τη Σύρο.

16) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Νομάρχης Κυκλάδων και η Τοπική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Νομού Κυκλάδων ζητούν την ακτοπλοϊκή ενδοσυγκοινωνιακή σύνδεση των νήσων Κυκλάδων.

17) Ο Βουλευτής Πέλλας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ένωση Νοσοκομειακών Ιατρών Πέλλας ζητεί την επιχορήγηση του Νοσοκομείου Γιαννιτσών για να καλυφθούν οι στοιχειώδεις ανάγκες του σε εφημερίες.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 202/6-10-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Θάνου Μωραίτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 34/19-10-06 έγγραφο από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Σας διαβιβάζουμε συνημμένα το με αριθμ. πρωτ. 94735/10-10-2006 έγγραφο του Προέδρου του Οργανισμού Πληρωμών και Ελέγχου Κοινοτικών Ενισχύσεων Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΟΠΕΚΕΠΕ) σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Θ. Μωραίτη.

Ο Υπουργός
Ε. ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ»

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

2. Στην με αριθμό 126/4-10-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Σάββα Εμινίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23/19-10-06 έγγραφο από τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Σας διαβιβάζουμε συνημμένα το με αριθμ. πρωτ. 19536/11-10-2006 έγγραφο του Προέδρου του Οργανισμού Ελληνικών Γεωργικών Ασφαλίσεων (ΕΛΓΑ) σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης του Βουλευτή κ. Σ. Εμινίδη.

Ο Υπουργός
Ε. ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ»

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

3. Στην με αριθμό 166/5-10-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Μαγκριώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-482/23-10-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ι. Μαγκριώτης με θέμα «Άγνωστη παραμένει η κατάληξη των καταγγελιών που φτάνουν στο Κέντρο Προστασίας Καταναλωτών (ΚΕΠΚΑ)» και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ. Εμπορίου- Γ.Γ. Καταναλωτή του Υπ. Ανάπτυξης, σας επισυνάπτουμε τα ακόλουθα έγγραφα:

1. Το με αριθμ. πρωτ. 18089/17-10-2006 έγγραφο του Ενιαίου Φορέα Ελέγχου Τροφίμων (Ε.Φ.Ε.Τ.).

2. Τα με αριθμ. πρωτ. 518/18-10-2006 και 16-8581/17-10-2006 έγγραφα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

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

4. Στην με αριθμό 251/9-10-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-494/18-10-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Μ. Στρατάκης με θέμα «Αθέμιτος ανταγωνισμός στην αγορά καυσίμων», σας επισυνάπτουμε το με αριθμ. πρωτ. 6429/16-10-2006 έγγραφο της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

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

5. Στην με αριθμό 135/5-10-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δημητρίου Πιπεργιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ1/24333/30-10-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμ. πρωτ. 135/5-10-06, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Δημήτριος Πιπεργιάς και αφορά στην πλήρωση θέσεων με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου της Ελληνικής Αεροπορικής Βιομηχανίας Α.Ε. (Προκήρυξη αριθ. 1/547Μ/2004/ΦΕΚ 527/τ.Προκηρύξεων ΑΣΕΠ/28-12-2004), σας γνωρίζουμε ότι:

Η ανωτέρω Προκήρυξη πλήρωσης θέσεων εκδόθηκε κατ' εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 14 ν. 2190/94, όπως αντικαταστάθηκε από τις διατάξεις του ν. 2527/97 άρθρο 1 παρ. 3, και της παρ. 5 του άρθρου 10 ν.3051/02, σύμφωνα με τις οποίες η πρόσληψη του διοικητικού και του μη διοικητικού προσωπικού όλων των κατηγοριών (ΠΕ, ΤΕ, ΔΕ, ΥΕ) των δημοσίων επιχειρήσεων γίνεται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις με τη διαδικασία του άρθρου 18 του ν. 2190/94, όπως ισχύει. Το δε Α.Σ.Ε.Π ελέγχει, σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις την προκήρυξη από άποψη νομιμότητας και στη συνέχεια ασκεί έλεγχο στους πίνακες κατάταξης των υποψηφίων είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατ' ένσταση των υποψηφίων.

Η υπηρεσία διαβίβασε το με αριθμ. πρωτ. 135/5-10-06 ερώτημα σας στο Α.Σ.Ε.Π και επισυνάπτεται το με αριθμ. πρωτ. 41151/20-10-06 έγγραφό του.

Ο Υφυπουργός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ»

6. Στις με αριθμό 232/9-10-06 και 256/10-10-06 ερωτήσεις των Βουλευτών κ.κ. Μαρίας Δαμανάκη, Ροδούλας Ζήση, Θεοχάρη Τσιόκα, Μιχάλη Καρχιμάκη, Αριστείδη Μουσιώνη, Βασίλειου Οικονόμου, Θάνου Μωραίτη και Βασιλείου Κεγκέρογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1982/31-10-06 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ερωτήσεων με αριθμό πρωτ. 232/9-10-06 και 256/10-10-06, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Μαρία Δαμανάκη, Ροδούλα Ζήση, Χάρης Τσιόκα, Μιχάλης Καρχιμάκης, Άρης Μουσιώνης, Βασίλειος Οικονόμου, Θάνος Μωραίτης και Βασίλειος Κεγκέρογλου σας διαβιβάζουμε το αριθμ. 1.1.4/1662/12-10-06 έγγραφο των Ελληνικών Ταχυδρομείων, με το οποίο παρέχονται στοιχεία και πληροφορίες, για το θιγόμενο με τις ερωτήσεις θέμα.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

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

7. Στις με αριθμό 356/18-10-06 και 388/20-10-06 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Δημητρίου Πιπεργιά και Ιωάννη Δραγασάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ9/Α/Φ5.4/

οικ.22293ΓΔΦΠ/5584/8-11-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των υπ' αριθμ. 356/18.10.2006 και 388/20.10.2006 ερωτήσεων των Βουλευτών κ. Δημήτριου Πιπεργιά και κ. Γιάννη Δραγασάκη αντίστοιχα, και σύμφωνα με όσες διευκρινίσεις μας παρέσχε εγγράφως η Επιθεώρηση Μεταλλείων Βορείου Ελλάδος, σας πληροφορούμε ότι το δυστύχημα που αναφέρεται στις ως άνω ερωτήσεις, συνέβη εκτός μεταλλευτικών χώρων εκμετάλλευσης των λιγνιτωρυχείων του Λιγνιτικού Κέντρου Δυτικής Μακεδονίας και εντός του χώρου Ατμοηλεκτρικού Σταθμού της ΔΕΗ Α.Ε. και ως εκ τούτου επιλήφθηκε του δυστυχήματος, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, η αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης (Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας).

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Ανάπτυξης, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, διενεργούν ελέγχους εντός νόμιμων μεταλλευτικών (ή λατομικών) χώρων και όχι εκτός των ορίων αυτών.

Όσον αφορά το θέμα των ευθυνών που καταλογίζονται στον ελεγκτικό μηχανισμό του Υπουργείου Ανάπτυξης (Επιθεώρηση Μεταλλείων Βορείου Ελλάδος), σας γνωρίζουμε ότι, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του, διενεργεί επιθεωρήσεις στα λιγνιτωρυχεία της ΔΕΗ Α.Ε., στους χώρους αρμοδιότητάς της, σε συνεργασία με τους εκπροσώπους των εργαζομένων, για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού Μεταλλευτικών και Λατομικών Εργασιών και είναι συνεχής από την Επιθεώρηση Μεταλλείων Βορείου Ελλάδος η προσπάθεια επιβολής μέτρων για την ασφάλεια των εργαζομένων και περιοίκων.

Επιπρόσθετα, σας επισυνάπτουμε σχετικό, επί του θέματος, έγγραφο της Διοίκησης της ΔΕΗ Α.Ε. ΠΡΟ την πολιτική ηγεσία του ΥΠΑΝ.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ»

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

8. Στην με αριθμό 316/12-10-06 ερώτηση των Βουλευτών κ.κ. Παρασκευής Χριστοφιλοπούλου, Κωνσταντίνου Ρόβλια, Αναστασίου Χωρέμη, Χρήστου Χάιδου και Μαρίας Δαμανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 135964/0092/31-10-2006 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Εύη Χριστοφιλοπούλου, Ντίνος Ρόβλιας, Τάσος Χωρέμης, Χρήστος Χάιδος και Μαρία Δαμανάκη, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών δεν αντιμετωπίζει επί του παρόντος το ενδεχόμενο τροποποίησης της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας έτσι ώστε να εξισωθούν τα όρια ηλικίας συνταξιοδότησης ανδρών και γυναικών. Ο τρόπος ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2006/54 της 5ης Ιουλίου 2006 στο εσωτερικό δίκαιο της Χώρας, θα εξεταστεί εντός της προβλεπόμενης από τις διατάξεις της Οδηγίας αυτής προθεσμίας.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

9. Στην με αριθμό 82/3.10.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Μακγριώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 5905B/24.10.06 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω σχετική ερώτηση και σε ότι αφορά το ΥΠΕΧΩΔΕ σας γνωρίζουμε ότι:

Σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία για τη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων, η εξυγίανση και αποκατάσταση χώρων που έχουν ρυπανθεί από επικίνδυνα απόβλητα-συμπεριλαμβανομένης και της ευθύνης συλλογής και απομάκρυνσης τυχόν, αποθηκευμένων αποβλήτων- βαρύνει τον κάτοχο των αποβλήτων. Η εμπλοκή του Δημοσίου και ειδικά των Υπουργείων ΠΕΧΩΔΕ, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Μακεδο-

νίας-Θράκης, στο θέμα της απομάκρυνσης των αποβλήτων του πρώην εργοστασίου ΔΙΑΝΑ ΑΒΕΕ, στη Ν. Ευκαρπία Θεσσαλονίκης, και η διάθεση από μέρους των, σχετικών πιστώσεων, προέκυψε λόγω της έκτασης του προβλήματος και της ανάγκης λήψης μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.

Η επιτροπή καταγραφής, που συστάθηκε με την 30/3810/07-06-05 απόφαση του Νομάρχη Θεσσαλονίκης, προχώρησε την 29-07-05 σε καταγραφή των υπολοίπων ληγμένων φυτοφαρμάκων και άλλων υλικών που βρίσκονταν στους χώρους του πρώην εργοστασίου ΔΙΑΝΑ. Σύμφωνα με την καταγραφή αυτή, στο χώρο υπήρχαν ακόμη αποθηκευμένοι συνολικά άλλοι 713 τόνοι αποβλήτων, εκ των οποίων οι 586 τόνοι έπρεπε να τύχουν διαχείρισης ως επικίνδυνα ενώ η υπόλοιπη ποσότητα των 127 τόνων να θεωρηθούν ότι είναι αδρανή υλικά (σόδα, θειάφι, σπόροι, τάλκ). Από την επιτροπή καταγραφής εκτιμήθηκε ότι η ακρίβεια της καταγραφής που διεξήγαγε ήταν +/- 20%.

Σύμφωνα με ενημέρωση από την αρμόδια Ν.Α. Θεσ/νίκης, έως και την 10-10-06 είχαν απομακρυνθεί συνολικά 430,99 τόνοι επικινδύνων αποβλήτων από το πρώην εργοστάσιο της ΔΙΑΝΑ. Το έργο της απομάκρυνσης των επικινδύνων αποβλήτων βρίσκεται σε εξέλιξη και αναμένεται να ολοκληρωθεί πολύ σύντομα (τα υπολοιπούμενα απόβλητα είναι ήδη συσκευασμένα).

Το ΥΠΕΧΩΔΕ θεωρεί ότι θα πρέπει μετά την απομάκρυνση των αποβλήτων από το χώρο, να ελεγχθεί η ποιότητα του εδάφους και εφόσον διαπιστωθεί ότι αυτό έχει ρυπανθεί, να εξυγιανθεί ή να αποκατασταθεί σε βαθμό ανάλογο με την προβλεπόμενη μελλοντική χρήση. Επί του θέματος αυτού, αναμένονται οι προτάσεις επιτροπής παρακολούθησης και συντονισμού των διαδικασιών και της εποπτείας των εργασιών.

Τέλος το γενικότερο ζήτημα της εξυγίανσης - αποκατάστασης χώρων ρυπασμένων από επικίνδυνα απόβλητα ρυθμίζεται από το νέο νομικό πλαίσιο που αφορά την διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων που συνίσταται από τις ΚΥΑ 13588/725/2006 (ΦΕΚ 383 Β) «Μέτρα όροι και περιορισμοί για την διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων...» και 24944/1159/2006 (ΦΕΚ 791 Β) «Έγκριση Γενικών Τεχνικών Προδιαγραφών για την διαχείριση επικινδύνων αποβλήτων». Βάσει αυτού, θα εξεταστεί και η περίπτωση των εγκαταστάσεων του πρώην εργοστασίου ΔΙΑΝΑ.

Ο Υπουργός
Γ. ΣΟΥΦΛΙΑΣ»

10. Στην με αριθμό 71/3.10.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Παπαγεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.900α/5242/8805/25.10.06 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 71/3-10-2006 ερώτησης της Βουλής των Ελλήνων, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Παπαγεωργίου, σχετικά με τις προσλήψεις στην ΕΑΒ Α.Ε., σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η ΕΑΒ ευθυγραμμίστηκε απολύτως με τον Ν. 2190/1994 και τις αρχές της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και της αξιοκρατίας. Στην Επιτροπή Προσλήψεων που ορίστηκε από την ΕΑΒ συμμετείχε, για πρώτη φορά από το 1997 (έτος διενέργειας του πρώτου διαγωνισμού σύμφωνα με τον Ν. 2190/94), ως πρόεδρος σύμβουλος του ΑΣΕΠ και ως αναπληρωτής του ορίστηκε επίσης σύμβουλος του ΑΣΕΠ. (Επισυνάπτεται πίνακας με τις συνθέσεις όλων των επιτροπών προσλήψεων των διαγωνισμών που διενήργησε η ΕΑΒ από το 1997 μέχρι σήμερα). Αμφότεροι είχαν υποδειχθεί από το ΑΣΕΠ. Η επιτροπή προσλήψεων διενήργησε τον διαγωνισμό και συνέταξε τους πίνακες κατάταξης των επιτυχόντων, οι ενστάσεις επί των οποίων υποβλήθηκαν απευθείας στο ΑΣΕΠ.

Κατ' επιταγήν του άρθρου 3 παράγραφος 1 του Ν. 2527/1997 περιελήφθη όρος στην προκήρυξη του διαγωνισμού (ΦΕΚ 527/28.12.2004) σύμφωνα με τον οποίο η ΕΑΒ Α.Ε. δύναται να προσλάβει το προσωπικό «αμέσως μετά την κατάρτιση των πινάκων κατάταξης και πριν ακόμη τον αυτεπάγγελο ή κατ' ένσταση έλεγχο του ΑΣΕΠ». Εάν μετά τον έλεγχο του ΑΣΕΠ οι προσληφθέντες δεν περιλαμβάνονται στους οριστικούς πίνακες

οι οποίοι δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, τότε αυτοί απολύονται και αντικαθίστανται από εκείνους που περιλαμβάνονται στους οριστικούς πίνακες. Οι απολυθέντες λαμβάνουν τις αποδοχές που αναλογούν στην εργασία τους έως την ημέρα της απόλυσης, χωρίς οποιαδήποτε πρόσθετη αποζημίωση από την αιτία αυτή (Ν. 2527/1997, αρθρ. 1 παρ. 3). Ο συγκεκριμένος όρος περιελήφθη στις ατομικές συμβάσεις εργασίας του προσωπικού (βλ. πρότυπο σύμβασης εργασίας που επισυνάπτεται).

Στις 22-9-2006, το ΑΣΕΠ ολοκλήρωσε τον αυτεπάγγελτο και τον κατ' ένσταση έλεγχο (για τις κατηγορίες της δευτεροβάθμιας, της τεχνολογικής και μέρους της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης) και απέστειλε στην ΕΑΒ τους νέους (οριστικούς) πίνακες, οι οποίοι δημοσιεύθηκαν στο ΦΕΚ την 29-9-2006.

Στους νέους πίνακες δεν περιλαμβάνονταν εικοσιπέντε (25) άτομα από εκείνα που περιλαμβάνονταν στους προσωρινούς πίνακες και των οποίων οι συμβάσεις εργασίας τους έπρεπε να λυθούν την ημέρα που θα ανελάμβαναν εργασία οι αναφερόμενοι στους οριστικούς πίνακες.

Η τροποποίηση των πινάκων από το ΑΣΕΠ είναι ανεξάρτητη ως διαδικασία από τις εξετάσεις που διενεργήθηκαν υπό την αιγίδα της ΕΑΒ, καθώς λαμβάνει χώρα μετά την ολοκλήρωση των εν λόγω εξετάσεων. Σε όλους τους διαγωνισμούς που έγιναν μέχρι σήμερα το ΑΣΕΠ προέβη σε αλλαγές μέρους τουλάχιστον των αρχικών πινάκων.

Όπως είναι γνωστό, αμέσως μόλις έλαβε γνώση των καταγγελιών σχετικά με τη διαφάνεια των εξετάσεων στο μάθημα των Αγγλικών, η Διοίκηση της ΕΑΒ ειδοποίησε την επιτροπή προσλήψεων να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσει την αξιοπιστία και το κύρος του διαγωνισμού. Σε έκτακτη συνεδρίασή της, η επιτροπή αποφάσισε την επανάληψη των εξετάσεων, μολονότι αυτές είχαν διεξαχθεί υπό αυστηρότατα μέτρα ασφαλείας που απέκλειαν ουσιαστικά το ενδεχόμενο διαρροής των θεμάτων. Ταυτόχρονα η Διοίκηση διέταξε ΕΔΕ, από την οποία δεν προέκυψε τελικώς κάτι επιληψίμο.

Σημειώνεται ότι οι προσληφθέντες με βάση τους προσωρινούς πίνακες (δηλαδή πριν τη διενέργεια του ελέγχου από το ΑΣΕΠ) έχουν το δικαίωμα να αρνηθούν να αναλάβουν προσωρινώς εργασία και να αναμείνουν την έκδοση των οριστικών πινάκων, όπως άλλωστε έπραξαν αρκετά άτομα και στον συγκεκριμένο διαγωνισμό (περιπτώσεις Βασιλειάδου, Καπετανέα, Λαμπροπούλου κ.α).

Ο ισχυρισμός σας περί πρόσληψης «ημετέρων» είναι αβάσιμος. Προτείνουμε να παραβάλετε την ερώτησή σας με αυτήν του συναδέλφου σας, κ. Δ. Πιπεργιά (135/2006 της Βουλής των Ελλήνων), στην οποία ο βουλευτής Ευβοίας διαμαρτύρεται για την απόρριψη από το ΑΣΕΠ της υποψηφιότητας Μιχαήλ, ο οποίος στη δική σας ερώτηση χαρακτηρίζεται «ημέτερος».

Θέμα επιλογής της χρονικής στιγμής δημοσίευσης των πινάκων από την ΕΑΒ επίσης δεν υφίσταται, καθώς η ΕΑΒ είναι υποχρεωμένη από τον νόμο να συμμορφώνεται άμεσα με τις αποφάσεις του ΑΣΕΠ και συνεπώς να προβαίνει σε άμεση δημοσίευσή τους. Τέλος, ουδεμία προσπάθεια απόκρυψης των μετَابολών στους πίνακες υπήρξε, καθώς οι θιγόμενοι ενημερώθηκαν αμέσως μόλις απεστάλησαν στην ΕΑΒ οι σχετικές αποφάσεις.

Ο Υπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ-ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ι. ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ»

11. Στην με αριθμό 131/4.10.06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Εύης Χριστοφιλοπούλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ80000/24408/1097/23.10.06 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κα Εύη Χριστοφιλοπούλου, σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του ν.2676/1999 και του Π. Δ. 258/05 (Καταστατικό του Ο.Α.Ε.Ε.), σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

1. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2676/99 συστάθηκε το νέο Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Οργανισμός Ασφάλισης Ελευθέρων Επαγγελματιών (Ο.Α.Ε.Ε.)», με τις διατάξεις δε του άρθρου 4

του ίδιου νόμου «Από την έναρξη λειτουργίας του Οργανισμού του νέου Φορέα, τα Ταμεία Τ.Ε.Β.Ε., Τ.Α.Ε και Τ.Σ.Α. καταργούνται».

Με τις διατάξεις του άρθρου 12 του παραπάνω νόμου προβλέπεται ότι:

α) Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται μέσα σε δύο χρόνια από την ισχύ του παρόντος νόμου με πρόταση του Υπουργού Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων (σήμερα Υπουργού Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας) μετά από γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Α.Ε.Ε., αναλογιστική μελέτη και γνώμη του Συμβουλίου Κοινωνικής Ασφάλισης (Σ.Κ.Α.), καταρτίζεται το καταστατικό του Ο.Α.Ε.Ε. με το οποίο ορίζονται οι ενιαίες ασφαλιστικές κατηγορίες για παλαιούς και νέους ασφαλισμένους, το ύψος των ασφαλιστικών κατηγοριών, το εισπρακτικό σύστημα, οι προϋποθέσεις προαιρετικής ασφάλισης, οι προϋποθέσεις απονομής παροχών κ.λπ..

β) Με Προεδρικό Διάταγμα που εκδίδεται μέσα σε δύο χρόνια από την ισχύ του παρόντος νόμου με πρόταση των Υπουργών Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης & Αποκέντρωσης και Οικονομίας & οικονομικών, ύστερα από εκπόνηση μελέτης οργανωτικού και λειτουργικού σχεδιασμού και μηχανοργάνωσης, καταρτίζεται ο Οργανισμός του Ο.Α.Ε.Ε..

2. Η ενοποίηση των τριών Ταμείων (Τ.Ε.Β.Ε., Τ.Α.Ε., Τ.Σ.Α.) με την έκδοση των παραπάνω Προεδρικών Διαταγμάτων και τη θέση σε λειτουργία του Ο.Α.Ε.Ε. με παράλληλη κατάργηση των τριών φορέων ήταν και παραμένει ένα εγχείρημα ιδιαίτερο δύσκολο, δεδομένου τόσο του μεγέθους και των ιδιαιτεροτήτων των τριών Ταμείων, όσο και της πολύπλοκης περιπτώσιολογικής αλλά και διάσπαρτης ειδικής και γενικής κοινωνικοασφαλιστικής νομοθεσίας που τα διέπει.

Επίσης, ο ανομοιόμορφος τρόπος οργανωτικής διάρθρωσης των Υπηρεσιών των καταργούμενων φορέων και η ανάγκη αναζήτησης και εξεύρεσης των καλύτερων λύσεων ενοποίησης για την οργάνωση του νέου φορέα, απαίτησαν χρόνο, προκειμένου να συγκεραστούν οι αντικρουόμενες πολλές φορές απόψεις τόσο μεταξύ των Υπηρεσιών των τριών Ταμείων όσο και μεταξύ αυτών και των Υπηρεσιών των τριών συναρμόδιων Υπουργείων.

3. Η έναρξη λειτουργίας του Ο.Α.Ε.Ε. η οποία εξαρτήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4, του ν. 2676/99 από τη θέση σε ισχύ του Π. Δ. 154/06 (ΦΕΚ. 167 Α' /4-8-2006)-Οργανισμός του Ο.Α.Ε.Ε. την 1-1-2007, συμπάρεσε κατά την άποψή μας και το Π. Δ. 258/05 (ΦΕΚ. 316 Α' /28-12-2005)- Καταστατικό του Ο.Α.Ε.Ε. ανεξάρτητα αν η έναρξη ισχύος του σύμφωνα με το άρθρο 38 αρχίζει την 1-1-2006.

Το σχέδιο του Καταστατικού του Ενιαίου Οργανισμού Ασφάλισης Ελευθέρων Επαγγελματιών (Ο.Α.Ε.Ε.) που συντάχθηκε από ειδική επιτροπή η οποία συστήθηκε το έτος 2000 καταρτίστηκε ύστερα από αναλογιστική μελέτη με βάση οικονομικά και άλλα στοιχεία του έτους 2000.

Κατά την εξαετία που μεσολάβησε, οι κατ' έτος αυξήσεις των εισφορών των ασφαλισμένων των τριών Ταμείων που αποφασίστηκαν με βάση το υφιστάμενο καθεστώς ήταν μεγαλύτερες από εκείνες που προβλέπει το Π. Δ. 258/05 (ποσοστό αύξησης των συντάξεων των δημοσίων υπαλλήλων) και επί των οποίων στηρίχθηκε η Επιτροπή για την κατάρτιση του Καταστατικού.

Η επί μακρό χρόνο (6 έτη) καθυστέρηση στις διαδικασίες ενοποίησης του Ο.Α.Ε.Ε. και η διαφοροποίηση κατά τα παραπάνω των παραδοχών των αναλογιστικών μελετών είχε σαν αποτέλεσμα την εμφάνιση μείωσης των χορηγηθησόμενων από τον Ο.Α.Ε.Ε. συντάξεων σε σχέση με τις συντάξεις που θα χορηγούσαν τα τρία Ταμεία με βάση τις νομοθεσίες τους.

Επισημαίνεται βέβαια ότι, οι όποιες, εξαιτίας του παραπάνω λόγου, αποκλίσεις υπάρξουν στις συντάξεις που θα χορηγήσει ο Ο.Α.Ε.Ε. σε σχέση με αυτές που θα χορηγούσαν τα επιμέρους Ταμεία με βάση τη νομοθεσία τους, θα αφορούν μόνο τους εξερχόμενους σε σύνταξη μετά την 1-1-2009, αφού όσοι υποβάλλουν αίτηση συνταξιοδότησης μέχρι 31-12-2008 έχουν το δικαίωμα, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 1, του άρθρου 7, του ν. 2676/99, να επιλέξουν την εφαρμογή της νομοθεσίας του Ταμείου από το οποίο προέρχονται και όχι τη νομοθεσία του Ο.Α.Ε.Ε..

Όπως έχει δηλώσει ο Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, η απόφαση της κυβέρνησης είναι ξεκάθαρη και σαφής. Οι όποιες διαφορές παρουσιάζονται στο ύψος των συντάξεων του Ο.Α.Ε.Ε. σε σχέση με αυτές των καταργούμενων Ταμείων θα εξαλειφθούν με τις αρμόζουσες νομοθετικές πρωτοβουλίες, που θα αναληφθούν εντός των προσεχών εβδομάδων.

Ήδη λειτουργεί στον Ο.Α.Ε.Ε. Ειδική Ομάδα Εργασίας που συστάθηκε για τη μελέτη του θέματος και την υποβολή σχετικού πορίσματος.

Σε καμία περίπτωση δεν πρόκειται να μειωθεί η σύνταξη κανενός συνταξιούχου των τριών φορέων ούτε θα αυξηθούν εκ του λόγου της ενοποίησης οι εισφορές των εν ενεργεία ασφαλισμένων.

Επίσης κανενός ασφαλισμένου οι προσδοκίες με βάση τη νομοθεσία του Ταμείου από το οποίο προέρχεται δεν θα μειωθούν από την ένταξή του στο νέο Οργανισμό.

4. Τέλος, όσον αφορά το θέμα της κατάταξης των μέχρι 31-12-1992 ασφαλισμένων των καταργούμενων φορέων στις ασφαλιστικές κατηγορίες του Ο.Α.Ε.Ε., σας γνωρίζουμε ότι σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 6, του άρθρου 18, του Π. Δ. 258/05, οι ασφαλισμένοι των καταργούμενων Ταμείων Τ.Ε.Β.Ε., Τ.Α.Ε., Τ.Σ.Α., κατατάσσονται μετά την έναρξη ισχύος του Προεδρικού Διατάγματος στην πλησιέστερη ασφαλιστική κατηγορία του Ο.Α.Ε.Ε., με βάση την εισφορά που κατέβαλαν στο Ταμείο από το οποίο προέρχονται.

Κατά συνέπεια δεν υπάρχει κανένα θέμα αύξησης των εισφορών με τη θέση σε ισχύ του Π.Δ.258/05 αλλά ένταξη των ασφαλισμένων σε νέες ασφαλιστικές κατηγορίες, το ύψος του ασφάλιστρου των οποίων προσιδιάζει προς το ύψος του ασφάλιστρου που πλήρωναν στους καταργούμενους φορείς.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Χωρέμη.

Για να καταγραφεί στα Πρακτικά, θέλω να δηλώσω πως ο Πρόεδρος ήρθε στις 10.30' ακριβώς στην Έδρα και δεν υπήρχε κανένας. Από εδώ και στο εξής, εγώ θα κατεβαίνω στις 10.30' και αν δεν βρίσκω ούτε Βουλευτή ούτε Υπουργό, θα διαγράψω την ερώτηση, για να είμαστε και εντάξει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 13 Νοεμβρίου 2006.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 4 του Κανονισμού της Βουλής)

1.- Η με αριθμό 59/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με την ανέγερση νέου κτηρίου Ι.Κ.Α. στη Λάρισα κ.λπ..

2.- Η με αριθμό 54/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την αποζημίωση των πληγέντων από τις έντονες βροχοπτώσεις στην περιοχή του Δήμου Μεσσαπίων Εύβοιας, την κατασκευή των αναγκαίων αντιπλημμυρικών έργων κ.λπ..

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 4 του Κανονισμού της Βουλής)

1.- Η με αριθμό 41/6-11-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Όθωνα προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την ίδρυση Δ.Ο.Υ. Περάματος Ρεθύμνης.

2.- Η με αριθμό 55/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτη Κοσιώνη προς την Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το Μουσικό Σχολείο Πάτρας κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Η πρώτη με αριθμό 51/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκης προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την καταβολή των επιδοτήσεων στους παραγωγούς του Νομού Ηρακλείου κ.λπ. διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι τρίτη φορά που έχει επιλεγεί η ερώτησή μου και δεν συζητείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ναι, έχετε απόλυτο δίκιο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ο κύριος Υπουργός είναι στο γραφείο του, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Επειδή το ξέρω αυτό και έχετε απόλυτο δίκιο, σας πληροφορώ ότι ο κύριος Υπουργός έχει συνάντηση με ομόλόγό του Υπουργό από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Υπάρχει, όμως, και ο κ. Κοντός, ο οποίος πήρε χθες αργά το βράδυ στο γραφείο μου, κύριε Πρόεδρε, και είπε ότι έχει περιοδεία στη βόρειο Ελλάδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ναι, έχει προγραμματισμένη περιοδεία.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Που αυτό τι σημαίνει, κύριε Πρόεδρε;

Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι η Κυβέρνηση τα έχει κάνει θάλασσα στο συγκεκριμένο θέμα και γι' αυτό οι Υπουργοί πήραν τα βουνά και τα λαγκάδια. Αυτό πρέπει να το πούμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντάξει, ήταν προγραμματισμένη περιοδεία.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Μα δεν είναι δυνατόν!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα παρίστατο ο κύριος Υπουργός, αλλά...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Λοιπόν, έληξε το θέμα.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Δεν θέλω να αντιδικήσω μαζί σας, αλλά υπάρχει ένα πρόβλημα: Όταν οι Υπουργοί δεν μπορούν να έρχονται στη Βουλή, θεωρώ ότι είναι χρήσιμο να ενημερώνεται το Προεδρείο της Βουλής, ώστε να μην επιλέγονται ερωτήσεις τους. Είναι δυνατόν να ταλαιπωρούμαστε όλοι και, τελικά, να μην δίνονται απαντήσεις;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όπως ξέρετε οι επίκαιρες ερωτήσεις είναι διά κληρώσεως. Επομένως δεν τις επιλέγουμε...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Όχι, η συγκεκριμένη δεν είναι από κλήρωση. Είναι επιλογή. Άλλες είναι οι κληρώσεις και το ξέρετε πάρα πολύ καλά και εσείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Προέκυψε αυτό τώρα. Τι να κάνουμε;

Η δεύτερη με αριθμό 57/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντωνίου Σκυλλάκου προς τους Υπουργούς Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος με τον αμίαντο κ.λπ., διαγράφεται και αυτή λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Η τρίτη με αριθμό 53/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την υπαγωγή της καπνοβιομηχανίας Κεράνης σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης, την προστασία των εργαζόμενων κ.λπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 52/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αναστασίου Χωρέμη προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών

και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με την πώληση της εταιρείας που διαχειρίζεται τη διώρυγα της Κορίνθου, την προστασία των εργαζομένων κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου πιο συγκεκριμένα έχει ως εξής:

«Η εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.» που ανήκει στον όμιλο Sea Containers διαχειρίζεται από τετραετίας, ως γνωστόν, τη διώρυγα Κορίνθου. Ο εν λόγω όμιλος Sea Containers κατέθεσε αίτηση υπαγωγής στο κεφάλαιο 11 του αμερικανικού νόμου περί χρεοκοπίας. Ο διευθύνων σύμβουλος του ομίλου Ρόμπερτ Μακένζι δήλωσε ότι «θα προχωρήσει στην πώληση όλων των δευτερευουσών επιχειρήσεων το ομίλου», μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται και η εταιρεία «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.» (παρ' όλο που τα οικονομικά της τής επιτρέπουν να δραστηριοποιείται κανονικά χωρίς τη συνδρομή της μητρικής εταιρείας).

Επειδή θεωρείται σχεδόν βέβαιο ότι η Sea Containers θα προχωρήσει στην πώληση του ποσοστού που κατέχει στην «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.», ενώ παράλληλα ο άλλος μέτοχος, που είναι το ελληνικό δημόσιο δεν γνωρίζουμε αν έχει έρθει σε επαφή με την Sea Containers, προκειμένου να ενημερωθεί για το τι μέλλει γενέσθαι και

Επειδή έχουν παρέλθει τέσσερα χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης της διώρυγας της Κορίνθου μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της ιδιωτικής εταιρείας Sea Containers L.T.D., τέσσερα χρόνια απραξίας, μη υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος της εταιρείας και ακύρωσης του στόχου για αναβάθμιση της λειτουργίας της διώρυγας της Κορίνθου,

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Γνωρίζει το ΥΠ.ΟΙ.Ο. τις τελευταίες αυτές εξελίξεις στην αμερικανική χρηματαγορά; Ποιες ενέργειες πρόκειται να αναλάβει το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ώστε απ' ενός μεν να συνεχίσει τη λειτουργία της «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.» και απ' ετέρου –και το σημαντικότερο– να υλοποιηθούν οι συμβατικές υποχρεώσεις, όπως προβλέπονται από τη σύμβαση παραχώρησης από το δημόσιο;

2. Στην απευκταία περίπτωση που η Sea Containers προχωρήσει στην πώληση και της «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.», ποια μέτρα πρόκειται να αναληφθούν από τα Υπουργεία Οικονομίας και Οικονομικών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, ώστε να προστατευτούν οι εργαζόμενοι και να μην συμπληρώσουν το μεγάλο κατάλογο των ανέργων από το κλείσιμο μεγάλων εταιρειών στην Κορίνθια;»

Το λόγο έχει, ο κύριος Υπουργός, για τρία λεπτά.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, αγαπητέ συνάδελφε, όπως γνωρίζετε, η συμφωνία και η σύμβαση παραχώρησης στην «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ» συντάχθηκε και υπεγράφη επί της προηγούμενης κυβέρνησης του Π.Α.ΣΟ.Κ.. Έχω ζητήσει από την Α.Ε.ΔΙ.Κ. να εξετάσει αν η «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ» είναι απόλυτα εντάξει με τις συμβατικές της υποχρεώσεις, πρώτον, για τη διαχείριση της διώρυγας, δεύτερον, για τις επενδύσεις και τα έργα στη διώρυγα, τρίτον, όσον αφορά τους εργαζόμενους, αλλά και τέταρτον, σε ό,τι αφορά τη μετοχική της σύνθεση.

Η «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ» έχει καταθέσει σχετική εγγυητική επιστολή και σε κάθε περίπτωση δεν βλέπω γιατί οι εργαζόμενοι στη διώρυγα να ανησυχούν ή να θεωρούν ότι είναι απροστάτευτοι. Δεν θα έπρεπε να συμβάλλουμε και εμείς στη δημιουργία τέτοιων ανησυχίας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τόσο σύντομος; Ευχαριστώ πολύ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, πρόσφατα ο όμιλος Sea Containers, που αποτελεί τη μητρική εταιρεία της «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.», που έχει τη διαχείριση σήμερα της διώρυγας της Κορίνθου από το 2001, προχωρεί στην πώληση όλων των δευτερευουσών επιχειρήσεών του, συνεπώς και της «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ».

Έχουν παρέλθει πέντε χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης της διώρυγας της Κορίνθου στην «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ Α.Ε.», πέντε χρόνια –όχι ένα, ούτε δύο, ούτε

τρία- κατά τα οποία εμείς διαπιστώνουμε απραξία και μη υλοποίηση συμβατικών υποχρεώσεων σε σχέση με το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας, που αυτό σημαίνει για μας ακύρωση στην πράξη του στόχου, που ήταν η αναβάθμιση της περιοχής, η τουριστική ανάπτυξη. Και τελικά όλα αυτά, οι καθυστερήσεις που επικαλείται η «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ», άραγε νομιμοποιούν μια τέτοια κατάσταση; Και τι κάνει το Υπουργείο σε σχέση με αυτό; Γιατί εμείς θεωρούμε ότι είναι προσχηματικός ο λόγος της καθυστέρησης και κατ' ουσίαν δεν υπάρχουν χρήματα για επενδύσεις, κάτι που επιβεβαιώνεται και από την πρόσφατη εξέλιξη στα χρηματοοικονομικά της μητρικής εταιρείας, της Sea Containers, η οποία οδηγείται, σύμφωνα με το Κεφάλαιο 11 της αμερικανικής νομοθεσίας, σε πτώχευση.

Το ζήτημα είναι, λοιπόν, ότι εφόσον δεν έχει γίνει αυτό το πρόγραμμα εδώ και πέντε χρόνια, θα γίνει τώρα που χρεοκοπεί η μητρική εταιρεία; Υπάρχει μεγάλο πρόβλημα στην κατάσταση των πρानών. Αντιλαμβάνεστε ότι αν θα κλείσει η διώρυγα δεν θα υπάρχουν έσοδα, που σήμερα υπάρχουν και είναι κερδοφόρα η «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ», και άρα υπάρχουν μεγάλα προβλήματα και ερωτήματα σε σχέση με την πορεία της εταιρείας και των εργαζομένων.

Εδώ θέλω να θέσω και κάτι άλλο. Η κ. Δίκα Αγαπητίδου, χρηματοοικονομικός σύμβουλος της Sea Containers, σύζυγος, αν δεν κάνω λάθος, του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών κ. Αλογοσκούφη, έχει έναν συγκεκριμένο ρόλο. Θα μπορούσατε να μας πείτε ποιος είναι αυτός ο ρόλος;

Και επιπλέον, ποια είναι τα μέτρα, τα οποία θα αναλάβετε και απέναντι στην εξέλιξη αυτή, ως προς την πώληση ή μη της εταιρείας «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ» και ως προς την διευθέτηση του ζητήματος κάλυψης των εργασιακών δικαιωμάτων; Αντιλαμβάνεστε ότι εάν έχουμε πώληση, τίθεται θέμα εργασιακών δικαιωμάτων και μάλιστα σε μια περιοχή, η οποία συνεχώς αυξάνει τον κατάλογο των ανέργων εξαιτίας του κλεισίματος των μεγάλων επιχειρήσεων στο Νομό Κορινθίας.

Και κυρίως να μας πείτε τελικά: Μετά από τόσο καιρό τίθεται ή όχι ζήτημα ρητρών και συνεπειών, κυρώσεων δηλαδή, σε τέτοιο βαθμό ώστε να οδηγούν στη σκέψη ότι θα πρέπει το Υπουργείο Οικονομίας να αναλάβει να σκεφθεί και να δώσει κατευθύνσεις ως προς την επιστροφή της διώρυγας της Κορίνθου στο δημόσιο, στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών;

Αυτά ήθελα να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, και παρακαλώ να μας δώσετε σαφείς απαντήσεις γιατί εδώ και πάρα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα έχουμε κάνει επανειλημμένες αιτιάσεις. Οι απαντήσεις δεν μας καλύπτουν και πλέον νομίζω ότι το πράγμα έχει φθάσει στο αποκορύφωμά του.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε και κύριε συνάδελφε, νομίζω ότι ήμουν σαφής ότι έχουμε ζητήσει πλήρη ανάλυση του κατά πόσον η «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ», η οποία επιλέχθηκε επί των δικών σας ημερών -δική σας απόφαση ήταν η σύμβαση με την «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ»- έχει εκτελέσει όλες -και στο ακέραιο- τις συμβατικές της υποχρεώσεις. Όλες και στο ακέραιο!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Δεν εφαρμόζεται η σύμβαση...

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Σε λίγες βδομάδες θα έχω την έκθεση της Α.Ε.Δ.Κ. -επαναλαμβάνω- όσον αφορά τη μεταχείριση και τα δικαιώματα των εργαζομένων -τα οποία κανείς δεν θέτει εν αμφιβόλω, θέλω να είμαι σαφής προς τους εργαζόμενους, οι οποίοι μπορεί να διαβάσουν για τη συζήτησή μας αυτή- για τις επενδύσεις και τα έργα και για τα πρानή, τα οποία αναφέρατε, για την όλη διαχείριση της διώρυγας και αυτά τα οποία αφορούν τη μετοχική της σύνθεση. Σε λίγες βδομάδες θα έχω την έκθεση αυτή και θα πράξει ανάλογα η Α.Ε.Δ.Κ. όσον αφορά αυτήν τη συμβατική της σχέση.

Όσον αφορά την κ. Αγαπητίδου που αναφέρατε πριν, θα πω ότι θα έπρεπε να είσατε, ιδιαίτερα προσεκτικοί πριν πετάτε με κάποιου είδους υπαινιγμούς, ονόματα εδώ στη Βουλή.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΧΩΡΕΜΗΣ: Σας ρώτησα ποιος είναι ο ρόλος

της για τη Sea Containers.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Δεν ξέρω να έχει απολύτως καμία σχέση με την «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ». Επαναλαμβάνω: Δεν γνωρίζω να έχει απολύτως καμία σχέση με την «ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΣ» και καμία σχέση, η οποία να αφορά αυτά τα οποία συζητήσαμε τώρα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 56/7-11-2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη, προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με την αντιμετώπιση προβλημάτων των εργαζομένων στις περιφέρειες κ.λπ..

Συγκεκριμένα η ερώτηση έχει ως εξής:

«Συσσωρευμένα και ιδιαίτερα έντονα είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι των περιφερειών, αφού, παρά τα δίκαια αιτήματα που προβάλλουν, τόσο η σημερινή Κυβέρνηση, όπως και οι προηγούμενες του ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν πήραν κανένα ουσιαστικό μέτρο για την επίλυσή τους.

Με τη σύσταση των περιφερειών μετατάχθηκαν αυτοδίκαια δέκα χιλιάδες υπάλληλοι από διάφορα Υπουργεία με μεγάλες μισθολογικές διαφορές, ενώ μέχρι και σήμερα δεν έχει γίνει η σύσταση του απαραίτητου οργανισμού. Ενδεικτικό των κυβερνητικών προθέσεων είναι το γεγονός ότι, ενώ προτάθηκαν δύο χιλιάδες τετρακόσιες σαράντα επτά αναγκαίες θέσεις εργασίας που πρέπει άμεσα να καλυφθούν, εγκρίθηκαν πιστώσεις μόνο για τριακόσιες τέσσερις θέσεις για τα επόμενα δύο χρόνια. Ταυτόχρονα, διευρύνεται συνεχώς ο αριθμός των εργαζομένων με δελτία παροχής υπηρεσιών και διάφορα προγράμματα, χωρίς πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα.

Τέλος, όπως τονίζει η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Υπαλλήλων Περιφερειών, οι εργαζόμενοι καλούνται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με ελλείψεις στις κτηριακές υποδομές και με τον μηχανολογικό εξοπλισμό των περιφερειών, ανεπαρκή και απαρχαιωμένο.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός, με ποια συγκεκριμένα μέτρα και ποιο χρονοδιάγραμμα σκοπεύει να επιλύσει τα παραπάνω προβλήματα και να ικανοποιήσει τα δίκαια αιτήματα των εργαζομένων στις περιφέρειες, ώστε να ομαλοποιηθεί η λειτουργία τους και να βελτιωθούν οι υπηρεσίες που προσφέρουν».

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κυρία Κανέλλη, οι μισθολογικές διαφορές των υπαλλήλων των περιφερειών είναι αναπόφευκτη συνέπεια του τρόπου στελεχώσεως των περιφερειών. Δηλαδή, οι διανομαρχιακές υπηρεσίες των Υπουργείων μαζί με το προσωπικό τους συγκρότησαν την περιφέρεια ως ενιαία αποκεντρωμένη διοικητική μονάδα. Επομένως οι διαφορές λόγω των επιδομάτων που ελάμβαναν οι υπάλληλοι του κάθε Υπουργείου, αναγκαστικά διατηρήθηκαν και δημιουργήσαν αυτό το πρόβλημα το οποίο καλούμεθα να αντιμετωπίσουμε.

Είμεθα σε διαβούλευση το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. με την Πανελλήνια Συνομοσπονδία Συλλόγων των Υπαλλήλων των Περιφερειών. Εμείς σαν Υπουργείο έχουμε καταλήξει, σε συνεργασία με τη συνομοσπονδία, σε μια πρόταση. Πρόσφατα αυτήν την πρόταση την υποβάλαμε στο Υπουργείο Οικονομικών, δηλαδή προσαράντα ημερών και περιμένουμε να δούμε την ανταπόκριση του Υπουργείου.

Εμείς, εκθύμως, σαν Υπουργείο υποστηρίζουμε την άρση των μισθολογικών διαφορών διότι αυτό θα οδηγήσει και σε μια καλή συνεργασία των εργαζομένων στις περιφέρειες, διότι δεν είναι σωστό μέσα στο ίδιο γραφείο, ανάλογα από τι Υπουργείο προέρχεται, να έχει ο ένας διαφορετικές αποδοχές από τον άλλο, διότι αυτό θα οδηγήσει, βεβαίως, σ' ένα αρμονικό κλίμα και θα είναι καλό και για τις υπηρεσίες και για τους εξυπηρετούμενους πολίτες.

Ως προς τον οργανισμό. Έχει συγκροτηθεί στο Υπουργείο επιτροπή για να επανεξετάσει το θεσμικό πλαίσιο και την οργανωτική διάρθρωση των περιφερειών. Έχει συντάξει κείμενο

εργασίας, έχει αποσταλεί σε όλους τους γενικούς γραμματείς των περιφερειών και αναμένει αυτή η επιτροπή τις παρατηρήσεις και την επεξεργασία αυτού του κειμένου.

Η εκτίμηση είναι ότι μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2007 θα έχει γίνει το νέο οργανωτικό πλαίσιο.

Τώρα, ως προς την έγκριση θέσεων, πρόσφατα ενεκρίθησαν τριακόσιες τέσσερις θέσεις. Τα κενά βέβαια είναι πολύ περισσότερα και προωθούμε περαιτέρω τη διαδικασία. Το Υπουργείο μας στις 11.9.2006 ζήτησε την έγκριση πιστώσεων για οκτακόσιες πενήντα ακόμα θέσεις και περιμένουμε την απάντηση του Υπουργείου Οικονομικών.

Τώρα, όσον αφορά τους απασχολούμενους με δελτία παροχής υπηρεσιών. Δεν βαίνει ο αριθμός διογκούμενος.

Οι εγκρίσεις που έγιναν το 2005 για το 2006 είναι για εκατόν ενενήντα επτά απασχολούμενους στο σύνολο των περιφερειών και μέχρι αυτήν τη στιγμή που μιλάμε ο αριθμός των αιτήσεων του 2006 είναι στα ίδια ακριβώς επίπεδα, στο ίδιο ακριβώς νούμερο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Κυρία Κανέλλη, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ και τον κύριο Υπουργό, για το καλοπροαίρετο της απάντησης.

Θα ήθελα να κατανοήσετε εδώ ότι η εργασία μου δεν έχει κεντρικό στόχο μόνο την εξομείωση των μισθολογικών διαφορών, όχι ότι δεν είναι εξαιρετικά σημαντικό ζήτημα να υπάρχουν υπάλληλοι, αλλά έχουμε ακούσει τον Πρωθυπουργό και ο ελληνικός λαός ολόκληρος και εμείς εδώ στη Βουλή αλληπάλληλες φορές να εκθειάζει εν όψει μάλιστα του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης την περιφέρεια, την περιφερειακή ανάπτυξη. Αυτά ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι δεν γίνονται ούτε με την κάλυψη τριακοσίων τεσσάρων θέσεων από τις περίπου δύο χιλιάδες οκτακόσιες θέσεις, κύριε Πρόεδρε, που είναι οι απαραίτητες, και αναγνωρισμένη ανάγκη και μάλιστα σε βάθος χρόνου τριετίας.

Δεύτερον, απαντήσατε πολύ σωστά ότι έχετε έρθει σε επαφή με τη συνομοσπονδία και μιλάτε. Η συνομοσπονδία έχει συμφωνήσει μαζί σας. Το καταθέτει ρητώς, εγώ εδώ έχω ένα υπόμνημα που μπορεί να καταθέσω να το καταθέσω για τα Πρακτικά της Βουλής και είναι αντίστοιχο μ' αυτό που έχει πάει στον Πρωθυπουργό. Η συμφωνία έχει ανατεθεί στον κ. Δούκα. Ο κ. Δούκας δεν είναι εδώ αυτήν τη στιγμή –μόλις έφυγε– για να μας απαντήσει. Από την ώρα που μιλάμε για χρονολόγιο έναρξης ισχύος της εξομείωσης την 1-1-2007, αν προσέξατε την εργασία μου, το βασικό που σας θέτω είναι μία χρονολογική δέσμευση. Δεν μπορεί αυτά να αφεθούν στο χρόνο.

Έχουμε καινούριο δημοσιοϋπαλληλικό κώδικα. Ξέρετε πάρα πολλές φορές πόσοι εργαζόμενοι στις περιφέρειες έχουν πάει στα δικαστήρια και έχουν δικαιωθεί και για τις διαφορές. Ο οργανισμός είναι γεγονός, κύριε Υπουργέ, ότι φτιάχτηκε πρόχειρα με καινούριο δημοσιοϋπαλληλικό κώδικα, με καινούριες αντιλήψεις ως προς την αντιμετώπιση ενός ζητήματος, το οποίο χρονίζει και υποτίθεται ότι όλοι μιλάνε για την περιφέρεια και για την περιφέρεια. Χωρίς κτήρια μπορεί να υπάρξει περιφέρεια;

Κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν περιπτώσεις σε διευθύνσεις –το ξέρετε κι εσείς, κύριε Υπουργέ– που λειτουργούν μ' έναν υπάλληλο ή με δύο. Μιλάμε για όγκο δουλειάς στην περιφέρεια, από την ώρα που έχετε αποφασίσει να μεταθέσετε στην περιφέρεια ολοένα και περισσότερες αρμοδιότητες. Δεν θα βγουν αυτά πέρα με έναν και δύο ανθρώπους. Δεν θα βγουν με γιγάντιες μισθολογικές διαφορές και, κυρίως, στην εποχή μας -2006 έχουμε, τελειώνει, πάμε στο 2007– με μηχανισμούς π.χ. του παλιού δασαρχείου, με ηλεκτρονικό εξοπλισμό προ εικοσιπενταετίας. Δεν μπορεί να γίνει σχεδιασμός.

Άρα, το ζήτημα δεν είναι ούτε στενά μισθολογικό ούτε στενά συνδικαλιστικό. Είναι βαθύτατα πολιτικό και χρειάζεται ένα χρονοδιάγραμμα, για να ξέρουν και αυτοί οι άνθρωποι οι οποίοι ούτως ή άλλως υπερβάλλουν σε προσφορά εργασίας, ενίοτε θυσιάζονται, κρατάνε δρόμους ανοικτούς με μηδαμικά μέσα, μηδενικές δυνατότητες επικοινωνίας για τα σπάνια, για τα δεδομένα του 2007. Πώς, λοιπόν, δηλώνετε ότι έχετε τη βούληση και είναι και δεδομένο ότι πάμε στην 1η του μηνός για μία μορφή εξομείωσης των μισθών και περαιτέρω αξιοποίησης,

χωρίς κτηριακές εγκαταστάσεις;

Ξέρετε, πρόσφατα έδειχνε η τηλεόραση, κύριε Πρόεδρε, ένα αστυνομικό τμήμα έτοιμο να πέσει στα κεφάλια των αστυνομικών. Ας μην αναζητήσουμε τους λόγους για τους οποίους αναφύονται επικαίρως αυτή τη στιγμή τέτοια πράγματα. Αλλά το δεχόμαστε και για την περιφέρεια; Το δεχόμαστε για οποιονδήποτε σ' αυτόν τον τόπο;

Άρα, τα αιτήματα είναι και σαφή, είναι και ουσιαστικά, είναι και αναγνωρισμένα. Υπάρχει μια μέθοδος, για την οποία σας μεμφόμεθα και εσάς και την προηγούμενη κυβέρνηση και οποιαδήποτε επόμενη προκύψει και δεν είναι δική μας βεβαίως. Σας το λέω ξεκάθαρα, γιατί εμείς θα έχουμε διαφορετική πολιτική, εάν θα ήταν ποτέ κομμουνιστική η κυβέρνηση.

Δεν είναι δυνατόν να αποδέχεστε μονίμως τα αιτήματα, να λέτε ότι έχετε δικίο, είναι σωστά, δεν φθάνουν οι άνθρωποι, δεν θέλω τα δελτία παροχής υπηρεσιών. Έχετε δικίο. Δεν μπορεί να λειτουργήσουν οι άνθρωποι έτσι και αυτό το δικίο να διαιωνίζεται σε βάθος χρόνου, να περνάει η ζωή των ανθρώπων και μετά να κυνηγάνε σύνταξη κάπου ανάμεσα στα εβδομήντα δύο και εβδομήντα οκτώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Κυρία Κανέλλη, ποιος μπορεί να διαφωνήσει σ' αυτά τα οποία λέτε; Εγώ σας ζηλεύω γιατί είστε στη θέση αυτή, είστε σε ένα κόμμα που δεν είναι κόμμα εξουσίας και μπορείτε να λέτε ωραία και δίκαια πράγματα.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Μην ζηλεύετε, ελάτε στο κόμμα, ελάτε!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Αμφιβάλλει κανείς ότι αυτά τα οποία λέτε δεν με βρίσκουν σύμφωνο και δεν βρίσκουν σύμφωνη και την Κυβέρνηση; Παραγνωρίζετε όμως τη δημοσιονομική διάσταση ότι «δεν δη χρημάτων». Παντού θέλουμε να είναι όλα καλύτερα!

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Αν σας αρέσουν πολύ αυτά που λέμε, ελάτε στο κόμμα μας!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Αλλά να έρθουμε τώρα στα προκείμενα. Ως προς το θέμα της άρσεως των ανισοτήτων συμφωνώ μαζί σας σε όλα. Δεν διαφωνώ σε τίποτα. Τι να πω; Βεβαίως, πρέπει να προσεχθεί η περιφέρεια, αλλά μόνο η περιφέρεια πρέπει να προσεχθεί; Όλα πρέπει να προσεχθούν.

Το θέμα είναι τι αντέχει ο προϋπολογισμός. Και δεν έχουμε εθνική νομισματική πολιτική, ανήκουμε στην Ο.Ν.Ε.. Δεν έχουμε εθνικό νόμισμα και δεν μπορούμε με τα ελλείμματα που έχουμε να ικανοποιήσουμε όλα αυτά τα αιτήματα. Έχουμε και εμείς τους περιορισμούς μας ...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Δεν είσατε κυρίαρχοι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Τι μπορούμε να κάνουμε μέσα σ' αυτά τα πλαίσια που κινούμεθα;

Για το θέμα της άρσεως των ανισοτήτων υπάρχει –σας είπα– η απόλυτη βούληση –τα έχουμε πει με τη συνομοσπονδία– και πιστεύω ότι εντός του μηνός θα έχουμε και την απάντηση του Υπουργείου Οικονομικών.

Ξέρετε κάτι όμως, κυρία Κανέλλη; Δεν ζητάνε μόνο την άρση των ανισοτήτων ...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Αυτό έλεπε: Να ζητούσαν μόνο αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Και δυσκολεύουν περισσότερο τα πράγματα, όχι από πλευράς δικής μας, αλλά από πλευράς του «μολοσσού», του εθνικού θησαυροφυλακίου. Θέλουν όχι άρση μόνο των ανισοτήτων, αλλά και όλοι να πάνε προς τα πάνω. Το καταλάβατε;

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Το 10% που θέλουν οι δικαστές, ζητάνε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Αυτό όμως είναι και θέμα ευρύτερης εισοδηματικής πολιτικής.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Που δεν είναι καν ελληνική. Είναι ευρωπαϊκή.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Λοιπόν, για το θέμα της άρσεως των ανισοτήτων πιέζω και πιστεύω ότι εντός του έτους θα έχω αποτέλεσμα.

Για το θέμα της εγκρίσεως των θέσεων ήδη σας είπα ότι πιέζουμε για άλλες οκτακόσιες πενήντα θέσεις. Παντού υπάρχουν κενά, αλλά, όπως σας είπα, «δεν δίνω χρημάτων, ω άνθρωποι».

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και γυναίκες Αθηναίες!

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Δεν θα κάνετε απεργία, όμως, σαν τον Πολύδωρα.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Λιάνα Κανέλλη καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 14/22-9-2006 επερώτηση προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών είκοσι εννέα Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ., των κ.κ. Θεοχάρη Τσιόκα, Ροδούλας Ζήση, Παρασκευής Χριστοφιλοπούλου, Αριστείδη Μουσιώνη, Εμμανουήλ Στρατάκη, Τόνιας Αντωνίου, Παναγιώτη Αντωνάκου, Μιλτιάδη Βέρρα, Λεωνίδα Γρηγοράκου, Δημητρίου Λιντζέρη, Έκτορα Νασιώκα, Αικατερίνης Περλεπέ-Σηφουνάκη, Αναστασίας-Συλβάνας Ράπτη, Εμμανουήλ Σκουλάκη, Αθανασίου Τσούρα, Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη, Χρήστου Χαΐδου, Αναστασίου Χωρέμη, Χρίστου Βερελή, Ιωάννη Μανιάτη, Νικολάου Σαλαγιάννη, Στέφανου Τζουμάκα, Απόστολου Φωτιάδη, Ιωάννη Βλατή, Κωνσταντίνου Ρόβλια, Ευάγγελου Παπαχρήστου, Μιχαήλ Παντούλα, Δημητρίου Κουσελά, Μαρίας Δαμανάκη σχετικά με τον Ο.Σ.Ε..

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι από τον Γραμματέα του Προεδρείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Ρέππα λάβαμε επιστολή με την οποία ορίζεται ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος για την παρούσα επερώτηση η Βουλευτής κ. Ροδούλα Ζήση.

Επίσης, από το Γενικό Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας τον κ. Απόστολο Σταύρου λάβαμε επιστολή με την οποία ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

Ο πρώτος επερωτών κ. Θεοχάρης Τσιόκας έχει το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, με αφορμή αυτή την επερώτηση που κάνουμε σήμερα αναρρωτιόμαστε, τρία χρόνια μετά την ανάληψη της ευθύνης της διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία, πόσο γρήγορα φάνηκε ποιες είναι οι πραγματικές σας στοχεύσεις. Και δυστυχώς, όχι μόνο με τον Ο.Σ.Ε., που θα εξηγήσω στην συνέχεια, αλλά χθες με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου και με τον Ο.Τ.Ε. δείχνετε τα ίδια δείγματα γραφής.

Δεν σας ενδιαφέρει η ανάπτυξη, δεν σας ενδιαφέρει το ότι ο Ο.Τ.Ε. πρέπει να γίνει η ναυαρχίδα μιας άλλης αντίληψης μέσα από τις ηλεκτρονικές επικοινωνίες για την ανάπτυξη ολόκληρης της χώρας, αλλά ενδιαφέρεστε να πουλήσετε τον Ο.Τ.Ε. για να εξοφλήσετε τις «τακτοποιήσεις» σας με τον «Γερμανό». Καταργείτε τις εργασιακές σχέσεις, οδηγείτε σε απαξίωση τη χώρα, εγκαταλείπετε την περιφέρεια, δεν θέλετε να παρέχετε καθολικές υπηρεσίες για όλους τους πολίτες. Πουλάτε «φιλέτα» για έσοδα μιας χρήσης.

Κύριε Υπουργέ, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έγκαιρα σας είχε επισημάνει ότι και στον τομέα των μεταφορών οι αλλαγές που συντελούνται στον ευρωπαϊκό χάρτη για τους τομείς των συγκοινωνιακών δικτύων, των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών δίνουν μια χρυσή ευκαιρία για τη χώρα μας. Σας είχαμε πει έγκαιρα πριν από δυο σχεδόν χρόνια ότι είναι η ώρα, η Ελλάδα κινητοποιώντας τον πολιτικό, τον κοινωνικό και τον παραγωγικό κόσμο, να ανατρέψει το στρεβλό, αντιοικονομικό, αντιπαραγωγικό, αντιπεριβαντολογικό, θανατηφόρο και εσωστρεφές, γεμάτο περιφερειακές ανισότητες συγκοινωνιακό μοντέλο της μονομερούς ανάπτυξης των οδικών δικτύων.

Εμείς στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. σας είχαμε επισημάνει έγκαιρα ότι η χώρα μας πρέπει να συμμετέχει, να επηρεάσει και να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση σε αποφάσεις, χρηματοδοτήσεις και κίνητρα ώστε να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση του ευρωπαϊκού χάρτη των νέων συγκοινωνιακών δικτύων. Σας είχαμε έγκαιρα υπογραμμίσει ότι υπάρχουν πλέον οι προϋποθέσεις να βγει η χώρα από την συγκοινωνιακή απομόνωση, να εξελιχθεί σε σύγχρονο διαμετακομιστικό και τουριστικό κόμβο της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Αυτό θα έχει πολλαπλά οφέλη στην ελληνική οικονομία, στην περιφερειακή ανάπτυξη, στο περιβάλλον, στις ανθρώπινες ζωές, στην ασφάλεια.

Σ' αυτό το σύγχρονο αναπτυξιακό, βιώσιμο και χρήσιμο για

τους πολίτες όραμα που προβάλλουμε εμείς στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τον τομέα μεταφορών, υπογραμμίσαμε έγκαιρα ότι το εργαλείο-κλειδί, που πρέπει να γίνει για την ανατροπή της λογικής των αντιπαλών συγκοινωνιακών δικτύων, είναι η προώθηση των συμπληρωματικών οδικών δικτύων, γιατί ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι η μονομερής ανάπτυξη του οδικού δικτύου αυξάνει το κόστος στις μεταφορές, πολλαπλασιάζει το παραγωγικό κόστος, δημιουργεί ανασφάλεια και οικονομικές ζημιές στα εισοδήματα των πολιτών.

Γι' αυτό το λόγο, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με αυτό το σχέδιο και με όχημα το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το Ταμείο Συνοχής, τη συμμετοχή μας στις ευρωπαϊκές εξελίξεις, για πρώτη φορά στη μεταπολεμική ιστορία της χώρας, εξασφάλισε ένα πρόγραμμα 5,5 δισεκατομμυρίων ευρώ και άλλα τόσα σημαντικά ποσά από το εθνικό πρόγραμμα, ώστε επιτέλους να υπάρξει η αναγέννηση του σιδηροδρόμου και η χώρα μας να εξελιχθεί γρήγορα σε σύγχρονο διαμετακομιστικό κόμβο της ανατολικής Ευρώπης, να αποτελέσει οργανικό μέρος των δυτικοευρωπαϊκών δικτύων, να είμαστε δηλαδή μέσα στο σχεδιασμό.

Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα ότι ήδη η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει οδηγία, ώστε ένα μεγάλο κομμάτι των εμπορευματικών μεταφορών να μεταφερθεί από τα οδικά δίκτυα στο σιδηρόδρομο για λόγους περιβάλλοντος, ασφάλειας και οικονομίας.

Όμως, είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα ότι η χώρα μας σε όλα αυτά τα θέματα υπολείπεται. Ενώ ο σιδηρόδρομος κατέχει πάνω από 12% στο μεταφορικό έργο στην Ευρώπη, στην Ελλάδα καλύπτει -αν καλύπτει- το 2%.

Στις 17-2-2006, σας είχαμε καλέσει να ανταποκριθείτε στο σχέδιο αυτό, να αξιοποιήσετε τους πόρους που παραλάβατε, να εμπλουτίσετε αυτό το σχεδιασμό, να πάτε ένα βήμα μπροστά. Σας είχαμε επισημάνει τους κινδύνους από αδράνεια, παραλείψεις, ευνοιοκρατίες και τακτοποιήσεις που σηματοδότησε από τις πρώτες ημέρες ότι προωθεί η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας. Είπαμε ότι εάν συνεχίσετε να λειτουργείτε έτσι, θα υπάρξουν απώλειες πόρων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, θα υπάρξει υποχώρηση του ρόλου της χώρας, θα οξυνθούν οι περιφερειακές ανισότητες, θα υπάρξει επιβάρυνση του κόστους παραγωγής.

Σήμερα, τρία χρόνια μετά, ενώ ολοκληρώνετε δηλαδή την κυβερνητική σας θητεία, με ευθύνη πλέον δική σας, ερχόμαστε εδώ στη Βουλή να αποκαλύψουμε και πλέον να σας κατηγορήσουμε ότι αποτύχατε ως Κυβέρνηση, όχι μόνο γιατί δεν κατανοείτε το σημαντικό ρόλο του σιδηροδρόμου, όχι μόνο γιατί δεν αξιοποιήσατε ένα πρωτοφανές για τα ελληνικά δεδομένα, με διασφαλισμένους πόρους, σχεδιασμό, αλλά οδηγείτε το σιδηρόδρομο στην πλήρη απαξίωση και τους πολίτες και τους εργαζόμενους σε ανασφάλεια.

Σας κατηγορούμε, λοιπόν, ότι είστε δέσμοι των δυνάμεων που θέλουν μονομερή ανάπτυξη των οδικών δικτύων, για να αποσβέσουν τις δικές τους επενδύσεις, για να αξιοποιήσουν στρεβλά τα δικά τους συγκριτικά πλεονεκτήματα, να κερδοφορήσουν σε βάρος των πολιτών και σε βάρος της ελληνικής περιφέρειας.

Είναι ή δεν είναι αλήθεια ότι εγκεκριμένο από την Κυβέρνηση στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο για το σιδηρόδρομο, εδώ και τρία χρόνια, δεν υπάρχει; Το μόνο που κάνετε εδώ και τρία χρόνια για να «ρίξετε στάχτη στα μάτια», ήταν να μιλάτε για τα λεγόμενα μονοετή προγράμματα με συμβολική χρηματοδότηση. Αυτό δεν αποδεικνύεται άλλωστε και από το γεγονός ότι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είναι στον αέρα λόγω έλλειψης χρηματοδότησης;

Όμως και στο Πρόγραμμα Επενδύσεων, με εξασφαλισμένους πόρους 5,5 δισεκατομμυρίων ευρώ και οραματικό σχέδιο να ολοκληρωθεί όλος ο άξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, τα τινάζετε όλα στον αέρα.

Ποιους υπηρετείτε, όταν ήδη στην Επιτροπή Παρακολούθησης δεχτήκατε να 5,5 δισεκατομμύρια ευρώ που χρειαζόταν για να γίνει η Π.Α.Θ.Ε. να γίνουν 5.000.000.000; Εσείς δεν το αλλάξατε αυτό;

Σας κατηγορούμε ότι απαξιώνετε το πρόγραμμα, γιατί δεν σας ενδιαφέρει ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό δίκτυο. Αλήθεια, όταν είσατε για παράδειγμα στις Βρυξέλλες ή στο Παρίσι και θέλε-

τε να πάτε στο Άμστερνταμ ή από το Άμστερνταμ στις Βρυξέλλες αντίστοιχα, με τι δίκτυα πάτε; Όλος ο κόσμος χρησιμοποιεί το τρένο. Εσείς το απαξιώσετε.

Σας κατηγορούμε, λοιπόν, ότι και από τα υπόλοιπα 5.000.000.000 ευρώ που αφήσατε επιτέλους για να λειτουργήσει στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος και απ' αυτά θα χάσετε πόρους. Ήδη χάνετε πόρους και εκτιμάμε ότι δεν θα απορροφήσετε πόρους πάνω από 1.300.000.000 ευρώ με την ολοκλήρωση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Γι' αυτό σας κατηγορούμε, γιατί έχετε ποσό μη συμβασιολογημένο μέχρι αυτές τις μέρες 1.300.000.000 ευρώ και πρέπει μέχρι το τέλος του 2006 –σε δύο μήνες- να τα συμβασιολογήσετε. Αλλιώς θα γίνει απένταξη, αλλιώς θα χαθούν οι πόροι ή θα πάνε αλλού. Πάντως ο σιδηρόδρομος θα ξεπουληθεί. Πού θα πάνε; Για ποιους δουλεύετε;

Σας κατηγορούμε, γιατί και στις απορροφήσεις των εκτελεσθέντων έργων έχουμε μικρές αποδόσεις στην περίοδο της διακυβέρνησής σας. Το 2006 τελειώνει σε δυο μήνες και έχετε απορρόφηση μόνο 130.000.000 ευρώ. Και στις απορροφήσεις, λοιπόν, παρουσιάζετε εικονική πραγματικότητα ακόμα και τώρα στους προϋπολογισμούς σας.

Η «ΕΡΓΟΣΕ» μιλάει για απορρόφηση μέσα στο 2007 802.000.000 ευρώ και την ίδια ώρα εσείς στον προϋπολογισμό του 2007 βάζετε 200.000.000 ευρώ. Ποιος κοροϊδεύει ποιον; Άρα, δεν σας ενδιαφέρει ο σιδηρόδρομος. Ποιον κοροϊδεύετε, λοιπόν; Τι επιδιώκετε; Ποιους εξυπηρετείτε; Το λαό, τους πολίτες ή τακτοποιείτε άλλες υποχρεώσεις; Θέλετε να πάει αλλού και να παραμείνει αλλού το μεταφορικό έργο; Πείτε την αλήθεια. Εμείς είμαστε σαφείς.

Από τα 5.000.000.000 ευρώ που παρέλαβε ο σιδηρόδρομος ως χρηματοδότηση για να προχωρήσει στις υποδομές, με τις παρατάσεις που ενδεχομένως θα χρειαστεί, εμείς εκτιμούμε ότι θα έχουμε απώλεια πόρων -ως χώρα και ως σιδηρόδρομος- πάνω από 1.300.000.000 ευρώ.

Σας κατηγορούμε ότι δεν θέλετε να τελειώσετε με την Π.Α.Θ.Ε., ότι ο τυφλός σιδηρόδρομος είναι βούτυρο στο ψωμί κάποιων. Ποια συμφέροντα, λοιπόν, βολεύει ο τυφλός σιδηρόδρομος; Γιατί δουλεύετε μόνο τα λεγόμενα «κομμάτια κουρελού» που εντείνουν την αξιопιστία και την ανασφάλεια; Γνωρίζει, νομίζω, τρία χρόνια μετά η Κυβέρνηση ότι για να ολοκληρωθεί ο άξονας Π.Α.Θ.Ε. –το 2012-2013, και αν ακόμα με θαύμα αξιοποιήσει όλο αυτό το εγκεκριμένο πρόγραμμα, αν υποθέσουμε ότι εμείς κάνουμε λάθος και δεν θα χάσετε πόρους- χρειάζονται τώρα πλέον, εξαιτίας των καθυστερήσεών σας, άλλα 2.480.000.000 ευρώ.

Ορισμένοι υποκριτικά ψελλίζουν ότι αυτή η διαφορά θα καλυφθεί από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Μα, στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης εσείς προβλέπετε όλα και όλα 2.100.000.000 ευρώ. Σας χρειάζονται 2.480.000.000 ευρώ και λέτε ότι θα τελειώσετε την αναγέννηση του σιδηροδρόμου το 2013 με έλλειψη πόρων; Αυτό είναι το σχέδιο της Νέας Δημοκρατίας;

Σας κατηγορούμε για υποκρισία, γιατί αν πίστευε η Κυβέρνηση αυτό το αναπτυξιακό μοντέλο που εμείς, το Π.Α.Σ.Ο.Κ., σας προτείνουμε, δεν θα πίστωνε ακόμα κι αυτούς τους πόρους από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης -τα 2.100.000.000 που λέω- στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., αλλά θα τα έδινε στο Υπουργείο Μεταφορών. Γιατί τα δίνει η Κυβέρνηση στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.; Για να τα πάρει από την πίσω πόρτα και να τα πάει αλλού στη συνέχεια; Δεν ενδιαφέρει την Κυβέρνηση η αναγέννηση του σιδηροδρόμου. Δεν έχετε όραμα για τα συμπληρωματικά δίκτυα. Υπονομεύετε την ασφάλεια και την παραγωγικότητα της χώρας.

Σας κατηγορούμε ότι τρία χρόνια μετά είστε δέσμοι της μονομερούς ανάπτυξης των οδικών δικτύων, γιατί εκεί βρίσκετε κοντόφθαλμη πελατειακή εκλογική βάση, γιατί έτσι τιμωρείτε την περιφέρεια, την οικονομία, το περιβάλλον, τους πολίτες.

Σας κατηγορούμε ότι και από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης τα έργα που εξελίσσονται αυτό τον καιρό θα μείνουν ημιτελή. Πότε θα τελειώσει το έργο Τιθορέα-Λιανοκλάδι; Πότε θα τελειώσει το Λιανοκλάδι-Δομοκός; Πότε θα τελειώσει το Πολύκαστρο-Ειδομένη;

Θα σας πω και κάτι άλλο. Κάνετε και ένα άλλο μεγάλο έγκλη-

μα με το Θριάσιο. Έλεγε ο κ. Αλογοσκούφης: «Τι να κάνω με το χρεοκοπημένο Ο.Σ.Ε.; Αν αυτά τα λεφτά που δαπανούμε στα ελλείμματα του Ο.Σ.Ε. τα κάνουμε σχολεία, νοσοκομεία κ.λπ., θα σώσουμε την Ελλάδα». Αν θέλετε να πουλήσετε τον Ο.Σ.Ε., πουλήστε τον. Διαλύστε τον. Ξεπουλήστε όλες τις συγκοινωνίες. Αν, όμως, θέλετε να στηρίξετε τον Ο.Σ.Ε., το πρώτο που έπρεπε να κάνετε είναι να προσπαθήσετε να γίνει ένα μέσο με το οποίο τα εμπορεύματα θα μεταβιβάζονται με ταχύτητα και ασφάλεια, γιατί έτσι θα αυξήσει την κερδοφορία του. Αν είχατε αυτή την αντίληψη, το έργο του Θριασίου θα το προχωρούσατε. Αλλά, όχι μόνο δεν προχωράει, σας λέμε και τώρα ότι το έργο αυτό θα τιναχθεί στον αέρα, γιατί έχουν συσσωρευτεί τεράστιες καθυστερήσεις.

Δεν θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2008. Θα απενταχθεί και θα έχετε ευθύνες γιατί υπονομεύετε το σιδηρόδρομο. Αλλά το ίδιο δεν έγινε και με τον προαστιακό- Τρεις Γέφυρες στον Πειραιά; Επί ένα χρόνο καταγγέλλατε το Π.Α.Σ.Ο.Κ. ότι προοιμιακά ανέθεσε σε συγκεκριμένο εργολάβο με συγκεκριμένη εργολαβία το έργο. Δύο χρόνια το καθυστέρησατε και το δώσατε στον ίδιο εργολάβο με τις ίδιες προϋποθέσεις, τρία χρόνια μετά. Το έργο δεν έχει προχωρήσει, ούτε κατά 10%. Πότε θα τελειώσει; Πότε θα είναι χρήσιμο; Τι διαπραγματευτήκατε;

Με αυτά και με αυτά θέλουμε να σας πούμε ότι ούτε την Π.Α.Θ.Ε. που ήταν το δικό μας όραμα θα τελειώσατε, αλλά πλέον βάζετε στο ντουλάπι της ιστορίας το δυτικό άξονα. Πού θα βρείτε πόρους, αφού πλέον και από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης τα πάτε όλα στην Π.Α.Θ.Ε.. Πώς θα γίνει ο λεγόμενος δυτικός άξονας ή, αυτός που θα συνδέσει την Ηγουμενίτσα, την Καλαμπάκα και θα φθάσει μέχρι το Βόλο. Πώς θα γίνει; Άρα, λοιπόν, δεν θέλετε να εξελίξετε την Ελλάδα σε σύγχρονο συγκοινωνιακό κόμβο.

Αλλά και το περιφερειακό πρόγραμμα είναι τραγικό. Ενώ από το 1998 μέχρι το 2000 στους προϋπολογισμούς προβλέπονταν 600.000.000 έως 700.000.000, το χρόνο, το 2006 προβλέψατε μόνο 200.000.000. Για το 2007 προβλέπετε ξανά 200.000.000 και έτσι απαξιώνετε τον περιφερειακό σιδηρόδρομο. Πηγαίνετε να δείτε τι γίνεται στην Πελοπόννησο. Ένας πολίτης για να φθάσει στον προορισμό του στην Πελοπόννησο, μπαίνει σε τρένο, κάνει τρεις μετεπιβιβάσεις, παίρνει ένα λεωφορείο και άμα φτάσει. Σας κατηγορούμε ότι δημιουργείτε εικονική πραγματικότητα. Λέγατε ότι για να πάει κανείς από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη ή τανάπαλιν, θα χρειαζόταν τρεις ώρες και ένα τέταρτο. Σήμερα κάνει πάνω από τεσσεράμισι ώρες. Ποιος απαξιώνει το σιδηρόδρομο;

Εγκαινιάσατε πρόσφατα το Έδεσσα-Φλώρινα. Τρειςήμισι χρόνια χρειάστηκε για να κατασκευάσετε ένα έργο, που είχατε εγκεκριμένους πόρους, ενώ για το ίδιο κομμάτι Θεσσαλονίκη-Έδεσσα, κάνατε δεκαοκτώ μήνες και κάνει μία ώρα διαδρομή. Απαξιώνετε το τροχαίο υλικό. Από τα δέκα intercity στην Πελοπόννησο κυκλοφορούν μόνο τα δύο. Ποιούς εξυπηρετείτε και σε βάρος ποιών, όταν είκοσι υπερσύγχρονες αυτοκινητάμαξες στο προαστιακό δίκτυο Αθηνών, των πεντακοσίων πενήντα θέσεων μόνον ακόμα ανεκμεταλλεύεστε στο μηχανοστάσιο της Θεσσαλονίκης; Δεν απαξιώνεται το τροχαίο υλικό, όταν στις είκοσι έξι νέες ντιζελοκίνητες μηχανές έχουν υποστεί γενική επισκευή μόνο έντεκα; Δεν απαξιώνονται τα περιφερειακά δίκτυα;

Αλλά θα σας αναφέρω και ένα άλλο θέμα που δημιουργεί υποψίες «σκάνδαλο» και ψάξτε να το δείτε. Ετοιμάζεται -και δεσμευθείτε πως όχι- η Κυβέρνηση να τροποποιήσει προς τα κάτω τις τεχνικές προδιαγραφές που αφορούν την προμήθεια τριάντα ντιζελοκίνητων μηχανών κανονικής γραμμής πιστοποιημένης ταχύτητας εκατόν εξήντα χιλιομέτρων και δυνατότητας εκατόν ογδόντα χιλιομέτρων; Αν το κάνετε αυτό, θα μειώσετε τις ταχύτητες, άρα θα απαξιώσετε το σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο τον σιδηρόδρομο και φωτογραφίζετε το ποιος ενδιαφέρεται. Αν το κάνετε αυτό, εμείς στη Βουλή θα προχωρήσουμε σε όλες τις νόμιμες πρωτοβουλίες. Δεν θα δεχθούμε αυτή τη φωτογραφική προκήρυξη. Ετοιμάζετε, ναι ή όχι, να πουλήσετε είκοσι υπερσύγχρονες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παίρνετε χρόνο από τη δευτερολογία σας, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θα καλύψω λίγο χρόνο. Σας παρακαλώ είναι σημαντικά αυτά που λέω. Μη με διακόπτετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εγώ το άθροισμα του χρόνου θα κρατήσω στο ακέραιο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σας κατηγορούμε ότι απαξιώνετε την αναγέννηση του σιδηροδρομικού δικτύου και με παραλείψετε και με αστοχίες και υπερχρεώνετε τον Ο.Σ.Ε.. Στο όνομα της αχαλίνωτης αγοράς θέλετε να πουλήσετε μόνο τα προνομιούχα κομμάτια και δεν σας ενδιαφέρει, αν θα πάει το τρένο στην περιφέρεια. Σας κατηγορούμε ότι αντιμετωπίζετε τον Ο.Σ.Ε., όπως και τις άλλες Δ.Ε.Κ.Ο., ως λάφυρο. Οι «παράγκες» είναι δημιουργήματα της δικής σας Κυβέρνησης. Εκφράζουν το βαθύ κράτος της ιδεοληψίας σας και του σκληρού σας κυβερνητικού πυρήνα.

Κύριε Υπουργέ, εσείς με τις δηλώσεις σας το Μάρτιο του 2006, είπατε ότι θα τις διαλύσετε και ότι προσωπικά θα εφαρμόσετε την αξιοκρατία, τουλάχιστον στον τομέα ευθύνης σας. Αποτέλεσμα; Ποιος εκφράζει το διοικητικό «αλαλούμ» στον Ο.Σ.Ε.; Εσείς, η Κυβέρνηση;

Να σας πω ένα παράδειγμα; Το οργανόγραμμα προβλέπει δεκαοκτώ συν δύο, είκοσι έναν γενικούς διευθυντές στον Ο.Σ.Ε.. Από τους είκοσι έναν διευθυντές, οι οκτώ είναι «στο ψυγείο» και γι' αυτούς τους οκτώ έχετε κάνει ειδική ανάθεση καθηκόντων σε άλλους οκτώ. Πληρώνετε δύο φορές, αχρηστεύετε αξιόλογο προσωπικό και θέλετε να διοικήσετε. Και ετοιμαζόσαστε -αν δεν αντιδρούσε το συνδικαλιστικό κίνημα- να κάνετε προαγωγές και σε άλλους τέσσερις. Τριάντα διευθυντές στον Ο.Σ.Ε. με τεράστιους μισθούς. Είναι αλήθεια, ναι ή όχι; Ποιος δίνει τις εντολές -εσείς, ο σκληρός πυρήνας της Κυβέρνησης- για να γίνουν αυτές οι τέσσερις προαγωγές;

Σας κατηγορούμε, λοιπόν, ότι δεν ενδιαφέρεστε για την πραγματική αξιοκρατία στον Ο.Σ.Ε., αλλά την απαξιώνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε συνάδελφε, δεν θα σας μείνει καθόλου χρόνος για την δευτερολογία σας. Ολοκληρώστε εδώ για να σας μείνουν και πέντε λεπτά για δευτερολογία.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θέλω δύο λεπτά και κλείνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν θα έχετε δευτερολογία.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θα έχω για δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Καλώς.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σας κατηγορούμε, λοιπόν, για τις τιμές, για το ότι επιδεινώνετε οικονομικά τον Ο.Σ.Ε.. Γιατί; Διότι υπάρχουν πάρα πολλοί «εκλεκτοί» λόγω «παράγκας» που έχουν εισοδήματα -και αν χρειαστεί στη δευτερολογία μου θα το αποδείξω- πάνω από 80.000 ευρώ το χρόνο στον Ο.Σ.Ε. Ποιος τους ευνοεί αυτούς;

Για να σας πω και κάτι που δεν το ξέρετε, κύριε Υπουργέ, και ψάξε να το βρείτε, όταν κερδίσατε τις εκλογές πριν τρία χρόνια υπήρχε ένας τύπος στην τηλεόραση, έξω από τη Ρηγίλλης που έλεγε: «επιτέλους, μετά από επτά χρόνια να φύγουμε από την «χούντα» του ΠΑ.ΣΟ.Κ.». Ε, αυτός ο τύπος μετά από 2,5 χρόνια επιχείρησε με χαρτόνια να αυτοπυρποληθεί έξω από την παράγκα γιατί τον πρόδωσε. Ψάξτε να δείτε γιατί. Για να καταλάβετε ότι απαγοητεύσατε και τους δικούς σας ακόμα. Αυτή είναι η αντίληψη για το «κράτος-λάφυρο».

Δύο κουβέντες για τη διάσπαση του Ο.Σ.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Γιατί δεν αφήνετε να τα πείτε αυτά στη δευτερολογία σας;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Γιατί είναι μία ενότητα, κύριε Πρόεδρε, και αν δεν κατανοήσουμε ποιο είναι το πρόβλημα, δεν γίνεται τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Επιμένω όμως ότι δεν θα δευτερολογήσετε.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Εισηγητής είναι, ας πάρει από το δικό μου χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εισηγητής στις επερωτήσεις δεν υπάρχει. Είναι ο πρώτος επερωτών.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κατανοούμε, λοιπόν, ότι επιδιώκετε την διάσπαση του Ο.Σ.Ε., εφόσον είναι μία ευρωπαϊκή οδηγία αλλά αυτή δεν πρέπει να γίνει με αξιοκρατία. Ποιος θα την καθορίσει; Με ποια χαρακτηριστικά θα γίνει ο χωρισμός στην εκμετάλλευση και στις υποδομές του προσωπικού; Με ποια κρι-

τήρια; Το κράτος θα «σφυρίξει» αδιάφορα; Δεσμεύστε ότι δεν θα είναι ελλειμματικοί οργανισμοί; Θα λειτουργήσει στην αξιοκρατία ο διαχωρισμός του προσωπικού; Θα λειτουργήσουν οι υφιστάμενοι κανονισμοί; Θα υπάρξει το ίδιο μισθολογικό σύστημα; Θα κατατεθούν και θα συμφωνηθούν με το συνδικαλιστικό κίνημα αναλυτικά οργανογράμματα; Θα εξασφαλισθεί το ασφαλιστικό καθεστώς; Θα υπάρχει επιχειρησιακό σχέδιο με το οποίο θα εξασφαλίζεται ότι δεν θα μπουν αυτές οι εταιρείες με ελλείμματα και θα φθάνει το τρένο στην περιφέρεια;

Γι' αυτό λοιπόν, κύριε Υπουργέ, εμείς θεωρούμε ότι τρία χρόνια μετά δεν μπορείτε πλέον άλλο. Αποτύχατε. Πρέπει να αλλάξει αυτή η πολιτική.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μιλήσατε είκοσι λεπτά, σας έμειναν τρία λεπτά για τη δευτερολογία σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ενημερώσω ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν την συνεδρίαση, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα ένας μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί καθηγητές από το 4ο Λύκειο Ιλίου Αττικής.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθημερινά βιώνουμε μία κατάσταση, κύριε Υπουργέ, αρκετά δυσάρεστη δυστυχώς. Η Κυβέρνηση φαίνεται να τα έχει κάνει θάλασσα. Οι Υπουργοί πήραν τα βουνά και τα λαγκάδια. Χαίρομαι που είστε εσείς εδώ, γιατί ίσως δεν μπορείτε να πάτε στα βουνά και στα λαγκάδια γιατί δεν υπάρχει σιδηρόδρομος.

Έρχομαι τώρα στην επίκαιρη ερώτηση. Είχα επίκαιρη ερώτηση τρίτη φορά σήμερα και ο Υπουργός δεν ήρθε γιατί πάει περιοδεία. Κύριε Υπουργέ, υπάρχει πραγματικά αυτό που λέμε αλαλούμ σε σχέση με τις επιλογές της Κυβέρνησης.

Έρχομαι σε ένα θέμα που θεωρώ ότι είναι αρκετά σημαντικό. Για παράδειγμα, στις ερωτήσεις που κάναμε για τον Ο.Τ.Ε. -το λέω για παράδειγμα, ισχύει και για άλλες περιπτώσεις- μας απαντάτε ότι ο Ο.Τ.Ε. πλέον δεν είναι Δ.Ε.Κ.Ο. και άρα, δεν πρέπει να υπεισερχόμαστε στα της ανωνύμου εταιρίας σύμφωνα με το ν. 1190/1920. Παρόλα αυτά διαβάζουμε σήμερα στις εφημερίδες ότι ο Ο.Τ.Ε. αντιμετωπίζεται ως Δ.Ε.Κ.Ο. γιατί πρέπει να αλλάξει ο κανονισμός του προσωπικού. Ξεκαθαρίστε ως Κυβέρνηση τι πιστεύετε επιτέλους, τι συμβαίνει στη πράξη. Είστε αρμόδιος υπουργός και πρέπει να μας πείτε τι σκέφτεστε να κάνετε.

Δεν είναι όμως μόνο αυτά τα ζητήματα και η επιλογή σας για το πώς θα χτυπήσετε τις εργασιακές σχέσεις. Έχουμε και κάτι άλλο πολύ σημαντικό που αφορά συνολικά την ονομαζόμενη καθολική υπηρεσία, δηλαδή το πώς θα παρέχουμε υπηρεσίες σε απομακρυσμένες περιοχές και ανθρώπους που δεν εξυπηρετούνται γιατί το ιδιωτικό κεφάλαιο ή εν πάση περιπτώσει ο ιδιωτικός τομέας δεν έχει συμφέρον να έχει εξυπηρέτηση και σε αυτόν τον τομέα πραγματικά δείχνετε μία πλήρη αδιαφορία.

Το σημαντικότερο παράδειγμα είναι στον Ο.Σ.Ε.. Το έλλειμμα του Ο.Σ.Ε. είναι 5,5 δισεκατομμύρια, γιατί ακριβώς δεν καλύπτει την καθολική υπηρεσία των δρομολογίων που εκτελεί ο Ο.Σ.Ε. σε περιοχές που υπάρχει ζημία.

Δεν είναι, όμως, μόνο για τον ΟΣΕ, που εκεί είναι συγκεκριμένο το νούμερο. Έχουμε μεγάλα προβλήματα, κύριε Υπουργέ -το ξέρετε πάρα πολύ καλά- διότι δεν κάνετε καμία ενέργεια, ώστε να δούμε τι γίνεται συνολικά με τις καθολικές υπηρεσίες. Κι έχουμε το τραγικό, χώρες που έχουν καλύτερη διείσδυση στον πληθυσμό του διαδικτύου, του Internet, να έχουν ζητήσει σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης -μια και γίνεται εκεί μία κουβέντα- να υπάρξει καθολική υπηρεσία για το Internet. Και η Ελλάδα δεν παίρνει θέση. Αντίθετα, όπως μου γνωστοποιήσατε, μετά από ερώτηση, ότι πήρατε αρνητική θέση. Με ποιο σκεπτικό; Για ποιο λόγο;

Άρα, το συμπέρασμα, από όλη αυτή την αντιμετώπιση, είναι ότι πραγματικά εσείς δεν θέλετε να υπάρχουν καθολικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, ότι υπηρετείτε μόνο τα συμφέροντα των

ολίγων και θέλετε να εξυπηρετήσετε καταστάσεις που δεν έχουν να κάνουν με τον απλό πολίτη, αλλά ενδεχομένως με κάποιους ημέτερους και μόνο.

Αυτά, κύριε Υπουργέ, είναι σοβαρά ζητήματα και νομίζω ότι πραγματικά θα έπρεπε να τα αντιμετωπίσετε με περισσότερη σοβαρότητα και υπευθυνότητα.

Άκουσα προ ολίγου τον Υφυπουργό των Εσωτερικών να λέει για το δημοσιονομικό πρόβλημα και να ταυτίζεται με τις απόψεις του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, γιατί –λέει– έτσι πιστεύει, αλλά η Κυβέρνηση δεν έχει τα χρήματα. Υπάρχει το δημοσιονομικό πρόβλημα.

Μα, κύριε Υπουργέ, δεν μιλάτε σε αδαείς. Μιλάτε σε ανθρώπους που γνωρίζουν. Και γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά, ότι εσείς κατηγορούσατε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για δημιουργική λογιστική. Φτάσαμε στο σημείο να υπερβείτε τη δημιουργική λογιστική, να πάτε στην εικονική λογιστική και να αυξήσετε το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν, το εγχώριο προϊόν, μέσα σε μία νύχτα κατά 25%. Και από την άλλη μας λέτε: «δεν υπάρχουν χρήματα για τις πολιτικές μας». Ποιες; Τις στοιχειώδεις πολιτικές, που χρειάζονται για να πάνε μπροστά κάποια πράγματα.

Θα έρθω στο θέμα της ερώτησης.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, σας κατηγορούμε, γιατί υπάρχει μία πολύ σημαντική απώλεια πόρων από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης σε σχέση με αυτά που έπρεπε να γίνουν για τα σιδηροδρομικά δίκτυα στη χώρα μας. Εσείς καταφέρατε τα 5,5 δισεκατομμύρια, που εμείς είχαμε διαθέσει, να τα μειώσετε περίπου στα 5.000.000.000 δραχμές. Και δεν είναι μόνο αυτό. Είναι ότι θα μείνει αναξιοποίητο περίπου 1,75 δισεκατομμύρια ευρώ από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, γιατί ολιγοψήφατε, γιατί δεν προχωρήσατε κάποια πράγματα, που έπρεπε να έχουν προχωρήσει. Και θεωρώ ότι εκεί είναι το μείζον ζήτημα.

Από την άλλη έρχεστε να μας πείτε ότι με το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης θα φτιάξετε κάποια επιπλέον πράγματα, όταν γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι τα 2.000.000.000 ευρώ, που λέτε ότι θα βάλατε από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, δεν φτάνουν να καλύψουν, κύριε Υπουργέ, ούτε τα κενά που έχουν δημιουργηθεί από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Μα, πώς να πάμε μπροστά;

Και δεν είναι μόνο αυτό, διότι ό,τι έχει σχέση με τις μεταφορές, το απαξιώσατε εντελώς. Δεν ξέρω αν σας επηρέασαν οι συνάδελφοί σας Υπουργοί.

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

Θα πάρω χρόνο από τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Αυτό, όμως, που έγινε με τα εμπορευματικά κέντρα και που γίνεται με τον Ο.Σ.Ε. και τα άλλα έργα, που αναφέρονται στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, είναι πραγματικά πρωτοφανές, διότι σημαίνει ότι δεν υπάρχει –που δεν υπάρχει, είναι γνωστό– στρατηγική της χώρας σε αυτό τον τομέα.

Βέβαια, αυτό αποδεικνύεται και με όλα αυτά που λέμε. Καταργήσατε ό,τι είχαμε εμείς για τα εμπορευματικά κέντρα, που θεωρούνται ένα κλειδί σε ό,τι αφορά τις μεταφορές και μας είπατε ότι θα γίνουν πάρα πολλά με το νόμο που φέρατε και ψηφίσατε στη Βουλή. Έχουν, όμως, περάσει δύο χρόνια από τότε και δεν έχει γίνει ούτε ένα εμπορευματικό κέντρο. Και όλα αυτά έχουν σχέση με τις μεταφορές.

Εμείς, κύριε Υπουργέ –και το ξέρετε πάρα πολύ καλά– είχαμε την άποψη ότι θα πρέπει να προχωρήσουμε σε μία λογική που είναι σύγχρονη κι, αν θέλετε, υπηρετείται από όλες τις κυβερνήσεις και σε όλο τον κόσμο, ότι θα πρέπει ουσιαστικά να εξυπηρετήσουμε τις συνδυασμένες μεταφορές, γιατί αυτές –όπως εκτιμούμε– είναι το μέλλον και αυτές θα προσδώσουν στη χώρα μας μία άλλη διάσταση και θα τη βάλουν στο παγκόσμιο παιχνίδι των μεταφορών, είτε αυτές είναι επιβατικές είτε είναι εμπορευματικές είτε οτιδήποτε άλλο.

Εσείς, όμως, προς αυτή την κατεύθυνση δεν έχετε κάνει καμία επιλογή.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω το εξής: Επί Ελληνικής Προεδρίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση είχαμε καταφέρει αυτό που είχε γίνει με τον «άξονα 10», ο οποίος αφορά τη Βόρεια Ελλάδα μέχρι τη Ρωσία, να το κάναμε με το δυτικό άξονα, με τον άξονα της Αδριατικής. Και λογαριάζαμε τα έργα, να γίνουν σε αυτή την περιοχή, με το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Κι, όμως,

εσείς τα απαξιώσατε. Δεν γίνεται τίποτα σε αυτό τον τομέα. Είχαμε κάνει σοβαρές προσπάθειες και είχαμε καταφέρει να υπάρξει αυτός ο άξονας που λέγεται Αδριατική, Δυτική Ελλάδα, Πελοπόννησος, Κρήτη, Κύπρος, Μέση Ανατολή, που θεωρούμε ότι θα έλυσε μεγάλα προβλήματα και θα έδινε στη χώρα μας ένα προβάδισμα στις διεθνείς μεταφορές κι εσείς αυτό το ζήτημα το ξεχάσατε, το απαξιώσατε.

Αντί αυτού τι προσπαθείτε να κάνετε; Προσπαθείτε να δημιουργήσετε επιμέρους χώρους, με τα οποία δήθεν θα αξιοποιηθεί την παγκοσμιοποίηση και τις εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο και με το να κάνετε κάποια επιμέρους λιμάνια σε κάποιες περιοχές. Αυτά θα τα κάνετε όχι για να εξυπηρετήσουν τις συνδυασμένες μεταφορές συνολικά, αλλά μόνο και μόνο για να εξυπηρετήσουν κάποιους, στους οποίους θέλετε εσείς να δώσετε κάποια κίνητρα, να τους βολέψετε δήθεν για να φέρετε κεφάλαια στη χώρα.

Αυτή είναι η πολιτική σας, κύριε Υπουργέ, και πρέπει να το αντιληφθείτε. Είναι καιρός, γιατί δεν έχει σημασία εάν επιτύχετε ή αποτύχετε. Σημασία έχει το εάν η χώρα μπορεί να προχωρήσει σε μια κατεύθυνση όπου θα εξυπηρετούνται τα συμφέροντά της. Δυστυχώς, απαξιώνοντας συστηματικές, σωστές και οργανωμένες επιλογές που είχαν γίνει στο παρελθόν, οδηγείτε τη χώρα σε αδιέξοδο. Και οδηγείτε τη χώρα σε αδιέξοδο γιατί οι πολιτικές που ακολουθείτε δεν υπηρετούν καμία τέτοια σκοπιμότητα. Υπηρετούν μεμονωμένες αρνητικές σκοπιμότητες, οι οποίες κάποια στιγμή θα συσσωρευτούν με τα προβλήματα που θα δημιουργήσουν και τα πράγματα θα είναι εντελώς δυσάρεστα.

Θέλω να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι υπάρχουν μεγάλα προβλήματα –τα ξέρετε– είτε στο Δυτικό Άξονα είτε στον Προαστιακό. Εκεί τι παρατηρούμε; Παρατηρούμε ότι τίποτα δεν προχωράει. Έχει δοθεί η εργολαβία, όπως ακριβώς την είχε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ενώ στην αρχή την είχατε ακυρώσει και στην ουσία στα δύο χρόνια έχει εκτελεστεί μόνο το 10% του έργου, ενώ θα έπρεπε ουσιαστικά να τελειώνει. Είναι σημαντικό ζήτημα αυτό. Προχωράτε σε κάτι άλλο: Στην αλλαγή των τεχνικών των προδιαγραφών στο τροχαίο υλικό. Αυτό όμως τι σημαίνει στην πράξη; Ενώ όλες οι χώρες προσπαθούν να δουν πώς στις σύγχρονες σταθερές γραμμής θα αυξήσουν τις ταχύτητες, εσείς αντί να επιδιώκετε αυτό, τα διακόσια χιλιόμετρα, που ήταν το όριο, τα κατεβάσατε στα εκατόν εξήντα και τώρα τα πάτε στα εκατόν είκοσι. Και προσέξτε, γιατί αυτή η ιστορία μυρίζει και σκάνδαλα και σκοπιμότητες. Και πρέπει να σας ενημερώσουμε. Και θέλω να πω και κάτι άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και με αυτό κλείνετε, κύριε συνάδελφε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με μία λέξη που θα πω.

Κάνετε και κάτι άλλο πολύ σημαντικό: Πάτε να ακυρώσετε στην πράξη, να απαξιώσετε στην πράξη όλες τις υποδομές συντήρησης, τα εργοστάσια συντήρησης. Αυτό που στοχεύει; Και σας επισημάνουμε το στόχο σας, γιατί πρέπει να τον αποτρέψετε. Στοχεύει στο ότι κάποια στιγμή αυτά θα κλείσουν και θα γίνεται προμήθεια του τροχαίου υλικού με απευθείας αναθέσεις. Αυτό είναι μία από τις επιλογές σας.

Πρέπει όμως, κύριε Υπουργέ, να ξέρετε ότι δεν πρέπει να το κάνετε αυτό, γιατί στην πράξη θα απαξιώσετε συνολικά το σιδηροδρομικό και το άλλο δίκτυο της χώρας μας.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Κουσελάς έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. κ

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑ.ΣΟ.Κ με δεδομένη τη σημαντική συνεισφορά του σιδηροδρόμου στην οικονομική ανάπτυξη, στη γρήγορη και ασφαλή διακίνηση, στην προστασία του περιβάλλοντος, ενέταξε το σιδηρόδρομο ως βασική συνιστώσα σε ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των μεταφορών στη χώρα μας, σε ένα σχέδιο που, δεδομένης της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ξεπερνά τα σύνορά μας και δίνει νέα ώθηση και πνοή στην περιφέρεια.

Δεν μείναμε μόνο σε σχεδιασμούς και σε λόγια. Αφήσαμε παρακαταθήκη, όπως χαρακτηριστικά είπε ο εισηγητής μας, στη σημερινή Κυβέρνηση ένα πρόγραμμα ύψους 5,5 δισεκατομμυρίων ευρώ από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και από το Ταμείο Συνοχής, για να προχωρήσει και να ολοκληρωθεί, κύριε Υπουργέ, η σιδηροδρομική ΠΑ.ΘΕ., για να προχωρήσει ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας, για να ανακαινιστούν οι περιφερειακές γραμμές, να γίνουν προμήθειες σε σύγχρονο τροχιοδρομικό υλικό. Αλήθεια, πού βρισκόμαστε σήμερα, τρία χρόνια μετά, με διακυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρά τις προεκλογικές διακηρύξεις σχεδόν το σύνολο αυτών των σχεδιασμών προχωρά είτε με ρυθμούς χελώνας είτε έχει εγκαταλειφθεί. Τεράστια ποσά κοινοτικών πόρων απεμπολούνται -λες και μας περισσεύουν- από επιλογές, αδυναμίες ή παραλείψεις αυτής της Κυβέρνησης.

Θα αναφερθώ ειδικά στην Πελοπόννησο, που είναι η μεγάλη χαμένη της υπόθεσης των σιδηροδρομικών και των συνδυασμένων μεταφορών γενικότερα, με προφανείς και ανυπολόγιστες συνέπειες στην εξυπηρέτηση των κατοίκων της, των επισκεπτών της, αλλά και στην αναζωογόνηση της υπαίθρου.

Για την Πελοπόννησο, δυστυχώς, με την πολιτική σας η ώρα του σύγχρονου σιδηρόδρομου δεν ήρθε. Οι δείκτες του ρολογιού κινούνται, αντίθετα, πεισματικά προς τα πίσω, αντί να πηγαίνουν μπροστά. Μας πάτε στην εποχή του αραμπά και του μουτζούρη.

Ας πούμε πως είναι προσωρινές -που καθόλου δεν είναι- οι σοβαρές ελλείψεις προσωπικού, οι πρόσφατες περιπέτειες με τα rail bus, μ' αυτά που είχαν αγοραστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση για την Πελοπόννησο.

Αφού είδαμε και πάθαμε ο Ο.Σ.Ε. να τα δρομολογήσει, άρχισαν μετά να αποσύρονται από τις συγκεκριμένες γραμμές με πρόσχημα «τεχνικούς λόγους», όπως επίσημα μας απαντήσατε.

Ας πούμε ότι κάτι γίνεται με τα έργα συντήρησης της γραμμής Πάτρα-Πύργος και Πύργος-Κυπαρισσία που δημοπρατήθηκαν και αυτά από την προηγούμενη κυβέρνηση. Πώς να καταπιούμε όμως, κύριε Υπουργέ, το άδοξο, όπως φαίνεται, τέλος του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα, ενός έργου που σχεδιάστηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση αλλά παραπέμφθηκε στις ελληνικές καλένδες από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας;

Παρά την αναγνώριση στα λόγια της σημασίας του μεγάλου αυτού έργου, μετά από πολύμηνη απραξία ο Ο.Σ.Ε. ακύρωσε προκηρύξεις για την εκπόνηση των μελετών του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα που είχαν γίνει από την προηγούμενη διοίκηση το Δεκέμβριο του 2003 και είχαν ενταχθεί στο επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε. για το 2004. Πλέον οι μελέτες για το τμήμα Ιωάννινα-Αντίριο και Ρίο-Καλαμάτα έχουν εξαφανιστεί ακόμη και από τις προτάσεις για το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Ενώ, σύμφωνα με την απόφαση 884/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η προθεσμία ολοκλήρωσης των εργασιών του τμήματος Ιωάννινα-Αντίριο και Ρίο-Καλαμάτα είναι το 2014, ο Ο.Σ.Ε. παραπέμπει αόριστα σε μελέτες που θα ξεκινήσουν την επόμενη, λέει, προγραμματική περίοδο. Κι αυτά δεν τα ισχυρίζεται ο ομιλών, ήταν επίσημες απαντήσεις που πήραμε μετά από σχετική ερώτηση που είχα καταθέσει.

Πρόκειται για ματαίωση, με ευθύνη της Κυβέρνησης, ενός έργου κομβικής σημασίας για ενάμισι εκατομμύριο κατοίκους και για την ανάπτυξη ολόκληρης της νοτιοδυτικής Ελλάδας, για ακύρωση κάθε προοπτικής να ενταχθούν σημαντικές πόλεις της Πελοποννήσου, όπως η Καλαμάτα, ο Πύργος, η Πάτρα, σε ένα ολοκληρωμένο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Αυτές οι εξελίξεις συνδέονται με γενικότερες επιλογές της Κυβέρνησης και του Ο.Σ.Ε. για απαξίωση και υποβάθμιση του σιδηροδρόμου ως μέσου εξυπηρέτησης των κατοίκων της Πελοποννήσου.

Θα αναφερθώ στην ανακαίνιση της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμάτας-Τρίπολης-Αργούς-Κορίνθου, έργο προϋπολογισμού 65.000.000 ευρώ που είχε ξεκινήσει από την προηγούμενη κυβέρνηση. Η εργολαβία στο τμήμα Κορίνθου-Αργούς-Ανδρίτσας, που αναμενόταν να ολοκληρωθεί στα τέλη Οκτωβρίου του 2006, δεν έχει ολοκληρωθεί ούτε κατά το ήμισυ του έργου. Η άλλη εργολαβία, που ήδη ήταν σε εξέλιξη στο τμήμα

Ανδρίτσας-Τρίπολης-Καλαμάτας, προγραμματιζόταν να ολοκληρωθεί στο δεύτερο εξάμηνο του 2005. Δεν τηρούνται αυτά τα χρονοδιαγράμματα ούτε η δέσμευση του Υπουργού για ολοκλήρωση των έργων μέχρι τα τέλη του 2006!

Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, με πρόσφατη απόφαση του Ο.Σ.Ε. διακόπηκαν ακόμη και τα δρομολόγια των λεωφορείων που κάλυπταν τη γραμμή Κόρινθος-Αργούς-Ναύπλιο-Καλαμάτα μέχρι την άγνωστη ημερομηνία περάτωσης των έργων, γιατί άγνωστη είναι η ημερομηνία περάτωσης των εργασιών!

Να αναφερθώ στις πολλαπλές μετεπιβιβάσεις και στην ταλαιπωρία των επιβατών του Ο.Σ.Ε. που έχουν την ατυχία να θέλουν να μετακινηθούν σιδηροδρομικά λ.χ. από την Κυπαρισσία στην Αθήνα; Ξέρετε ότι θέλουν τέσσερις μετεπιβιβάσεις. Φανταστείτε τώρα ανθρώπους μεγάλης ηλικίας, με αποσκευές, να θέλουν τέσσερις μετεπιβιβάσεις για να πάνε από την Κυπαρισσία στην Αθήνα!

Τελικά ποιες είναι οι βουλές της Κυβέρνησης και της διοίκησης του Ο.Σ.Ε. για την προοπτική του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο; Απ' ό,τι φαίνεται, όχι μόνο δεν έχουμε ελπίδες να συμμετάσχουμε στα δυτικοευρωπαϊκά δίκτυα σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά ακόμη και όσοι συνεχίζουν να παραμένουν πιστοί στο σιδηρόδρομο, θα αναγκαστούν να τον εγκαταλείψουν, αφού με τις πράξεις και τις παραλείψεις της η Κυβέρνηση έχει καταντήσει τον Ο.Σ.Ε. συνώνυμο της ταλαιπωρίας και της απαξίωσης!

Ενώ αυτά συμβαίνουν στη χώρα μας, στις ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης συνεχίζουν να στηρίζουν, να εκσυγχρονίζουν και να επεκτείνουν τις σιδηροδρομικές τους μεταφορές ακόμη και ως κύριο μέσο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

Προφανώς, εμείς στην Ελλάδα ξέρουμε καλύτερα να χάνουμε το τρένο! Προτιμάμε τις... ωραίες μας εθνικές οδούς που είναι πηγμένες με φορτηγά, με πούλμαν, με νταλίκες! Προτιμάμε απ' ό,τι φαίνεται το Μολύχ της ασφάλτου!

Και εμείς που είμαστε από τη Νότια Πελοπόννησο και τη Μεσσηνία, αλλά και όσοι από εσάς είχαν την τύχη να ταξιδέψουν από την Τρίπολη μέχρι την Καλαμάτα, γνωρίζουν πάρα πολύ καλά τι σημαίνει αυτός ο δρόμος με νταλίκες μπροστά σας!

Προτιμάμε να πολλαπλασιάζεται ως δια μαγείας η τιμή της πατάτας και της ντομάτας για να φτάσουν από τη Μεσσηνία στην Αθήνα, ενώ κάπου στο δρόμο χάνονται και τα τιμολόγια..., προτιμάμε να χάνουμε δισεκατομμύρια από τα κονδύλια των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, προκειμένου να μην ενδώσουμε στο όραμα του σιδηρόδρομου, στα έργα που σχεδίασε και ξεκίνησε το «επάρατο» ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Δυστυχώς, αυτή είναι η κατάσταση!

Κύριε Υπουργέ, αν ο σιδηρόδρομος είναι μια χαμένη υπόθεση για την Πελοπόννησο, αν η Κυβέρνησή σας πιστεύει ότι η χώρα μας πρέπει κυριολεκτικά να κατέβει από το τρένο, τότε νομίζω ότι ήρθε η ώρα ο ελληνικός λαός να σας καλέσει να κατέβετε εσείς από το τρένο της εξουσίας!

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Πήρατε και το χρόνο της δευτερολογίας σας. Το λόγο έχει η συνάδελφος κ. Αντωνίου.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, μην ξεκινάει ο χρόνος μου από τώρα, γιατί δεν έχω φθάσει στο Βήμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα διακόψω το χρόνο σας τώρα, κυρία συνάδελφε.

Κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να ξέρετε και θα ήθελα να σας κάνω κατανοητό -και το λέω για πρώτη φορά στην Αίθουσα, αλλά οφείλω να το πω για να μην δημιουργούνται παρεξηγήσεις- ότι όταν ο ομιλητής μιλάει κάτω από οκτώ λεπτά, πρέπει να μιλάει από τα Έδρανα. Για να έχει το δικαίωμα να ανέβει στο Βήμα, θα πρέπει να έχει χρόνο πάνω από οκτώ λεπτά.

Επομένως, το γεγονός ότι ανεβαίνετε στο Βήμα αποτελεί παραχώρηση του Προεδρείου και γι' αυτό ο χρόνος μετράει από την ώρα που ξεκινήσατε από το Έδρανό σας.

Τώρα, κυρία συνάδελφε, ξεκινήστε κανονικά.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η αναβάθμιση και η περαιτέρω ανάπτυξη

ξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας είναι ιδιαίτερα κρίσιμης σημασίας για δύο κυρίως λόγους. Πρώτον, για την προσφορά στον πολίτη ενός σύγχρονου, αξιόπιστου, φιλικού προς το περιβάλλον και υψηλών προδιαγραφών μέσου μεταφοράς και δεύτερον, για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας μας.

Κύριε Υπουργέ, στην έκθεση του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ για την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας αναφέρεται ότι η πιο σημαντική αδυναμία της Ελλάδας σε επίπεδο υποδομών εντοπίζεται στη χαμηλή ανάπτυξη των σιδηροδρόμων.

Είναι γεγονός ότι με τα χρήματα των ευρωπαϊκών ενισχύσεων θα μπορούσαμε να κάνουμε πράξη το όραμα για ένα νέο, σύγχρονο και υψηλών ταχυτήτων σιδηρόδρομο, αλλά όλα δείχνουν με βεβαιότητα ότι αυτό δεν θα γίνει.

Έλλειψη πόρων δεν έχουμε, αλλά έχουμε απώλεια πόρων, γεγονός που ανέφεραν και όλοι οι προηγούμενοι συνάδελφοι. Όσον αφορά στο Πρόγραμμα για τους σιδηρόδρομους, από τα 5,5 δις ευρώ, πήγαμε στα 5 δις ευρώ με δική σας επιλογή –τα χρήματα μεταφέρθηκαν αλλού– και τελικά, δεν θα απορροφηθούν πάνω από 3,5 δις ευρώ. Άρα, μιλάμε για έλλειψη τουλάχιστον 1,5 δις ευρώ.

Το ερώτημα όμως είναι για ποιο λόγο υπάρχουν μειωμένες απορροφήσεις πόρων και πολύ μεγάλες καθυστερήσεις έργων. Είναι πρόβλημα διαχειριστικής ανικανότητας ή άλλων σκοπιμοτήτων; Δυστυχώς, συμβαίνουν και τα δύο!

Η διαχειριστική ανικανότητά σας είναι σκανδαλώδης με σοβαρές συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα και την αναπτυξιακή πορεία της χώρας στις επόμενες δεκαετίες. Όμως, υπάρχουν και σκοπιμότητες. Εκπροσωπείτε συμφέροντα λίγων και «ημετέρων» εις βάρος των πολλών και αυτό βέβαια, δεν συμβαίνει μόνο σ' αυτόν τον τομέα της πολιτικής σας. Κορυφαίο παράδειγμα, κύριε Υπουργέ, είναι το μεγάλο σκάνδαλο με το έργο της Σήραγγας Καλλιδρόμου. Έχω πει ξανά απ' αυτό το Βήμα της Βουλής ότι με δική σας ευθύνη και σε συνεννόηση με τη Διοίκηση της «ΕΡΓΟΣΕ» προχωρήσατε στην υπογραφή της Σύμβασής. Το αποτέλεσμα ήταν να σας υποχρεώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση να ακυρώσετε τη Σύμβαση και ο ανάδοχος να διεκδικεί αποζημίωση εκατομμυρίων ευρώ εις βάρος του δημοσίου. Όμως, με την ενέργειά σας αυτή ακυρώσατε και άλλες μεγάλες συμβάσεις. Για παράδειγμα, τη σύμβαση για τη Σήραγγα Πλατάνου και τη Σύμβαση για τις αναβαθμίσεις της γραμμής Δομοκού-Θεσσαλονίκης.

Τελικά, μ' αυτήν την πολιτική σας πετύχατε να διασύρετε τη χώρα. Χάθηκαν μέχρι στιγμής δύο κρίσιμα χρόνια για το σιδηρόδρομο, το 2004 και το 2005. Επίσης χάθηκαν πόροι που καθυστερήσατε να δεσμεύσετε από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Τώρα λέτε ότι θα καλύψετε τους χαμένους πόρους από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι θα γίνει «γέφυρα» αυτών των έργων που σήμερα δημοπρατείτε για το Δ'Κ.Π.Σ. Άρα μιλάμε για χαμένους πόρους για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων.

Έτσι βλέπουμε ότι δεν θα ολοκληρωθεί ποτέ ο άξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ιδωμένη, δεν θα κατασκευαστεί απ' ό,τι φαίνεται ποτέ ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας, δεν θα προχωρήσουν τα έργα αναβάθμισης και συντήρησης του περιφερειακού δικτύου, που είναι πολύ κρίσιμο θέμα για την περιφερειακή ανάπτυξη και την ανάπτυξη μεταξύ των περιοχών, δεν θα ολοκληρωθεί απ' ό,τι φαίνεται δυστυχώς το εμπορευματοικό κέντρο του Θριάσιου.

Επειδή, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι στη δευτερολογία σας θα πείτε ότι για όλα αυτά φταίει το κακό ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή το κακό ΠΑ.ΣΟ.Κ. προσπαθεί να αναδεικνύει κακές διαχειριστικές πολιτικές από την πλευρά σας, πρέπει να σας υπενθυμίσω ότι αυτά δεν τα λέει το κακό ΠΑ.ΣΟ.Κ. αλλά τα λέει δυστυχώς και ο εκπρόσωπος από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Όταν έγινε το Αναπτυξιακό Συνέδριο από τον κ. Αλογοσκούφη τον Ιούνιο για το σχεδιασμό του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, ο εκπρόσωπος από την Ευρωπαϊκή Ένωση έφερε ως παράδειγμα προς αποφυγή το πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών για τους

σιδηροδρόμους. Για το λόγο αυτό στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης βλέπουμε αυτό το πρόγραμμα να ενοποιείται με το πρόγραμμα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και πολύ φοβάμαι ότι πάλι χρήματα από τις μεταφορές θα φεύγουν και θα πηγαίνουν προς τα έργα για την οδική ανάπτυξη.

Τελικά όμως αυτές οι συνέπειες, κύριε Υπουργέ, είναι άμεσες και καταλυτικές για την ελληνική οικονομία, για την ελληνική κοινωνία:

Ο επιβάτης θα περιμένει πότε θα ολοκληρωθεί το δίκτυο για να μπορεί να ταξιδέψει σε σύντομο χρόνο και με ασφάλεια, αλλά δεν θα πραγματοποιηθεί και θα ταλαιπωρείται.

Ο άνεργος πολίτης και ιδιαίτερα στην περιφέρεια, περιμένει τα έργα για να βρει μια θέση εργασίας, αυτά καθυστερούν και τελικά θα περιμένει ξανά και θα είναι στην ανεργία.

Ο παραγωγός και ο έμπορος δεν θα έχουν άλλη επιλογή για να μεταφέρουν τα προϊόντα τους. Και βέβαια η διεξαγωγή όλων των χερσαίων μεταφορών από το οδικό δίκτυο θα συνεχίσει να επιβαρύνει το πρόγραμμα οδικής ασφάλειας και το περιβάλλον. Η περιφέρεια θα χάσει το τρένο της ανάπτυξης.

Κύριε Υπουργέ, θα πω τώρα για ένα άλλο πολύ σημαντικό θέμα, ότι πέρα από το παρόν, που βέβαια απ' ό,τι φαίνεται θα είναι δύσκολο για το μέλλον στο επίπεδο της ανάπτυξης και του επιχειρησιακού σας σχεδίου. Και το μέλλον του Ο.Σ.Ε., σε σχέση με το σχεδιασμό που έχετε για το διαχωρισμό υποδομών από την εκμετάλλευση, πάλι θα είναι δύσκολο.

Ξέρετε πολύ καλά ότι από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν είμαστε αντίθετοι με το διαχωρισμό. Θεωρούμε όμως ότι η προσαρμογή στο νέο σχήμα θα πρέπει να γίνει με ήπιο τρόπο διασφαλίζοντας πάνω από όλα τη βιωσιμότητα των εταιρειών που θα δημιουργηθούν και χωρίς να επηρεάσει: πρώτον, την ποιότητα του Ο.Σ.Ε. να είναι ανταγωνιστικός στο νέο μεταφορικό περιβάλλον και τρίτον, τη θέση και τα δικαιώματα όλων των εργαζομένων.

Κύριε Υπουργέ, θα σας θέσω κάποια ερωτήματα και πρέπει να μας απαντήσετε, διότι υπάρχει οσμή πολιτικών σκοπιμοτήτων και πολιτικών σκανδάλων.

Εμείς δεν θέλουμε να συναινέσουμε σε μια τέτοια αντίληψη, αλλά περιμένουμε σήμερα εδώ να μας απαντήσετε και να δεσμευτείτε:

Πρώτον, για ποιο λόγο αδιαφορείτε για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού, γιατί καθυστερείτε να παραλάβετε το νέο υλικό, ποιοι πρόκειται να ωφεληθούν από αυτήν την αδιαφορία, ποιοι θα κερδίσουν όταν τα πράγματα φθάσουν σε αδιέξοδο και αναγκαστείτε να καταφύγετε σε άλλες λύσεις;

Δεύτερον, για ποιο λόγο φορτώνετε τον Ο.Σ.Ε. με τεχνητά ελλείμματα; Με βάση την ευρωπαϊκή νομοθεσία μπορεί να υπάρχει κρατική ενίσχυση στον τομέα των υποδομών. Εσείς όμως οδηγείτε τον Ο.Σ.Ε. στον δανεισμό. Θέλετε τελικά να τον χρεοκοπήσετε και να τον κλείσετε, να τον πουλήσετε; Ποια είναι η στρατηγική σας, η πολιτική σας;

Τρίτον, για ποιο λόγο μιλάτε στο επιχειρησιακό σας σχέδιο για νέο κανονισμό εργασίας και καθιζάνων προσωπικού, αφού με την πρόσφατη Εθνική Συλλογική Σύμβαση συμφωνήθηκε ότι θα ισχύσουν για τις νέες εταιρείες του Ομίλου οι υφιστάμενοι κανονισμοί και το ισχύον μισθολογικό σύστημα;

Θέλουμε απαντήσεις, κύριε Υπουργέ, διότι δυστυχώς η Κυβέρνησή σας είναι αφερέγγυα και αναξίοπιστη. Χθες συμφωνήσατε στη διύπουργική ότι προχωράτε τον εργασιακό μεσαίωνα, που σχεδιάζετε και εντός και εκτός Βουλής και προχωράτε στην ιδιωτικοποίηση του Ο.Τ.Ε. Να απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, για ποιο λόγο εσείς αναθεωρήσατε τη θέση σας. Εσείς, υποτίθεται, είχατε διαφωνήσει με τον κ. Αλογοσκούφη τον Ιούνιο και είχατε πει ότι δεν θα προχωρήσετε σε κατάργηση γενικών κανονισμών στους οργανισμούς χωρίς τη σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων. Πείτε μας τι άλλαξε. Μήπως, κύριε Υπουργέ, ηττήθηκε η λαϊκή δεξιά και κέρδισε ο νεοφιλελευθερισμός; Να μας πείτε τι συνέβη.

Διότι τελικά η πολιτική σας είναι πάρα πολύ απλή. Τι κάνετε; Απαξιώνετε τους οργανισμούς. Δημιουργείτε «παράγκες» με τεράστιες επιπτώσεις στη λειτουργία τους. Το ζήσαμε στα ΕΛ.ΤΑ.. Προσπαθούμε να το αποφύγουμε στον Ο.Σ.Ε. και

αλλού. Πουλάτε όσο-όσο τους οργανισμούς και τους πουλάτε όχι μόνο για εισπρακτικούς λόγους, για τη μαύρη τρύπα που εσείς δημιουργήσατε, αλλά και σε υμετέρους. Να μη μιλήσουμε για το σκάνδαλο του Γερμανού στον Ο.Τ.Ε. Πουλάτε έναν τεράστιο Οργανισμό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και κλείσατε με αυτό.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Μπορεί να ενοχλούν όλα αυτά. Το καταλαβαίνω, αλλά αυτή είναι η πολιτική σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο Κανονισμός είναι.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Αυτή είναι η πολιτική σας. Κύριε Υπουργέ, δεν είναι μεταρρύθμιση, είναι ξεπούλημα και δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί κάθε φορά διαφωνείτε με την πολιτική του επίτιμου. Την ίδια ακριβώς κάνετε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο Κανονισμός δεν ανήκει πουθενά, κυρία συνάδελφε, δεν ανήκει σε κόμματα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Μας διακόπτετε μονίμως, όταν θέλουμε να πούμε κάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας διακόπτω μονίμως, όταν περνάει ο χρόνος.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν είναι έτσι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Γιατί δεν προσέξατε ότι καμία διακοπή δεν έγινε καθ' όλη τη διάρκεια της ομιλίας σας, αλλά γίνεται μόλις υπερβαίνετε το χρόνο; Εγώ αυτό οφείλω να κάνω.

Ορίστε, κύριε Αντωνιάκου, έχετε το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι συμφωνούμε όλοι ότι στις μέρες μας οι τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και των επικοινωνιών είναι καθοριστικοί παράμετροι της ανάπτυξης. Με αυτήν την διάστασή τους θα έπρεπε να είναι και στο χώρο της άσκησης πολιτικής χώρας προτεραιότητας. Δυστυχώς φαίνεται ότι η σημερινή Κυβέρνηση έχει δώσει προτεραιότητα σε αυτούς τους χώρους όχι όσον αφορά τη συμμετοχή τους στην ανάπτυξη αλλά όσον αφορά την ιδιωτικοποίησή τους και το ξεπούλημά τους.

Στην εποχή λοιπόν, της ταχύτητας, της αφομοίωσης της γνώσης, της τεχνολογίας, της ανάδειξης του τριτογενούς τομέα εμείς βαδίζουμε πολύ αργά. Και αργά λαμβάνονται και οι όποιες αποφάσεις. Προφανώς η Κυβέρνηση καταλαβαίνει ότι οι αποφάσεις αυτές υποκρίπτονται ενοχές, αποθηκεύουν αρνητικά το μέλλον, βάζουν απέναντί τους πολίτες και γι' αυτό προσπαθεί με μια τροχοπέδη να φτάσει στο χρόνο των εκλογών και να πάρει τις αποφάσεις αυτές μετά.

Έτσι, λοιπόν, τι βλέπουμε σήμερα; Βλέπουμε τα ευρωζωνικά ψηφιακά δίκτυα να εγκαταλείπονται. Βλέπουμε την πολιτική για το σιδηρόδρομο να είναι πολύ αργή και επιφυλακτική και θα έλεγα και αντιφατική. Βλέπουμε να ακυρώνονται κατασκευές αεροδρομίων με χαρακτηριστική περίπτωση το πολιτικό αεροδρόμιο της Ανδραβίδας. Βλέπουμε να ξεπουλιούνται όσο όσο και όπως όπως οργανισμοί, όπως ο Ο.Τ.Ε., αφού βεβαίως έχουν προηγηθεί απαλλοτριώσεις εργασιακών κατακτήσεων, αφού βεβαίως έχει απαλλοτριωθεί το ασφαλιστικό.

Αυτές είναι κυβερνητικές συλλογικές ευθύνες και θα πρέπει τελικά να σταματήσει αυτή η υπόθεση των καλών και κακών Υπουργών, των Υπουργών που συνδικαλιζονται απέναντι στον Πρωθυπουργό. Δεν μπορεί ό,τι καλό συμβαίνει στον τόπο να το πιστώνεται ο Πρωθυπουργός της χώρας και το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας και για τα περισσότερα άσχημα, όπως αυτά που συμβαίνουν στο χώρο των μεταφορών, να ευθύνεται κάποιος Υπουργός, ο οποίος πρέπει να κάνει τον καλό συνδικαλιστή, για να προστατεύσει αυτούς που είναι πίσω από αυτόν, δηλαδή τους οργανισμούς, τους αστυνομικούς και γενικώς οποιονδήποτε χώρο δράσης έχει ο καθένας. Αυτό είναι μια κουτοπόνηρη πολιτική, είναι μια πολιτική, που τελικά στρέφει τους πολίτες σε λάθος κατεύθυνση, για να κάνουν την κριτική τους.

Όσον αφορά το σιδηρόδρομο, λοιπόν, φαίνεται ότι η αντίληψη του άκρατου νεοφιλελευθερισμού και του συντηρητικού μεγαλοκρατισμού, που είναι δυο αντίληψεις που έχουν και σύγκρουση μεταξύ τους και δεν μπορούν να δώσουν αποτελέσματα, είναι αυτή που ταλανίζει τις αποφάσεις της Νέας Δημο-

κρατίας και της Κυβέρνησης.

Γιατί, πώς από τη μια μεριά ο σιδηρόδρομος, ένα μέσο με συγκριτικά πλεονεκτήματα όσον αφορά την ασφάλεια, την ταχύτητα, τη φιλικότητα στο περιβάλλον, όσον αφορά την επιλεξιμότητα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσον αφορά, αν θέλετε και κάποια υστέρηση που έρχεται και από το παρελθόν σε σχέση με την ανάπτυξη του στη Χώρα μας.

Έχει λοιπόν, χώρο η Κυβέρνηση να δείξει στο σιδηρόδρομο κάποιο έργο, εν αντιθέσει, με τη πλήρη εγκατάλειψη που δείχνει σήμερα. Οι διαπιστώσεις ποιες είναι σήμερα; Πλήρης εγκατάλειψη των ευρωπαϊκών προγραμμάτων. Πέντε δισεκατομμύρια τα διασφαλισμένα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, 2.000.000.000 σήμερα υπάρχουν δεσμευμένα για την Π.Α.Θ.Ε. και αποκλείεται βεβαίως να φθάσουν για να γίνει αυτό το μεγάλο έργο. Παράλληλα υπάρχει η εγκατάλειψη όλων των μεγάλων οραμάτων για το σιδηρόδρομο του δυτικού άξονα. Εκπονούνται μελέτες μόνο για τον οριζόντιο, για τις οριζόντιες γραμμές. Και από και πέρα ο ίδιος ο Υπουργός αναγκάζεται να ακυρώνει τον εαυτό του, όταν μας υπογράφει απαντήσεις ότι οι μελέτες που αφορούν το δυτικό άξονα, Γιάννενα-Άρτα- Αργίτιο-Αντίρριο, σύνδεση Αντιρρίου-Ρίου και Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα εντός του τρέχοντος έτους, το 2005 θα υπογράφονταν οι αναθέσεις των μελετών. Στην αρχή είχατε πει, σε μια απάντησή τον Δεκέμβριο του 2004, ότι το πρώτο εξάμηνο του 2005 θα υπογράφονταν οι μελέτες.

Άρα, λοιπόν, δεν ελέγχει το Υπουργείο τα πράγματα. Δεν μπορεί να υπάρχουν απαντήσεις συγκεκριμένες, για συγκεκριμένες ημερομηνίες και μετά δύο χρόνια να μην έχει γίνει τίποτα.

Για το δυτικό άξονα, λοιπόν, βλέπουμε σήμερα στο διαδίκτυο στην ιστοσελίδα του Ο.Σ.Ε. δεν αναφέρονται καν οι μελέτες αυτού του άξονα. Στην προχθεσινή ενημέρωση, δεν αναφέρεται τίποτα. Επίσης βλέπουμε ότι έχουν δημοπρατηθεί κάποιες συγκεντρωμένες μελέτες, για τις οποίες όμως δεν ξέρουμε πότε θα υλοποιηθούν. Ακυρώνεται έτσι η αναπτυξιακή προοπτική της δυτικής Ελλάδας. Δεν υπάρχει πια, αντίθεση Βορράς-Νότος, υπάρχει και αντίθεση Ανατολή-Δύση σ' αυτήν τη Χώρα.

Ο σιδηρόδρομος είναι βασικός συντελεστής των πολύτροπων μεταφορών. Είναι βασική υποδομή για τα διαμετακομιστικά κέντρα. Η Πάτρα, ως πύλη της χώρας από την Ευρώπη ή αν θέλετε ως χώρος εξόδου προς την Ευρώπη, δεν μπορεί να προσφέρει τις υπηρεσίες της του γεωγραφικού πλεονεκτήματός που έχει, εάν δεν αναπτυχθεί σιδηρόδρομος, εάν δεν γίνει δυτικός σιδηροδρομικός άξονας. Παράλληλα η Ιόνια οδική οδός και αυτή καθυστερεί. Παράλληλα ακυρώθηκε προχθές -γιατί η Κυβέρνηση κρύβεται πίσω από μια απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας- η δημοπράτηση του έργου «πολιτικό αεροδρόμιο» στην Ανδραβίδα. Άρα, λοιπόν, όλος ο δυτικός άξονας απαξιώνεται συγκοινωνιακά. Πώς, λοιπόν, θα υπάρξει ισομερής ανάπτυξη στη χώρα; Πώς θα υπάρξει η σύγκλιση; Εδώ πάμε σε περαιτέρω απόκλιση. Γιατί δεν μπορούμε να ανατρέψουμε εμείς το στρατηγικό χαρακτήρα των συγκοινωνιακών υποδομών στην υπόθεση της ανάπτυξης.

Πρέπει, λοιπόν, ο Ο.Σ.Ε., ο σιδηρόδρομος να τύχει σοβαρότερης προσέγγισης από την Κυβέρνηση. Πρέπει να κάνουμε και μια πολιτική συμφωνία όλοι μας. Τελικά, επειδή μπαίνει και θέμα φυσιογνωμίας της ανάπτυξης, ο σιδηρόδρομος, ως επιλογή, ανατρέπει πολλά συμφέροντα στην αγορά. Αυτό είναι ξεκάθαρο. Είναι η λεγόμενη συνολική βιομηχανία του αυτοκινήτου, που ξεκινά από τις συλλογικές μεταφορές, από τους εισαγωγείς αυτοκινήτων από τους κατασκευαστές, από τη μεγάλη βιομηχανία των καυσίμων, όπου εδώ στη χώρα πάει πολύ καλά για αυτούς και δυστυχώς πάει πολύ καλά για τους καταναλωτές. Διότι, με βάση την αύξηση του αργού, η χώρα μας στον πίνακα είναι πρωταθλήτρια στην ακρίβεια, στα καύσιμα. Όταν σταθεροποιούνται οι τιμές ή όταν πέφτουν, δεν αγγίζει καθόλου αυτό τις τιμές στη χώρα. Πώς γίνεται αυτό, τι είδους ανταγωνισμός είναι αυτός στην ελληνική αγορά, δεν μπορεί να το καταλάβω. Το καταλαβαίνουν οι Έλληνες πολίτες, όταν πληρώνουν στα βενζινάδικα, όπου λένε «μα, εμείς ακούσαμε ότι έπεσε η τιμή του αργού, εδώ δεν θα πέσουν οι τιμές». Δυστυχώς σε αυτήν τη χώρα δεν πέφτει ποτέ η τιμή. Τι ανταγωνισμός είναι αυτός; Πρέ-

πει να δώσει αυτή η περίφημη Επιτροπή Ανταγωνισμού, κάποια στιγμή και μια απάντηση. Εκτός και αν έχει τόσο εγκλωβιστεί από κουμπάρους των κουμπάρων και δεν μπορεί να δει τα πράγματα πώς είναι, να βοηθήσει και τον τόπο.

Σιδηρόδρομος, λοιπόν, στη δυτική Ελλάδα. Νομός Ηλείας. Δεν χρειάζεται να τα πω πολύ, γιατί είναι και ο κ. Χιόνης, διευθύνων σύμβουλος, από εκεί και προφανώς γνωρίζει καλύτερα τα πράγματα. Πιστεύω η παρουσία του στον Ο.Σ.Ε. να μην είναι τραυματική εμπειρία, γιατί είναι ένας χώρος φοβερά δύσκολος, που κουβαλάει πολλά προβλήματα και από παλιά και σήμερα επιδεινώνονται.

Οι μικρές γραμμές, λοιπόν, οι οποίες συμμετέχουν στην τουριστική βιομηχανία θα πρέπει να προσεχθούν. Υπάρχουν τέτοιες. Από τις έντεκα, που έχουν εγκαταλειφθεί στην Ελλάδα, οι τρεις είναι από την Ηλεία.

Δεν είναι τυχαίο. Γιατί εκεί το συγκριτικό πλεονέκτημα που λέγεται «Αρχαία Ολυμπία» και όλο το πολιτιστικό και μνημειακό απόθεμα είναι εθνικός πλούτος. Πρέπει να αξιοποιηθεί. Ο σιδηρόδρομος προσφέρεται για τις μετακινήσεις των τουριστών από το λιμάνι του Κατακόλου και την Κυλλήνη στην ενδοχώρα κάθε νομού.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι θα πρέπει να δείτε αυτές τις γραμμές –Κατάκολο, Ολυμπία, Κυλλήνη, Καβάσιλα, Βαρθολομίο, Λουτρά Κυλλήνης- γιατί εκεί έχουν αναπτυχθεί τεράστιες τουριστικές μονάδες, οι οποίες συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον όλου του κόσμου.

Και, βέβαια, σε σχέση με τη μεγάλη υπόθεση του σιδηρόδρομου, της γραμμής Αθηνών-Πατρών-Πύργου, φαίνεται πως πάλι πάμε σ' ένα τυφλό σύστημα, όπου το κανονικό σύστημα των γραμμών σταματάει στην Πάτρα και από εκεί και πέρα, όπως γίνεται σήμερα, δεν μπορεί ο επιβάτης να αλλάζει δύο τρένα και ένα λεωφορείο, για να πάει στον Πύργο με τον Ο.Σ.Ε.. Καταλαβαίνετε πως αυτό δεν έχει καμία απάντηση.

Άλλη μια παρατήρηση, επίσης: Rainbus. Τι άλλαξε και ενώ σταματήσατε τα rainbus, χωρίς να υπάρχει το καταγραφικό ζημιών στις γραμμές, τα επαναφέρατε πάλι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδεδε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Επαναλαμβάνω ότι η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου βάζει τον δάκτυλον επί τον τύπον των ήλων. Τι ανάπτυξη θέλουμε; Θέλουμε ανάπτυξη της βιομηχανίας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Είπατε πολλά. Ευχαριστούμε πολύ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: ...ή της φιλικότητας προς το περιβάλλον; Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ. Έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αγαπητοί συνάδελφοι, για δεύτερη φορά μέσα σε οκτώ μήνες συζητάμε το θέμα της εξέλιξης των ελληνικών σιδηροδρόμων, με αφορμή τη σχετική επερώτηση των Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είναι μεγάλη μου χαρά να συζητώ, όσες φορές χρειάζεται, για ένα τόσο σημαντικό θέμα.

Αναρωτιέμαι, όμως, τι σημαντικό παρενεβλήθη σ' ένα τόσο μικρό διάστημα, για να κατατεθεί και νέα επερώτηση, που αναγκαστικά για τους επερωτώντες Βουλευτές κινείται στις ίδιες αιτιάσεις της προγενέστερης. Για ακόμη μια φορά το θέμα, δυστυχώς, τίθεται σε λανθασμένη βάση και όχι με ακριβή, αλλά ούτε και με τεκμηριωμένα στοιχεία.

Όμως, τα πολλά στοιχεία που τίθενται στην επερώτησή μου δίνουν την ευκαιρία για μια αναλυτική συζήτηση και παρουσίαση των πραγματικών δεδομένων ανά περίπτωση, για να δούμε από κοινού την πραγματική εικόνα του σιδηροδρόμου στη χώρα μας.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, να κάνω μια τοποθέτηση επί της αρχής, μια τοποθέτηση που πιστεύω ότι θα διευκολύνει τη συζήτησή μας, αλλά και την ουσιαστική κατανόηση αυτού του πολύπλοκου ζητήματος.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στη χώρα μας αποτελεί αυτονομία βασική προτεραιότητα του Υπουργείου Μεταφορών και

Επικοινωνιών, μια προτεραιότητα ενταγμένη στην ευρύτερη ευρωπαϊκή στρατηγική για τις μεταφορές –επιβατικές και εμπορευματικές- αλλά και τις ειδικότερες συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας.

Επομένως δεν τίθεται θέμα ελλείμματος πολιτικής βούλησης ή στρατηγικού προσανατολισμού. Ο σιδηρόδρομος πρέπει να αναπτυχθεί και θα αναπτυχθεί. Αυτό είναι κάτι που το έχουμε διατυπώσει με σαφήνεια. Δεν τίθεται υπό συζήτηση.

Επίσης, θα ήθελα να επισημάνω ότι σε επίπεδο πολιτικής και οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχαν τον ίδιο στόχο. Άλλωστε, όπως ανέφερα, το ζήτημα δεν είναι μόνο εθνικό, αλλά εντάσσεται σ' ένα γενικότερο ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο.

Επομένως το ζητούμενο της υπόθεσης δεν είναι οι προθέσεις και μόνο, αλλά η υλοποίηση, η πραγματοποίηση ενός τέτοιου εθνικού στόχου. Δεν είναι το τι θέλουμε, αλλά το τι μπορούμε να κάνουμε και πώς να το κάνουμε με τον καλύτερο και γρηγορότερο τρόπο, επ' ωφελεία της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, αλλά και της βελτίωσης της καθημερινότητας του πολίτη. Και εδώ επιτρέψτε μου να επικεντρωθώ.

Αναλάβαμε την εξουσία το Μάρτιο του 2004 στα μέσα της περιόδου του Γ Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Δηλαδή είχε προηγηθεί ολόκληρο το Β' Κ.Π.Σ., που ήταν πολύ σημαντικό για το σιδηρόδρομο, και είχε ήδη παρέλθει μεγάλο μέρος του ακόμη σημαντικότερου Γ' Κ.Π.Σ..

Σε όλο αυτό το διάστημα έντεκα χρόνων διακυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ θα περίμενε κάποιος να έχει ολοκληρωθεί τουλάχιστον κατ' ελάχιστον το βασικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας –και αναφέρομαι στο κορμό του δικτύου, στην ΠΑ.ΘΕ.. Η εμπειρία άλλων ευρωπαϊκών χωρών διδάσκει ότι αυτό το χρονικό διάστημα είναι υπεραρκετό για την υλοποίηση ενός τέτοιου έργου. Τουλάχιστον θα περίμενε κάποιος να έχει υλοποιηθεί το μεγαλύτερο μέρος των έργων και να έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες για την ολοκλήρωση των υπολοίπων. Ως Υπουργός Μεταφορών θα ήμουν ιδιαίτερα ευτυχής, αν είχε πραγματοποιηθεί κάτι τέτοιο και πιστέψτε με θα το αναγνώριζα ευθαρσώς στους προκατόχους μου, όπως το έχω κάνει κατ' επανάληψη για τα συγκοινωνιακά έργα στο Λεκανοπέδιο που με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων άλλαξαν πράγματι την όψη της πρωτεύουσας.

Αντ' αυτού η αλήθεια είναι ότι στους σιδηροδρόμους παραλάβαμε μία κατάσταση κατά την οποία οι καθυστερήσεις πολύ σημαντικών έργων, είχαν ανατρέψει κατά πολύ κάθε χρονικό προγραμματισμό. Σε βασικά τμήματα της Π.Α.Θ.Ε. δεν είχαν καν ξεκινήσει τα έργα. Χαρακτηριστικά αναφέρω ότι ορισμένα έργα που θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί από το 1999 στα πλαίσια του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης δεν είχαν καν δημοπρατηθεί το 2004.

Επιπλέον, δεν υπήρχε σχεδόν καμία ωριμότητα για μελλοντικά έργα, ώστε να διασφαλιστεί η συνέχιση των εργασιών ομαλά τα προσεχή χρόνια. Το χειρότερο όλων, ήταν ότι υπήρχε ένα ιδιαίτερα βεβαρημένο παρελθόν αναφορικά με τη διαχείριση των συμβάσεων έργων. Απευθείας αναθέσεις, συμπληρωματικές συμβάσεις, υπερβάσεις κόστους και χρόνου, ο περιβόητος μαθηματικός τύπος, οι παντοειδείς εργολαβικές αξιώσεις χαρακτηρίζαν ένα νοσηρό κλίμα μέσα στο οποίο κινιόταν όλο το σύμπλεγμα των δημοσίων έργων. Ήταν χαρακτηριστικά που στιγματίζουν σχεδόν κάθε έργο της προηγούμενης κυβέρνησης.

Η κατάσταση αυτή, πέρα των αυτονόητων, άμεσων αρνητικών επιπτώσεων που είχε, απετέλεσε και τη χειρότερη παρακαταθήκη για τις μελλοντικές προσπάθειες. Δημιούργησε μια άνευ προηγουμένου αρνητική εικόνα για τις δύο εμπλεκόμενες εταιρείες, τον Ο.Σ.Ε. και την «ΕΡΓΟΣΕ». Καμία άλλη Δ.Ε.Κ.Ο. δεν απέκτησε τα τελευταία χρόνια, τόσο κακή φήμη στην ελληνική και ευρωπαϊκή αγορά όσο αυτές οι δύο εταιρείες.

Ακόμα χειρότερα όμως η εικόνα αυτά έπληξε και την αξιοπιστία της χώρας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που συνχρηματοδοτεί, ως γνωστόν, τα έργα. Κάθε νέα δημοπράτηση της «ΕΡΓΟΣΕ» αντιμετωπίζεται με απίστευτη καχυποψία και προκατάληψη, τόσο εντός όσο και εκτός των ελληνικών συνόρων. Οι Βρυξέλλες πια έχουν άποψη για κάθε υπό συμβασιοποίηση έργο. Τα πράγματα όπως γνωρίζετε, έχουν δυσκολέψει πολύ. Κρίνουν πια τις ενστάσεις των ενδιαφερομένων μερών, ζητούν

κάθε τόσο συμπληρωματικά στοιχεία.

Όλα αυτά έχουν ένα ιδιαίτερα μεγάλο χρονικό κόστος. Αντιλαμβάνεστε, δηλαδή, πόσο μεγάλη προσπάθεια αναλώνεται στην αναστροφή αυτού του κλίματος, αλλά και στην ταχεία διεκπεραίωση των αντιστοίχων φακέλων. Αυτά για να μπουν τα πράγματα στη θέση τους, γιατί καλή και εύκολη η δουλειά στην αντιπολίτευση, αλλά και η ανάληψη των ευθυνών μας εκεί που μας αναλογούν, δείχνει ρεαλισμό και πολιτικό θάρρος.

Και δεν το στερείστε, αγαπητοί συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, αρκεί ορισμένες φορές, να το δείχνετε κιάλας. Εμείς θα σας το θυμίζουμε. Άλλωστε, ξέρετε πολύ καλά ότι και οι δικές μου αναφορές στο παρελθόν είναι ιδιαίτερα φειδωλές και γίνονται πάντα με αίσθημα ευθύνης. Γι' αυτό επιτρέψτε μου να μη μείνω άλλο στο χθες, αλλά να εστιάσω τις τοποθετήσεις μου στις δικές μας δράσεις, στα δικά μας έργα για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, έργα και δράσεις που δεν είναι δυνατόν να αλλάξουν την εικόνα ως δια μαγείας, αλλά έχουν σημαντικά αποτελέσματα. Η ουσία είναι ότι κάνουμε βήματα μπροστά και αυτό έχει αξία για τους πολίτες.

Θα σας δώσω δύο βασικά στοιχεία, που δείχνουν την πρόοδο.

Το πρώτο οκτάμηνο του 2006 οι επιβάτες αυξήθηκαν κατά 7,5%. Για το τρέχον έτος οι εμπορευματικές μεταφορές έχουν διπλασιαστεί σε σχέση με το 2004, από 20.000.000 ευρώ σε 40.000.000 ευρώ και ο Ο.Σ.Ε. έχει υπογράψει δεκάδες συμφωνίες, τόσο στη χώρα μας όσο και στο εξωτερικό, που τα επόμενα χρόνια πραγματικά θα εκτοξεύσουν τα έσοδα και τις εμπορευματικές μεταφορές.

Σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να τονίσω ότι από την πρώτη στιγμή δώσαμε ιδιαίτερη έμφαση στις διεθνείς συνεργασίες και στις διασυνοριακές μεταφορές. Θελήσαμε να κάνουμε τον ελληνικό σιδηρόδρομο περισσότερο εξωστρεφής, να κάνουμε το ελληνικό δίκτυο κεντρικό και αναπόσπαστο μέρος των δυτικοευρωπαϊκών αξόνων.

Εντάξαμε στα καθημερινά μας δρομολόγια συνδέσεις με την Κωνσταντινούπολη και τη Σόφια διευκολύνοντας τις διασυνοριακές μετακινήσεις, προωθώντας συνεργασίες στο χώρο των εμπορευματικών μεταφορών, συνεργασίες που θα αποδειχθούν ιδιαίτερα χρήσιμες μετά την ένταξη του νέο έτος της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Οι κάθετοι άξονες, για τους οποίους μιλήσατε, ο «10» και ο «8», που συνδέουν την Ελλάδα και τα Βαλκάνια με την Κεντρική Ευρώπη, αποτελούν τους λίγους εμπορικούς άξονες που έχει στη διάθεσή της η χώρα μας. Για τη λειτουργική αναβάθμιση αυτών των αξόνων υπογράψαμε πρόσφατα στη Θεσσαλονίκη σύμφωνο συνεργασίας με τις άλλες χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης σε επίπεδο, μάλιστα, πρωθυπουργών. Σύμφωνο για την ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών προδιαγραφών. Και η Ελλάδα, έχουσα την πρωτοβουλία γι' αυτήν τη συμφωνία, ανέλαβε μάλιστα και την προεδρία της Επιτροπής Παρακολούθησης και τη δημιουργία και λειτουργία της τεχνικής γραμματείας, που την ευθύνη πάλι εμείς την έχουμε.

Επίσης, στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών ο Ο.Σ.Ε. έχει συνάψει σημαντικές συμφωνίες με τους σιδηροδρόμους της Κεντρικής και Νοτιοανατολικής Ευρώπης για τη μεταφορά εμπορευμάτων με κλειστές αμαξοστοιχίες (block trains).

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως προανέφερα, η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και η αύξηση του μεταφορικού τους έργου αποτελεί προτεραιότητά μας. Για το λόγο αυτόν άλλωστε προχωρήσαμε άμεσα σε δύο βασικές θεσμικές αλλαγές: Στην αναδιοργάνωση των σιδηροδρόμων, με το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση, και τη θέσπιση του νομοθετικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία των εμπορευματικών κέντρων, με στόχο πάντα την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, στις οποίες ο σιδηρόδρομος παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο. Πρόκειται για παρεμβάσεις απαραίτητες για την υλοποίηση των στρατηγικών στόχων των ελληνικών σιδηροδρόμων που περιλαμβάνουν: Την ολοκλήρωση του βασικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, τον εκσυγχρονισμό του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου, την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, την περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των ελληνικών τμημάτων των διευρωπαϊκών δικτύων σιδηροδρομικών

μεταφορών. Και, τέλος, την εξασφάλιση της βιωσιμότητας και της ανταγωνιστικότητας αυτού του μέσου, του τρένου.

Οι παραπάνω συντονισμένες δράσεις και στρατηγικές στοχεύουν στη δημιουργία ενός σύγχρονου συστήματος παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, ενός συστήματος που θα ικανοποιεί πλήρως τις ανάγκες των πολιτών και των επιχειρήσεων. Θα καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες όλων των περιοχών της χώρας. Θα συμβάλει καίρια στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας μας.

Ως προς το διαχωρισμό θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν επρόκειτο μόνο για τη συμμόρφωσή μας με μία κοινοτική οδηγία. Πρόκειται για ένα καθοριστικό βήμα εξορθολογισμού της οικονομικής διαχείρισης του Οργανισμού και την ουσιαστική δημιουργία μιας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Με αυτήν τη λογική διαχωρίζεται η υποδομή, που εξακολουθεί να έχει δημόσιο χαρακτήρα, από την εκμετάλλευση.

Στον τομέα της εκμετάλλευσης φτιάχνουμε το πλαίσιο για τη λειτουργία περισσότερων σιδηροδρομικών εταιρειών, δημιουργώντας συνθήκες ανταγωνισμού, προσελκύοντας νέες επενδύσεις και ουσιαστικά παρέχοντας στους πολίτες περισσότερες, καλύτερες και φθηνότερες υπηρεσίες.

Μέχρι στιγμής έχουμε πετύχει το διοικητικό, λογιστικό, οικονομικό και νομικό διαχωρισμό του Ο.Σ.Ε. με τη γνωστή δημιουργία της Ε.Δ.Ι.Σ.Υ. και της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και ασφαλώς εταιρείες holding. Από 1.1.2007 οι εταιρείες θα αρχίσουν να λειτουργούν κανονικά –σε δύο μήνες από σήμερα– πετυχαίνοντας αυτό που έπρεπε να έχει γίνει εδώ και πάρα πολλά χρόνια και παρέμενε απλά ως υποχρέωση της χώρας σε εκκρεμότητα και όλα αυτά –γιατί με ρωτήσατε προηγουμένως– με τη σύμφωνη γνώμη των εργαζομένων.

Παράλληλα, εξελίσσεται κανονικά η εφαρμογή του ν. 3429 για τις Δ.Ε.Κ.Ο. που ρυθμίζει διάφορα οργανωτικά και επιχειρησιακά θέματα.

Τα επιχειρησιακά σχέδια του ομίλου έχουν καταρτιστεί και βασίζονται στο εκπονηθέν επιχειρησιακό σχέδιο για τα έτη 2003-2007 που αμφισβητήσατε αν υπάρχει.

Τα οργανωγράμματα και οι κανονισμοί εργασίας βρίσκονται υπό την τελική τους επεξεργασία και αναμένεται να ισχύουν άμεσα, στις αρχές του 2007, με την πλήρη πια λειτουργία και των θυγατρικών εταιρειών.

Στον τομέα των εμπορευματικών κέντρων το νέο θεσμικό πλαίσιο αρχίζει ήδη να λειτουργεί.

Σε ό,τι αφορά το Θιρίσιο, είναι σε εξέλιξη η διαγωνιστική διαδικασία με όλες τις χρονοβόρες διαδικασίες, οι οποίες –όπως γνωρίζετε– υπάρχουν με τις ενστάσεις στα ασφαλιστικά μέτρα κ.ο.κ.. Είμαστε στο πρώτο στάδιο. Έχει ανοίξει ο πρώτος φάκελος με τα τυπικά προσόντα. Περάσαμε τη φάση των ασφαλιστικών μέτρων και πριν από δέκα μέρες η αρμόδια επιτροπή προχώρησε και στο άνοιγμα του φακέλου με τα ουσιαστικά προσόντα. Έως τα τέλη του μήνα θα έχουμε τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, προκειμένου να περάσουμε στο δεύτερο στάδιο αξιολόγησης των τεχνικών και τελικά των οικονομικών προσφορών.

Μερικά πράγματα θα τα αφήσω για τη δευτερολογία μου.

Τώρα, ως προς ένα άλλο θέμα που θέσατε αναφορικά με την απορρόφηση των κοινοτικών πόρων, θα ήθελα να επισημάνω το αυτονόητο, ότι σχετίζεται άμεσα –για να μην πω αποκλειστικά– με τις καθυστερήσεις στο ρυθμό υλοποίησης των έργων. Γνωρίζεται καλά ότι η κατασκευή ενός δημόσιου έργου εξαρτάται από πρόδρομες χρονοβόρες διαδικασίες που περιλαμβάνουν τη μελέτη, την ωρίμανση του έργου, την προκήρυξή του και τελικά την κατασκευή του.

Οι πληρωμές που μεταφράζονται σε απορροφήσεις πόρων έρχονται στο τέλος και αντικατοπτρίζουν όλη την προηγούμενη προσπάθεια. Όταν σε μια συγκεκριμένη χρονιά δεν υπάρχουν δαπάνες, αυτό αντικατοπτρίζει την έλλειψη προσπάθειας από τις προηγούμενες χρονιές.

Η έλλειψη ωριμότητας σε πολλά έργα του σιδηροδρόμου, που έπρεπε να είχαν επιτευχθεί κατά την προηγούμενη περίοδο, οδηγεί σήμερα σε αυτήν τη σχετική καθυστέρηση και την όχι ιδιαίτερα υψηλή απορροφητικότητα. Μας εγκαλείτε –με

άλλα λόγια- για κάτι, στο οποίο η μερίδα της δικής μας ευθύνης είναι λίαν περιορισμένη και ασφαλώς πολύ λιγότερη της δικής σας που απωλέσατε στο παρελθόν τόσο πολύτιμο χρόνο.

Παρ' όλα αυτά, χωρίς μεμφιμορίες και διάθεση παρελθοντολογίας, εμείς έχουμε επιταχύνει τους ρυθμούς για να απορροφήσουμε στο τέλος της περιόδου το σύνολο του ποσού για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Αυτό που μας νοιάζει είναι το αποτέλεσμα και όχι η απόδοση ευθυνών. Αυτό που μας νοιάζει είναι η χώρα να αποκτήσει σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Θέλω να αναφερθώ τώρα, για να κερδίσουμε λίγο χρόνο, σε συγκεκριμένα στοιχεία. Από τη μία η «ΕΡΓΟΣΕ» έχει πλέον ολοκληρώσει τις μελέτες όλων των έργων του σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε. και έχει υποβάλει πρόγραμμα δράσης για την οριστική δημοπράτηση και εκτέλεση των έργων του εν λόγω άξονα.

Έτσι, από την αρχή του έτους έως σήμερα έχουν υπογραφεί είκοσι εννέα συμβάσεις συνολικού συμβατικού προϋπολογισμού 624.000.000 ευρώ. Επιπλέον, έχουν ήδη διενεργηθεί είκοσι έξι διαγωνισμοί συνολικού προϋπολογισμού δημοπρατήσεων 439.000.000 ευρώ, οι οποίοι αναμένεται να οδηγηθούν σε υπογραφή σύμβασης εντός του 2006, εκτός από τέσσερις συμβάσεις προϋπολογισμού 51.000.000 ευρώ που αναμένεται να υπογραφούν στις αρχές του 2007 και δικαιούμαστε και τους πρώτους μήνες του 2007 να συμβασιοποιήσουμε έργα, όπως γνωρίζετε.

Έχει ήδη δημοσιευθεί η προκήρυξη άλλων τριών διαγωνισμών συνολικού προϋπολογισμού δημοπρατήσεων 85.000.000 ευρώ, οι οποίοι εκτιμάται ότι θα καταλήξουν σε υπογραφή και σύμβασης στις αρχές του 2007.

Τέλος, για το 2006 προβλέπεται να δημοπρατηθούν μέσα στους επόμενους δύο μήνες άλλα δέκα έργα συνολικού προϋπολογισμού 426.000.000 ευρώ, η υπογραφή σύμβασης των οποίων αναμένεται και αυτή στους αμέσως επόμενους μήνες.

Ενδεικτικά θα σας πω και για το περιβόητο Καλλίδρομο. Στα τέλη Σεπτεμβρίου συμβασιοποιήθηκε έργο 180.000.000 ευρώ που περιλαμβάνει την ολοκλήρωση της σήραγγας του Καλλιδρόμου, μήκους εννέα χιλιομέτρων. Και όλοι, δυστυχώς, γνωρίζουμε τι έχει συμβεί με αυτό το έργο και πόσα χρόνια είχε ταλανίζει τη χώρα αυτή η υπόθεση. Πάνω από δέκα χρόνια! Εμείς κυβερνάμε τα τελευταία δύομισι χρόνια.

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

Ωστόσο, ο γόρδιος δεσμός του Καλλιδρόμου πλέον λύθηκε και σαράντα ημέρες μετά την υπογραφή της σύμβασης ο ανάδοχος έχει εγκατασταθεί στο εργοτάξιο και έχει ξεκινήσει εργασίες, οι οποίες εκτιμάται ότι θα περαιωθούν τον Ιανουάριο του 2010 σ' ένα πραγματικά πάρα πολύ δύσκολο από τεχνικής πλευράς έργο.

Επιπλέον, τον περασμένο μήνα δημοπρατήθηκε ένα άλλο -εξίσου πάρα πολύ δύσκολο- μεγάλο έργο του άξονα Π.Α.Θ.Ε. 324.000.000 ευρώ, έργο που αφορά την κατασκευή της υποδομής μεταξύ δέκατου τέταρτου και εικοστού πέμπτου χιλιομέτρου της νέας γραμμής Λιανοκλάδι-Δομοκός. Σ' αυτό το τμήμα περιλαμβάνεται και η μεγάλη σήραγγα του όρους Όθρυς.

Η διάρκεια κατασκευής του έργου είναι σαράντα οκτώ μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, η δε σχετική απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου αναμένεται εντός των ημερών και μέσα στο Δεκέμβριο πάμε για υπογραφή.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής αυτών των δύο μεγάλων και ιδιαίτερα δύσκολων τεχνικά έργων στους ορεινούς όγκους της κεντρικής Ελλάδος, θα αποκατασταθεί πια και η σύνδεση των σύγχρονων ηλεκτροδοτούμενων σιδηροδρομικών δικτύων διπλής γραμμής της νοτίου και βορείου Ελλάδος.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μου δώσετε άλλα πέντε λεπτά από τη δευτερολογία μου, για να ολοκληρώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εντάξει, κύριε Υπουργέ. Μπορείτε να συνεχίσετε.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα ήθελα να σας πω δυο κουβέντες για το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, πριν αναφερθώ στο θέμα που αφορά τις εργασιακές σχέσεις. Αναφορικά με το σχεδιασμό της επόμενης προγραμματικής περιόδου του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου

ου Στήριξης, το Υπουργείο Μεταφορών έχει προγραμματίσει την υλοποίηση δράσεων, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου σχεδιασμού για την ανάπτυξη των μεταφορών με ορίζοντα εικοσαετίας.

Ο σχεδιασμός της τέταρτης περιόδου προβλέπει την ανάπτυξη έργων της τάξης των 2.000.000.000 ευρώ, όπως και εσείς ορθά είπατε. Και αυτό αποτελεί το σύνολο του τομεακού επιχειρησιακού προγράμματος του Υ.Μ.Ε. γι' αυτήν την περίοδο.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι βασικός στόχος εξακολουθεί να αποτελεί η ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων Π.Α.Θ.Ε., ενώ στον προγραμματισμό για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου βρίσκονται και έργα βελτίωσης του περιφερειακού δικτύου, δηλαδή αναβαθμίσεις γραμμών, σηματοδοτήσεις, ηλεκτροκινήσεις κ.λπ. και βεβαίως των σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα λιμάνια.

Επιπλέον των προαναφερθέντων το Υ.Μ.Ε. θα προτείνει κυρίως ώριμα και εμπροσθοβαρή έργα της αρμοδιότητάς του άνω του 1.000.000.000 ευρώ, για να συμπεριληφθούν στα πέντε νέα υπό διαμόρφωση Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα, τα γνωστά Π.Ε.Π..

Με αυτόν τον τρόπο, θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο του Ε.Σ.Π.Α. εξυπηρετώντας παράλληλα και τους στόχους των παραπάνω Π.Ε.Π..

Επίσης, το Υ.Μ.Ε. θα προτείνει έργα προς ένταξη στα τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα των ανθρωπίνων πόρων και της ψηφιακής σύγκλισης. Άρα στο σύνολο μιλάμε για προγραμματισμό έργων τουλάχιστον πάνω από 3.000.000.000 ευρώ που με καλό προγραμματισμό, αποτελεσματική διαχείριση, συντονισμό, θα μπορούσαν να φθάσουν ακόμη και στα 4.000.000.000 ευρώ.

Αναφορικά με την ολοκλήρωση της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου θα πρέπει να τονίσω ότι, παρά τις καθυστερήσεις που παρελθόντος, καταφέραμε να εξασφαλίσουμε τη διατήρηση της χρηματοδότησης για όλα -και το τονίζω- τα προβλεπόμενα έργα. Αποφύγαμε έτσι τον πολύ σημαντικό κίνδυνο των απεντάξεων των έργων. Μέχρι δε το τέλος της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα και για την κατασκευή ολοκληρωμένης διπλής ηλεκτροκινούμενης γραμμής υψηλών ταχυτήτων από Αθήνα μέχρι Θεσσαλονίκη πλην του ορεινού τμήματος Τιθορέα-Δομοκός που προγραμματίζεται για τα επόμενα χρόνια.

Επειδή ο χρόνος περνάει, κύριοι συνάδελφοι, για τον περιφερειακό άξονα θα μου επιτρέψετε να σας πω στη δευτερολογία μου.

Θέλω τώρα να πάω σ' ένα άλλο σημαντικό θέμα που το θέξατε και πρέπει να σας ομολογήσω ότι με ενοχλεί. Θα σας μιλήσω στη δευτερολογία μου για το έργο Τρεις Γέφυρες - Πειραιάς που κι αυτό το αναφέρατε και για το τροχαίο υλικό.

Αλλά θα μου επιτρέψετε να μιλήσω λίγο γι' αυτές τις λεγόμενες «γαλάζιες παράγκες».

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Με μεγάλο ενδιαφέρον διάβασα τις αιτιάσεις σας στην επερώτηση και άκουσα και τις κατηγορίες σας στη σημερινή συζήτηση.

Οφείλω να σας πω ότι το θεωρώ πρόκληση να με κατηγορείτε εμένα προσωπικά για κομματικές παρεμβάσεις, όταν πριν από εννέα μήνες είχε διατηρηθεί στη θέση του ως Διευθύνων Σύμβουλος ο διορισμένος από εσάς κ. Γιαννακόπουλος, ο οποίος είναι και στέλεχος της παράταξής σας. Δυόμισι χρόνια πώς συνεργάστηκα μαζί του; Όταν δεν υπήρξε καμία παρέμβαση σε επίπεδο διευθυντών και γενικών διευθυντών σε όλες τις συγκοινωνιακές Δ.Ε.Κ.Ο. του Υπουργείου μου. Όταν σε μεγάλη επιχείρηση του δικού μου τομέα ευθύνης διατηρείται ως πρόεδρος -και σήμερα ακόμη- πρώην Υπουργός της δικιάς σας παράταξης και με τον οποίο πρέπει να σας πω ότι συνεργάζομαι άριστα.

Αδικείτε, λοιπόν, και τον ομιλούντα και τον εαυτό σας -αφού γνωρίζετε την αλήθεια- μιλώντας για κομματικές συμπεριφορές στο Υπουργείο Μεταφορών.

Αλλά και κάτι άλλο. Εγώ δεν θα μπω στη λογική των κομματι-

κών ταυτοτήτων στο χώρο της δουλειάς. Αρνούμαι ως πολιτική κοσμοθεωρία να αποδεχθώ τις κομματικές ταυτότητες στο δημόσιο. Δεν κατανοούσα ποτέ αυτή τη λογική και ασφαλώς δεν την κατανοώ και σήμερα και δεν την ακολουθώ.

Πρέπει να σας διαβεβαιώσω ότι στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών υπάρχει αξιοκρατία και αν έχετε τις αμφιβολίες σας, ρωτήστε –παρακαλώ– τους δικούς σας πολιτικούς φίλους στο Υπουργείο μου εάν αισθάνονται παραγκωνισμένοι, εάν αδικούνται και εάν δεν συνεργάζονται με τον υποφαινόμενο.

Άλλωστε πρέπει να σας πω, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι ο κομματισμός «πνέει τα λοίσθια» στην ελληνική κοινωνία. Ο φανατισμός περί τα πολιτικά έχει εγκαταλειφθεί από τους πολίτες. Ο κόσμος θέλει δουλειά και αποτελεσματικότητα. Θέλει λύσεις και αυτό επιδιώκουμε στο δικό μας Υπουργείο.

Και ένα τελευταίο –έχω ακόμα δύο-τρία λεπτά– ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μπορείτε να πάρετε όσο χρόνο θέλετε από τη δευτερολογία σας, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν θέλω να επεκταθώ σε λεπτομέρειες. Θα τα πω στη δευτερολογία μου.

Επίκεινται μερικές αλλαγές στις Γενικές Διευθύνσεις –τώρα, τέλος του χρόνου– του Οργανισμού. Με εντολή μου η διοίκηση του Ο.Σ.Ε. απευθύνθηκε πλέον σε αναγνωρισμένες εταιρείες επιλογής προσωπικού για την κάλυψη αυτών των θέσεων των γενικών διευθυντών. Αναζητώ τους άξιους. Δεν με ενδιαφέρει το ιδεολογικό τους χρώμα. Θέλω αποτελεσματικότητα.

Θέλω να σας πω και τον πόνο μου. Ο Ο.Σ.Ε. είναι ένας δύσκολος Οργανισμός. Έχει πολλές αγκυλώσεις από το παρελθόν. Πήραμε πολλά χρέη και ελλείμματα. Το ξέρετε πολύ καλά. Χρειάζεται να καταβάλουμε μια μεγαλύτερη προσπάθεια. Απευθύνομαι, λοιπόν, στην αγορά και αναζητώ τους καλύτερους στις θέσεις των γενικών διευθυντών, για να μπορέσει αυτό το τρένο της προκοπής και της ανάπτυξης να προχωρήσει.

Νομίζω ότι μ' αυτήν τη διαδικασία δεν θα έχετε αντίρρηση και εσείς, διότι επιδιώκεται, όπως ξέρετε, η προσέλευση ικανών υποψηφίων που να είναι σύγχρονοι στις ιδέες τους, που να γνωρίζουν τις ευρύτερες παγκόσμιες εξελίξεις και να μπορέσουν να προσφέρουν επιπλέον σ' αυτήν την προσπάθεια αναγέννησης του σιδηροδρόμου, που είναι και δικό μου όραμα και ασφαλώς και δικό σας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας θα ήθελα να προσθέσω τα εξής. Στην εποχή της οικονομίας της πρόσβασης, το συγκοινωνιακό δίκτυο είναι βασικός άξονας πολιτικής για την περιφερειακή ανάπτυξη, για την άμβλυνση των ανισοτήτων. Τα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα των δημοσίων αγαθών και των υποδομών είναι εξαιρετικά δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν και να εμφανιστούν βραχυχρόνια, αλλά να είστε σίγουροι ότι τα μακροχρόνια αποτελέσματα αντανάκλυνται ασφαλώς και στο βιοτικό επίπεδο. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι υπάρχει μία μεγάλη συσχέτιση μεταξύ μεταφορικών δικτύων και βιοτικού επιπέδου σε όλες τις χώρες του Ο.Ο.Σ.Α..

Ο προβληματισμός και η δημόσια συζήτηση που λαμβάνει χώρα για τη φύση των δημοσίων υπηρεσιών και των αγαθών, για τις εθνικές υποδομές και το ρόλο του κράτους στην κοινωνία, είναι όχι μόνο γόνιμος αλλά και αποδοτικός, ιδιαίτερα σε μία χώρα, όπως η δική μας, η οποία βρίσκεται πράγματι στο μεταίχμιο το οποίο χαρακτηρίζεται από διαρθρωτικές μεταβολές στη δομή των οικονομικών σχέσεων, μεταβολές οι οποίες με τη σειρά τους αποτελούν τμήμα ενός ακόμη ευρύτερου μετασχηματισμού που λαμβάνει πια χώρα σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, μιας μακροπρόθεσμης μετατόπισης από τη βιομηχανική παραγωγή στον τομέα των υπηρεσιών και της τεχνολογίας. Οι μετασχηματισμοί αυτοί συνοδεύονται από εξίσου σημαντικές μεταβολές στις σχέσεις παραγωγής στο εργασιακό περιβάλλον και την κρατική λειτουργία.

Όλες αυτές οι μεταβολές που προανέφερα, κύριοι συνάδελφοι, έχουν ως αποτέλεσμα την αλλαγή του τρόπου που πρέπει να ασκείται η πολιτική σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας. Αυτή πλέον στηρίζεται σε δύο πυλώνες. Ο πρώτος έχει να κάνει με τη χρηματοδότηση των υποδομών, δηλαδή με την επέ-

κτασή τους και τον εκσυγχρονισμό τους. Διότι δεν σας κρύβω ότι το μόνιμο πρόβλημα του ευρωπαϊκού σιδηροδρόμου ήταν η αδυναμία απορρόφησης τεχνολογίας ελλείψει ανταγωνισμού. Γι' αυτό έχουμε μία διαρκή μείωση του μεριδίου της αγοράς του σιδηροδρόμου σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο. Και αυτό πρέπει να μας προβληματίσει.

Ο δεύτερος πυλώνας έχει να κάνει με τη δημιουργία μιας ανταγωνιστικής αγοράς εκμετάλλευσης στις εμπορευματικές, υπεραστικές και προαστιακές μεταφορές, μιας αγοράς που θα εξασφαλίζει τα επίπεδα ασφάλειας που υπάρχουν ήδη στον ελληνικό σιδηρόδρομο, θα εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα των ελληνικών επιχειρήσεων εκμετάλλευσης. Γι' αυτό και εμείς έχουμε θωρακίσει τις υφιστάμενες κρατικές εταιρείες, ώστε να μπορούν όχι μόνο να επιβιώσουν στο νέο ανταγωνιστικό περιβάλλον, αλλά και να αναπτυχθούν περαιτέρω, θέτοντας υψηλά όρια ασφαλείας και ποιότητας στο παρεχόμενο έργο.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η Κυβέρνησή μας προχωρά στις βαθιές αλλαγές που έχει ανάγκη ο τόπος. Προχωράμε σε μεταρρυθμίσεις μέσω διαλόγου και κοινωνικής συναίνεσης, πέρα και έξω από μικροκομματικές και πολιτικές σκοπιμότητες. Αυτή είναι η προσπάθεια που καταβάλλουμε και εμείς στο Υπουργείο Μεταφορών και, αν θέλετε, είναι και ένα δικό μου προσωπικό στοίχημα, ακολουθώντας πάντα τις επιταγές του κοινωνικού φιλελευθερισμού.

Άρα, λοιπόν, επιδιώκουμε και πετυχαίνουμε μια ισορροπία μεταξύ των δύο κυρίαρχων τάσεων, της αριθμοκεντρικής προσέγγισης της οικονομικής μεγέθυνσης και της ανάπτυξης, από την άλλη, με κοινωνικό χαρακτήρα. Αυτή είναι η πολιτική στρατηγική μας, που εφαρμόζουμε πιστά, για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, αυτή έχουμε υιοθετήσει, αυτή πιστεύουμε και προχωράμε και μ' αυτή ελπίζω να τα καταφέρουμε στο τέλος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Έχετε υπ' όψιν σας ότι ο χρόνος που σας υπολείπεται είναι μόνο δέκα λεπτά.

Το λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Ροδούλα Ζήση, η συμπολίτισσα.

Και σεις, κυρία Ζήση, μπορείτε να κάνετε χρήση του χρόνου της δευτερολογίας σας. Όχι για ιδιαίτερη μεταχείριση, αλλά λόγω σωστής αντιμετώπισης.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον κύριο Υπουργό, αν πραγματικά μετά απ' αυτή την ομιλία –εν είδει προγραμματικών δηλώσεων ξανά– είναι ευχαριστημένος που υπηρετεί τον κοινωνικό νεοφιλελευθερισμό, με χαρακτηριστικά νεοαυταρχισμού, νεοαδιαφορίας και αδιαλλαξίας της Κυβέρνησης Καραμανλή, η οποία τελικά δεν μπόρεσε αυτά τα τρία χρόνια να πείσει κανέναν από τους Έλληνες πολίτες, κανέναν από τον κόσμο της ελληνικής επιχειρηματικής δραστηριότητας, κανέναν από τους εργαζόμενους, ότι πραγματικά νοιάζεται για πραγματικές μεταρρυθμίσεις, με στόχο την κοινή ωφέλεια, με στόχο τους χρήστες. Να έχουν δηλαδή καλύτερη παροχή υπηρεσιών, καλύτερες δυνατότητες εργασίας, καλύτερες εργασιακές σχέσεις και βεβαίως βιώσιμη ανάπτυξη σε ό,τι αφορά τον τομέα των μεταφορών.

Κύριε Υπουργέ, ήμασταν κάποτε μαζί στο Συμβούλιο της Ευρώπης και εκεί βλέπαμε –και σεις μάλιστα το υποστηρίζατε ένθερμα– τους πολίτες πολύ ήρεμα και ειρηνικά να διαδηλώνουν. Θυμάστε μερικές ταμπέλιτσες; «Θέλουμε T.G.V.», έλεγαν. Και μιλάμε σε μία Γαλλία που έχει T.G.V. και τον έχει κατακτήσει από χρόνια. Ζητούσαν για όλες τους τις μεταφορές σε ενδο-περιφερειακές, αν θέλετε, αποστάσεις, μεταξύ πόλεων, να έχουν το τρένο σαν μέσο μεταφοράς. Γιατί με χίλιες δυο, αν θέλετε, στοιχειοθετημένες τεκμηριώσεις πια, φαίνεται ότι το τρένο είναι το φιλικό προς το περιβάλλον, το φιλικό προς τον πολίτη, εκείνο που τελικά βοηθά τη βιώσιμη ανάπτυξη και το οποίο και σεις είπατε πριν, ότι το έχετε προτεραιότητα και εθνικό στόχο.

Κάναμε την επερώτηση –γιατί αναρωτηθήκατε, κύριε Υπουργέ– γιατί σ' αυτούς τους οκτώ μήνες από τη συζήτηση της άλλης επερώτησης, δεν είδαμε κάτι καινούργιο. Δεν είδαμε να κάνετε κάτι. Δεν είδαμε να παρουσιάσετε κάτι. Απεναντίας,

έχουμε συνεχώς προβλήματα και καταγγελίες από το επιβατικό κοινό που δεν μπορεί να φθάσει στον προορισμό του στο χρόνο που έφθανε πριν πέντε χρόνια, όπου εσείς εκείνη την περίοδο την κατηγορείτε και την ενοχοποιείτε. Έχει προβλήματα τελικά στις εμπορευματικές μεταφορές, γιατί δεν μπορεί να παρουσιάσει τα προϊόντα του και εσείς ήρθατε να μας πείτε εδώ, ότι υπογράψατε διακρατικές συμφωνίες -και ο Ο.Σ.Ε. και εσείς στο Υπουργείο Μεταφορών- με τις χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Θυμάστε πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι αυτά είχαν ξεκινήσει επί Π.Α.ΣΟ.Κ., αλλά δεν είναι αυτό το θέμα. Γιατί εάν σήμερα, μετά από τρία χρόνια, έρχεστε και μας λέτε ότι δεν έχετε κάνει τίποτα, αλλά απλώς υπογράφετε memorandum και διακρατικές συμφωνίες για την καλή φιλία και την καλή θέληση, χωρίς συγκεκριμένες υποδομές και χωρίς συγκεκριμένο έργο -θεσμικό, αν θέλετε και παραγωγικό- τότε, κύριε Υπουργέ, πρέπει να παραδεχθείτε -η Κυβέρνηση του κ. Καραμανλή και σεις στον τομέα των μεταφορών- ότι μέινετε να επαναλαμβάνετε υποσχέσεις, θέσεις, ωραία λόγια, τα οποία δεν έχουν ούτε κοινωνική αντιστοίχιση ούτε φυσικό και οικονομικό αντικείμενο για την Ελλάδα και για τους Έλληνες πολίτες.

Εμείς σαν Αντιπολίτευση, κύριε Υπουργέ, δεν ήρθαμε εδώ για να μας μιλήσετε για τον παρελθόν χρόνο. Ήρθαμε για να μας μιλήσετε για το δικό σας παρόν -το παρόν των τριών ετών- και για να απολογηθείτε στον ελληνικό λαό, γιατί μόνο εγκαίνιαζετε έργα της περιόδου που εσείς κατηγορείτε, γιατί κάνετε μόνο επικοινωνιακή πολιτική, γιατί δεν σέβεστε και δεν τιμάτε τον Έλληνα πολίτη και γιατί οδηγείτε τη χώρα σε μία καθυστέρηση στα μεγάλα ζητήματα που την αφορούν.

Δεν μας μιλήσατε, κύριε Υπουργέ, ούτε για στρατηγική και επιχειρηματικά σχέδια. Δεν αξιολογήσατε και δεν μας αναφέρατε τίποτα από τα οικονομικά στοιχεία και τις δυνατότητες του οργανισμού. Δεν παρουσιάσατε το επιχειρηματικό και στρατηγικό σχεδιασμό ούτε βεβαίως επιδείξατε ενδιαφέρον και ζήλο για επενδυτικές προσπάθειες.

Εγώ κάνω μία ερώτηση σ' εσάς και μέσα από τη Βουλή, στον ελληνικό λαό και στην Κυβέρνηση. Πείτε μου ένα χιλιόμετρο σιδηροδρομικού δικτύου που το σκεφτήκατε, το οραματίστηκατε, το σχεδιάσατε, το υλοποιήσατε, το ολοκληρώσατε εσείς μόνοι σας, δηλαδή η σημερινή Κυβέρνηση. Αν μου βρείτε ένα χιλιόμετρο που το κάνατε εσείς, τότε και εγώ να πω: «Εντάξει, κάτι κάνατε σ' αυτά τα τρία χρόνια».

Δεν μπορούμε, κύριε Υπουργέ, με όλο το σεβασμό που σας έχω, να μιλάμε για έργα τα οποία έγιναν την προηγούμενη περίοδο και να μην έχετε τίποτα να φέρετε στις σημερινές αποσκευές σας εδώ στη Βουλή.

Εγώ πιστεύω ότι και η κοινή ωφέλεια και τα προβλήματα των πολιτών στις μεταφορές ουδόλως άγγιξαν αυτήν την Κυβέρνηση. Ουδόλως σας ανησύχσαν τα προβλήματα των εργαζομένων, οι διευθυντές που είναι στο «ψυγείο», οι ανισότητες στα εργασιακά θέματα, οι μεγάλοι μισθοί, οι άνθρωποι που φεύγουν από τον οργανισμό, το έμφυχο υλικό που δεν αξιοποιείται, όπως θα έπρεπε και οι προσλήψεις. Ο κ. Χιώνης απήντησε και σε μία δική μου ερώτηση για την Περιφέρεια Θεσσαλίας, ότι θα γίνουν άλλες τριακόσιες εβδομήντα πέντε προσλήψεις. Έγιναν; Γίνονται; Θα γίνουν; Προκηρύχτηκαν; Τελικά όλο ένα «θα» είστε και, επιτέλους, παραδεχτείτε ότι φεύγει ο κόσμος, αποδυναμώνεται ο οργανισμός.

Και τι άλλο είναι κύριε Υπουργέ; Εσείς που μιλάτε τόσο όμορφα -και το πιστεύω αυτό- και που διαπραγματεύεστε τόσο όμορφα στην Ευρωπαϊκή Ένωση -τουλάχιστον τον καιρό που σας ξέρω εγώ- γιατί σήμερα δεν υπερασπιστήκατε -βεβαίως με την εναρμόνιση σας με τις κοινοτικές οδηγίες- στις διαπραγματεύσεις την εθνική υπηρηφάνεια των εργασιακών κατακτήσεων, αλλά και του αναπτυξιακού μοντέλου της χώρας, της Ελλάδας δηλαδή, σε ό,τι αφορά στα διευρωπαϊκά δίκτυα, το σιδηροδρομικό δίκτυο, την ΠΑΘΕ, το περιφερειακό δίκτυο, ώστε να αξιοποιήσετε όλες τις δυνατότητες της διπλωματίας των μεταφορών για να κερδίσουμε πόρους και όχι μόνο, αλλά και άλλες συνέργειες και συνεργασίες σε ό,τι αφορά σ' αυτήν την οικονομική, αν θέλετε, μεταφορά του σιδηροδρομικού δικτύου, που την έχει ανάγκη η ελληνική περιφέρεια, η οποία -ειρήσθω εν

παρόδω- είναι εταίρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Έχετε ελλείμματα, κύριε Υπουργέ και είπατε άλλωστε ότι βρήκατε μία τεράστια παρακαταθήκη και σε έργο και σε μελέτες και σε χρηματοδοτήσεις. Αν κάποιες μελέτες για ορισμένες σιδηροδρομικές γραμμές τις ακυρώσατε για να προκηρύξετε καινούργιες ή αν άλλες επίσης δημοπρατήσατε τις ακυρώσατε, ενώ υπήρχε διαδικασία και χρονική και φυσικού αντικείμενου και οικονομικού αντικείμενου πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, το ίδιο, με μικρότερη όμως χρονική περίοδο, έρχεστε τώρα και τις επαναδημοπρατείτε -μιλώ για το Θριάσιο- με την ίδια έκπτωση χωρίς όμως βεβαίως το ίδιο χρονοδιάγραμμα και βεβαίως με διαφορετικά κριτήρια και στοιχεία.

Για όλα αυτά σας καλέσαμε να απαντήσετε, γιατί εάν έχετε εσείς το δικό, δώστε αληθή στοιχεία, χρονοδιαγράμματα, για να καταλαβαίνουμε πού πάτε. Εμείς τι θέλουμε, κύριε Υπουργέ; Είμαστε Αντιπολίτευση, αυτόν το ρόλο έχουμε. Ο ρόλος μας δεν είναι να δίνουμε λύσεις. Εσείς πρέπει να δίνετε λύσεις. Εμείς θα σας βοηθήσουμε όπου δεν μπορείτε να βρείτε λύσεις. Εσείς όμως εδώ, τα δύο τρίτα του χρόνου της ομιλίας σας, μιλήσατε για την προηγούμενη οκταετία. Συνεχίζετε να κάνετε αντιπολίτευση. Πού την κάνετε, κύριε Υπουργέ; Στον εαυτό σας; Υπάρχουν συγκεκριμένα ερωτήματα τα οποία ειλικρινά δεν έχουν απαντηθεί. Υπάρχουν ζητήματα και εσείς το ξέρετε πολύ καλά.

Η πολιτική τι είναι, κύριε Υπουργέ; Η πολιτική είναι ιδέες, οράματα, στρατηγικοί σχεδιασμοί, ανθρώπινο δυναμικό, είναι πολιτικές εφαρμογές, είναι πρακτικές. Σ' αυτά κρινόμαστε όλοι και εκεί φαίνεται και η βούλησή μας, όπως και το αν έχουμε πολιτική ή δεν έχουμε και αν θέλουμε να κάνουμε μεταρρύθμιση ή όχι.

Μιλήσατε για το διαχωρισμό -και σας άκουσα με μεγάλη μου έκπληξη- τη στιγμή που έχετε δείξει τεράστια αδυναμία αυτά τα τρία χρόνια να εκτελέσετε το συνολικό επενδυτικό έργο και ιδίως τα μεγάλα έργα υποδομής, τη στιγμή που έχετε αποτύχει εντελώς στο να μεταρρυθμίσετε θεσμικά, εις όφελος των εργαζομένων και της βιώσιμης ανάπτυξης, τις υπηρεσίες σας και τις πολιτικές σας. Εγώ δεν είδα πώς τον εννοείτε αυτόν το διαχωρισμό.

Είπατε ότι είναι η ευρωπαϊκή μας υποχρέωση κ.λπ.. Μάλιστα. Έχετε μιλήσει με τους εργαζόμενους; Έχετε δεσμευτεί ότι θα διασφαλίσετε τα θέματα αξιοκρατίας, των συλλογικών συμβάσεων, όλα αυτά τα ζητήματα, τους κανονισμούς που ισχύουν τελικά στον Ο.Σ.Ε.; Είπατε ότι από την 1η Ιανουαρίου 2007 θα υπάρξουν νέες εταιρείες και θα λειτουργήσουν. Πώς θα λειτουργήσουν αυτές οι εταιρείες; Βάσει ποιων κανονισμών; Ποια είναι η βιωσιμότητά τους; Ποιο είναι το project τους; Ποια είναι τα κριτήρια που θα συνιστούν τη δομή λειτουργίας των νέων εταιρειών; Μήπως δημιουργείτε εταιρείες από την αρχή μη βιώσιμες, που πάνε για χρεοκοπία; Λέω, κύριε Υπουργέ, ρωτώ. Η πολιτική και αυτά που συμβαίνουν και αυτά που είδαμε εδώ και τρία χρόνια, μάς κάνουν και καχύποπτους.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να πω ότι δεν είδαμε κάποια προσομίωση λογισμικού ή διοικητικού ή προσομοίωση για τις κοινωνικές επιπτώσεις απ' αυτόν το διαχωρισμό, ώστε να έχουμε και την ασφάλεια της εθνικής μας εγγύησης, πέρα από την ευρωπαϊκή συμμετοχή και εναρμόνισή μας, για το ότι θα τηρηθούν τα κεκτημένα, για το ότι θα υπάρξουν εκείνα τα πλαίσια και οι προϋποθέσεις, που θα δικαιώνουν αυτό που είπατε σ' ένα συμβούλιο, κύριε Υπουργέ, για το περί αισθήματος δικαίου. Αυτό, λοιπόν, το αίσθημα δικαίου έχει να κάνει με τις ίσες ευκαιρίες στην ανάπτυξη, με τις ίσες ευκαιρίες στην εργασία, με τα δικαιώματα, που πάλι έχετε αναφέρει.

Τα έχω κρατήσει εδώ και δεν μίλησα από το Βήμα, γιατί θέλω πολλές φορές να σας διαβάσω τα δικά σας λόγια, κύριε Υπουργέ, όπου μιλάτε για τα δικαιώματα του εργαζόμενου στις μεταφορές, για τα δικαιώματα του χρήστη των μεταφορών. Αυτά όλα τα δικαιώματα θα τα διασφαλίσετε, θα τα εξασφαλίσετε; Με ποιες πολιτικές, νομικές, διαδικαστικές, λογισμικές, διοικητικές, κυρίως όμως πολιτικές διαδικασίες, θεσμούς, κανόνες, αξίες και αρχές, για να πειστούμε και εμείς και ο λαός και οι εργαζόμενοι πως ό,τι έχουμε κατακτήσει σ' αυτήν τη χώρα με αγώνες και θυσίες και μέσα από συλλογική διαπραγμάτευση και

διαβούλευση θα τηρηθεί στη νέα αυτήν πορεία που κάνετε;

Βεβαίως, δεν είναι κανείς αντίθετος με τις μεταρρυθμίσεις, αλλά το ερώτημα που θέτουμε, είναι το εξής: Μεταρρυθμίσεις για ποιον, με ποιους, γιατί και πώς; Αυτό θέλουμε να μας πείτε για τους ελληνικούς σιδηροδρόμους, για τις υποδομές, για την Π.Α.Θ.Ε., για την Ιόνια Οδό, για το δυτικό άξονα, που έχετε εντελώς εγκαταλείψει και, βεβαίως, για το περιφερειακό δίκτυο. Και δεν φθάνουν ούτε τα ΠΕΠ, κύριε Υπουργέ, ούτε τα 2.000.000.000 για να τελειώσει η Π.Α.Θ.Ε.. Και να πείτε εδώ στον κόσμο –πρέπει να το ακούσει ο ελληνικός λαός– ότι όταν μιλάτε για συμβασιοποιήσεις μέσα στο 2006 και στο 2007, μιλάτε για έργο από το 2009 και μετά, για να ξέρει ο κόσμος ότι αυτό που είπατε εδώ, είναι ότι θα υπογράψετε συμβάσεις, αλλά η έναρξη γίνεται μετά από δύο και τρία χρόνια.

Άρα, λοιπόν, η καθυστέρηση η οποία οφείλεται στην πολιτική σας, είναι επώδυνη για την ανάπτυξη της χώρας, για την οικονομία της χώρας, για τις οποίες δεν μας αναφέρατε συγκριτικά στοιχεία. Μας είπατε μόνο για αύξηση του επιβατικού κοινού και των μετακινήσεων. Θέλω όμως να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι σήμερα στην Ελλάδα και στην υπόλοιπη Ευρώπη, υπάρχει συνεχής αύξηση της ζήτησης για μετακινήσεις, που επικεντρώνεται στις οδικές μεταφορές, αλλά υπάρχει αύξηση και στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Και σας θυμίζω, επειδή κάνατε και πριν από εμένα Υπουργός Ανάπτυξης, κύριε Υπουργέ, ότι τα διευρωπαϊκά δίκτυα, αλλά και όλες αυτές οι ευρωπαϊκές δομές και οι δομές των συνεργασιών απαιτούσαν απ' όλους μας προτεραιότητες και για τα εμπορεύματα και για τους επιβάτες. Σας θυμίζω, λοιπόν, ότι η Νοτιοανατολική Ευρώπη δεν είναι μια περιοχή, όπου η Ελλάδα μπορεί να παίξει πολύ σημαντικό ρόλο, γιατί υπάρχουν συμφωνίες και συγκριτικά πλεονεκτήματα. Είναι μια περιοχή, που απαιτεί από εμάς διακίνηση ιδεών, ανθρώπων και εμπορευμάτων μέσω του σιδηροδρόμου. Και ξέρετε πολύ καλά ότι μιλώ για επιχειρήσεις, όπως είναι η «ΒΙΟΧΑΛΚΟ», η «ΑΛΟΥΜΙΝΑ» κ.λπ., οι οποίες χρειάζονται το σιδηρόδρομο λόγω του κόστους και της οικονομίας, βεβαίως με το σύγχρονο σύστημα και με τη σύγχρονη ηλεκτροκίνηση που ακόμα περιμένω.

Μέσω του κ. Χιώνη πήρα την απάντηση ότι θα γίνει και η ηλεκτροκίνηση Λάρισας - Βόλου, κύριε Πρόεδρε, συνάδελφε της Μαγνησίας. Και ακόμη περιμένουμε –σαν το γιοφύρι της Άρτας είναι– την ηλεκτροκίνηση Βόλου -Λάρισας ή τη σύνδεση με το Βελεστίνο. Αυτά ήταν έργα που είχαν χρηματοδοτήσεις από την προηγούμενη κυβέρνηση, υπήρχαν μελέτες. Γιατί δεν τα κάνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας;

Άρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, πρέπει ξεκάθαρα να πείτε εδώ –και θα αναφερθώ ξανά στη δευτερολογία μου– τη βούλησή σας, το σχέδιό σας, τους χρόνους, τα χρήματα που χάσατε. Ζητήστε και συγγνώμη γιατί τα χάσατε. Πείτε ότι πιθανόν υπάρχουν και διάφορες άλλες εξελίξεις, γιατί μπορεί να απενταχθούν κάποια έργα λόγω των καθυστερήσεων και διότι αυτή η Κυβέρνηση, μοιραία και άβουλη αντάμα, περίμενε τρία χρόνια για να επαναλάβει τις εξαγγελίες της για την ανάπτυξη γενικώς. Τρία χρόνια, όμως, ο ελληνικός λαός και η ανάπτυξη της χώρας έχουν πάει πίσω.

Τέλος, να μας πείτε, κύριε Υπουργέ, τι τελικά θα κάνετε. Θα έχουμε σύγχρονες αυτοκινητάμαξες; Το τροχαίο υλικό, που υπάρχει, θα το αφήσετε να απαξιωνεται; Οι προμήθειες, που κάνετε, θα έχουν διαφανή κριτήρια –διότι μιλάμε για τη διαφάνεια, για την κοινωνική λογοδοσία, αυτό πρέπει να κάνετε σήμερα εδώ– ή κάθε φορά, κατά το δοκούν των «ημετέρων», κύριε Υπουργέ, θα κανονίζουμε τα κριτήρια και θα επηρεάζουμε ή θα πιέζουμε να αλλάζουν τα πρόσωπα, που θα θεσμοθετούν τα κριτήρια αυτά και τις προϋποθέσεις, για να μπορέσουμε να μοιράσουμε τελικά την ευκαιρία της ανάθεσης και σε κάποιους δικούς μας, έστω κι αν από τα διακόσια χιλιόμετρα την ώρα, που είναι η προϋπόθεση και τα εκατόν εξήντα, πάμε στα εκατόν είκοσι χιλιόμετρα;

Θα το συνεχίσετε αυτό, κύριε Υπουργέ; Διότι ξέρουμε τι σας έχουν ζητήσει κάποιοι παράγοντες. Σας έχουν ζητήσει να αλλάξετε προς μια καλή πορεία. Κι εγώ θέλω να πιστεύω ότι η βούλησή σας είναι αυτή που είπατε εδώ, ότι δεν θέλετε να κάνετε κομματικές παράγκες, «γαλαζίες» παράγκες. Εγώ θέλω να σας

πιστέψω. Αν το κάνετε, όμως, αυτοαναιρείστε. Κι αν υπάρχουν στοιχεία με τα οποία αυτοαναιρείστε, πρέπει να ζητήσετε συγγνώμη.

Εγώ, λοιπόν, σας ρωτώ: Ποια είναι η βούλησή σας, το χρονοδιάγραμμά σας, η πρόθεσή σας, τα έργα και οι ημέρες σας; Τι θα κάνετε με τις προμήθειες τροχαίου υλικού; Τι θα κάνετε με το διαχωρισμό; Θα είναι απλά μία τεχνική διάσπαση υποδομών και εκμετάλλευσης ή θα έχει τη δομή της κοινής ωφέλειας και την προοπτική και τη καταγεγραμμένη βούληση και την πολιτική της πραγματικής ανάπτυξης, χωρίς να πειραχθεί τίποτα από τα θέματα αξιών, αρχών και αξιοκρατίας που βάλατε;

Βέβαια, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας πω ότι εμείς, ως Αντιπολίτευση, θα κάνουμε και άλλες ερωτήσεις. Αυτός είναι ο ρόλος μας. Μη μας κακιάνετε γι' αυτό. Πρέπει να ξέρετε ότι εμείς πιστεύουμε στο εξής: Μπορεί να επενδύσει κανείς κάπου, μόνο όταν πιστεύει βαθιά σ' αυτό.

Εμείς, λοιπόν, επενδύουμε στους σιδηροδρόμους στην Ελλάδα. Επενδύουμε στις μεταφορές περιβαλλοντικού, οικολογικού και χρηστικού, κοινής ωφέλειας, χαρακτήρα. Και επειδή ακριβώς πιστεύουμε σε αυτό, θα το υπερασπιζόμαστε. Και θα υπερασπιζόμαστε τις πολιτικές των ανοικτών οριζώντων, τις πολιτικές της δουλειάς που αναφέρατε πριν, τις πολιτικές που σέβονται τον πολίτη, τον επιβάτη, που σέβονται τον παραγωγό, την παραγωγική δυνατότητα και τη φέρουσα ικανότητα της χώρας, που σέβονται την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας, που σέβονται τους εργαζόμενους.

Αν εσείς δεν πιστεύετε σ' αυτό, ίσως γι' αυτό τα τρία χρόνια δεν μπορέσατε ορθά να επενδύσετε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Ροδούλα Ζήση.

Σε ό,τι αφορά τη Μαγνησία, τι έγινε ή τι πρόκειται να γίνει, θα μας τα πει ο κύριος Υπουργός, που επίκειται πιστεύω επίσκεψή του –όταν το πρόγραμμά του το επιτρέψει– στο Βόλο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν με θέλετε στο Βόλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως σας θέλουμε.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Πώς δεν σας θέλουμε; Αλίμονο. Με μεγάλη μας χαρά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας απευθύνουν πρόσκληση εκπρόσωποι και των δύο κομμάτων, κύριε Υπουργέ.

Άλλωστε, έχει προγραμματιστεί μία επίσκεψη και θα μας κάνει την τιμή ο κύριος Υπουργός να έρθει στην πόλη μας, να τον φιλοξενήσουμε, να μας ακούσει και να τον ακούσουμε.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Κύριε Υπουργέ, δεν φταίτε εσείς που ο κ. Αλογοσκούφης και ο κύριος Πρωθυπουργός δεν βοηθούν τις προθέσεις σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. θα μπορούσε να κάνει επερώτηση για οποιοδήποτε θέμα θέλει. Δεν μπορεί όμως και δεν δικαιούται να ομιλεί για τον Ο.Σ.Ε.. Δεν δικαιούται να μιλάει για τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες. Δεν δικαιούται να πει καμία από τις κουβέντες, τις οποίες είπε σήμερα σ' αυτήν την Αίθουσα. Θα ξεκινήσω πρώτα απ' όλα από τον πρώτο επερωτώντα, ο οποίος μας είπε ότι εμείς κάναμε ένα γενικό σχεδιασμό επ' ωφελεία του αυτοκινήτου και ενάντια στο σιδηρόδρομο, ένα σχεδιασμό που επί είκοσι χρόνια υπηρέτησαν πιστά όλες οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Βαρβιτσιώτη, οι λέξεις «δεν δικαιούται» είναι σχήμα λόγου, έτσι δεν είναι;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Βεβαίως είναι σχήμα λόγου. Μπορεί να κάνει ό,τι θέλει, αλλά μπορώ κι εγώ να κρίνω. Και μπορούμε να κρίνουμε και αυτά που λένε, αλλά να τα κρίνουμε σε σχέση μ' αυτά που έχουν κάνει, διότι εδώ νομίζω ότι έχουν ξεπεράσει τα όρια της κριτικής και έχουν πάει στη λογική της διαστρέβλωσης της πραγματικότητας.

Ποιος ήταν ο Ο.Σ.Ε. που παρέλαβε το Μάρτιο του 2004 η Νέα Δημοκρατία; Ήταν ή δεν ήταν η πιο προβληματική Δ.Ε.Κ.Ο.;

Ξέρετε ότι εάν το 2004 σταματούσαμε τη λειτουργία του Ο.Σ.Ε., στέλναμε όλους τους υπαλλήλους σπίτι τους και τους πληρώναμε, θα είχε όφελος το δημόσιο, γιατί τα έσοδα του ΟΣΕ ήταν μικρότερα από τα έξοδα μισθοδοσίας τους; Αυτή ήταν η κατάσταση. Γι' αυτή τη Δ.Ε.Κ.Ο., τη θαυμαστή, με τα πολλά έργα, έρχεστε και μιλάτε σήμερα. Δεν μπορεί να αλλάξει μία κατάσταση που διαμορφώσατε, δημιουργήσατε, οργανώσατε, συστήσατε επί είκοσι χρόνια, χωρίς βίαιες ανατροπές μέσα σε τρία χρόνια. Πώς να το κάνουμε;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θέλετε και βίαιες ανατροπές.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Δεν γίνονται βίαιες ανατροπές. Εάν θέλετε, για ένα πράγμα μπορείτε να κατηγορήσετε την Κυβέρνηση, για το ότι δεν άλλαξε επί δυόμισι χρόνια το Διευθύνοντα Σύμβουλο που είχατε εσείς τοποθετήσει σ' αυτήν τη θέση.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σας βόλευε.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Δική σας επιλογή ήταν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μην απαντάτε, κύριε Βαρβιτσιώτη. Δεν επιτρέπονται τα «ομαδικά πυρά».

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Δεν νομίζω ότι βόλευε. Μία ιστορία αμαρτωλών συμβάσεων είχε κληρονομήσει ο κ. Γιαννακόκης, για την οποία το ελληνικό δημόσιο έχει πολλά πληρώσει μέχρι τώρα.

Μιλάτε εσείς για σιδηροδρομικές υποδομές, όταν αφήσατε αυτό το αίσχος στην «ΕΡΓΟΣΕ», με τις διεκδικήσεις πάνω σε κάθε σύμβαση, που είχε υπογράψει η «ΕΡΓΟΣΕ»; Ποιο έργο της «ΕΡΓΟΣΕ» έγινε, χωρίς να έρθει δικαστική απόφαση μετά, που να ζητά παραπάνω χρήματα για έργα τα οποία δεν είχαν γίνει; Διάτρητο μαγαζί!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Πρόεδρε, το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας μας είναι σαφέστατα απαρχαιωμένο, επί είκοσι χρόνια εγκαταλελειμμένο. Η Πελοπόννησος, για την οποία κόπτεται και ο συνάδελφος που προέρχεται από την Πελοπόννησο, είναι ουσιαστικά απομονωμένη. Στη δυτική Ελλάδα έγινε όλα τα τελευταία χρόνια ένα σιδηροδρομικό έργο, το οποίο ξεκινούσε από το Αγρίνιο και εκτεινόταν επτά χιλιόμετρα. Αυτό είχε αναγγελθεί ως δυτικός άξονας, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του κ. Βερελή όσον αφορά την εκλογική του πελατεία. Αυτά συνέβησαν επί τόσα χρόνια και προσπαθεί η Κυβέρνηση με συνέπεια και με μέτρο κατ' αρχάς, να φέρει εις πέρας τις συμβάσεις, τις οποίες εσείς έχετε υπογράψει, να βάλει το μαγαζί να λειτουργήσει, να εκπληρώσει ορισμένες υποχρεώσεις.

Σ' ένα μαγαζί το οποίο βοούσε από σκάνδαλα, μπορείτε σήμερα να κατηγορείτε για αλλαγές στις προδιαγραφές του εξοπλισμού που αγοράζουμε; Δεν αγοράστηκε με προκήρυξη του 2002 και δεν παραλήφθηκε για τη σιδηροδρομική γραμμή του οδοντωτού Διακοφτού – Καλαβρύτων διαφορετικού πλάτους συρμός απ' ό,τι ήταν οι γραμμές και διαφορετικού βάρους από αυτό που μπορούσε να αντέξει το δίκτυο στη συγκεκριμένη γραμμή; Αυτό δεν ήταν σκάνδαλο; Ποια πολιτική έρχεστε να τιμήσετε στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες; Ποια είναι η πολιτική που έρχεστε σήμερα να υπερασπιστείτε; Το ότι ακόμα και αυτές οι αναβαθμίσεις γραμμών που έγιναν, είναι τόσο απαρχαιωμένων λογικών, που ποτέ κανένας πολίτης δεν πρόκειται να τις χρησιμοποιήσει;

Ολοκληρώθηκε η αναβάθμιση της γραμμής Θεσσαλονίκης-Κοζάνης -ας το λέω και εσάς, κύριε Τσιόκα, επειδή γνωρίζετε πολύ καλά αυτήν τη γραμμή- και πήγε από τις τέσσερις ώρες στις δύο ώρες και σαράντα λεπτά, όταν με το Κ.Τ.Ε.Λ. κάνεις τη διαδρομή στη μία ώρα και δέκα λεπτά. Υπάρχει περίπτωση, λοιπόν να χρησιμοποιήσει κανείς το σιδηρόδρομο; Αυτή ήταν η αναβάθμιση; Αυτό ήταν το σχέδιο; Αυτή ήταν η προοπτική; Αυτός ήταν ο μεγάλος προσανατολισμός για την ενίσχυση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας στη χώρα; Με συγχωρείτε, αλλά δεν δικαιούσθε να ομιλείτε.

Αισθάνομαι πολύ άσχημα που σήμερα λέω αυτά που λέω, γιατί ακριβώς θα έπρεπε στην κριτική σας να ήσαστε πιο περιορισμένοι, πιο ουσιαστικοί, πιο εποικοδομητικοί και να μην είσατε απαξιωτικοί για ένα έργο, το οποίο προσπαθεί να συνεχίσει, να ολοκληρώσει και να βάλει σε τάξη συμβάσεις και υποχρεώσεις που ανέλαβε ο Ο.Σ.Ε. επί των δικών σας κυβερνήσεων. Το

ότι λύθηκαν προβλήματα, το ότι λύθηκε το πρόβλημα της σήραγγας του Καλλιδρόμου είναι μία μεγάλη υπόθεση. Το ότι σήμερα προσπαθεί να μπει σε ηλεκτροκίνηση ένα μεγάλο κομμάτι του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, είναι μεγάλη υπόθεση. Ακόμα και γι' αυτό το θαυμαστό λάθος που κάνατε, να παραδώσετε τον προαστιακό σιδηρόδρομο με ντιζελοκίνηση εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων, γιατί ήταν τόσο καθυστερημένη η προετοιμασία σας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, σήμερα γίνεται μία ενέργεια, ώστε να μπει στην ηλεκτροκίνηση.

Δεν προβλέψατε στο σταθμό της Νεραντζιώτισσας να υπάρχει διαδίκτυωση των δύο συρμών του μετρό και του προαστιακού και σήμερα προσπαθούμε αυτό να το λύσουμε. Το ότι ο προαστιακός πέρασε από τους Αγίους Αναργύρους, τριχοτόμοντας μιαν ολόκληρη πόλη και δημιουργώντας ένα τυφλό σημείο, στο οποίο μένουν περίπου πέντε χιλιάδες κάτοικοι, εργαζόμενοι, είναι θέμα. Κι εμείς προσπαθούμε μέσα από την υπογειοποίηση, μέσα από την αναθεώρηση των σχεδιασμών που ήδη είχαν γίνει να το λύσουμε. Το ότι περνούσε ο προαστιακός από μεγάλες γειτονίες και δήμους της Αθήνας, όπως από τη Μεταμόρφωση και δεν υπήρχε εκεί σταθμός, το λύσαμε και κάνουμε έργα για να βελτιώσουμε αυτήν τη χαοτική, την απαράδεκτη και οπισθοδρομική κατάσταση, την οποία κληρονομήσαμε.

Νομίζω ότι κανένας σήμερα δεν μπορεί να λέει ότι διαπράττονται σκάνδαλα στον Ο.Σ.Ε.. Κανένας δεν μπορεί να ζητάει ευθύνες από αυτήν την πολιτική ηγεσία, η οποία το μόνο που προσπαθεί να κάνει, είναι να βάλει μία τάξη σ' ένα «μαγαζί» διάτρητο, εγκαταλελειμμένο, το οποίο κόστιζε πολύ και παρείχε λίγα. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Βαρβιτσιώτη.

Το λόγο έχει ο κ. Τσιόκας για να δευτερολογήσει.

Τρία λεπτά μένουν για τη δευτερολογία σας, κύριε Τσιόκα. Θα τα καταφέρετε πιστεύω, να τα πείτε όλα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σε ό,τι αφορά το «δεν δικαιούσθε δια να ομιλείτε» είναι προφανές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ήταν φραστικό σχήμα αυτό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Είναι ιδίον γνώρισμα της Δεξιάς γενικότερα. Δεν ξέρω αν είναι η κοινωνική...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τώρα τι το θέλετε το τελευταίο και το γενικεύετε;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Είναι ιδίον γνώρισμα κάθε δεξιάς αντίληψης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Του Κουτσόγιωργα ήταν η φράση, αλλά δεν πειράζει.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Να πάω στην ουσία. Εκείνο, λοιπόν, το οποίο έχει σημασία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα μπορούσε να υπάρχει Αριστερά, χωρίς να υπάρχει Δεξιά; Το φαντάζεστε αυτό;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν θα υπήρχε κοινωνία, αν δεν υπήρχε και υπάρχει η Αριστερά, κύριε Πρόεδρε.

Ακούγοντας με πολλή προσοχή τον κύριο Υπουργό να απαντά στα ερωτήματα που θέσαμε, κατάλαβα ότι παρά τις φιλοτιμίες προσωπικές του προσπάθειες η Νέα Δημοκρατία σήμερα έβαλε ταφόπλακα στο όραμα αυτό, που με επιμονή επιχειρήσαμε να εκφράσουμε τα τελευταία χρόνια όσον αφορά την αναγκαιότητα να εξελιχθεί η Ελλάδα σε κόμβο διαμετακομιστικό που θα βοηθά τον τουρισμό, θα τονώνει την οικονομία και την περιφερειακή ανάπτυξη και θα αναβαθμίζει το ρόλο του σιδηρόδρομου. Κι έβαλε ταφόπλακα για τους εξής λόγους:

Τι σας είπαμε, κύριε Υπουργέ; Πήρατε ένα πρόγραμμα 5,5 δισεκατομμυρίων και σας είπαμε πρώτον, να το αξιοποιήσετε και να το πάτε ένα βήμα μπροστά και δεύτερον, να το εμπλουτίσετε. Να ξεκινήσω από τα απλά. Σας λέμε ότι τα 5,5 δισεκατομμύρια τα απαξιώνετε και θα έχετε απώλειες -και σας το αποδείξαμε με στοιχεία- πρώτον ο σιδηρόδρομος και ενδεχομένως η Ελλάδα, γιατί δεν θα προλάβετε τις συμβατικές ημερομηνίες. Οι απώλειες θα ξεπεράσουν το 1.300.000.000 και μπορεί να

φτάσουν και τα 2.000.000.000.

Δεύτερον, βάλατε σε ταφόπλακα το δυτικό άξονα, και ή όχι; Διότι τα 2.100.000.000, που προϋπολογίζετε από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, θα τα πάτε στην Π.Α.Θ.Ε., η οποία πάλι δεν θα τελειώσει. Και δεν μας απαντάτε γι' αυτό.

Τρίτον, μιλάτε για τη σύνδεση, την Εγνατία Σιδηροδρομική Γραμμή. Θέλει 700.000.000 για να γίνει μέχρι την Αλεξανδρούπολη, όπου κάνετε βόλτες. Δεν τα προϋπολογίζατε εδώ και τρία χρόνια πουθενά.

Πέστε μου σε ποιο προϋπολογισμό πέρυσι, φέτος, του χρόνου έχετε εντάξει αυτό το έργο. Δεν το έχετε εντάξει.

Για το τροχαίο υλικό δεν είπατε τίποτα. Δεσμεύεστε ότι δεν θα αλλάξετε τις προδιαγραφές, και ή όχι; Αν τις αλλάξετε τις προδιαγραφές, υπονοείτε το σιδηρόδρομο, πέρα από το ότι φωτογραφίζετε «τακτοποιήσεις» και προκύπτουν άλλα θέματα. Υπονοείτε το σιδηρόδρομο.

Μας λέτε για τα επιχειρησιακά προγράμματα. Έχουν εγκριθεί από την Κυβέρνηση τα επιχειρησιακά προγράμματα, και ή όχι;

Σας λέμε ότι απαξιώνετε το σιδηρόδρομο και σας το είπαμε για τον εξής λόγο: Λόγω του κλίματος που φτιάξατε με το ασφαλιστικό είχατε οκτώ χιλιάδες εργαζόμενους στον Ο.Σ.Ε. και τους κάνετε επτάμισι χιλιάδες. Σας λείπουν κλειδούχοι, σας λείπουν σταθμάρχες, σας λείπουν μηχανοδηγοί, αυτό, δηλαδή, που εξυπηρετεί τη βέλτιστη παροχή υπηρεσιών στις συγκοινωνίες του σιδηρόδρομου. Λέτε «θα» προκηρύξετε. Τρία χρόνια δεν προσλαμβάνετε κανένα με αποτέλεσμα η ανασφάλεια να επιτείνεται.

Μας είπατε ότι αυξήθηκαν οι επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Εγώ έχω τα στοιχεία και θα τα καταθέσω. Μόνο τον Ιούλιο και Ιούνιο έχετε μείωση σε επιβατικό κοινό. Και έχετε μείωση γιατί απαξιώνετε το σιδηρόδρομο.

Δεν θα τελειώσει η Π.Α.Θ.Ε. σας λέμε εμείς, ούτε μέχρι το 2013-2014.

Σας λέμε, ότι δημιουργήσατε «παράγκα». Το οργανόγραμμα σας προβλέπει είκοσι ένα διευθυντές, τους οκτώ τους έχετε στο ψυγείο, σε άλλους οκτώ έχετε κάνει ανάθεση καθηκόντων. Αν δεν κάνουν, αλλάξετε τους. Αλλά δεν μπορείτε να τους έχετε στο ψυγείο και να πληρώνετε και άλλους και να θέλετε να πάρετε και άλλους τέσσερις, να κάνετε προαγωγές σε άλλους τέσσερις.

Σας είπαμε ότι η «παράγκα» βοηθάει ημετέρους. Υπάρχουν εργαζόμενοι στον Ο.Σ.Ε. που αποκτούν εισοδήματα άραγε τι προσφέρουν; Κι αν θέλετε να σας καταθέσω τα στοιχεία, αλλά δεν θέλω να μπω σ' αυτή τη σκανδαλολογία, πάνω από 70.000, 80.000 ευρώ το χρόνο. Και ύστερα μας λέει ο κ. Αλογοσκούφης ότι θα κάνει περικοπές στις Δ.Ε.Κ.Ο. για να τις νοικοκυρέψει. Επιδεινώνονται τα μεγέθη. Χρεωκοπείτε τον Ο.Σ.Ε.

Λέτε ότι θα πάτε στο διαχωρισμό της εκμετάλλευσης από τις υποδομές. Μάλιστα. Δηλαδή θα μας πείτε καθαρά: Δεσμεύεστε ότι θα γίνει με τους όρους που σας έχει βάλει το συνδικάτο; Δηλαδή δεν θα έχει η νέα εταιρεία ελλείμματα, θα υπογράψετε τις υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας διότι δεν μπορεί να εκτελεί ο Ο.Σ.Ε. και το κράτος να μην πληρώνει τις δημόσιες υπηρεσίες που θα ζητάει να παραχθούν, και δεν θα είναι ελλειμματικό; Αν φτιάξετε ελλειμματικές εξαιρέσεις, τότε είναι σαν να χαιρετάμε την περιφέρεια και αφήνουμε απλώς τα φιλέτα σε κάποιους ιδιώτες που θέλουν να μπουν. Γι' αυτό σας λέμε ότι δεν έχετε όραμα, δεν έχετε σχέδιο, απαξιώνετε και μονομερώς ευνοείτε όσους θέλουν μόνο τα οδικά δίκτυα, τα οποία βέβαια πρέπει να υπάρχουν, κύριοι συνάδελφοι. Αλλά πρέπει να υπάρχουν «συμπληρωματικά», λέμε εμείς.

Για όλους αυτούς τους λόγους λέμε ότι δεν προχωρήσατε εκεί που θέλαμε εμείς να πάει η υπόθεση με βάση το όραμα που σας περιγράψαμε γι' αυτό και προτείνουμε την άλλη πολιτική, την πολιτική που θα επιλέξει ο λαός με τις επόμενες εκλογές.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Χαίρομαι για τις απόψεις που ακούστηκαν. Δέχομαι αναμφίβολα την καλή πίστη με την οποία συζητήσαμε.

Θέλω όμως να σας δώσω και μία συμβουλή γιατί σ' αυτά τα έδρανα της αντιπολίτευσης έχω καθίσει πάρα πολλά χρόνια.

Ο κόσμος δεν θέλει οξύτητα, δεν θέλει αντιπαραθέσεις, δεν θέλει άγονες συζητήσεις. Θέλει κάτι συγκεκριμένο, ρεαλιστικό και ειλικρινές. Πολλά απ' αυτά που ακούστηκαν ήταν ανακριβή και πρέπει να σας το πω. Θα αναπτύξω ένα-ένα τα θέματα.

Πρώτον, μας εγκατέστησε για τις κακές εργασιακές σχέσεις και ότι δεν προστατεύουμε τους εργαζόμενους τώρα στο διαχωρισμό μεταξύ υποδομής και εκμετάλλευσης στον Ο.Σ.Ε. που θα λειτουργήσει πλέον σε ένα, ενάμιση μήνα. Πρέπει να σας πω ότι στη συλλογική σύμβαση που ήδη έχει υπογραφεί, πριν από ορισμένους μήνες με τους εργαζόμενους, έχει υπογραφεί και υπάρχει πλήρης συναίνεση των εργαζομένων. Προβλέπεται συγκεκριμένος όρος ότι αυτοί οι κανονισμοί θα ισχύουν και στις νέες εταιρείες. Έχει τελειώσει αυτό το θέμα και σας το είπα και προηγουμένως.

Οι εργαζόμενοι στέκονται δίπλα μας και πρέπει να σας το πω και διαφορετικά: Εγώ με τους εργαζόμενους προσωπικά δεν είχα ποτέ πρόβλημα γι' αυτό δεν μου έχει γίνει ούτε μια απεργία από τους εργαζόμενους του Ο.Σ.Ε..

Γίνονται απεργίες βάσει των αποφάσεων της Γ.Σ.Ε.Ε. και όλων αυτών των γενικών κινητοποιήσεων, αλλά ειδικά στον Ο.Σ.Ε. δεν έχουν γίνει απεργίες, διότι είμαστε σ' έναν ανοιχτό διάλογο, μόνιμο και σταθερό. Ζητάνε και οι δύο πλευρές την ανάπτυξη των τρένων.

Τώρα και επειδή δεν πρόλαβα να τα πω όλα στην πρωτολογία μου, θα μου επιτρέψετε να δώσω συγκεκριμένες απαντήσεις και σε δύο τρία άλλα θέματα. Για το τροχαίο υλικό αναφερθήκατε κατ' επανάληψη. Πρέπει να σας διαβεβαιώσω ότι ολοκληρώνονται οι διαδικασίες για την προμήθεια εντός των προσεχών ημερών ενός τροχαίου υλικού αξίας 1.000.000.000 ευρώ.

Επίσης την ερχόμενη εβδομάδα συγκαλείται η διακομματική επιτροπή. Όλες αυτές οι προμήθειες γίνονται με τη διαδικασία των διακομματικών επιτροπών. Άρα, μη μας κατηγορείτε ότι υπάρχουν υπόνοιες για φωτογραφικές διατάξεις και φωτογραφικούς διαγωνισμούς. Όλα αυτά τίθενται υπό την κρίση μιας διακομματικής επιτροπής.

Εάν έχετε ενστάσεις –εγώ δέχομαι οποιαδήποτε ένσταση, είμαι καλής προαίρεσης άνθρωπος– και εάν νομίζετε ότι υποκρύπτονται μερικές ύποπτες διατάξεις, βάλτε τον εκπρόσωπο του κόμματός σας να μας τις καταθέσει, όταν θα γίνει αυτός ο ανοιχτός διάλογος για την προμήθεια τροχαίου υλικού –σας επαναλαμβάνω– την επόμενη εβδομάδα, την επόμενη Παρασκευή. Έτσι και εμένα θα προστατέψετε και τη δουλειά μας θα κάνουμε.

Επίσης ήθελα να πω το εξής για την περιφέρεια γιατί αναφερθήκατε και σ' αυτήν.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Κύριε Υπουργέ, σ' αυτό που είπατε, θα ήθελα να σας ρωτήσω το εξής: Δεσμεύεστε εσείς ότι οι προδιαγραφές θα είναι αυτές που ήταν στην πρώτη συνεδρίαση της διακομματικής;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ δεσμεύομαι ότι η διακομματική επιτροπή την επόμενη Παρασκευή αλλά και τις επόμενες εβδομάδες που θα συζητήσει, θα έχει κάθε τρόπο να δει το θέμα σε βάθος, να αναπτύξει τις απόψεις της και να καταλήξουμε στο καλύτερο για το σιδηρόδρομο.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Δηλαδή, εσείς δεν εισηγήστε...

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εγώ κατ' αρχάς δεν συμμετέχω στις διακομματικές. Εκεί θα είναι ο γενικός μου γραμματέας και ο διευθύνων σύμβουλος του Ο.Σ.Ε.. Συζήτηση θα γίνει. Εμείς πάντοτε ακούμε τις προτάσεις όλων όσων συμμετέχουν, είτε είναι εκπρόσωποι των κομμάτων είτε εκπρόσωποι άλλων οργανισμών.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Δεν κατευθύνετε εσείς σαν πολιτική ηγεσία...

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εμείς κατευθύνουμε σαν πολιτική ηγεσία βάσει των αναγκών του σιδηρόδρομου. Οι ανάγκες περιγράφονται από την εισήγηση που θα κάνει ο αρμόδιος διευθύνων σύμβουλος. Εάν, λοιπόν, σ' αυτήν την εισήγηση –και σας το λέω ευθέ-

ως, ευθαρσώς και ειλικρινώς- έχετε εσείς μερικές υποψίες, να κατατεθούν και να τις δω με ειλικρίνεια, αν είναι έτσι ή αλλιώς. Γιατί και εσείς μπορεί να μην έχετε μια ακριβή εικόνα με βάση αυτά που σας λένε ή με όσα συμβαίνουν. Τι άλλο να πω; Διάλογο δεν θέλουμε; Αυτό θα κάνουμε!

Τώρα, θα έρθω σε ένα άλλο θέμα που αφορά τα περιφερειακά έργα. Μου το είπατε και μου το ξαναείπατε. Θα ήθελα, λοιπόν, να πω συνοπτικά δύο πράγματα. Είναι σε εξέλιξη έργα στον άξονα της Πελοποννήσου, που ο αγαπητός συνάδελφος από την Ηλεία ανέφερε, αλλά και πολλά άλλα μεταξύ Κορίνθου-Αργούς, Ανδρίτσας, Τρίπολης, Καλαμάτας, έργα που αφορούν σε εργασίες αναβάθμισης της γραμμής, έργα που αναμένεται να ολοκληρωθούν μέσα στο 2007. Οι εργολαβίες προχωράνε με συνολικό ποσοστό υλοποίησης του φυσικού αντικείμενου που πλησιάζει το 60%.

Επίσης, ένα άλλο έργο είναι αυτό της Κορίνθου-Ανδρίτσας και Αργούς-Ναυπλίου. Οι εργασίες εξελίσσονται κανονικά με βάση την από τον Αύγουστο του 2004, σύμβαση του Ο.Σ.Ε., με διάρκεια εκτέλεσης του έργου τους σαράντα μήνες.

Ένα άλλο έργο είναι η αναβάθμιση των υφιστάμενων γραμμών Ανδρίτσας-Καλαμάτας και από την άλλη, Ζευγολατιού-Καλόνερου και Λεύτλου-Μεγαλόπολης.

Θα πρέπει να σας θυμίσω ότι χρειάστηκε συμπληρωματική σύμβαση λόγω ασφαλισμένης αρχικής εκτίμησης του ποσοστού των συνδέσμων της γραμμής και έπρεπε να αντικατασταθούν. Δεν ήταν δική μας ευθύνη, αλλά υπήρχε προηγούμενο λάθος. Η μελέτη είχε προβλέψει ποσοστό αντικατάστασης στρωτήρων κατά 15%, ενώ τελικά προσέταξε 70%. Έπρεπε να διορθωθεί η μελέτη. Έπρεπε να γίνει εξ αρχής. Η ολοκλήρωση του συνόλου του έργου θα γίνει και αυτή -επειδή επιταχύνουμε τους ρυθμούς- μέσα στο 2007.

Τώρα όσον αφορά στο Θριάσιο, για το οποίο με κατηγορήσατε, πρέπει να σας θυμίσω τη συνολική εικόνα. Και πρέπει να σας θυμίσω ότι η πρώτη απόφαση του Ταμείου Συνοχής για το έργο είχε ημερομηνία «Νοέμβριος του 1996» -δέκα χρόνια από σήμερα- και προέβλεπε την περάτωση του έργου μέχρι το Δεκέμβριο του 1999.

Είναι ένα από τα έργα του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που δεν προλάβατε να τα υλοποιήσετε εσείς και εγκαλούμεθα σήμερα εμείς!

Τελικά το 2004, που αναλάβαμε, βρήκαμε τις σχετικές τεχνικές μελέτες ακόμη σε εκκρεμότητα, μελέτες που έγιναν το Νοέμβριο του 2003 για άλλη μια φορά από εσάς ανεπιτυχώς, ύστερα από μια αρνητική γνωμοδότηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Εμείς πάντως προχωράμε. Προχωρήσαμε στις μελέτες, που ήδη βρίσκονται σ' ένα στάδιο και έχουν ολοκληρωθεί και η διαδικασία σύνταξης των τευχών δημοπράτησης της πρώτης εργολαβίας ολοκληρώθηκε κι αυτή. Η διενέργεια διαγωνισμού προβλέπεται τον προσεχή Δεκέμβριο, η υπογραφή της σύμβασης τον Απρίλιο του 2007 και η ολοκλήρωση των εργασιών στο τέλος του 2008.

Μια άλλη κατηγορία, για τα Καλάβρυτα. Μας κατηγορήσατε επίσης και γι' αυτήν την εργολαβία.

Σας θυμίζω ότι τον Απρίλιο του 2003 ο Ο.Σ.Ε. υπέγραψε σύμβαση ύψους περίπου 6,5 εκατομμύρια ευρώ για την κατασκευή του έργου Διακοφτό-Καλάβρυτα. Το Νοέμβριο του 2002 ο Ο.Σ.Ε. διεξήγαγε διαγωνισμό για την προμήθεια των νέων συρμών για τη συγκεκριμένη γραμμή και η υπογραφή της σχετικής σύμβασης έλαβε χώρα τον Απρίλιο του 2004. Το τροχαίο όμως υλικό που παραγγέλθηκε το 2002, ήταν ακατάλληλο να χρησιμοποιηθεί στη γραμμή που ανακατασκευάστηκε το 2003, καθώς το πλάτος της οδόντωσης των νέων συρμών. Έλεος. Ούτε αυτό δεν μπορούσαν να μετρήσουν; Και επιρρίπτονται ευθύνες στη δική μας Κυβέρνηση! Δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες.

Τελειώνοντας ήθελα να κάνω έναν επίλογο. Εγώ δέχομαι -και το έχω πει και στην προηγούμενη συζήτηση που κάναμε εδώ πριν από οκτώ μήνες- τη διάθεση να προσφέρετε στην κοινή μας προσπάθεια να αναβαθμίσουμε το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας. Όλα αυτά που σήμερα ακούστηκαν, εγώ θα τα εξετάσω με μεγάλη προσοχή και με τις υπηρεσίες μου.

Αυτό που θέλω να σας πω είναι ότι μερικές φορές πέφτετε κι εσείς στις μεγάλες παγίδες παραπληροφόρησης. Στον οίστρο της αντιπολιτευτικής σας διάθεσης, συμπαρασύρετε τα πάντα. Είμαστε δυόμισι χρόνια στην εξουσία, παραλάβαμε έναν Ο.Σ.Ε. λίαν προβληματικό, ο «ΕΡΓΟΣΕ» ήταν από εκείνους τους οργανισμούς για τους οποίους στην Ευρωπαϊκή Ένωση μας εγκαλούν συνεχώς ότι δυσλειτουργεί και παρ' όλα αυτά εμείς ενισχύουμε τους ρυθμούς για να φτιάξουμε το τρένο στον τόπο μας.

Κι εγώ κι εσείς έχουμε ταξιδέψει στο εξωτερικό. Κι εμείς έχουμε βάλει έναν όρο όπως κι εσείς: Θέλουμε εμείς σιδηροδρομικά δίκτυα ανάλογα της Ευρώπης. Αυτό πασχίζουμε να κάνουμε με μεγάλες δυσκολίες. Θέλω να συμμεριστείτε τις δυσκολίες που έχουμε, διότι δεν είναι κομματική υπόθεση, δεν είναι κυβερνητική υπόθεση, αλλά είναι μια υπόθεση που αφορά όλον τον ελληνικό λαό.

Με αυτήν την έννοια εγώ δέχομαι ευπρόσδεκτα τις παρατηρήσεις σας, τις ενστάσεις σας, αλλά από την άλλη να καταλάβετε κι εσείς τους ρυθμούς με τους οποίους αναπτύσσουμε ένα δίκτυο που έχει μεγάλες δυσκολίες. Έχουμε κατορθώσει πάρα πολλά, μην τα ισοπεδώνουμε όλα. Νομίζω ότι έχουν αλλάξει οι καιροί και ο κόσμος θέλει περισσότερη συναίνεση μεταξύ μας, χαμηλότερους τόνους στην αντιπαράθεση και περισσότερα αποτελέσματα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος κ. Ζήση έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Σαφώς η συζήτηση της επερώτησης στη Βουλή δεν έχει προσωπικά χαρακτηριστικά, έχει πολιτικά και δεοντολογικά χαρακτηριστικά. Νομίζω ότι είναι πάντα καλό να γίνεται κοινοβουλευτικός έλεγχος και θα συμφωνήσετε μαζί μου, κύριε Υπουργέ, γιατί ένας κοινοβουλευτικός έλεγχος είναι μέσα στη θεσμική μας υποχρέωση και ταυτόχρονα δίνει τη δυνατότητα στους πολίτες, στους εργαζόμενους, στους χρήστες να μάθουν τι σκέφτεται η Κυβέρνηση, πώς αντιδρά η Αντιπολίτευση και έτσι να μπορούν να κρίνουν καλύτερα και τους μεν και τους δε, αλλά κυρίως το μέλλον το δικό τους.

Κι εσείς όταν ήσασταν αντιπολίτευση σε αυτά τα έδρανα, φωνάζατε δυνατά και άδικα πολλές φορές, κύριε Υπουργέ, κι εσείς και οι Κοινοβουλευτικοί σας Εκπρόσωποι. Ήμουν εγώ σε εκείνο το έδρανο και έβλεπα ότι υπήρχε πολύ μεγάλη παραπληροφόρηση και πολύ έντονοι τόνοι!

Εμείς διατηρήσαμε στην αρχή το ύψος μιας δομικής αντιπολίτευσης, αλλά τώρα πέρασαν τα τρία χρόνια και νομίζω ότι αυτό μας καλούν οι πολίτες να κάνουμε, αυτό που μας λένε εμάς: «φωνάξτε περισσότερο», γιατί ακριβώς αυτή η Κυβέρνηση δεν έδειξε το έργο που υποσχέθηκε ή το ενδιαφέρον ή το πάθος.

Εκείνο το πάθος που είχε όταν ήταν στην αντιπολίτευση και έλεγε «να κατεβείτε εσείς, για να κυβερνήσουμε» ως Κυβέρνηση δεν το δείχνει. Τώρα, λοιπόν, πρέπει να αποκτήσουμε εμείς αυτό το πάθος για να σας πείσουμε να κάνετε κάτι καλύτερο, κάτι πιο γρήγορο, κάτι πιο ορθολογικό.

Πρέπει να σας πω ότι καμία, μα καμία πολιτική μας αντιπαράθεση δεν έχει σχέση με το πρόσωπό σας και τις προσπάθειες που κάνετε, κύριε Υπουργέ. Εμείς συνολικά αντιπολιτευόμεθα μια Κυβέρνηση, η οποία -εγώ τουλάχιστον έτσι νομίζω, ως μου επιτραπεί να εκφράσω την προσωπική μου άποψη- βρήκε τεράστια παρακαταθήκη και, βεβαίως, το μόνο που κάνει είναι να περιορίζεται σε εγκαίνια και στην επικοινωνιακή της αυταρέσκεια, σαν να είναι κυβέρνηση του εαυτού της και όχι του ελληνικού λαού. Αυτό είναι πια συνείδηση όλων. Αυτή η Κυβέρνηση υποσχέθηκε αναδιοργάνωση του Ο.Σ.Ε. και όλων των Δ.Ε.Κ.Ο. και δεν έχει κάνει τίποτα, κύριε Υπουργέ, παρά να ψάχνει ιδιώτες.

Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι και οι ιδιώτες -οι οποίοι αφορούσαν την περιοχή μας και άλλες περιοχές που είχαν αναπτύξει δραστηριότητες, είχαν προγραμματικές συμβάσεις και έκαναν έργο με τον Ο.Σ.Ε. και με το Υπουργείο Μεταφορών- διαμαρτύρονται. Μας έχουν έρθει οι διαμαρτυρίες του Εργατικού Κέντρου, γιατί ακριβώς καταγγέλλουν ότι δεν ψάχνετε πια για την ανάπτυξη του Ο.Σ.Ε., χρησιμοποιώντας τα

εργοστάσια που υπάρχουν στο Βόλο, στη Θεσσαλονίκη κ.λπ.. Και εκεί έχω κάνει ερώτηση για ένα εργοστάσιο με μεγάλο εκσυγχρονισμό και ο κ. Χιόνης μου έχει απαντήσει «θα δούμε, θα κάνουμε προσλήψεις» κ.λπ..

Αυτή τη στιγμή εγώ και όλοι εμείς στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. σας ρωτάμε γιατί αυτή η απαξίωση. Καταγγέλλετε από το ελληνικό «επιχειρείν» ότι αναθέτετε για τροχαίο υλικό, για βαγόνια κ.λπ. σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης –δεν το ξέρω εγώ, αλλά έτσι καταγγέλλουν- και αφήνετε και τα εργοστάσια του Ο.Σ.Ε. που έχετε εδώ, αλλά και τους Έλληνες επιχειρηματίες που έχουν το «know how», έχουν δώσει δείγματα γραφής και έχουν μια συνεργασία με τον Ο.Σ.Ε. εδώ και αρκετά χρόνια. Υπάρχουν αυτές οι καταγγελίες και μάλιστα κλείνουν εργοστάσια και επιχειρήσεις.

Αυτό το λέω από την αναπτυξιακή πλευρά γιατί είναι κάτι που μας προβληματίζει. Δεν σας καταγγέλλουμε και δεν σας κατηγορούμε. Μπορεί να μην το ξέρετε. Εμείς τι λέμε; Πείτε μας: Σκέφτεστε να εκχωρήσετε τις αρμοδιότητες του Ο.Σ.Ε. ή κάποιων υπηρεσιών σε κάποιους ιδιώτες έξω από διαδικασίες διαβούλευσης, διαφάνειας ή εν πάση περιπτώσει έχετε «ημετέρους» και σε άλλες περιοχές των Βαλκανίων και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης; Κύριε Υπουργέ, δεν είναι κακό να απαντήσετε. Γιατί να είμαστε καχύποπτοι;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Όχι, λοιπόν, δεν έχετε. Γιατί, λοιπόν, δεν προχωρούν όλα αυτά τα ζητήματα στη χώρα μας; Γιατί απαξιώνονται τα εργοστάσια του Ο.Σ.Ε.; Γιατί η ασφάλεια κινδυνεύει, κύριε Υπουργέ; Μιλώ για την ασφάλεια και των επιβατών και των εργαζομένων. Δεν μπορεί, όταν δεν κάνετε προσλήψεις με τα κανονικά κριτήρια, οι άνθρωποι με διπλές βάρδιες να τα βγάλουν πέρα! Πολλές φορές υπάρχει κίνδυνος για ατυχήματα για όλους μας.

Συντηρήστε, λοιπόν, αυτά που έχουμε. Ασχοληθείτε, γιατί η συντήρηση είναι ασφάλεια. Κάντε προσλήψεις με τη διαδικασία της διαφάνειας, της αξιοκρατίας κ.λπ. Αξιοποιήστε το υπέροχο δυναμικό που υπάρχει στον Ο.Σ.Ε. Κάντε κάτι, τέλος πάντων, που να δείχνει ότι θέλετε και μετά θα δούμε αν μπορείτε κιόλας.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι έχουν γίνει μελέτες για το υπόλοιπο της Π.Α.Θ.Ε.. Εγώ θα ήθελα, εάν μπορείτε, να μας καταθέσετε τις εγκρίσεις αυτές από τις μελέτες στη Βουλή.

Είπατε ότι προχωρήσατε στο διαγωνισμό. Είναι πολύ σημαντικό αυτό. Θέλω να σας ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, γιατί ξέρω τη λεβεντιά που έχετε, όταν απαντάτε και πιστεύω σ' αυτά που λέτε. Είπατε ότι στο θέμα του διαχωρισμού υποδομών και εκμετάλλευσης έχετε συνεννοηθεί με τους εργαζόμενους. Θέλω εδώ ευθαρσώς να πείτε: Τις προτάσεις της Ομοσπονδίας των Εργαζομένων, που σας έστειλε σε επιστολή, τις αποδέχετε; Δεσμεύεστε γι' αυτές;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τις έχουμε ήδη αποδεχθεί.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Αν τις αποδέχετε, πάρα πολύ ωραία, λοιπόν. Είναι δέσμευσή σας.

Θα ήθελα, επίσης, να σας θέσω μια ερώτηση για τα εργασιακά. Αναφερθήκατε πολύ στην αξιοκρατία. Πώς έγινε η επιλογή του γενικού διευθυντή της πολύπαθης «ΕΡΓΟΣΕ», στην οποία αναφέρθηκε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας με τα χειρότερα λόγια; Θα ήθελα αυτό να το ξέρουμε. Πώς διαλέξατε τους διευθύνοντες συμβούλους; Ποια ήταν τα κριτήρια; Διαφάνεια έχουμε. Ήταν κομματικά; Ήταν προσωπι-

κά; Ήταν οικογενειακά; Ήταν της γαλάζιας επιλογής; Τι ήταν; Ας το πούμε για να ξέρει ο κόσμος και να φύγουν αυτές οι αιτιάσεις ή αυτές οι υποψίες που υπάρχουν.

Τέλος, θα ήθελα να ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, το εξής. Το είπατε βέβαια, αλλά έτσι, ειλικρινά, για να μην υπάρχουν ελλείμματα, γιατί υπάρχουν ελλείμματα -και εσείς αναφερθήκατε και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος- θέλω να μας πείτε, αν είναι δυνατόν, με ποιους όρους, με ποιους κανόνες, με ποιους θεσμούς, με ποια νομική και πολιτική θωράκιση εξασφαλίζετε τη βιωσιμότητα των νέων εταιρειών, χωρίς την υπογραφή των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, και τότε θα υπογράψετε, για να ξέρουμε και τα χρονοδιαγράμματα και με ποιο τρόπο, πώς και τότε θα γίνουν κάποια πράγματα, για να έχουμε κι εμείς και οι εργαζόμενοι αλλά και οι πολίτες διασφαλίσει τη δικιά σας δέσμευση;

Σε ό,τι αφορά το ΠΑ.ΣΟ.Κ., κύριε Πρόεδρε, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. υποστηρίζει πάντα -και αυτό θα κάνει συνεχώς- το δημόσιο συμφέρον, την κοινή ωφέλεια, τους χρήστες, την περιφερειακή ανάπτυξη, την κατάρτιση των ανισοτήτων, τις ίσες ευκαιρίες, τον υγιή ανταγωνισμό. Πάνω λοιπόν σ' αυτά, σ' αυτές τις αρχές, θεωρήσαμε ότι έπρεπε να σας κάνουμε αυτήν την επερώτηση για να πάρουμε, όπου πήραμε, τις δεσμεύσεις σας και τις ειλικρινείς απαντήσεις και όπου δεν πήραμε, να σας παραδώσουμε στον ελληνικό λαό για την ανυπαρξία ή τη μη θέληση ή τη μη λύση ή την μη πρόταση πολιτικής στα θέματα της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου, της ανάπτυξης των εργαζομένων και της ωφελιμότητας και της χρησιμότητας στους χρήστες, στους επιβάτες, στους συμπολίτες της χώρας μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κυρία Ζήση.

Το Προεδρείο εκφράζει την ικανοποίησή του γιατί η συζήτηση διεξήχθη σ' ένα επίπεδο που αρμόζει στο ελληνικό Κοινοβούλιο, απ' όλες τις πλευρές και σε περιεχόμενο και σε ύψος.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Με δυο τέτοιες κυρίες απέναντί μου μπορούσα να κάνω διαφορετικά, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ναι. Ας ληφθεί και αυτό υπ' όψιν.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Τροποποίηση και συμπλήρωση της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας του Δημοσίου και άλλες διατάξεις».

Επίσης η Επιτροπή Οικονομικών της Βουλής καταθέτει την έκθεσή της επί του Σχεδίου Προϋπολογισμού Δαπανών της Βουλής οικονομικού έτους 2007 και επί του Απολογισμού Δαπανών της Βουλής οικονομικού έτους 2005.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 14/22-9-2006 επερώτησης Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τον Ο.Σ.Ε..

Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 13.44' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 13 Νοεμβρίου 2006 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

