

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2007

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Β'

Τετάρτη 11 Ιουλίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 11 Ιουλίου 2007, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.46' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Α' σύνθεση) 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 10 Ιουλίου 2007 εξουσιοδότηση του Τμήματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Α' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 10 Ιουλίου 2007 σ' ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων: 1) «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης μεταξύ της Διπλωματικής Ακαδημίας του Υπουργείου Εξωτερικών της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Διπλωματικής Ακαδημίας του Υπουργείου Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας».

2) «Κύρωση του Μνημονίου Κατανόησης για τη συνεργασία μεταξύ του Ρουμανικού Διπλωματικού Ιδρύματος του Υπουργείου Εξωτερικών της Ρουμανίας και της Διπλωματικής Ακαδημίας του Υπουργείου Εξωτερικών της Ελληνικής Δημοκρατίας».

3) «Κύρωση της Συμφωνίας για τα Προνόμια και τις Ασυλίες του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας».

4) «Κύρωση Συμφωνίας Συνεργασίας στον τομέα της Άμυνας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Σερβίας».

5) «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Συμβουλίου Υπουργών της Δημοκρατίας της Αλβανίας, σχετικά με την προστασία διαβαθμισμένων πληροφοριών»).

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 12 Ιουλίου 2007.

ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρα 29 παράγραφος 1, 130 παράγραφος 8 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 5/9.7.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Άγγελου Μανωλάκη προς τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, σχετικά με το συντονισμό και την αποτελεσματικότητα του Πυροσβεστικού Σώματος.

2. Η με αριθμό 6/9.7.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την απαλλαγή των κατά κύριο επάγγελμα αγροτών, από το φόρο κληρονομιάς για αγροτεμάχια που απέκτησαν με γονική παροχή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Είναι γνωστό ότι η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Σήμερα θα συζητήσουμε επί της αρχής και αύριο επί των άρθρων.

Από το Γενικό Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Σταύρου πήραμε επιστολή, με την οποία ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος στο παρόν νομοσχέδιο, ο συνάδελφος κ. Βαρβιτσιώτης. Επίσης από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Κολοζώφ, πήραμε ίδια επιστολή, με την οποία ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος στο παρόν νομοσχέδιο, ο συνάδελφος κ. Γκατζής. Και από τον Πρόεδρο του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς ορίζεται, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο συνάδελφος κ. Δραγασάκης.

Το λόγο έχει ο κύριος Υφυπουργός για να κάνει κάποιες διορθώσεις.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρόκειται για κατάθεση κάποιων περαιτέρω ανάλυσης πραγμάτων που ζητήθηκε στην επιτροπή και μερικές διορθώσεις, όπως έχουν καταχωρηθεί και στα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Πολύ ωραία, να τις αναγνώσετε και να τις καταθέσετε στα Πρακτικά, για να διανεμηθούν.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πρώτον, στη σελίδα 63 της αιτιολογικής έκθεσης (παράγραφος 3.28.α.) εκ παραδρομής αναφέρεται το τίμημα μελετών-κατασκευών του έργου, ως 1.079.136.000, αντί του ορθού 1.305.064.287, όπως αυτό αναγράφεται στην παράγραφο 3.1.120 της Σύμβασης Παραχώρησης (και όχι ως επίσης εσφαλμένα αναφέρεται στην παράγραφο 3.1.117).

Δεύτερον, όπως αναφέρθηκε κατά τη συζήτηση στην αρμόδια επιτροπή, στη σελίδα 70 της αιτιολογικής έκθεσης, (ΣΤ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ), στην αρχή της τελευταί-

ας παραγράφου αναγράφεται εκ τυπογραφικού λάθους το ποσό της μέγιστης επιδότησης λειτουργίας σε παρούσα αξία 1/1/2007 ως ευρώ 411.530, ενώ το ορθό είναι 411.530.000, δηλαδή παρελείφθησαν τρία 0.

Σας τα παραδίδω.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος, καταθέτει το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία, να κατατεθεί και να μοιραστεί στους κυρίους συναδέλφους.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Επίσης θα καταθέσω την αιτηθείσα έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου για τη σύμβαση αυτή, η οποία ζητήθηκε, καθώς και μία έκθεση του χρηματοοικονομικού μας συμβούλου της Εθνικής Τραπέζης Ελλάδος, η οποία αναφέρει αναλυτικά το ιστορικό όλης αυτής της υπόθεσης τα τελευταία επτά χρόνια, βάσει του οποίου τεκμηριώνεται πλήρως –αλλά έτσι ήταν από την αρχή, το είχαμε πει και στην επιτροπή– το τελικό σημείωμα, το οποίο μας έδωσε, για να αποδείξει το ωφέλιμο του έργου για το ελληνικό δημόσιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και αυτό ζητήθηκε στην επιτροπή, καταθέστε τα και αυτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Έπρεπε να είχε κατατεθεί νωρίτερα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ζητήθηκε στην επιτροπή, κατατέθηκε.

Έχετε κάτι άλλο, κύριε Υφυπουργέ;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Όλες-όλες οι ουσιώδεις διορθώσεις είναι πέντε σελίδες και δύο πίνακες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Είναι στη διάθεση του καθενός, όποιος θέλει μπορεί να τα δει, αφού είναι στα Πρακτικά.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, αυτές τις περιλήψεις παρακαλούμε να μας τις δώσετε και όχι...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το είπε ο ίδιος ότι θα τα δώσει.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ο κ. Καλλιώρας έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΙΩΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, όπως και ο κύριος Υπουργός, ο κ. Σουφλιάς, όταν υπέγραψε τη σύμβαση παραχώρησης για τον Ε 65, δηλαδή τον οδικό άξονα της κεντρικής Ελλάδας και είπε ότι είναι τίτλος τιμής που υπογράφει αυτήν τη σύμβαση, έτσι και εγώ σας λέω ότι είναι τίτλος τιμής να εισηγούμαι και εγώ μία τέτοια Σύμβαση Παραχώρησης. Γιατί φτιάχνουμε ένα νέο δρόμο εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιομέτρων, προϋπολογισμού διπλάσιου από τη γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου, δηλαδή 1,6 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Πρέπει να πούμε εδώ ότι ο συγκεκριμένος άξονας, ο Ε 65 ξεκινάει από τη Φθιώτιδα, περνά την οροσειρά της Όρθρυς, θεσσαλικό κάμπο, Πηνειό, για να δείτε πόση διάσταση έχει αυτός ο δρόμος και πού διέρχεται, δίπλα από Καρδίτσα, Τρίκαλα, Καλαμπάκα, μέχρι τους πρόποδες των Αντιχασίων, στον Ίωνα ποταμό, την οροσειρά των Χασίων και φτάνει στην Εγνατία Οδό και φυσικά στην οροσειρά της Πίνδου. Δηλαδή, πραγματικά ενώνει όλη την Ελλάδα στα σημεία που προανέφερα.

Εδώ πρέπει να πω παρενθετικά, ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό –και θέλω ευθύς εξ αρχής να το τονίσω αυτό– ότι έγινε με όρους εξαιρετικά ισχυρούς για την προστασία του περιβάλλοντος. Για πρώτη φορά στην ελληνική Βουλή και στην ελληνική ιστορία θα ξεδουλευθούν 120.000.000 ευρώ παραπάνω και κάνουμε αυτή την τεράστια παρέμβαση για να προστατευτεί το περιβάλλον, τα δάση της περιοχής, καθώς και η αρκούδα, ο λύκος και τα άλλα μικρότερα θηλαστικά της περιοχής. Και βεβαίως, το χαιρετίζουμε αναλόγως και στη Βουλή των Ελλήνων.

Κύριε Υπουργέ, πριν μπω στις λεπτομέρειες ή άλλα θέματα που σχετίζονται με τον Ε 65, θα ήθελα να σας πω ότι σας ευχαριστούμε δημόσια και εγώ ως εισηγητής το αισθάνομαι και το κάνω –δεν το κάνω από διάθεση πολιτικής φιλοφρόνησης ή για να πω απλά καλά λόγια– είναι ευθέως έτσι, το αισθάνομαι και σας λέω ευχαριστώ πολύ σαν Βουλευτής του ελληνικού Κοινοβουλίου, επαναλαμβάνω και σ' εσάς και σ' όλο το επιτελείο σας, σ' όλα τα στελέχη, όσοι εργάστηκαν για να προχωρήσει η Ελλά-

δα μπροστά και για τον Ε 65, αλλά επιτρέψτε μου να σας πω και για να ποιους άλλους λόγους στη συνέχεια.

Κύριε Υπουργέ, μέσα σ' αυτά τα τριάντα περίπου χρόνια, είδαμε ένα τεράστιο πρόγραμμα να βρίσκεται σε εξέλιξη και να έχει τροchioδρομηθεί. Είχατε πει εσείς, όταν αναλάβατε το Υπουργείο, ότι θέσατε τότε τρεις βασικές στρατηγικές προτεραιότητες: Να ενισχύσετε την ανάπτυξη της χώρας –παίρνω τα λόγια σας– να προστατεύσετε πραγματικά το περιβάλλον και να βελτιώσετε την ποιότητα της ζωής των πολιτών.

Πρέπει να σας πω ότι επειδή τα έργα αυτά φαίνονται και δεν κρύβονται, προκαλούμε ως Νέα Δημοκρατία να πάρουν τις κάμερες τα τηλεοπτικά κανάλια, να επισκεφθούν τα σημεία στα οποία γίνονται έργα σ' όλη την επικράτεια, για να δουν ότι γίνεται ένα τεράστιο έργο. Επιτρέψτε μου να εξηγήσω λίγο παραπάνω τι και πώς.

Μόλις ανέλαβε το Υπουργείο η σημερινή Κυβέρνηση και ο κ. Σουφλιάς, προχώρησαν αμέσως τα ολυμπιακά έργα, πήραμε τα εύσημα της οικουμένης, τακτοποιήσαμε αμέσως το θέμα του μαθηματικού τύπου και του νόμου περί μελετών και βάλαμε στην άκρη τα προβλήματα του παρελθόντος. Επίσης, προχώρησε μπροστά το Υπουργείο, έχει τροchioδρομήσει και υλοποιούνται διακόσια εξήντα δύο δημόσια έργα σ' όλη την Ελλάδα, τα οποία γίνονται με πόρους του κράτους και επίσης μία σειρά από –όπως τα λέει ο κύριος Υπουργός– έργα και δρόμους της ανάπτυξης, όπου πλέον οι Συμβάσεις Παραχώρησης, η τέταρτη που βρίσκεται σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής και προχωρά μπροστά με τον Ε 65, συνεχίζει να δίνει τον πραγματικό καθεφρή της διαφοράς με το παρελθόν.

Θα σας δώσω μία τάξη μεγέθους. Τα διακόσια εξήντα δύο δημόσια έργα, μαζί με τα επτά έργα των Συμβάσεων Παραχώρησης τα οποία δημοπρατήθηκαν μέσα σε τριάντα χρόνια έχουν προϋπολογισμό πάνω από 16.000.000.000 ευρώ. Για να καταλάβετε τη διαφορά σκεφθείτε μόνο το εξής: Από το 1994 μέχρι το τέλος του 2003, είχαν δημοπρατηθεί έργα της τάξης των 10,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Εσείς κυβερνήσατε δέκα χρόνια και εμείς τριάντα, αλλά είμαστε σε πενταπλάσιους ρυθμούς παραγωγής δημοσίων έργων. Αυτό θέλω να το θυμούνται όλοι οι συνάδελφοι από όποια πτέρυγα και αν είναι, για να καταλάβουμε τι συζητάμε και ποιας τάξης μεγέθους έργο παρουσιάζει το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Εάν πάω ειδικά στο θέμα των Συμβάσεων Παραχώρησης, όπως είναι η σημερινή, πρέπει να πω ότι έχουμε θέσει σε ενέργεια προσπάθεια, για να φθάσουμε τα χίλια πεντακόσια χιλιόμετρα νέων δρόμων. Είναι οι δρόμοι της ανάπτυξης με τα επτά έργα των Συμβάσεων Παραχώρησης. Είναι η Ιόνια Οδός που κυρώθηκε, η υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης που κυρώθηκε, η ανατολική οδός της Πελοποννήσου που κυρώθηκε. Σήμερα κυρώνουμε τον Ε 65 τον αυτοκινητόδρομο της κεντρικής Ελλάδας. Σας θυμίζω ότι υπεγράφη και έληξε το θέμα Μαλιακός-Κλειδί. Θα έρθει και αυτό προς κύρωση. Είναι στην τελική ευθεία. Βεβαίως τελειώνει και το ζήτημα της περιφερειακής οδού της Πελοποννήσου, που αφορά το δρόμο Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.

Έτσι μ' αυτά τα έργα προχωράει μπροστά η Ελλάδα μας, με μια σειρά Συμβάσεων Παραχώρησης σ' αυτήν την ειδικότερη υποκατηγορία. Επίσης παρακολουθούμε το Υπουργείο, να έχει δρομολογήσει 160.000.000 ευρώ με ενιαίο πρόγραμμα μελετών για το Ε.Σ.Π.Α., δηλαδή το 7.13 τα έργα τα οποία έπονται. Επίσης για το περιβάλλον –πρέπει να τα πω και αυτά, γιατί έτσι αισθάνομαι– το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. παρέλαβε πενήντα δυο ανοικτές υποθέσεις κατά της χώρας μας. Τώρα είμαστε κάτω από τις μισές, γιατί οι υπόλοιπες έχουν τακτοποιηθεί. Από τον Μάρτιο του 2004 εναρμονίσαμε και ενσωματώσαμε είκοσι πέντε κοινωτικές οδηγίες. Αναθεωρήσαμε το εθνικό πρόγραμμα για τις κλιματικές αλλαγές και είμαστε στα πλαίσια του Κιότο. Ενισχύσαμε τις προστατευόμενες περιοχές εθνικούς δρυμούς κ.λπ.. Για την Πάρνηθα ελήφθη ειδική μέριμνα. Δεν έχω χρόνο για να αναφερθώ αλλά ως επικεφαλίδα λέω όπως λένε ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός «μια φορά δάσος πάντα δάσος».

Παρουσιάζουμε ολοκληρωμένο χωροταξικό σχέδιο –ήδη έχει

δοθεί- για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για τη βιομηχανία και τον τουρισμό. Τα συζητάμε και τα περισσότερα έχουν τακτοποιηθεί. Τώρα έρχεται το εθνικό χωροταξικό σχέδιο, που αφορά παράλληλα με το ειδικό, τον παράκτιο και τον ορεινό όγκο. Ρυθμίζονται επίσης θέματα ανακύκλωσης διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων και διαχείρισης υδάτινων πόρων. Θα γίνονται περιβαλλοντικοί έλεγχοι, με ποινές που δεν έχει ξανα- δει η ελληνική ιστορία. Γίνονται ακόμη αναπλάσεις για την Αττι- κή. Το Εθνικό Κτηματολόγιο έχει πάρει το δρόμο του. Το Υπουργείο επιταχύνει στο θέμα της απορρόφησης των εθνικών πόρων που το παραλάβαμε στο 14%.

Ακόμη προχωρά το Ε.Σ.Π.Α.. Και στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ο συνολικός προγραμματισμός για το Υπουργείο θα είναι πάνω από 4,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Ακόμη δεν πρέπει να ξεχάσω ότι φρόντισε το Υπουργείο για αποκατάσταση βλαβών μέσα σε δέκα ημέρες. Διότι υπήρχαν ζητήματα στα οποία δεν είχαν ξεκαθαριστεί οι αρμοδιότητες συντήρησης δρόμων, φρε- ατίων κ.λπ., που αφορούν την καθημερινότητα των πολιτών.

Σήμερα τρέχουμε και πάλι μπροστά και κυρώνουμε τον Ε 65. Είναι ένας δρόμος ο οποίος θα έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, μεσαία νησίδα τύπου New Jersey, είκοσι τρεις ανισόπεδους κόμβους, έξι σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινή- των, έξι κέντρα εκμετάλλευσης και συντήρησης. Και πρέπει να προσέξετε ότι θα έχει πλήρη αποκατάσταση του τοπικού δικτύ- ου με ανισόπεδες διαβάσεις και παράπλευρο οδικό δίκτυο. Αυτό έχει σημασία και στο θέμα των διοδίων που θα το θίξω στη δευτερολογία μου, γιατί είναι ιδιαίτερα σημαντικό.

Ακόμη επειδή θα ακούσουμε από πολλούς συναδέλφους του Π.Α.Σ.Ο.Κ. -χαϊρόμαστε που ψηφίζουν αυτήν τη σύμβαση- ότι αυτοί είχαν συλλάβει το έργο, ότι αυτοί είχαν μιλήσει για αυτό, πρέπει να πω ότι περίπου μόνο αυτό έκαναν.

Επιτρέψτε μου να σας πω για να μην εκτίθεστε όταν πάρετε το λόγο. Σας το λέω ευθέως. Μιλάμε για ένα άθλο τριετίας της Κυβέρνησης Καραμανλή και του κ. Σουφλιά ειδικά. Εσείς δεν είχατε δώσει παρά μόνο αναγνωριστικές μελέτες από τη Λαμία μέχρι τις Σοφάδες, από τις οποίες όμως μελέτες σχεδόν δεν κρατήθηκε τίποτα από τα στοιχεία από το Υπουργείο, γιατί και αυτά είχαν λάθη, ήταν εσφαλμένα. Και για να πω συγκεκριμένα, για να σας προλάβω και να ξερούμε τι λέμε, δεν είχε γίνει ορι- στικός καθορισμός χάραξης, βασικές μελέτες έρευνας, μελέτες οδοποιίας, γεωλογικές, γεωτεχνικές έρευνες -τίποτα από αυτά- μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τοπογραφικές, οριστικο- ποίηση μορφής κόστους έργου τίποτα, χρηματοοικονομικές μελέτες τίποτα, οριστικοποίηση τευχών δημοπράτησης κ.λπ. όλη η διαδικασία τίποτα.

Έτσι, λοιπόν, εμείς δεν βρήκαμε τίποτα, επαναλαμβάνω σχε- δόν μηδενική η προσφορά και από την άλλη μεριά το έργο των τριάντων ετών, φέρνει αυτήν την κύρωση σήμερα στη Βουλή στην οποία θα αναφερθώ με συγκεκριμένα στοιχεία:

Πρώτο, θα είναι το νέο τμήμα εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιο- μέτρων που θα ξεκινά από τη Λαμία, από τον κάμπο της Φθιώ- τιδας και θα φτάνει στην Παναγιά στην Εγνατία Οδό. Επίσης θα περιλαμβάνει -είναι μέσα στη σύμβαση παραχώρησης- το υπό κατασκευή σήμερα τμήμα του αυτοκινητοδρόμου της Π.Α.Θ.Ε. που είναι από τη Σκάρφια μέχρι τις Ράχες και είναι πενήντα εφτά χιλιόμετρα. Αυτά είναι τα δύο τμήματα, το καινούργιο των εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιομέτρων και το άλλο των πενήντα εφτά χιλιομέτρων τα οποία κατασκευάζονται.

Πρέπει να σας πω ότι αυτός ο άξονας είναι τμήμα των διευ- ρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Άρα δηλαδή έχει όλες τις προ- διαγραφές και «τακτοποιεί» ανάγκες και της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης βεβαίως σε συνδυασμό πάντα. Είναι ενταγμένος ο δρόμος στο μέτρο 3.1 οδικοί άξονες, λιμάνια, στοιχεία ανάπτυξης στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και για το επόμενο διάστημα 2007-2013 πρόκειται να τακτοποιηθεί και αυτό και να ενταχθεί στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας μέσω του Ε.Σ.Π.Α..

Τώρα θα πάω στα οφέλη του έργου και θα ξεκινήσω, αγαπη- τοί συνάδελφοι, με το όφελος -έχει πολύ μεγάλη σημασία να το προσέξουμε αυτό το κομμάτι ειδικά- που αφορά και έχει σχέση με τους πολίτες της χώρας και όχι μόνο. Πρώτο θέμα είναι το

όφελος χρόνου διέλευσης και λειτουργίας οχημάτων. Πρέπει να σας πω ότι η κατασκευή του γίνεται με χαρακτηριστικά και τυπική διατομή για ταχύτητες αυτοκινήτων έως 120 χλμ/ώρα. Εδώ πολύ γρήγορα να πω, για να μη σας μπερδεύω με πολλούς αριθμούς, η συνολική εξοικονόμηση χρόνου με τα νέα έργα, με τις νέες υποδομές, κατ' ελάχιστο θα είναι μια ώρα είτε είναι δηλαδή ελαφριά οχήματα είτε βαρέα οχήματα. Το λιγότερο όφελος που θα έχουμε, θα είναι μια ώρα. Εάν αυτό το κάνουμε σε ευρώ ή τα δραχμοποιήσουμε όπως λέγαμε πριν λίγα χρόνια, για να τιμήσουμε και τη δραχμή, θα έχουμε την εξής εξοικονό- μηση χρόνου διαδρομής και εξοικονόμηση δαπανών λειτουρ- γίας οχημάτων: Στον Ε-65 το όφελος θα είναι πάνω από 2,4 δισεκατομμύρια και επίσης στα πενήντα εφτά χιλιόμετρα της Π.Α.Θ.Ε. το όφελος θα είναι πάνω από 1,1 δισεκατομμύριο. Συνολικά, δηλαδή, χρόνος διαδρομής και δαπάνες λειτουργίας οχημάτων ταυτόχρονα αν τα βάλουμε σε ευρώ, ξεπερνούν τα 3,6 δισεκατομμύρια. Και αυτό έχει υπολογιστεί σε σταθερές τιμές του έτους 2006.

Επίσης μια δεύτερη μεγάλη κατηγορία ωφελημάτων, είναι η μείωση των οδικών ατυχημάτων, δηλαδή απώλειες ζωής, τραυ- ματισμοί, αναπηρίες, απώλειες παραγωγικότητας, ψυχική οδύνη, υλικές καταστροφές, κόστος αποφυγής οχημάτων, που είναι ένα τεράστιο πρόβλημα και δεν μπορούμε επαναλαμβάνω -και το λέμε συνέχεια- να ζυγίσουμε την ανθρωπινή ζωή και να της βάλουμε αξία σε ευρώ. Να πω και παρενθετικά, κύριε Υπουργέ, επειδή το σημείο εκείνο λέγεται εκατόμβη του πετά- λου του Μαλιακού ότι οι νεκροί τα τελευταία δέκα χρόνια έχουν περάσει τους εκατό και οι τραυματίες τους δύο χιλιάδες διακό- σιους. Άρα, λοιπόν, δεν μπορούμε πλέον να πω τίποτα άλλο παρά τους αριθμούς που είναι συγκλονιστικοί και όπως καταλαβαίνε- τε αυτά θα εκλείψουν στο εγγύς μέλλον.

Επίσης για να τελειώσω, μια τελευταία κατηγορία ωφελημά- των είναι οι επιπτώσεις στην απασχόληση. Γιατί, όπως καταλα- βαίνετε, η κατασκευή ενός τέτοιου οδικού άξονα έχει επίπτωση στο εθνικό εισόδημα, που είναι πολύ μεγαλύτερο από το κόστος ή τον προϋπολογισμό της επένδυσης. Οι οικονομολόγοι αυτό το λένε «πολλαπλασιαστές οικονομίας» τεχνικά. Όμως εγώ θα ήθελα, για να μην σας κουράσω, να πάω στο σύνολο των τριών παραπάνω ωφελημάτων -έχουμε δηλαδή, σύνολο όλων των ανωτέρω σαν κοινωνικοοικονομικό όφελος του έργου- και να το πω σε ευρώ, για να μπορέσουμε όλοι να το καταλάβουμε. Πρώτον, το όφελος για την κοινωνία και την οικο- νομία είναι πάνω από 4.000.000.000 ευρώ. Έχει υπολογιστεί. Δεν μπαίνω στο πώς και στο τι.

Επίσης, δεύτερο, πρόσθετο όφελος: Τριάντα μια χιλιάδες εξακόσια «ανθρωποέτη» εργασίας. Φυσικά αυτό έχει σχέση με τα χρόνια που κατασκευάζεται το έργο.

Και ένα επίσης πρόσθετο, τρίτο όφελος είναι οι διακόσιες εξήντα τρεις θέσεις εργασίας -και πάλι κατ' ελάχιστον- κάθε χρόνο, όσο ισχύει η σύμβαση παραχώρησης. Δηλαδή μιλάμε για μια τεράστια αλλαγή στα πράγματα της περιοχής.

Και κλείνοντας -γιατί τα θέματα των διοδίων και όλα τα άλλα ζητήματα θα τα θίξω στη δευτερολογία μου, που θα έχω περισ- σότερο χρόνο- κύριε Πρόεδρε, με το χέρι στην καρδιά, με τα λίγα στοιχεία που σας ανέφερα και επειδή ζω στην περιοχή, επειδή έχω κι εγώ κλάψει νεκρούς στην περιοχή και φίλους μου, σας λέω τα εξής: Καταλαβαίνω ότι κάνουμε όλοι μαζί, το ελλη- νικό Κοινοβούλιο, μια τεράστια υπερπροσφορά. Επειδή δου- λέουμε για την Ελλάδα και τους Έλληνες με εντιμότητα και καθαρότητα, με διαφάνεια, σας λέω ότι κάνουμε μια μεγάλη παρέμβαση στα δρώμενα της χώρας. Αυτός ο κεντρικός οδικός άξονας της Ε65 είναι κάτι που το χρειάζεται ο τόπος. Πρέπει να το ψηφίσουμε και να είμαστε υπερήφανοι που προσφέρουμε στον τόπο τέτοια έργα και τέτοιες υπηρεσίες.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Απόστολος Φωτιάδης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνά-

δελφοι, η διάλυση του κράτους αποδείχθηκε κατά τρόπο δυστυχώς πανηγυρικό και αδιάψευστο τις πρόσφατες μέρες με την μεγάλη πυρκαγιά της Πάρνηθας. Αποδείχθηκε για μια ακόμη φορά δυστυχώς ότι η ανυπαρξία του κράτους και η διάλυσή του από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε μοιραίες συνέπειες, όχι μόνο σ' όλους τους άλλους τομείς, που τους ζούμε καθημερινά τρία χρόνια τώρα και πλέον, αλλά και στο ίδιο το δάσος της Πάρνηθας.

Η δήλωση του αρμόδιου, κατά τα άλλα, Υπουργού ότι «την πατήσαμε» αποτελεί ομολογία της ανυπαρξίας όχι μόνο του δικού του Υπουργείου αλλά και των υπόλοιπων Υπουργείων και συνεπείων υπηρεσιών. Η έλλειψη του συντονισμού οδήγησε πραγματικά σε μια τραγωδία, το να χάσει το λεκανοπέδιο της Αττικής και η χώρα μας έναν σημαντικό πνεύμονα ζωής.

Από εκεί και πέρα οι οποιοσδήποτε συσκέψεις, διασκέψεις και αποφάσεις θα έλεγα ότι γίνονται απλά και μόνο για να γίνουν, γιατί είναι γεγονός ιστορικά ότι οι αναδασώσεις γίνονται μόνο από το Θεό, από τη φύση και όχι από τις κυβερνήσεις ή από τα Υπουργεία. Ιστορικά, το 99% των καμένων δασών, όσων δεν ξανακάηκαν τα επόμενα χρόνια, αναγεννήθηκαν από την ίδια τη φύση και οι συμβουλές των ειδικών, των επαϊόντων, είναι ότι η καλύτερη προσφορά που έχει μια κυβέρνηση και ένα Υπουργείο να κάνει στα καμένα δάση είναι να τα αφήσει ελεύθερα, να απαγορεύσει κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα επιβλαβή για τα δάση και δεν χρειάζεται τίποτε άλλο να κάνει, εκτός βέβαια από ορισμένες παρεμβάσεις, όπως το να κόψει κάποιους κορμούς για να σταματήσει το να φύγει το έδαφος από τις βροχές και να περιορίσει τα πλημμυρικά φαινόμενα.

Δυστυχώς, ερχόμαστε να επιβεβαιώσουμε στις καταγγελίες που κάναμε τόσα χρόνια εδώ στη Βουλή αλλά κι έξω, στην κοινωνία. Η Κυβέρνηση, κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να πάρει το βραβείο – αυτή είναι η πρότασή μας σαν ΠΑ.ΣΟ.Κ. – του κοψίματος των κορδέλων. Παλιότερα είχαμε τα μυστριά. Τώρα έχουμε τις κορδέλες. Έχουν τελειώσει οι κορδέλες στα καταστήματα για να κόβουμε, για έργα τα οποία και είχαν προγραμματιστεί και είχαν σχεδόν ολοκληρωθεί από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Τι κάνατε, κύριοι συνάδελφοι, εσείς για τα δημόσια έργα; Περιορίσατε κατ' αρχάς από την πρώτη χρονιά, από τον πρώτο προϋπολογισμό που καταθέσατε κατά 30% το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Απεντάξατε από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης εκατόν εβδομήντα έργα. Ακούσαμε τις θριαμβολογίες του Υπουργού Οικονομικών ότι κατάφερε να πάρει μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής στην εκτέλεση των δημοσίων έργων. Ένας ανίδεος –θα έλεγα– και καλόβουλος πολίτης που θα άκουγε, θα έλεγε μπράβο στον Υπουργό Οικονομικών που κατάφερε να πάρει περισσότερα χρήματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Όμως, τα πράγματα δεν είναι έτσι. Η Ευρωπαϊκή Ένωση τα χρήματα που ήταν να μας δώσει, αυτά τα χρήματα θα μας δώσει ούτως ή άλλως. Αν μας τα δώσει για λιγότερα έργα –κατά εκατόν εβδομήντα έργα λιγότερα– αυτό δεν τη νοιάζει καθόλου. Αν τελικά πάνε πίσω οι υποδομές της χώρας, είναι αδιάφορο για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επομένως, άνθρωπος ο θησαυρός, η θριαμβολογία του Υπουργείου Οικονομικών περί δήθεν αυξημένης συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα έργα.

Αυτό το οποίο κατάφερε το Υπουργείο Οικονομικών είναι να μειώσει τη δική του την εθνική συμμετοχή στα έργα, για να καλύψει τη μείωση του 30% του εθνικού σκέλους του Προγράμματος των Δημοσίων Επενδύσεων.

Για ορισμένες περιφέρειες η μείωση δεν είναι 30%. Για παράδειγμα, για την περιφέρεια τη δική μου η μείωση του Προγράμματος ήταν κατά 65%, γιατί το 30% είναι ο μέσος όρος της χώρας. Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων μειώθηκε κατά 65% στην Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.

Αυτή είναι η επιτυχία της Κυβέρνησης, λιγότερα έργα στην περιφέρεια, απλά και μόνο για να ικανοποιήσουμε άλλες πολιτικές, όπως οι φοροελαφύνσεις κατά τη διανομή των κερδών στους βιομηχάνους και στους τραπεζίτες. Αυτή ήταν η προτεραιότητα, να αυξήσουμε τελικά το εισόδημα αυτών, που ούτως

ή άλλως κατά τεκμήριο και παραδοσιακά έχουν αυξημένο εισόδημα.

Έπρεπε να καλύψετε όλα τα ευεργετικά μέτρα υπέρ των εχόντων και των κατεχόντων, υπέρ των τάξεων που εσείς σαν σημαία είχατε και αυτές είναι οι οποίες σας στηρίζουν. Γιατί αν κόβονταν –θα έλεγα– τα δημόσια έργα, μπορούσαμε να κάνουμε κριτική γιατί κόπηκαν οι δαπάνες για τα δημόσια έργα, όμως δεν αυξήθηκαν οι δαπάνες ούτε για τις κοινωνικές παροχές ούτε για πακέτα κοινωνικών παροχών ακούσαμε τα τρία χρόνια στις τρεις ομιλίες του Πρωθυπουργού στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, όπου είθισται οι εκάστοτε Πρωθυπουργοί να αναγγέλλουν την οικονομική πολιτική του επόμενου χρόνου.

Τα πακέτα κοινωνικών παροχών του 1.000.000.000.000 κάθε χρόνο με τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ που ακούγαμε συγκεκριμένα και κοστολογημένα στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης αποτελούν πια παρελθόν ιστορικό. Απλά και μόνο ακούμε υποσχέσεις για την επόμενη τετραετία, για τη διάθεση 2.000.000.000 ευρώ την επόμενη τετραετία από τον κ. Αλογοσκούφη για τους φτωχούς.

Μα, 3.000.000.000 ευρώ δίνονταν κάθε χρόνο, χωρίς να υπάρχει καμμία απολύτως επίμονη διεκδίκηση. Αλλά από τον τακτικό προγραμματισμό γινόταν η εξαγγελία των μέτρων και των πακέτων κοινωνικών παροχών. Τα 3.000.000.000 ευρώ ετησίως στα τέσσερα χρόνια σημαίνει, κύριοι συνάδελφοι, ότι διαθέσαμε 30.000.000.000, χωρίς να πανηγυρίζουμε ιδιαίτερα. Και αυτά μόνο τα τελευταία τέσσερα χρόνια, για να μην αναφερθώ στα προηγούμενα χρόνια των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Κέρδη των 30.000.000.000 για τον πολίτη που αθόρυβα –θα έλεγα– πέρασαν και είναι σφάλμα και δικό μας που δεν τα δημοσιοποιήσαμε επαρκώς και επικοινωνιακά. Εσείς πανηγυρίζετε ως μεγάλη επιτυχία της μελλοντικής κυβέρνησης της επόμενης τετραετίας τα 2.000.000.000 ευρώ για τον περιορισμό της φτώχειας.

Βέβαια, το λάθος ο ελληνικός λαός το κάνει μια φορά. Εξαπατήθηκε από τις απατηλές υποσχέσεις, πίστεψε στις υποσχέσεις σας. Είχε να συγκρίνει προηγούμενα το έργο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. με τις επιθυμίες ή τις ανάγκες του και βέβαια δεν ικανοποιήθηκαν οι επιθυμίες και οι ανάγκες του ελληνικού λαού με όσα πολλά δώσαμε εμείς.

Σήμερα όμως έχει να συγκρίνει ο ελληνικός λαός τη δική σας διακυβέρνηση με τη διακυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και βέβαια και με τις ανάγκες του και μπορεί πραγματικά να συγκρίνει και να επιλέξει.

Η δεύτερη πονηριά του Υπουργείου Οικονομικών για τα περιφερειακά έργα είναι ποια; Για να καλύψει ακριβώς όλα τα δικά του πολιτικά ανομήματα και τις πολιτικές που ακολούθησε στα χρόνια αυτά, τι έκανε; Πήρε έργα του εθνικού προγράμματος και τα ενέταξε στα περιφερειακά.

Δηλαδή, δεύτερο πλήγμα για την περιφέρεια. Εκτός από την εθνική, τη συλλογική μείωση, κόπηκαν περιφερειακά έργα για να πληρωθούν έργα του εθνικού σκέλους που έπρεπε να πληρώσει η κεντρική κυβέρνηση και το Υπουργείο. Έτσι, λοιπόν, θα έλεγα ότι είναι διπλή η ζημιά για την περιφέρεια. Όλα τα έργα που γνωρίζουμε είτε έχουν σταματήσει είτε καρκινοβατούν τρία-τρίαμισι χρόνια και κάπου κάπου, βλέπουμε να προχωρούν κάποια έργα.

Εμείς, που ζούμε καθημερινά –σε όλη μας τη ζωή θα έλεγα– την Εγνατία, πρέπει να θυμίσουμε, κύριε Υπουργέ, ότι σε ομιλία του τότε Πρωθυπουργού, του κ. Μητσotάκη, το 1993, η Εγνατία Οδός αναφέρθηκε εδώ –είναι καταγεγραμμένο στα Πρακτικά της Βουλής– ως Εγνατία Οδός Ηγουμενίτσας-Καβάλας. Και το μόνο έργο το οποίο υπήρχε ανατολικότερα της Θεσσαλονίκης ήταν μόνο η παράκαμψη της Καβάλας, ένα έργο το οποίο –θα έλεγα– έχει πολλές δεκαετίες εκτέλεσης. Μόνο αυτό το έργο, κανένα άλλο απολύτως. Και ξεκίνησε από το 1993, με την πρωθυπουργία του Ανδρέα Παπανδρέου, από αρχής ο σχεδιασμός και καταφέραμε να ολοκληρώσουμε σχεδόν, τουλάχιστον το κομμάτι που αφορά την περιφέρεια, στη βόρεια Ελλάδα, από τη Θεσσαλονίκη και ανατολικότερα, στο σύνολό του σχεδόν, πλην δύο τμημάτων, για τα οποία η ευθύνη –θα έλεγα– δεν ήταν του κράτους ή της Κυβέρνησης. Ήταν Θ'ΕΜΑ διαδικαστικό, ενστάσεις –το γνωρίζετε καλύτερα από εμένα– οικολογικών

οργανώσεων και ένα σωρό άλλες διαδικασίες δικαστηρίων που καθυστέρησαν πραγματικά την εκτέλεση του έργου.

Έκτοτε, τρία-τριάνμισι χρόνια τι γίνεται; Δεν έχει προχωρήσει τίποτα απολύτως. Ακούμε ότι θα παραδοθούν κάποια κομμάτια έξω από τη Θεσσαλονίκη στο άμεσο προσεχές μέλλον. Τριάνμισι χρόνια, όμως, δεν έχει προχωρήσει τίποτα απολύτως. Ο κάθετος άξονας Αρδανίου-Ορμενίου βρίσκεται εκεί που βρισκόταν και πριν τριάνμισι χρόνια. Πήγανε δυο-τρεις μπουλντόζες, σκάψανε και –προσέξτε– σε τρία χρόνια φύτεψαν δέντρα μέσα σ' αυτό που δήθεν σκάψανε, στις χωματοεργικές εργασίες που κάνανε. Έχουνε δέντρα μέσα στο συγκεκριμένο τμήμα.

Και ο λόγος ποιος είναι; Δεν είναι γιατί φταίει ο εργολάβος, ούτε ξέρω ούτε με ενδιαφέρει ποιος εργολάβος είναι. Όταν κάναμε παρέμβαση για να δούμε γιατί καθυστερεί, αποδείχθηκε ότι δεν πληρώνεται ο εργολάβος. Είχε χρηματοδοτήσει με 1.000.000.000 ένα έργο 20.000.000.000-25.000.000.000 εξ ιδίων ή δανειακών κεφαλαίων και στο τέλος, το σταμάτησε και είχε απλώς κάποια μηχανήματα, απλά και μόνο για να λειτουργεί η εργολαβία.

Για την ολοκλήρωση του κάθετου άξονα, κάποια ασήμαντα έργα, παρακάμψεις ενός ή δύο χωριών, δεν προχώρησαν επί τρία-τριάνμισι χρόνια ούτε και είναι ενταγμένα σε κανένα προγραμματισμό του Υπουργείου ή της Εγνατίας Οδού. Αυτή είναι η προσφορά –θα έλεγα– του Υπουργείου και της Κυβέρνησής σας, όσον αφορά το θέμα των δημόσιων έργων.

Και έρχομαι στο θέμα της επίμαχης σύμβασης. Εμείς το λέμε από την αρχή ότι είμαστε σύμφωνοι και ψηφίζουμε την αρχή του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, γιατί είναι ένα έργο ιδιαίτερα σημαντικό για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της κεντρικής Ελλάδος, Ηπείρου, Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδος. Είναι ένα έργο το οποίο εμπνεύστηκε, σχεδιάστηκε, αλλά και άρχισε η εκτέλεσή του από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Όταν λέω «άρχισε η εκτέλεση του», εννοώ ότι όλες οι διαδικασίες, προδικασίες είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το σημείο ολοκλήρωσης της πρώτης φάσης, δηλαδή, της κατάθεσης των προσφορών από τέσσερις εταιρείες. Κατέθεσαν τέσσερις ενδιαφερόμενες εταιρείες τις προσφορές τους στην πρώτη φάση και από εκεί και πέρα, έγινε προεπιλογή των τεσσάρων αυτών εταιρειών.

Έκτοτε, επί τριάνμισι χρόνια είχαμε διαδικασίες –εγώ δεν αμφισβάζω ότι κάτι έκανε το Υπουργείο στα τριάνμισι χρόνια– αλλά άραγε, κύριε συνάδελφε, δικαιολογούνται τριάνμισι χρόνια καθυστέρησης για ένα τόσο σημαντικό έργο, όταν πραγματικά είχε ολοκληρωθεί ακόμα και η διαδικασία της προεπιλογής των αναδόχων εταιρειών;

Δεύτερη παρατήρηση. Πρόκειται περί ενός έργου χρήσιμου, όπως είπαμε προηγούμενα και πιστεύω ότι χειροκροτείται απ' όλους τους φορείς και εκπροσώπους, πολιτικούς αλλά και κοινωνικούς, αυτό το συγκεκριμένο έργο. Ωστόσο, θα έλεγα ότι το συγκεκριμένο έργο θα μπορούσε ήδη να είχε προχωρήσει ακόμα συντομότερα.

Κύριε Υπουργέ, οι συμπράξεις του ιδιωτικού και δημόσιου τομέα είναι κατά την άποψή μου ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για να αυξηθεί τις δυνατότητες του κράτους, ώστε να μπορέσει άμεσα τώρα να εκτελέσει έργα, τα οποία πιθανότατα θα μπορούσε να τα κάνει μετά από πολλές δεκαετίες.

Το νόημα των συμπράξεων και της χρηματοδότησης της ιδιωτικής συμμετοχής είναι αυτό, ότι δηλαδή θέλουμε ιδιωτικά κεφάλαια, προκειμένου να κάνουμε έργα και να εισπραχθεί το τίμημα στο μέλλον.

Οι συμπράξεις του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα δεν γίνονται απλά και μόνο για να βοηθηθεί ο Υπουργός Οικονομικών, όπως ισχυρίστηκε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας στην επιτροπή, για να μην εμφανίσει το χρέος στα βιβλία, στους προϋπολογισμούς του κράτους. Αλίμονο! Αν, δηλαδή, όλες αυτές οι συμβάσεις έγιναν απλά και μόνο για να βρούμε ένα τρικ για να μην εμφανίσουμε το δανεισμό του δημοσίου, στους προϋπολογισμούς, για να δείχνουμε καλά στοιχεία και να συμβαδίζουμε με τις υποχρεώσεις μας στην Ο.Ν.Ε., τότε αποτελούν πραγματικά ένα κακό παράδειγμα.

Και θα αναφερθώ συγκεκριμένα, πριν μπω σε άλλες λεπτο-

μέρειες. Το έργο, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση, θα κοστίσει 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ. Ο προσδιορισμός της αξίας του έργου έγινε από τον ίδιο τον εργολάβο. Το αποδέχτηκε και η Κυβέρνηση.

Υπόθεση: Ας υποθέσουμε ότι το ίδιο έργο γινόταν με τη διαδικασία των δημοσίων έργων, δηλαδή, με δημοπράτηση. Ο μέσος όρος των εκπτώσεων είναι το 30%, περισσότερο ή λιγότερο. Λέμε ότι είναι υπόθεση, σενάριο. Με 30% έκπτωση, η πραγματική αξία του έργου μετά τις εκπτώσεις, θα ήταν 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ. Απ' αυτά τα 500.000.000 τα δίνει προκαταβολικά το κράτος και άλλα 73.000.000 –είναι στοιχεία αποκλειστικά από την εισηγητική έκθεση, δικά σας στοιχεία– είναι τα έσοδα από τα διόδια κατά τη διάρκεια εκτέλεσης του έργου. Δηλαδή περίπου 600.000.000 θα δώσει το κράτος και οι πολίτες πριν εκτελεστεί το έργο, πριν παραδοθεί το έργο.

Πόσα μένουν για τον κατασκευαστή; Πεντακόσια εκατομμύρια ευρώ. Έναντι λοιπόν, των 500.000.000 ευρώ που θα καταβάλει ο κατασκευαστής που αναλαμβάνει με την παρούσα σύμβαση την εκτέλεση του μεγάλου αυτού έργου, τι δίνει το κράτος και οι πολίτες; Το κράτος δίνει, κατά τη μεν έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου, 1.545.000.000 ευρώ. Έναντι δηλαδή των 500.000.000, δίνει 1,5 δισεκατομμύριο το κράτος. Κατά δε την πρόβλεψη του Υπουργείου Δημοσίων Έργων θα δώσει 1,8 δισεκατομμύρια, περισσότερο, δηλαδή, από 1,5 δισεκατομμύριο που προβλέπει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Το κράτος δίνει επομένως 1,8 δισεκατομμύρια και ταυτόχρονα προβλέπεται η είσπραξη 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ από διόδια. Δηλαδή 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ συν 1,8 δισεκατομμύρια, 4,3 δισεκατομμύρια θα πληρώσει ο ελληνικός λαός είτε δια του κρατικού προϋπολογισμού είτε με τα διόδια, έναντι ενός κεφαλαίου 500.000.000 ευρώ που θα δαπανηθεί και των δαπανών συντήρησης ή είσπραξης των διοδίων.

Αν αυτή η σύμβαση δεν είναι λεόντειος, αν πραγματικά δεν αποτελεί μια σύμβαση η οποία είναι άκρως επιζήμια για το ελληνικό κράτος και τον Έλληνα πολίτη, τότε ποια σύμβαση θα μπορούσε να έχει αυτά τα χαρακτηριστικά;

Παρ' όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, εμείς ψηφίζουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση για τον απλούστατο λόγο ότι θέλουμε να προχωρήσει ένα ωφέλιμο έργο για να μην κατηγορηθούμε ότι καθυστερεί με δική μας ευθύνη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε συνάδελφε, μου επιτρέπετε μια μικρή διακοπή;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Αν το επιτρέπει ο Πρόεδρος, ευχαρίστως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Είναι ένας σοβαρός χώρος εδώ που συζητάμε. Έχετε καταλάβει τι λέτε; Λέτε ότι είναι μια λεόντειος σύμβαση και είναι μια άκρως επιζήμια σύμβαση για το κράτος και ταυτόχρονα λέτε ότι θα την ψηφίσετε. Είναι δυνατόν να λέτε τέτοια πράγματα; Πρέπει να έχετε στοιχειώδη συνέπεια σ' αυτά τα οποία λέτε. Είστε υποχρεωμένοι να την καταψηφίσετε, αν πιστεύετε κάτι τέτοιο.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΛΙΩΡΑΣ: Συμφωνούμε, κύριε Υπουργέ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εμείς λέμε έναντι 500.000.000 ευρώ που θα πληρώσει, που θα βάλει ο εργολάβος, θα εισπράξει 4,3 δισεκατομμύρια είτε άμεσα είτε κατά τη διάρκεια των τριάντα χρόνων της σύμβασης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Από και πέρα, είμαι πολύ σαφής και τα στοιχεία δεν είναι δικά μου. Κανένα στοιχείο δεν είναι δικό μου. Όλα τα στοιχεία που ανέφερα προκύπτουν από τη δική σας εισήγηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και για να κλείσω, κύριε Υπουργέ, θα πω ότι υπογράψατε μια σύμβαση που φέρατε για κύρωση εδώ στη Βουλή χωρίς ανταγωνισμό. Οι τέσσερις προσφορές της προεπιλογής έγιναν δύο προσφορές στην τελική, στη δεύτερη φάση και τελικά η μία απορρίφθηκε για τυπικούς λόγους και έμεινε μία μοναδική προ-

σφοδρά.

Με τι θα πρέπει να τη συγκρίνουμε εμείς εδώ στη Βουλή για να πούμε ότι είναι πιο συμφέρουσα από άλλη προσφορά, κύριε συνάδελφε;

Επομένως, εμείς με πολύ μεγάλη σοβαρότητα, κύριε Υπουργέ, δεν μιλήσαμε ούτε για «νταβατζήδες» ούτε για «μπαϊρακτάρηδες» της διαφάνειας, όπως ο κ. Καραμανλής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώσατε, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Εμείς με σοβαρότητα ήρθαμε εδώ να πούμε τα επιχειρήματά μας. Στη δευτερολογία, εάν χρειαστεί, θα πούμε και περισσότερα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να κάνω μία μικρή παρέμβαση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Βεβαίως, κύριε Υπουργέ, μπορείτε να την κάνετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα ήθελα να πω κάτι με την άδεια σας και με την άδεια των κυρίων συναδέλφων.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα ήθελα να πω, κύριε συνάδελφε, ότι είστε νομικός και θα έπρεπε να είστε ακριβής, διότι πιστεύω ότι το χαρακτηριστικό των νομικών είναι η ακρίβεια. Και εν πάση περιπτώσει, ότι και να είναι ο καθένας, πρέπει να σέβεται μια βασική αρχή. Πρέπει να συγκρίνεις όμοια πράγματα και όχι ανόμοια πράγματα.

Όταν, λοιπόν, αναφέρεστε σ' όλα αυτά τα νούμερα, δηλαδή στα 2.000.000.000 και στα 4.000.000.000, πρέπει να τα αναγάγετε σε κάποιο χρόνο, ώστε να έχετε όμοια πράγματα να συγκρίνετε. Δηλαδή, το κόστος κατασκευής αναφέρεται στα πέντε χρόνια. Το κόστος της δαπάνης χρηματοδότησης για τη λειτουργία, όσον αφορά το δημόσιο, αναφέρεται στα τριάντα χρόνια.

Αν, λοιπόν, κάνετε αναγωγές, θα δείτε ότι το ελάχιστο που προσφέρει το κράτος στην κατασκευή και τη λειτουργία αυτού του έργου, είναι 15,6% και το μέγιστο, το οποίο εξαρτάται από τον κυκλοφοριακό φόρτο, είναι 32%. Εσείς, λοιπόν, συγκρίνατε ανόμοια στοιχεία για να βγάλετε τα συμπεράσματά σας. Είναι δυνάτον;

Κύριοι συνάδελφοι, όταν συζητάμε, λοιπόν, για νούμερα, θα πρέπει να προσπαθήσουμε να έχουμε μία βάση που να τα κάνει όμοια, για να μπορούν να συγκριθούν.

Θα τα πω βέβαια και στην πρωτολογία μου, αλλά το σημειώνω αυτό το πράγμα, για να μη δημιουργούνται τέτοιες εντυπώσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Στα νούμερα, οι μηχανικοί είναι ακριβείς, κύριε Υπουργέ και όχι οι δικηγόροι.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Γκατζής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα αρχίσω με ορισμένες γενικές παρατηρήσεις. Κατ' αρχήν, το έργο είναι συγχρηματοδοτούμενο, δεν είναι ανάθεση. Η δεύτερη παρατήρηση είναι ότι το δημόσιο, όπως φαίνεται, σύμφωνα με την έκθεση η οποία μας έχει καταθεί, θα μπορέσει να φθάσει στα 2/3 περίπου του κόστους του έργου, όταν μιλάμε για τα 500.000.000, συν τα 411.000.000 που μπορεί να φθάσει η επιδότηση κ.λπ..

Μιλάω για τιμές τις οποίες μπορείτε φυσικά να τις αναγάγετε σε σημερινές ή όχι, αλλά θα σας αναφέρω εγώ και ορισμένα άλλα παραδείγματα. Για παράδειγμα, το επιτόκιο απόσβεσης του έργου, κύριε Υπουργέ, το οποίο θα παίρνει ο παραχωρησιούχος, φαίνεται από την πρώτη έκθεση της τράπεζας, η οποία μας έχει δοθεί, ότι είναι στο 5,6%. Στα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης, το μεν μοντέλο του δημοσίου για το κόστος φαίνεται να είναι στα 329,4 εκατομμύρια, το δε μοντέλο του διαγωνιζόμενου φαίνεται να είναι στο 1.215 περίπου. Και η γνώμη της τράπεζας που ζητήσατε, από αυτό που έδωσε ο διαγωνιζόμενος, μας το παρουσιάζει στα συν 64.000.000. Το πάει, δηλαδή, στο 1.278.

Καταλαβαίνω και αντιλαμβάνομαι αυτό που είπε ο κύριος Υφυπουργός, ότι δηλαδή τα στοιχεία δεν ήταν σωστά και ότι έγινε κάποιο λάθος. Και στον πίνακα που παρουσιάζετε, δεν είναι και η συντήρηση και το κόστος λειτουργίας, αλλά είναι μόνο η συντήρηση. Και έτσι να το πάρουμε, δηλαδή να είναι μόνο η συντήρηση, το κόστος λειτουργίας –όπως παρουσιάζεται από τη δεύτερη έκθεση της τράπεζας– είναι στα 128.000.000. Η δικαιολογία της τράπεζας, που λέει ότι θα φθάσει αυτό το ποσό στο 1.278,7, είναι ότι το δημόσιο, εάν το έκανε το έργο, έχει δικά του μηχανήματα, δικό του προσωπικό, το οποίο δεν υπολογίζεται κ.λπ.. Ο εργολάβος έχει δικά του μηχανήματα και σ' αυτά πάνω στηρίζεται.

Όμως, το προσωπικό έτσι και αλλιώς θα μπει στα έξοδα λειτουργίας. Είτε έτσι υπολογιστεί είτε αλλιώς, το κόστος λειτουργίας του έργου θα υπολογιστεί, όπως και το κόστος συντήρησης. Θα σας πω εγώ για το προσωπικό πόσο ακόμα θα δουλέψει; Φαίνεται, λοιπόν, ότι δεν ακολουθείτε μία λογική, η οποία μπορεί να δώσει πραγματικά εξήγηση για τα νούμερα τα οποία παρουσιάζετε.

Θα κάνω, όμως, ορισμένες άλλες παρατηρήσεις. Εμείς, κύριε Υπουργέ, λέμε ότι το έργο μπορούσε να το κάνει το δημόσιο. Χώρα από την έκπτωση που θα είχε, με τα λεφτά αυτά συν λίγο δανεισμό, όπως άλλωστε κάνει και ο παραχωρησιούχος, θα μπορούσε να το κάνει το δημόσιο το έργο.

Από την άλλη μεριά, θα μπορούσε να αξιοποιήσει τη μεγάλη τεχνογνωσία, εμπειρία και επιστημονική κατάρτιση υψηλών επιδόσεων που έχει το προσωπικό του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ώστε και το έργο αυτό να μην κοστίσει τόσα πολλά στον ελληνικό λαό και στο δημόσιο, το οποίο θα πληρώσει και προκαταβολικά, αλλά και για τριάντα χρόνια, αν χρειαστεί να συμμετέχει σε επενδύσεις.

Μια άλλη παρατήρηση, κύριε Υπουργέ, είναι ότι οδικόί άξονες δεν είναι μόνο οι κεντρικοί μεγάλοι άξονες. Έχουμε και τα επαρχιακά εθνικά δίκτυα, στα οποία, δυστυχώς, το προσωπικό βρίσκεται σε πολύ δυσχερή κατάσταση. Οι Δ.Ε.Σ.Ε. χρωστάνε σε τρίτους και δεν μπορούν να προμηθευτούν ούτε υλικά ούτε βενζίνη για να κινηθούν, ενώ χρωστάνε και στο προσωπικό υπερωρίες εκτός έδρας, αλλά και μισθούς, με αποτέλεσμα να έχει εγκαταλειφθεί το επαρχιακό οδικό δίκτυο στην τύχη του.

Θα κάνω, όμως, ορισμένες άλλες παρατηρήσεις επί του έργου, σε σχέση δηλαδή με τη χρησιμότητα και την προτεραιότητά του. Και βέβαια ένα έργο, όπως αυτό, είναι χρήσιμο, όπως είναι χρήσιμο όλοι οι αυτοκινητόδρομοι, οι οποίοι διευκολύνουν το οδικό δίκτυο μεταφορών.

Όμως, το έργο αυτό εντάσσεται στα ευρωπαϊκά δίκτυα και δείχνει τις προτεραιότητες που έχει για την Ελλάδα η Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά το διεθνή καταμερισμό εργασίας, όπου παίζει το ρόλο του διαμετακομιστικού κέντρου, τον «μιάντα», δηλαδή, μεταφοράς των προϊόντων των μονοπωλιακών ομίλων, κυρίως προς την περιοχή της Ασίας.

Η άλλη παρατήρησή μου είναι η εξής: Υποστηρίζετε ότι αυτό το έργο, αλλά και άλλα, όπως η Ιόνια Οδός, θα συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη. Είναι γνωστό ότι η περιφερειακή ανάπτυξη δεν γίνεται ούτε με οδικά δίκτυα ούτε με διοικητικά μέτρα, όπως έλεγε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με τον «ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ».

Η περιφερειακή ανάπτυξη γίνεται με αναπτυξιακή πολιτική, με ενίσχυση του εισοδήματος του αγρότη, γίνεται με προτεραιότητα στα βασικά έργα υποδομής, όπως είναι τα εγγειοβελτιωτικά, τα αρδευτικά κ.λπ. και όχι μ' αυτήν την πολιτική, μέσω της οποίας, ιδιαίτερα της νέας Κ.Α.Π., οι αγρότες οδηγούνται στο εξελήρισμα, αντί να έχουμε μια άλλη πολιτική.

Και για να το ξεκαθαρίσουμε, για μας κριτήριο για κάθε δημόσιο έργο είναι αν το έργο αυτό βοηθάει στη συνολικότερη λύση των λαϊκών και κοινωνικών προβλημάτων, αν τα έργα αυτά ενισχύουν και διευκολύνουν την ανάπτυξη του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα.

Λέτε, επίσης, για τις θέσεις οι οποίες θα δημιουργηθούν. Θα ήθελα, όμως, κύριε Υπουργέ, να σας πω ότι μπορεί να δημιουργηθούν, όπως λέτε εδώ, μόνιμες θέσεις, γύρω στις διακό-

σιες εξήντα τρεις, αλλά πρόσφατα έκλεισαν τριακόσιες θέσεις στη Λάρισα από το εργοστάσιο ζαχαρώδους και άλλες τόσες στη Θεσσαλονίκη, χώρια του ότι μειώνεται η παραγωγή των τεύτλων, γεγονός που θα οδηγήσει πάλι τους αγρότες στην απώλεια εισοδήματος και στην οικονομική τους καταστροφή.

Ερχόμαστε τώρα στο ζήτημα της κατασκευής του έργου με τη μέθοδο της παραχώρησης της εκμετάλλευσης από τους ιδιωτικούς ομίλους. Εδώ, διαφωνούμε κάθετα και οριζόντια. Πέρα από την ιδεολογική και πολιτική πλευρά του θέματος, έχουμε πλέον και πρόσφατα συμπεράσματα από προηγούμενες παρόμοιες συμβάσεις που λειτουργήσαν και λειτουργούν αρνητικά σε βάρος και της εθνικής οικονομίας, αλλά και ως άγριο χαράτσωμα και μάλιστα, χαράτσωμα διαρκείας των χρηστών, μέσω της επιβολής πανάκριβων διοδίων και της εκμετάλλευσης όλων των παράπλευρων έργων, όπως είναι οι σταθμοί εξυπηρέτησης των αυτοκινητιστών, όπου ο λαός εκεί θα χρυσοπιληρώσει το έργο και σήμερα, αλλά και στο διάστημα των τριάντα χρόνων. Μιλάμε, δηλαδή, για έναν αόριστο χρόνο, που μπορεί παράλληλα να αυξηθεί.

Επίσης, εδώ θα πρέπει να πούμε ότι σε σχέση με τη συμμετοχή του δημοσίου, υπάρχει η χρηματοδοτική συμβολή, χώρια τα 500.000.000 και μέσα στο 1,6 δισεκατομμύριο θα δοθεί και η επιδότηση αυτή, που μπορεί να φθάσει τα 411.000.000, αν δεν καλύπτει τελικά το πλάσμι που έχει μπει για την κυκλοφορία και άρα για τα έσοδα μέσω των τελών.

Και εδώ ακόμη, για τυχόν συμπληρωματικές εργασίες, το κόστος μπορεί να ανέβει κατά 50% τουλάχιστον, όπως έχει παρουσιαστεί σε διάφορα έργα, για να μην αναφέρω μόνο την Αττική Οδό που πήγε στο τριπλάσιο κ.λπ.. Όμως, σε έργα που είναι συμπληρωματικά, πολλές φορές το κόστος φθάνει και το 50% του προϋπολογισμού του έργου, όπου εκεί οι δαπάνες του δημοσίου θα είναι πολύ υψηλότερες.

Όσον αφορά την ωφέλεια των ιδιωτικών ομίλων που θα εκμεταλλεύονται το έργο: Η εισήγηση αναφέρει τυχόν κινδύνους, που αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος. Η ίδια η συμμετοχή που αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος με τα 131.000.000, μόλις ανέρχεται στο 8% περίπου. Για τα υπόλοιπα που θα δανειστεί, εγγυητής μπαίνει ο ελληνικός λαός για όλη αυτήν την τριακοτάετία. Μπαίνει, επίσης, εγγυήτρια και η συμφωνηθείσα σύμβαση, δηλαδή ότι αν δεν πιάσει αυτά τα χρήματα από τις συγκοινωνιακές διαδρομές, το δημόσιο θα καταβάλει και επιπλέον χρήματα.

Επίσης, θα ήθελα να πω, κύριοι Βουλευτές, ότι πέρα από την εκμετάλλευση που θα έχει ως προς τους περιορισμούς του παρεχόμενου έργου προς τα τέλη διοδίων, το μέγιστο ύψος αυτών είναι 0,4 ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Ξέρετε τι σημαίνει ότι είναι στα τέσσερα λεπτά; Δηλαδή για την απόσταση των πενήντα επτά χιλιομέτρων στον Π.Α.Θ.Ε. - που θα αρχίσουν σύντομα να εισπράττονται - θα πληρώνουν γύρω στα 3 ευρώ ένα αυτοκίνητο για να τη διανύσει. Πολύ περισσότερο θα πληρώνουν αυτοί οι οποίοι θα διανύουν κοντινές αποστάσεις μέσα στο πέταλο. Φυσικά, έχει και το δικαίωμα αναπροσαρμογής, ενώ μπαίνει μόνο αυτήν τη στιγμή το ανώτερο, σε σχέση με τα 0,4 ευρώ ανά χιλιόμετρο.

Ποιους κινδύνους αναλαμβάνει ο ιδιώτης; Η Κυβέρνηση υποστηρίζει ότι υπάρχει μεγάλος κίνδυνος στην κατασκευή τέτοιων μεγάλων οδικών έργων. Γι' αυτό δικαιολογείται και η τριαντάχρονη παραχώρηση εκμετάλλευσης του έργου.

Κατά την άποψή μας, δεν έχει πολύ μεγάλη στήριξη αυτή η αιτιολογία, διότι στην πραγματικότητα, οι κίνδυνοι που αναλαμβάνει ο ιδιώτης, ελαχιστοποιούνται με βάση τις δικλίδες ασφαλείας που του εξασφαλίζει η σύμβαση, όπως συνέβαινε και με τις προηγούμενες αντίστοιχες συμβάσεις των μεγάλων έργων, δηλαδή Αττική Οδό, αεροδρόμιο, γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου κ.λπ.

Παραδείγματος χάρι, ο κίνδυνος της χαμηλής απόδοσης από την εκμετάλλευση του έργου, αντιμετωπίζεται με την προβλεπόμενη επιδότηση του έργου από το δημόσιο. Ο κίνδυνος χαμηλής απόδοσης από την εκμετάλλευση του έργου, επίσης, μειώνεται από την πρόβλεψη του άρθρου 4 της σύμβασης για την απαγόρευση από μέρους του δημοσίου κατασκευής και λειτουργίας ανταγωνιστικών έργων, η λειτουργία των οποίων μπο-

ρεί να επηρεάσει την κυκλοφορία. Και εκεί δίνεται το δικαίωμα στον ιδιώτη να βάλει τέλη και μάλιστα να μην είναι ανταγωνιστικά, υψηλά τέλη, για να μπορέσει να εξασφαλίσει τα δικά του συμφέροντα. Μιλάμε, δηλαδή, γι' αυτά τα έργα και τους οδικούς άξονες, που μπορεί το δημόσιο να αναβαθμίσει και να εκσυγχρονίσει. Τότε, εκεί ο παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να παρέμβει και να ζητήσει ακόμη και τέλη.

Το χρηματικό ποσό της ίδιας της συμμετοχής του παραχωρησιούχου μπορεί να αποσβεστεί ή και να περιοριστεί σημαντικά με τη δυνατότητα που του παρέχει η σύμβαση -άρθρο 9- για την εισαγωγή των μετοχών του στο Χρηματιστήριο κ.λπ.

Για την ασφάλιση του έργου, ενώ κατ' αρχήν βαρύνει τον παραχωρησιούχο, υπάρχει στη Σύμβαση Παραχώρησης -άρθρο 21 παράγραφος 8- «παράθυρο», που μετακυλίζει την ευθύνη στο δημόσιο για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους, στο όνομα της ουσιώδους μεταβολής στη διεθνή ασφαλιστική αγορά των συνθηκών ασφάλισης κινδύνου.

Επομένως, οι κίνδυνοι περιορίζονται και από το μοίρασμα του κινδύνου από τα γεγονότα ανωτέρας βίας ανάμεσα στον παραχωρησιούχο και στο δημόσιο, άρθρο 22.

Ερχόμαστε τώρα στην κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή. Εμείς θεωρούμε πως όταν σ' αυτήν τη σύμβαση δεν μπορείς να αλλάξεις τίποτα, κύριε Υπουργέ, υπάρχει μόνο το εξής εκβιαστικό δίλημμα: 'Η την ψηφίζουμε ή, τελικά, αν δεν την ψηφίσουμε, το δημόσιο θα πληρώσει 1,8 εκατομμύρια συν όποιες δαπάνες έκανε μέχρι την καταψήφιση από τη δημιουργία του έργου της ανάθεσης, της μελέτης κ.λπ.. Αυτό είναι ένα εκβιαστικό δίλημμα, που τίθεται στη Βουλή. Εμείς δεν δεχόμαστε τέτοια διλήμματα και είπαμε πως κρίνουμε τα δημόσια έργα.

Η εξασφάλιση του αναδόχου, εκτός από τα παραπάνω, κύριοι Βουλευτές, συντελείται και με την αναπροσαρμογή της χρηματοδότησης συμβολής του δημοσίου, είτε λόγω μείωσης των επιτοκίων ή λόγω της μεταβολής των διεθνών τιμών καταναλωτή, δηλαδή του λεγόμενου «τιμάρηθμο».

Και είναι γνωστό ότι δεν έχουμε ποτέ πτώση -έχουμε πάντα άνοδο- των τιμών, ιδιαίτερα στα δομικά υλικά, όπου η αύξηση των τιμών δεν ακολουθεί καν τον πληθωρισμό. Είναι πολύ μεγαλύτερη και μάλιστα πολλές φορές φθάνει και το πενταπλάσιο.

Όπως βλέπετε, κύριοι συνάδελφοι, ο συγκεκριμένος επιχειρηματίας ή οι επιχειρηματίες είναι εξασφαλισμένοι από όλες τις πλευρές. Δεν υπάρχει κανένα ρίσκο, γιατί απλούστατα δεν θα βάλει δραχμή από την τσέπη του -μόνο το 15% του κέρδους του έργου αυτού θα του αποδώσει αμέσως-αμέσως γύρω στα 240.000.000 ευρώ- και πολύ περισσότερα, για την είσπραξη που θα κάνει για τριάντα χρόνια, την εγγύηση την πληρώνει ο ελληνικός λαός.

Ως προς την επίβλεψη του έργου: Όπως και σε όλες τις προηγούμενες συμβάσεις παραχώρησης, κατ' απαίτηση των τραπεζών, μέσω του δανεισμού χρηματοδότησης του έργου, η επίβλεψη κατασκευής του έργου ανατίθεται στο λεγόμενο ανεξάρτητο μηχανικό. Η παρέμβαση του δημοσίου στην όλη διαδικασία κατασκευής του έργου -άρθρα 17, 18, 20 της σύμβασης- είναι πολύ περιορισμένη. Μεταξύ άλλων προβλέπεται, όπως στο άρθρο 18, η δυνατότητα προβολής αντιρρήσεων για πράξεις ή παραλείψεις του ανεξάρτητου μηχανικού, όπως και η δυνατότητα να ζητήσει από τον παραχωρησιούχο την καταγγελία της σύμβασης του ανεξάρτητου μηχανικού και την αντικατάστασή του.

Σε κανένα από τα προηγούμενα έργα, με τη μέθοδο της χρηματοδότησης της ανάθεσης, οι ανάδοχοι δεν συμμετείχαν με ποσοστό πάνω από το 8% ή το 9%, κύριοι συνάδελφοι, του συνολικού κόστους του έργου σε ονομαστικές τιμές, γιατί σε πραγματικές τιμές, μόνο με τις υπερτιμολογήσεις, δεν βάζουν δεκάρα απ' αυτό, το οποίο αναφέρεται στις συμβάσεις. Το κόστος, παραδείγματος χάρι, στην Αττική Οδό πήγε στο τριπλάσιο. Και οι παλιοί και νέοι ισχυρισμοί της πρώην και της σημερινής Κυβέρνησης, ότι θα βοηθήσει στη σωστή διαχείριση των κρατικών δαπανών και ιδιαίτερα στη συγκράτηση του δημόσιου χρέους ή στη συγκράτηση του κόστους του έργου ή στην έγκαιρη τελικά ολοκλήρωσή του και στην ανάληψη μέρους κινδύνων από τον ιδιώτη, που είναι μεγάλοι, ενώ ωφελείται το

δημόσιο, δεν αντέχουν σε καμμία σοβαρή κριτική. Να θυμίσω μόνο ότι ακόμη και η εισαγγελία αναγκάστηκε να χαρακτηρίσει ορισμένες παρόμοιες συμβάσεις σαν λεόντειες σε βάρος του δημοσίου -παραδείγματος χάρι, η Αττική Οδός- για να καταλάβει και ο πλέον άσχετος τι κερδίζει ο λεγόμενος παραχωρησιούχος.

Κύριοι Βουλευτές, όλη η συζήτηση και οι προαναφερόμενες εξελίξεις αναδεικνύουν το στρατηγικό, θα έλεγα, ερώτημα: Πρέπει τα δημόσια έργα και οι κοινωφελείς υπηρεσίες να αποτελούν εμπορεύματα ή αντίθετα να αποτελούν κοινωνικό αγαθό, όπως υποστηρίζει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας; Η κυβερνητική πολιτική εμπορευματοποιεί ολοκληρωτικά βασικά δικαιώματα των εργαζομένων, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Συνθήκης του Μάαστριχτ και της στρατηγικής της Λισαβόνας.

Η στρατηγική αυτής της κατεύθυνσης και από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και από τη Νέα Δημοκρατία, όπως και η στήριξη των αποφάσεων της Ευρώπης και από το Συνασπισμό, κατά τη συζήτηση, φαίνεται ότι έχουν δευτερεύουσα σημασία. Δευτερεύουσες είναι επίσης και οι διαφωνίες για το συγκεκριμένο έργο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., περί διαφάνειας, ότι το κόστος θα είναι μεγάλο κ.λπ., όταν συμφωνούν στην κατ' αρχήν συζήτηση για το έργο και όταν τελικά διεκδικούν και την πατρότητα της πολιτικής αυτών των έργων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, μπορεί μέσα σ' αυτήν την κατάσταση, που διαμορφώνουν μαζί η Κυβέρνηση και το ΠΑ.ΣΟ.Κ., να ισχυριστεί κανείς σοβαρά ότι μπορεί να διασφαλιστεί για το λαό φθηνή, γρήγορη και ποιοτική παραγωγή δημοσίων έργων, που να καλύπτει το σύνολο των κοινωνικών αναγκών για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των κατοίκων και των εργαζομένων; Μπορεί μέσα στο σημερινό πλαίσιο να δοθεί προτεραιότητα σε έργα υποδομής, παραδείγματος χάρι για αντιπυρική, αντιπλημμυρική προστασία, αντισεισμική θωράκιση, που δεν θα ικανοποιούν τις άμεσες ανάγκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αστικής τάξης για γρήγορη και ανεμπόδιστη κίνηση εμπορευμάτων, εργαζομένων, κεφαλαίου στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Ευρώπης και Ασίας; Είναι ξεκάθαρο ότι δεν μπορεί και, όποιος αμφιβάλλει, ας ξανακοιτάξει πρώτα απ' όλα τους όρους αξιοποίησης της κοινοτικής χρηματοδότησης και το πώς ακριβώς αξιολογούνται και επιτρέπονται τα έργα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε. Ολοκληρώσατε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Από το ένα λεπτό στο άλλο, πάμε ήδη στα δύο λεπτά.

Παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κρατήστε το χρόνο από τη δευτερολογία μου, αν έχετε την καλοσύνη, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε τη σκέψη σας και κλείστε, παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, για μας η ικανοποίηση του συνόλου των λαϊκών αναγκών προϋποθέτει την απαλλαγή του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων από τους σιδερένιους νόμους του καπιταλιστικού κέρδους.

Απαιτεί έναν ενιαίο κρατικό φορέα, που θα κατέχει τα μέσα παραγωγής, θα κατανέμει σχεδιασμένη την κρατική χρηματοδότηση και το εργατικό δυναμικό και θα καλύπτει το σύνολο των φάσεων των δημοσίων έργων, στο πλαίσιο του κεντρικού σχεδιασμού μιας λαϊκής οικονομίας.

Ο φορέας αυτός, σε συνεργασία με τις πολυτεχνικές σχολές και τους επιστημονικούς φορείς, θα «ανοίξει» τον προγραμματισμό υλοποίησης των έργων, σύμφωνα με τις επείγουσες ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων, παραδείγματος χάρι για αντιπλημμυρικά, αντισεισμικά έργα, για την ιεράρχηση στην κατασκευή μεγάλων έργων, την εκπόνηση κανονιστικών προδιαγραφών, την εκπόνηση ολοκληρωμένων επικαιροποιημένων μελετών με τη διασφάλιση της αναγκαίας υποδομής και την υλοποίησή τους, την ουσιαστική επίβλεψη των έργων, την περιφερεια-

κή ανάπτυξη και τη διάγνωση των νέων αναγκών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Σ' αυτήν την πολιτική, το Κ.Κ.Ε. καλεί τους εργαζόμενους να παλέψουν για να έχουν φθηνότερα, καλύτερα, ποιοτικότερα έργα υπέρ του δημοσίου και υπέρ των ιδίων.

Καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στις εκθέσεις του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, σαράντα πέντε ομογενείς φοιτητές και μαθητές και πέντε συνοδοί-καθηγητές από το Δήμο Σαρτανά Ουκρανίας φιλοξενοούμενοι από το Δήμο Ζωγράφου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει η συνάδελφος κ. Κόρκα Κώνστα.

ΑΘΗΝΑ ΚΟΡΚΑ-ΚΩΝΣΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση της σύμβασης για την κατασκευή του οδικού άξονα Κεντρικής Ελλάδας, του Ε65, που υπογράφηκε στις 31 Μαΐου του 2007. Μετά απ' αυτήν την κύρωση, θα αρχίσει η κατασκευή του έργου από τον Οκτώβριο του 2007. Αποτελεί ένα σημαντικότατο, εθνικής και στρατηγικής σημασίας και ανάπτυξης έργο.

Θέλω να κάνω μια ιστορική αναδρομή. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. πριν τρία χρόνια ξεκίνησε μία titania προσπάθεια, έναν titanio αγώνα, ώστε να υλοποιήσει έργα τα οποία αποτελούσαν όνειρο πολλών δεκαετιών, έργα υποδομής, έργα που θα αλλάξουν τον οδικό χάρτη της Ελλάδος. Κι όλα αυτά, αφού πρώτα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο παραγωγής δημοσίων έργων καθώς και το νόμο με τις μελέτες, που το κύριο χαρακτηριστικό ήταν η διαφάνεια και η αποτελεσματικότητα.

Ο οδικός άξονας της Κεντρικής Ελλάδος εντάσσεται και αυτός στο πρόγραμμα «Δρόμοι Ανάπτυξης», που μαζί με άλλα δημόσια έργα αποτελούν ένα πρωτόγνωρο πρόγραμμα έργων συνολικού ύψους 16.000.000.000 ευρώ, εκ των οποίων μέχρι σήμερα ήδη έχουν αρκετά απ' αυτά δημοπρατηθεί και θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα έργων υποδομής που γνώρισε η χώρα μας μέχρι σήμερα και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης και για τα οποία ακόμη και κατασκευαστικοί οίκοι Ελλάδας και εξωτερικού έχουν εντυπωσιαστεί και από τους αυξημένους ρυθμούς κατά γεωμετρική πρόοδο, σε σχέση με το παρελθόν.

Το πρόγραμμα «Δρόμοι Ανάπτυξης» είναι ένα τεράστιο αναπτυξιακό πρόγραμμα για τη χώρα μας και αφορά έργα αυτοκινητοδρόμων μεγάλου μήκους, συνολικά 1.450 χιλιομέτρων, χωρίς σ' αυτά να συμπεριλαμβάνεται η Εγνατία Οδός και στηρίζεται στους τρεις βασικούς άξονες, που ο πρώτος και ο βασικότερος είναι η ενίσχυση της ανάπτυξης των περιφερειών της χώρας, η ενίσχυση της ανάπτυξης της ξεχασμένης μέχρι πρότινος Ελλάδας και ταυτόχρονα η προστασία του περιβάλλοντος και η βελτίωση της ζωής των Ελληνίδων και των Ελλήνων.

Πρόκειται για ένα σημαντικότατο επενδυτικό και αναπτυξιακό σχέδιο, μέσα από το οποίο θα αξιοποιηθούν και ιδιωτικά κεφάλαια.

Ο οδικός άξονας Κεντρικής Ελλάδας είναι μία συνέχεια μιας σειράς οδικών έργων, ο οποίος αποτελεί ένα τμήμα ενός πλέγματος σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων. Και λέω μετά λόγου γνώσεως την λέξη «πλέγμα», διότι διασχίζουν την Ελλάδα από βόρεια προς νότια, από ανατολικά προς δυτικά και διαγωνίως, δηλαδή απ' άκρη σ' άκρη την ελληνική περιφέρεια και οι οποίοι λαμβάνουν εθνική, διαπεριφερειακή, περιφερειακή σημασία διασυνδέσεως της χώρας και προώθησης της ισόρροπης περιφερειακής ανάπτυξης. Αυτά κινούνται με το σύστημα παραχώρησης και έχουν πάρει το δρόμο της κατασκευής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να υπενθυμίσω και εγώ ότι η χώρα μας αποκτά υποδομές. Προηγήθηκαν ήδη η κύρωση των συμβάσεων της υποθαλάσσιας αρτηρίας της Θεσσαλονίκης, της Ιόνιας Οδού, ένα όνειρο δεκαετιών για τη δυτική Ελλά-

δα και για την Ήπειρο από το Αντίρριο μέχρι τα Ιωάννινα και η Π.Α.Θ.Ε. από Σκάρφεια μέχρι Ράχες κ.λπ., της ανατολικής οδού της Πελοποννήσου, Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη, που διασχίζει κάθετα όλη την Πελοπόννησο και ενώνει το βόρειο τμήμα με το νότιο, του οδικού άξονα της Κεντρικής Ελλάδος, του Ε65, που συζητάμε σήμερα.

Φυσικά, αν ενώσουμε ταυτόχρονα και τον οδικό άξονα Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, η Πελοπόννησος γίνεται ένα πλέγμα και πλαισιώνεται από αυτοκινητόδρομους. Ταυτόχρονα επίκεινται και τα νέα οδικά έργα στο Νομό Αττικής.

Για να μιλήσουμε για σύγκριση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -αυτό που ειπώθηκε πριν από συναδέλφους του Π.Α.Σ.Ο.Κ. - ο οδικός αυτός άξονας ο οποίος είναι κλειστός, σύγχρονος, ευρωπαϊκός, έχει προϋπολογισμό 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ. Αφού βάζουμε ως συγκριτικό στοιχείο τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, εγώ θέλω να υπενθυμίσω ότι είναι δύο φορές σαν τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, όπως ακριβώς ήταν και η Ιόνια οδός, όπως και άλλα έργα.

Ο συγκεκριμένος άξονας έχει μήκος διακόσια τριάντα δύο χιλιόμετρα και το πολύ σημαντικό είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος του κατασκευάζεται εκ του μηδενός. Θα συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα ξεκινώντας από τη Λαμία και διασχίζοντας το θεσσαλικό κάμπο και θα καταλήγει στην Εγνατία, στη θέση Παναγιά. Ενώνει δηλαδή διαγώνια την Ελλάδα και επιφέρει ανάπτυξη στη χώρα. Ταυτόχρονα, το πιο σημαντικό είναι ότι βγάζει περιοχές ολόκληρες από την απομόνωση. Έχει χρόνο κατασκευής πενήντεμις χρόνια -σταδιακά βέβαια- και διάφορα οφέλη. Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα εθνικά έργα για την ανάπτυξη της χώρας. Αν το συνδυάσουμε και με το σιδηροδρομικό δίκτυο, όπου κατασκευάζεται μία διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων και γίνεται μία διασύνδεση και οδικών έργων με τα λιμάνια, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θα δώσει μία νέα πνοή και δυναμική στις εμπορικές και επιβατικές μεταφορές.

Το έργο αυτό έχει χαρακτηριστεί με απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σαν τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και εντάσσεται στο «μέτρο 3-1» του επιχειρησιακού προγράμματος «Οδικοί άξονες, λιμάνια και αστική ανάπτυξη» που έχει συνέχεια με την ενίσχυση προπελασισμότητας μέσω του Ε.Σ.Π.Α., για το μέλλον. Η σύνδεσή του με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μέσω της συνεργασίας με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας που λειτουργεί σαν πύλη της Ελλάδας προς τη δυτική και κεντρική Ευρώπη και η συμπληρωματική δράση στα υπόλοιπα έργα αποτελούν στρατηγικούς στόχους, που θα εξασφαλίσουν την υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση σε όλους τους χρήστες, τη βελτίωση της κυκλοφοριακής ταχύτητας και των συνθηκών ασφαλείας, τη διασύνδεση Ανατολικής Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση, την εθνική πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης, τη διασύνδεση των λιμένων Ηγουμενίτσας και Βόλου και τη βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών του εθνικού δικτύου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόνο δύο λόγια θα πω, γιατί ο εισηγητής μας κ. Καλλιώρας αναφέρθηκε διεξοδικά στο υφιστάμενο σήμερα οδικό δίκτυο που διέρχεται απ' όλα τα τμήματα, Λαμία-Δομοκός-Καρδίτσα-Τρίκαλα-Καλαμπάκα-Μέτσοβο με φτωχά λειτουργικά χαρακτηριστικά, με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Αναλυτικά μας εξήγησε ο εισηγητής μας πόσο αργό, αλλά και επικίνδυνο για τους χρήστες έχει αποβεί αυτό το οδικό δίκτυο.

Επίσης έχουν κατασκευαστεί περιφερειακές οδοί για την παράκαμψη των μεγάλων πόλεων, όχι όμως για τις μικρότερες πόλεις και τους οικισμούς. Εδώ έγκειται η διαφορά. Ο νέος οδικός άξονας που κατασκευάζεται με τα χαρακτηριστικά του σύγχρονου κλειστού αυτοκινητοδρόμου με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, επιτυγχάνει σημαντικά και προς κοινωνικό όφελος, την εξοικονόμηση του χρόνου. Μία ώρα μείωση, είναι πολύ σημαντική εξοικονόμηση. Αναφέρθηκε ότι υπολογίζετα στατιστικά στα 3,6 δισεκατομμύρια ευρώ.

Το κυριότερο πλεονέκτημα θα είναι η μείωση των ατυχημάτων. Τα στοιχεία είναι πάρα πολύ σημαντικά και πάρα πολύ άσχημα μέχρι σήμερα και θα υπάρχουν μεταβολές. Αυτή είναι η πιο σημαντική και η πιο ευεργετική επίδραση αυτού του οδικού

άξονα στο κοινωνικό σύνολο.

Το κυριότερο είναι ότι στο συγκεκριμένο έργο δόθηκε περιβαλλοντική διάσταση, με την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, γιατί πρόκειται για μία σημαντική περιοχή. Το έργο αποτελεί αποτελεσματική προσφορά ανεκτίμητης αξίας για την πανίδα και τη χλωρίδα της περιοχής. Είναι μία σημαντική απόφαση του Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. το γεγονός ότι επιβαρύνθηκε το έργο κατά 120.000.000 ευρώ.

Καταλήγοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πω ότι το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου συνεισφέρει, ενισχύει και προσφέρει στην ανάπτυξη της χώρας και ταυτόχρονα στην προστασία του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής, όπως ακριβώς δήλωσε και ο κύριος Υπουργός. Φυσικά υπερηφίζω το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε την κυρία συνάδελφο.

Ο κ. Έξαρχος έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας ή Ε65, όπως είναι ευρύτερα γνωστός, έχει πάρα πολύ μεγάλη σημασία για την ολοκλήρωση του εθνικού οδικού δικτύου ως τμήματος των διευρωπαϊκών δικτύων και υπ' αυτήν την έννοια γίνεται ένα θετικό βήμα με τη συζήτηση σήμερα στη Βουλή της Σύμβασης για την κατασκευή του.

Η αναγκαιότητα κατασκευής αυτού του έργου έχει επισημανθεί πάρα πολλές φορές. Αποτελούσε και αποτελεί αίτημα όλων των επιστημονικών φορέων και ιδιαίτερα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Κεντροδυτικής Θεσσαλίας, που είχε διοργανώσει και στο παρελθόν πάρα πολλές ημερίδες και σε ό,τι αφορά την αναγκαιότητα κατασκευής του έργου και σε ό,τι αφορά τη χάραξη και τα τεχνικά του χαρακτηριστικά.

Αποτελούσε και αποτελεί βεβαίως αίτημα και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης των δύο βαθμών και όλων των Εμποροβιοτεχνικών Επιμελητηρίων της Θεσσαλίας, της Στερεάς Ελλάδας και λιγότερο της Δυτικής Μακεδονίας και της Ηπείρου. Αποτελούσε αίτημα των τοπικών κοινωνιών.

Γι' αυτό, ύστερα από πολύχρονες συζητήσεις, κατανοώντας την πολύ μεγάλη σημασία του έργου για την ανάπτυξη της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας κυρίως, αλλά και για την ασφαλή μετακίνηση των πολιτών στις περιοχές αυτές, η Κυβέρνηση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ενέταξε την κατασκευή του οδικού άξονα Ε65 στο σχεδιασμό του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Μάλιστα, στα Περιφερειακά Προγράμματα της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας, με δεδομένη την ιδιαίτερη σημασία του έργου, υπήρχε ονομαστική αναφορά, παρά το γεγονός ότι αυτό δεν προβλεπόταν από τους κανονισμούς και τους κανόνες κατάρτισης των προγραμμάτων, γιατί θέλαμε να επισημάνουμε την ιδιαίτερη σημασία που είχε αυτός ο οδικός άξονας γι' αυτές τις περιφέρειες.

Είναι αλήθεια και πρέπει να το πω και στη Βουλή ότι πέρασε το έργο από σαράντα κύματα μέχρι να γίνει η τελική επιλογή για την κατασκευή, αφού αποτελούσε μέρος μίας ευρύτερης συζήτησης που γινόταν στην Κεντρική Ελλάδα και για τη διάρθρωση του εθνικού δικτύου σε αυτήν την περιοχή, αλλά και γιατί τότε συνδεόταν και με τη συζήτηση που γινόταν για τη ζεύξη του Μαλιακού και την κατασκευή των καθέτων αξόνων στον Π.Α.Θ.Ε. και την Εγνατία.

Συνεχίζοντας, λοιπόν, τις σχετικές διαδικασίες, έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και καταθέτει τη Σύμβαση που συζητάμε. Άρα, θα έλεγα, ότι επί της αρχής συμφωνούμε, πως αυτό το έργο έπρεπε και πρέπει να γίνει. Βεβαίως, σπεύδω να προσθέσω ότι η κατασκευή του έργου έτσι όπως προβλέπεται από τη Σύμβαση που συζητούμε στη Βουλή και καταρτίστηκε από την Κυβέρνηση, θα στοιχίσει ακριβώς στο ελληνικό δημόσιο και στους Έλληνες πολίτες.

Και επειδή ακούω και δικηγόρους και μηχανικούς και διάφορες άλλες ειδικότητες να συζητούν μόνο και μόνο το γεγονός ότι κατά τη φάση του διαγωνισμού υπήρχε μόνο ένας όμιλος ο οποίος συμμετείχε στην τελική διαδικασία, είναι αρκετά σημαντικό για να στηρίξει κάποιος αυτό το επιχείρημα.

Αξιοποιώντας, όμως, την ευκαιρία της σημερινής συζήτησης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να αναφερθώ σε ένα θέμα, το οποίο, κύριε Υπουργέ, πρέπει να το λάβετε, υπ' όψιν και να το λάβουν υπ' όψιν και οι υπηρεσίες σας. Όταν κατασκευάζεται ένα καινούργιο εθνικό δίκτυο, το παλαιότερο εθνικό δίκτυο παραμένει χαρακτηρισμένο εθνικό, με αποτέλεσμα –θα σας φέρω ένα συγκεκριμένο παράδειγμα– έχουμε στη Λάρισα το νέο τμήμα της Εθνικής Οδού Λάρισας-Ελασσόνας που κατασκευάστηκε πριν μερικά χρόνια και έχει προβλήματα. Το παλαιό τμήμα Λάρισας –Ελασσόνας σήμερα έχει εγκαταλειφθεί.

Έτσι θα συμβεί και τώρα, κύριε συνάδελφε –το λέω για τη Στερεά Ελλάδα– δηλαδή το παλαιό τμήμα θα εγκαταλειφθεί. Για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και για τις περιφέρειες δεν έχει προτεραιότητα η συντήρηση. Οι νομαρχίες δεν ασχολούνται με δεδομένο ότι είναι χαρακτηρισμένοι εθνικός δρόμος και εάν θα πάτε στο τμήμα που σας είπα, στη Λάρισα, κύριε Υπουργέ, θα δείτε ότι σε ορισμένα τμήματα φαντάζει σαν να είναι βομβαρδισμένο τοπίο. Θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια να αλλάξουν και οι χαρακτηρισμοί των σημερινών εθνικών οδών, όταν γίνονται τέτοιες μεγάλης εμβέλειας έργα.

Εμείς, θα πρέπει να σας πω ότι ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. συμφωνούμε με τη συμμετοχή ιδιωτών στην κατασκευή μεγάλων έργων σε ορισμένους πολύ συγκεκριμένους τομείς. Ένας από αυτούς τους τομείς είναι και οι οδικοί άξονες. Όμως, αυτή η κορυφαία και μεγάλης σημασίας επιλογή δεν πρέπει να γίνεται στην πράξη με δυσμενείς οικονομικούς όρους για το δημόσιο και με μεταφορά του μεγαλύτερου μέρους του κόστους στις πλάτες των χρηστών του έργου, δηλαδή των πολιτών μέσω των ακριβών διοδίων. Θα έλεγα ότι οι σύγχρονοι ασφαλείς αυτοκινητοδρόμοι ευρωπαϊκών προδιαγραφών με λογικά, όμως, διόδια θα πρέπει να είναι η κεντρική επιλογή της χώρας.

Κύριε Υπουργέ, υπάρχει η εκκρεμότητα της ολοκλήρωσης του Π.Α.Θ.Ε. που περιλαμβάνει και το τμήμα των Τεμπών. Γνωρίζετε τη μεγάλη σημασία του έργου, γι' αυτό σας παρακαλώ να είστε συγκεκριμένος, επειδή διαβάζουμε στον Τύπο διάφορες ημερομηνίες, διάφορα χρονοδιαγράμματα. Πότε εκτιμάτε –διότι θέλω να είμαι ακριβής– ότι θα λειτουργήσουν τα εργοτάξια; Πότε θα εγκατασταθούν οι μπουλντόζες;

Διότι νομίζω ότι μία συγκεκριμένη δέσμευση θα αποτελεί την καλύτερη απάντηση για τους πολίτες της Θεσσαλίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ήταν μία τυχερή κυβέρνηση, αφού οι υπουργοί της είχαν την ευκαιρία στα πρώτα βήματά τους, ως Υπουργοί, να κόψουν και όχι μόνο στην αρχή, αρκετές κορδέλες. Αλλά και σήμερα μπορούν να κόβουν κορδέλες για έργα που σχεδίασε, μελέτησε και ξεκίνησε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Βεβαίως, μπορεί εσείς προσωπικά, κύριε Υπουργέ, κάποιες φορές να αναγνωρίζετε αυτή τη συμβολή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. όμως, σχεδόν όλοι οι άλλοι συνάδελφοί σας Υπουργοί προσποιούνται ότι δεν γνωρίζουν και προσπαθούν να υποτιμήσουν τη νοημοσύνη των πολιτών, διότι δεν αναγνωρίζουν ότι στα έργα πολύ μεγάλης εμβέλειας –όπως είναι αυτά που συζητάμε σήμερα ή που κατασκευάστηκαν στο παρελθόν– η χρονική διάρκεια κατασκευής τους ξεπερνά τα όρια της τετραετίας, πολλές φορές πιθανόν και δύο τετραετιών. Άρα, οφείλουμε, αν θέλουμε να είμαστε σοβαροί, να αναγνωρίζουμε τα αυτονόητα.

Βεβαίως, ύστερα από τρία και πάνω χρόνια κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, οι Έλληνες πολίτες μπορούν πλέον να κρίνουν και να συγκρίνουν και είναι βέβαιο ότι όλα επικριτικά τεχνάσματα και αν χρησιμοποιήσει ο κύριος Πρωθυπουργός και οι Υπουργοί, η πραγματικότητα δεν αλλάζει. Και η πραγματικότητα δείχνει ότι με τη μείωση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων –και το τονίζω, με τη μείωση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων– και οι ρυθμοί εκτέλεσης των μεγάλων έργων είναι αργοί –χαρακτηριστικό παράδειγμα η Κάρλα στη Θεσσαλία, κύριε Υπουργέ– αλλά και τα μικρότερα και μικρομεσαία έργα στην ελληνική περιφέρεια –και η Θεσσαλία δεν θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση– μειώνονται.

Είναι χαρακτηριστικό ότι πάρα πολλές μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην περιφέρεια έχουν βάλει λουκέτο ή φυτοζωούν –το ίδιο συμβαίνει και στη Θεσσαλία– και πάρα πολύς κόσμος που

απασχολείται σε αυτού του είδους τα έργα, έχει οδηγηθεί στην ανεργία. Είναι και αυτό ένα από τα συμπτώματα, ένα από τα αποτελέσματα της μείωσης του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων. Γι' αυτό, όταν οι πολίτες –και αυτό θα γίνει στην ώρα του– κληθούν, θα στείλουν το λογαριασμό, χωρίς εκπτώσεις και στην Κυβέρνηση, έτσι όπως πρέπει.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Δημήτριος Τσιόγκας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εμείς τα δημόσια έργα τα αξιολογούμε, πρώτον, με το ποιος τα κάνει, για ποιον τα κάνει και ποιος θα ωφεληθεί από αυτά τα έργα. Είναι σημαντικό και είναι η βάση για να κρίνουμε και να σταθμίσουμε τη στάση μας απέναντι σε οποιοδήποτε έργο γίνεται. Και εν πάση περιπτώσει, πώς ιεραρχούνται αυτά τα έργα;

Στη χώρα μας όλες τις προηγούμενες δεκαετίες αναπτύχθηκε για παράδειγμα η Εθνική Οδός, Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης, (Π.Α.Θ.Ε.) ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο στη χώρα μας έχει μείνει στην εποχή του Τρικούπη. Υπάρχουν δηλαδή τα μεγαλύτερα τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα μας, τα οποία είναι με μονή γραμμή, έτσι όπως φτιάχτηκε από την εποχή του Τρικούπη και δεν έχουμε εξέλξει στο μεγαλύτερο μέρος του σιδηροδρόμου.

Εμείς, λοιπόν, θεωρούμε ότι τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι πλεονέκτημα και εξυπηρέτηση για τα οφέλη του κοινωνικού συνόλου του ελληνικού λαού. Για παράδειγμα, ο θεσσαλικός σιδηρόδρομος είναι σε απαράδεκτη κατάσταση. Για να πας με το τρένο σήμερα από Λάρισα-Βόλο, θέλεις μία ώρα. Είναι μία μονή γραμμή, έτσι όπως φτιάχτηκε, όταν φτιάχτηκε και παραμένει ως έχει, ενώ θα μπορούσε να είναι ηλεκτροκίνητη, θα μπορούσε να είναι διπλή γραμμή, θα μπορούσε να είναι με αμαξοστοιχίες, όπως είναι ο προαστιακός και να πας Λάρισα-Βόλο, όπου μετακινούνται εκατοντάδες κόσμος κάθε μέρα, σε ένα τέταρτο. Το ίδιο και η γραμμή Βόλος-Παλαιοφάρσαλα και από εκεί Καλαμπάκα. Αν θέλετε, ακόμη και η προέκταση από Βόλο-Λάρισα, απ' ευθείας Τρίκαλα. Η ολοκλήρωση του θεσσαλικού σιδηροδρόμου, ή αν θέλετε ο δυτικός σιδηρόδρομος, όταν έγινε η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου επιμέναμε, όχι μόνο εμείς εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, αλλά και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ότι πρέπει να γίνει ταυτόχρονα και σιδηροδρομική γραμμή στη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, για να ολοκληρωθεί από την Καλαμάτα μέχρι την Ηγουμενίτσα, δηλαδή, ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας.

Το δεύτερο ζήτημα είναι ότι αυτά τα έργα –αυτά που κάνετε εσείς– εντάσσονται στα ενδοευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών για τη μετακίνηση κυρίως των εμπορευμάτων των πολυεθνικών του ευρωπαϊκού κεφαλαίου. Αυτά είναι τα κριτήρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βάσει συγκεκριμένων όρους για να χρηματοδοτήσει τέτοια έργα. Έχει δηλαδή κριτήριο αν θα εξυπηρετηθούν τα ευρωπαϊκά μονοπώλια με βάση τις τέσσερις περιφέρειες ελευθερίας της Συνθήκης του Μάαστριχτ, την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων, υπηρεσιών, εργατικού δυναμικού και κεφαλαίων.

Το Κ.Κ.Ε. βάζει ως πρώτη προτεραιότητα την κατασκευή δημοσίων έργων που θα βοηθούν στη λύση των γενικότερων κοινωνικών προβλημάτων των εργαζομένων και γι' αυτό προβάλλουμε συγκεκριμένους πολιτικούς όρους, που να μπορούν να κατοχυρώνουν τα δημόσια έργα και τις υπηρεσίες, που πρέπει να είναι κοινωνικό αγαθό.

Με την κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων εγκαταλείπονται οι παλιοί. Για παράδειγμα, έγινε η νέα εθνική οδός που περνάει έξω από τη Λάρισα και το κομμάτι της παλιάς εθνικής οδού που περνάει μέσα από τη Λάρισα είναι εγκαταλειμμένο. Όπως ήταν, έτσι είναι, δεν έχει αλλάξει απολύτως τίποτε, δεν έχει γίνει καμμία απολύτως βελτίωση σε αυτό το κομμάτι. Τέτοια παραδείγματα μπορούμε να αναφέρουμε πάρα πολλά. Δείτε για παράδειγμα την κατασκευή του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», δείτε την κατασκευή της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου που είναι έργα με παραχώρηση στο ιδιωτικό κεφάλαιο, δείτε για

παράδειγμα την Αττική Οδό που είναι ιδιωτικός δρόμος, όπου για πενήντα χρόνια θα εισπράττουν οι επιχειρηματίες. Στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» οι Γερμανοί, στη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου οι Γάλλοι, στην Αττική Οδό ο Μπόμπολας. Και οι συμβάσεις είναι αποικιακού χαρακτήρα -και πιστεύουμε ότι τέτοια θα είναι η σύμβαση για την Ε65- υπέρ των βιομηχανών, υπέρ των μεγαλοεργολάβων. Δηλαδή, όταν κερδίζουν, τα βάζουν στην τσέπη τους και κάθε βράδυ στο ταμείο του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι Γερμανός που μαζεύει στα λεφτά, κάθε βράδυ στη ζεύξη Ρίου -Αντιρρίου ο ταμίας είναι Γάλλος που μαζεύει τα λεφτά από τα διόδια που πληρώνει ο ελληνικός λαός και βέβαια, αν μπουν μέσα, υπάρχει ρήτρα να πληρώνει το ελληνικό δημόσιο, συμφωνία που έχουν υπογράψει, για να είναι πάντοτε κερδισμένοι οι μεγαλοεργολάβοι.

Εμείς, λοιπόν, δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με τέτοιες συμφωνίες και τέτοιες ρήτρες. Δείτε για παράδειγμα την καθυστέρηση που υπάρχει και τα παζάρια που γίνονται ανάμεσα στους μεγάλους εργολάβους με τη σήραγγα των Τεμπών. Πότε θα γίνει; Πότε θα ξεκινήσει; Λέτε ότι θα βάλατε διόδια τα οποία, από τη στιγμή που θα αρχίσει η κατασκευή της σήραγγας των Τεμπών κάθε βράδυ θα πάνε και θα παραδίδουν το ταμείο στον εργολάβο που θα κάνει τη διάνοιξη της σήραγγας. Εμείς δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με αυτή τη λογική, γιατί παραχωρείτε τα έργα στο ιδιωτικό κεφάλαιο και γιατί αυτά τα έργα τα πληρώνει πανάκριβα ο ελληνικός λαός και οι μεγαλοεργολάβοι δεν βάζουν τσακιστή δραχμή από την τσέπη τους.

Εν πάση περιπτώσει, αυτό που λέτε «θα βγουν από την απομόνωση», βεβαίως και θα ωφεληθεί και ο κόσμος, βεβαίως και θα χρησιμοποιεί και ο κόσμος αυτό το δρόμο, βεβαίως και θα έχει πιο γρήγορη επικοινωνία, αλλά θα λύσουν τα λαϊκά στρώματα τα προβλήματά τους με την κατασκευή μόνο του αυτοκινητόδρομου; Για παράδειγμα, μιας και μιλάμε για την Ε65, θα λυθούν τα προβλήματα του λαού της Θεσσαλίας με την κατασκευή της Ε65, αν δεν έχουν τιμές τα αγροτικά προϊόντα, αν δεν βρουν δουλειά οι άνεργοι, αν δεν γίνουν τα φράγματα στο θεσσαλικό κάμπο, αν δεν γίνουν τα αρδευτικά δίκτυα στο θεσσαλικό κάμπο, αν δεν κλείνουν τα εργοστάσια, όπως το εργοστάσιο ζάχαρης και μία σειρά άλλα εργοστάσια που έφυγαν από τη Θεσσαλία και πήγαν σε γειτονικές χώρες με χοντρές επιδοτήσεις από της κυβερνήσεις και τη σημερινή και την προηγούμενη που ωφελούνται πολλαπλά οι βιομήχανοι και με την επιδότηση που παίρνουν και με τις φθηνές ύλες που βρίσκουν εκεί που πάνε και με το φθηνό εργατικό δυναμικό, αλλά και με την εισαγωγή των προϊόντων που κατασκευάζουν εκεί στη χώρα μας, χωρίς να πληρώνουν δασμούς στα σύνορα;

Αυτά είναι οφέλη ή ζημιές για τον ελληνικό λαό και πιο συγκεκριμένα για το λαό της Θεσσαλίας; Ζημιές ή κέρδη; Συνεπώς, λοιπόν, για εμάς, από την απομόνωση ο ελληνικός λαός ή αν θέλετε και η Θεσσαλία, θα βγουν μόνο αν αλλάξει η κατάσταση, μόνο αν αλλάξουν οι πολιτικοί συσχετισμοί, μόνο αν χάσουν ΠΑ.ΣΟ.Κ., Νέα Δημοκρατία, μόνο αν ενισχυθεί το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και αλλάξει η κατάσταση προς όφελος των αγροτών, προς όφελος των εργαζομένων, προς όφελος των αυτοαπασχολούμενων, προς όφελος των επαγγελματιών. Διαφορετικά, αυτά τα έργα θα είναι κυρίως προς όφελος των μεγάλων επιχειρήσεων, οι οποίες θα τα χρησιμοποιούν για τη γρήγορη μεταφορά των προϊόντων τους, ελληνικών και ξένων και βεβαίως κατά δεύτερο λόγο θα χρησιμοποιούνται και από τον ελληνικό λαό.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Μπούγας έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε συνάδελφε, έχω δώσει το λόγο ήδη στον κ. Μπούγα. Μετά θα μιλήσετε εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Καλώς, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε Μπούγα, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η αναμόρφωση της νομοθεσίας ανάθεσης μελετών, παροχής υπηρεσιών και δημοπράτησης των δημοσίων έργων, η κατάρτιση των νέων τιμολογίων, ο στρατηγικός σχεδιασμός των οδικών μεταφορών και ο έγκαιρος προγραμματισμός των αναγκών έργων εκ μέρους του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, επιτρέπουν σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία να συζητά την κύρωση της τέταρτης κατά σειρά σύμβασης παραχώρησης, στο πλαίσιο του προγράμματος «Δρόμοι της Ανάπτυξης». Χάρη στη μεθοδική και συστηματική εργασία, μέσα σε χρόνο ρεκόρ, μικρότερο της τετραετίας, ολοκληρώθηκαν και δημοπρατήθηκαν έργα οδοποιίας που καρκινωβατούσαν επί δεκαετίες, έργα που αναμορφώνουν κυριολεκτικά το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της χώρας.

Οι «Δρόμοι Ανάπτυξης» συνιστούν ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα κατασκευής έργων οδοποιίας στην Ευρώπη, με συνολικό προϋπολογισμό 9.000.000.000 ευρώ. Ένα πρωτόγνωρο, πραγματικά, για τα ελληνικά δεδομένα επενδυτικό πρόγραμμα που προσελκύει και αξιοποιεί ιδιωτικά κεφάλαια της τάξεως των 6.000.000.000 ευρώ περίπου. Ένα πρόγραμμα οδικών έργων, το οποίο διασχίζει κάθε γεωγραφικό διαμέρισμα και συνδέει κάθε γωνιά της Ελλάδας, τερματίζοντας την απομόνωση ολόκληρων περιοχών.

Ακόμη και ο πιο αυστηρός επικριτής της Κυβέρνησης δεν θα μπορούσε να υποτιμήσει ή να παραβλέψει το γεγονός ότι έχουν υπογραφεί και κυρωθεί από τη Βουλή οι συμβάσεις παραχώρησης για την Ιόνια Οδό, την υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης, τον άξονα Τρίπολη-Κόρινθος-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη.

Ακόμη, υπογράφηκε και αναμένεται να έρθει σύντομα προς κύρωση στη Βουλή και η πέμπτη κατά σειρά σύμβαση παραχώρησης, η οποία αφορά το μεγάλο έργο της κατασκευής του τμήματος Ράχες Μαλιακού-Κλειδί Ημαθίας του Π.Α.Θ.Ε.. Το έργο αυτό ολοκληρώνει τον κεντρικό οδικό άξονα της χώρας, περιλαμβάνει σήραγγες μήκους εικοσιπέντε χιλιομέτρων στον Πλαταμώνα και στα Τέμπη και έχει συνολικό κόστος 1.150.000.000 ευρώ. Σύντομα δε, αναμένεται η υπογραφή και κύρωση της σύμβασης για τον οδικό άξονα Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Αυτή είναι και η απάντηση στους Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ., οι οποίοι ζήτησαν από τον Υπουργό χρονοδιάγραμμα για την υπογραφή και κύρωση των συμβάσεων αυτών.

Σημαντικότερη θέση σε αυτόν το σχεδιασμό οδικών αξόνων διαδραματίζει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδας Ε 65, τη σύμβαση παραχώρησης του οποίου κυρώνουμε σήμερα. Πρόκειται για έναν εντελώς νέο δρόμο, που κατασκευάζεται εκ του μηδενός και συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα. Έχοντας ως αφετηρία τη Λαμία ή, αν θέλετε, τα βορειοανατολικά όρια του νομού Φωκίδας, διασχίζοντας τη θεσσαλική πεδιάδα, συνδέει τον Π.Α.Θ.Ε. με την Εγνατία Οδό. Με συνολικό μήκος εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιόμετρα και προϋπολογισμό 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ, διπλάσιο δηλαδή του κόστους κατασκευής της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, ενώνει την Ελλάδα, συμβάλλει στην ανάπτυξη της περιφέρειας και βγάζει ολόκληρης περιοχής από την απομόνωση, προσφέροντας εξοικονόμηση χρόνου, τουλάχιστον κατά μία ώρα.

Παράλληλα, αυτός ο άξονας διακρίνεται από υψηλή περιβαλλοντική ευαισθησία και ιδιαίτερες πρόνοιες για την προστασία της χλωρίδας και της πανίδας των περιοχών απ' όπου διέρχεται, γεγονός που επιβάρυνε το κόστος κατασκευής του κατά 120.000.000 ευρώ. Οι ωφέλειες από το πρόγραμμα κατασκευής των οδικών αξόνων στην δυτική και ανατολική Ελλάδα, καθώς και στην Πελοπόννησο, θα μεγιστοποιηθούν, εφόσον κατασκευαστούν και δύο ιδιαίτερης σημασίας δρόμοι, οι οποίοι θα ολοκληρώνουν το δίκτυο οδικής επικοινωνίας και θα δημιουργήσουν εξαιρετικές συνθήκες ανάπτυξης, ιδιαίτερα στη Στερεά Ελλάδα.

Αναφέρομαι, αφενός στον οδικό άξονα Θήβας-Ιτέας που θα συνοδεύει με την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου των Δελφών και αφετέρου στον διαγώνιο άξονα Θερμοπυλών-Ιτέας-Αντιρρίου, ο οποίος θα αποτελέσει και τη φυσική συνέχεια του

Ε65 που συζητάμε σήμερα. Το μεγαλύτερο μέρος του άξονα Θερμοπυλών-Ιτέας-Αντιρρίου, έχει κατασκευαστεί στις αρχές της δεκαετίας του 1970 και έκτοτε, δυστυχώς, ελάχιστες βελτιώσεις και επισκευές αυτού του οδικού άξονα έχουν πραγματοποιηθεί, με αποτέλεσμα σήμερα να δημιουργούνται πολλά και σημαντικά προβλήματα, αλλά και να καθίσταται επικίνδυνη η διέλευση των οχημάτων μέσω αυτού λόγω της ιδιαίτερα αυξημένης κίνησης, αφού αυτός ο δρόμος είναι ο βασικός άξονας που συνδέει τη Θεσσαλία με τη Στερεά Ελλάδα, την Πελοπόννησο και τη δυτική Ελλάδα.

Σε συνδυασμό με τη γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου και με τους οδικούς άξονες του Π.Α.Θ.Ε., της Ιόνιας Οδού και του Ε65, ο εν λόγω δρόμος Θερμοπύλες-Ιτέα-Αντίρριο, μειώνει κατά διακόσια σαράντα πέντε χιλιόμετρα την διαδρομή Λαμία-Πάτρα και συνδέει συντομότερα την Βόρεια και την Κεντρική Ελλάδα με τη δυτική Ελλάδα ταυτόχρονα. Έτσι, βγάζει από την απομόνωση πολλές περιοχές της Φωκίδας, της Φθιώτιδας, της Βοιωτίας και της Αιτωλοακαρνανίας.

Για τη βελτίωση των οδικών αξόνων που προανέφερα, δηλαδή του άξονα Θήβας-Ιτέας και Θερμοπυλών-Ιτέας-Αντιρρίου, έχουμε κατ' επανάληψη συνεργαστεί, κύριε Υπουργέ, τόσο με εσάς προσωπικά, όσο και με τους συνεργάτες σας, όλοι οι Βουλευτές των τεσσάρων νομών, που ανέφερα παραπάνω. Γνωρίζουμε το προσωπικό σας ενδιαφέρον. Θα σας παρακαλούσα, λοιπόν, σήμερα με την ευκαιρία της συζήτησης αυτού του νομοσχεδίου, να ενημερώσετε την Εθνική Αντιπροσωπεία για τον πιθανολογούμενο χρόνο δημοπράτησης των μελετών, καθώς και για το χρόνο έναρξης και ολοκλήρωσης των έργων, που αφορούν σε αυτούς τους δύο δρόμους, που εκτός του ότι θα εξασφαλίσουν συνθήκες ταχείας και ασφαλούς κυκλοφορίας, θα δημιουργήσουν και τεράστιες δυνατότητες ανάπτυξης της Στερεάς Ελλάδας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου που συζητάμε αποτελεί το αναγκαίο θεσμικό υπόβαθρο για ένα εξαιρετικά σημαντικά οδικό έργο, ένα έργο την κατασκευή του οποίου αναμένουν εδώ και πολλά χρόνια οι πολίτες. Ανεξάρτητα του ποιος έκανε τα περισσότερα και ταχύτερα βήματα προς τον σκοπό υλοποίησης αυτού του έργου, νομίζω ότι όλοι μας έχουμε χρέος να στηρίξουμε αυτήν την προσπάθεια που γίνεται σήμερα από την Κυβέρνηση.

Γι' αυτούς τους λόγους ανεπιφύλακτα υπερψηφίζω το συζητούμενο σχέδιο νόμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο κ. Δραγασάκης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαστε υπέρ της αναγκαιότητας του έργου και την αναγνωρίζουμε. Θέλουμε να υλοποιηθεί το έργο, αλλά είμαστε αντίθετοι με τον τρόπο υλοποίησης. Γι' αυτό καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Τους λόγους τους εξήγησε η συνάδελφος κ. Ξηροτύρη στην επιτροπή. Οι λόγοι αυτοί είναι και γενικοί και ειδικοί. Δεν θα τους επαναλάβω.

Θα κάνω μόνον μια συνολικότερη παρατήρηση. Αν αυτή ήταν η μοναδική σύμβαση παραχώρησης που ερχόταν για συζήτηση, εμείς θα τη συζητούσαμε με διαφορετικό πνεύμα. Δυστυχώς, εδώ δεν έχουμε ένα εξαιρετικό γεγονός, δεν έχουμε μια εξαίρεση από τον κανόνα, αλλά έχουμε μια νέα στην ουσία πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, στην οποία θα ήθελα να αναφερθώ. Η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια σε μια νέα δημοσιονομική κρίση.

Η δημοσιονομική κρίση δημιουργείται για δύο λόγους. Πρώτον, διότι μειώνοντας τους συντελεστές φορολόγησης των κερδών και των μερισμάτων η Κυβέρνηση έχει οδηγήσει σε μείωση των φορολογικών εσόδων ως ποσοστό του εθνικού εισοδήματος, σε συνδυασμό βεβαίως και με την καλπάζουσα φοροδιαφυγή. Εάν δηλαδή μπειτε στον κόπο και δείτε τη διαχρονική εξέλιξη των φορολογικών εσόδων της Ελλάδας, θα διαπιστώσετε ότι είναι μειούμενη και είναι από τις χαμηλότερες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και από την άλλη πλευρά, ο κ. Αλογοσκούφης δεσμεύτηκε ότι η Ελλάδα μέχρι το 2010 θα έχει ισοσκελισμένους προϋπολογισμούς.

Επισημαίνω ότι ο Πρόεδρος της Γαλλίας κ. Σαρκοζί, διεκδύ-

ησε και πέτυχε να γίνει αυτό για τη Γαλλία το 2012. Η Ελλάδα εμφανίζεται για μια ακόμη φορά στις νεοσυντηρητικές ιδέες των Βρυξελλών ως πρωτοπαλίκarlo, πρώτοι εμείς το 2010. Ποιο είναι το αποτέλεσμα; Δημοσιονομική ασφυξία.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, για να καλύψει το πρόβλημα αυτό και να βρει κάποια διέξοδο, θέτει σε εφαρμογή τέσσερις μηχανισμούς για να υπερβεί το δημοσιονομικό αδιέξοδο.

Πρώτον, οι ιδιωτικοποιήσεις. Χθες μόλις πούλησε ένα ακόμη πακέτο του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου για καθαρά ταμειακούς λόγους.

Δεύτερον, οι συμβάσεις παραχώρησης.

Τρίτον, οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Τέταρτον, η πώληση και η επαναμίσθωση ακινήτων του δημοσίου.

Αυτοί είναι οι τέσσερις μηχανισμοί –ορισμένοι προϋπήρχαν, όπως οι ιδιωτικοποιήσεις, άλλοι έρχονται για πρώτη φορά– οι οποίοι στο σύνολό τους δημιουργούν ένα νέο πλαίσιο για τη δημιουργία υποδομών στη χώρα μας. Το πλαίσιο αυτό θα έχει αυξημένο δημοσιονομικό κόστος. Το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων σε λίγα χρόνια δεν θα υπάρξει. Το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων θα είναι οι πόροι με τους οποίους οι κυβερνήσεις θα πληρώνουν τα μισθώματα και τα ενοίκια για τα έργα που θα γίνονται με συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Και βέβαια, το κοινωνικό κόστος θα αυξηθεί, αφού στην πράξη θα έχουμε μια δεύτερη φορολογία. Όλοι οι δρόμοι θα έχουν διόδια, πολλά σχολεία, νοσοκομεία, ακόμη και φυλακές που θα έχουν γίνει με το σύστημα της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, θα έχουν ενοίκια και μισθώματα.

Επομένως, η Κυβέρνηση δημιουργεί ένα κενό δημοσιονομικό πρόβλημα. Προσπαθεί να το καλύψει με τις ιδιωτικοποιήσεις και όλα αυτά τα νέα χρηματοδοτικά εργαλεία. Όλο αυτό θα εμφανιστεί στο μέλλον ως ένα νέο αναπτυξιακό αδιέξοδο, μία νέα δημοσιονομική και κοινωνική επιβάρυνση. Ήθελα να κάνω αυτή την επισήμανση με αφορμή τη σύμβαση που συζητούμε. Εννοείται ότι αυτό που είπα δεν αφορά μόνο τη συγκεκριμένη σύμβαση, αλλά αφορά συνολικότερα την πολιτική της Κυβέρνησης, την οποία, ενόψει και των επικείμενων εκλογών, θα πρέπει να πληροφορηθεί ο ελληνικός λαός και να την αξιολογήσει υπεύθυνα και ανάλογα με τη δική του κρίση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Νασιώκας.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, ψηφίζουμε θετικά. Θεωρούμε ότι αυτό το έργο είναι αναγκαίο και επωφελέστατο για μια ευρύτερη περιοχή, εάν όχι και για όλη τη χώρα και θα αναφερθώ σ' αυτό.

Ψηφίζουμε θετικά αναλογιζόμενοι ότι σε ανάλογες περιπτώσεις μεγάλων έργων και συμβάσεων, των μεγάλων έργων και συμβάσεων που έγιναν την προηγούμενη περίοδο στη χώρα, η Νέα Δημοκρατία καταψήφισε συστηματικά. Είναι αυτό μια άλλη φιλοσοφία και μια άλλη λογική. Μπορεί κάποιοι να λένε ότι κάποιοι πυροδοτούν την οξύτητα ή κάποιοι είναι θιασώτες της συναίνεσης, αλλά αυτό φαίνεται στην πράξη και αποδεικνύεται κάθε μέρα και μας ακολουθεί.

Δεν ψηφίζουμε, κύριε Υπουργέ, μόνο θετικά, αλλά χαιρόμαστε πάρα πολύ σήμερα, γιατί επιτέλους με καθυστέρηση –θα αναφερθώ σ' αυτό– φτάσαμε σε μια αρχή που φαίνεται ότι έχει και σίγουρη διέξοδο για έναν αρκετά δύσκολο και στην κατασκευή και στη λειτουργία δρόμο για πάρα πολλούς λόγους. Και πάλι σκεπτόμαστε τι συνέβαινε όταν φέρναμε ανάλογες συμβάσεις εδώ στη Βουλή για κύρωση ή όταν ολοκληρώναμε μεγάλα έργα.

Μαύρες πλερέζες είχε βάλει ο κ. Καραμανλής, τότε Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και η Νέα Δημοκρατία. Εσείς δεν ήσασταν εκεί και αν ήσασταν, θα είχατε σίγουρα διαφορετική άποψη. Αναφέρομαι στο μετρό της Αθήνας, αναφέρομαι στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και πιστεύω ότι είναι εθνική επιτυχία ότι φθάσαμε εδώ και προχωράμε και πιστωθεί στον καθένα το θετικό όφελος ή ας χρεωθούν οι παραλείψεις και οι αδυναμίες.

Ο αυτοκινητόδρομος της κεντρικής Ελλάδας, λοιπόν, γνωστός και ως Ε65 είναι ένας δρόμος τεράστιας σημασίας, όπως είπα στην αρχή για όλους. Τεράστιας σημασίας για τη δυτική Θεσσαλία, τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα, γιατί αποκτούν πλέον έναν υπερσύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Βγαίνουν, με αυτή την έννοια, από μία απομόνωση οδική –δεν είναι σε οδική απομόνωση, αλλά με την έννοια αυτή που λέω είναι σε οδική απομόνωση- αποκτά σύνδεση ολόκληρη η Θεσσαλία με την Εγνατία και τον Π.Α.Θ.Ε. δια μιας άλλης οδού, αλλά κυρίως με την Εγνατία, τη δυτική Μακεδονία, την Ήπειρο και τη βόρειο Ελλάδα. Με αυτή την έννοια για την ανατολική Θεσσαλία –μιλάω, λοιπόν, ως Λαρισαίος- είναι εξίσου σημαντικό, όσο και για τη δυτική. Είναι κοντά, έχει τόσο μεγάλη σημασία, όσο η σήραγγα των Τεμπών, μία μεγίστης σημασίας παρέμβαση. Όμως, νομίζω ότι για όλη την Ελλάδα το έργο είναι τόσο σημαντικό, ώστε η ολοκλήρωσή του θα δώσει ιδιαίτερη δυναμική και πνοή στην ανάπτυξη της κεντρικής Ελλάδας γενικότερα, αλλά και της ευρύτερης περιοχής.

Το Π.Α.Σ.Ο.Κ. αυτό το είδε, έτσι προγραμματίστηκε, ενέταξε και προώθησε σε πολύ σημαντικό βαθμό την ωρίμανση του έργου, ένα έργο εξάλλου που ήταν και είναι απαίτηση όλων των Θεσσαλών πολιτών, όλων των φορέων, οι οποίοι κινητοποιήθηκαν, αντέδρασαν και πίεσαν πολλές φορές, παραδείγματος χάριν, κύριε Υπουργέ, στην αρχή της δικής σας διακυβέρνησης, όταν για κάποια στιγμή φάνηκε ότι το έργο καθυστερεί και υπάρχουν και κίνδυνοι ακυρώσεως. Ευτυχώς αυτό απεφεύχθη και σήμερα είμαστε στην ευχάριστη θέση να κυρώνουμε τη σύμβαση παραχώρησης.

Βέβαια, φθάσαμε με κάποια καθυστέρηση εδώ. Άκουσα τον εισηγητή, άκουσα και σας στην επιτροπή ότι ήταν πολλά να γίνουν και έγιναν και θέλω να σας δώσω λίγο το περιβάλλον που επικρατεί τα τριάντα χρόνια της Νέας Δημοκρατίας όπου οι δημόσιες επενδύσεις μειώθηκαν πάρα πολύ, κύριε Υπουργέ και αυτό έχει τεράστιες επιπτώσεις στην περιφέρεια. Μειώθηκε η εθνική συμμετοχή στα έργα, άρα μειώθηκαν και τα έργα. Εκτόν εβδομήντα έργα απεντάχθηκαν –κυρίως περιφερειακά έργα μεγάλης σημασίας- για όλη την περιφέρεια και για τη Θεσσαλία. Ακόμη έργα που προβλέπονταν να μπουν στο εθνικό σκέλος, μήκαν στις περιφέρειες.

Υπήρξε καθυστέρηση γενικότερη, πολλές φορές μεγάλη. Μερικές φορές δικαιολογείται για πάρα πολλούς λόγους, όπως μια άλλη κυβέρνηση ήρθε, ένας άλλος τρόπος σκέψης, άλλαξε ο τρόπος δημοπράτησης, μελέτης. Τα περισσότερα μικρότερα έργα γίνονται με μελέτη πλέον ξεχωριστά και κατασκευή ξεχωριστά. Όμως, από εκεί μέχρι το να μην παραδίνεται σημαντικό έργο που περιμέναμε είναι μεγάλη απόσταση. Να σας φέρω ένα παράδειγμα: το σημαντικό έργο Πολύμυλος-Βέροια, τμήμα της Εγνατίας Οδού, ένα έργο που το παραλάβατε έτοιμο, το εγκαταστήσατε λίγους μήνες, μετά και έλειπε μία μόνο σήραγγα, μία μικρή σήραγγα σχετικά με το μέγεθος και την αξία του έργου. Αυτή η σήραγγα τριάντα χρόνια λείπει, μέχρι και σήμερα. Ενώ οδηγούμε στην Εγνατία κανονικά, εκεί μπαίνουμε σε μία σήραγγα και παραμένει να μπαίνουμε σε μία σήραγγα.

Πα' όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, εγώ θα τονίσω ότι και με τη καθυστέρηση προχωράει. Και παρά τις δυσκολίες της οικονομικής πολιτικής του κ. Καραμανλή και του κ. Αλογοσκούφη να χρηματοδοτήσει και τα έργα, προχωράνε τα έργα και φάνηκε άλλωστε ότι πάνω εκεί θα ακουμπήσει και ο κ. Καραμανλής στην προεκλογική του εκστρατεία, δηλαδή σε όποια έργα γίνονται στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε..

Για το ότι σε όλους τους άλλους τομείς τα πράγματα επί Νέας Δημοκρατίας είναι πολύ χειρότερα, αδιάψευστος μάρτυρας είναι η πυρκαγιά της Πάρνηθας, το κάψιμο της Πάρνηθας. Και αυτό, όχι γιατί δεν θα μπορούσε να συμβεί σε οποιαδήποτε κυβέρνηση, αλλά δεν μπορώ να καταλάβω πώς μπορεί να συμβαίνει το 2007 σε μία χώρα που μπόρεσε και έκανε Ολυμπιακούς Αγώνες, που θεωρούσε και κατά την άποψή μου είχε το καλύτερο Πυροσβεστικό Σώμα και που καίγονταν τα Δερβενοχώρια δύο μέρες πριν περάσει η πυρκαγιά στην Πάρνηθα. Αυτό δείχνει ότι σ' αυτό το κράτος, αυτή η Κυβέρνηση έχει τεράστια προβλήματα και στη διοίκηση και στο συντονισμό λειτουργίας

της.

Και επειδή, κύριε Υπουργέ, έχετε αναλάβει ως υπεύθυνος, από την κυβερνητική πλευρά, της αντιμετώπισης των συνεπειών της πυρκαγιάς στην Πάρνηθα, με την ευκαιρία θα σας πρότεινα και θα σας εισηγούμουν, επειδή και η Αγία και το Πήλιο έχουν υποστεί πολύ μεγάλες ζημιές και κινδυνεύουν φοβερά, ότι ανάλογα μέτρα μ' αυτά της Πάρνηθας –δεν ξέρω τι σημαίνει ακριβώς «ανάλογα μέτρα», αλλά πάντως μέτρα που πρέπει να αντιμετωπίσουν την κατάσταση κι όχι να την αφήσουν στην τύχη τους - πρέπει να παρθούν το συντομότερο δυνατόν, γιατί κι εκεί θα έχουμε τις πλημμύρες κι εκεί θα έχουμε τις μεγάλες κατολισθήσεις και εκεί θα έχουμε τους μεγάλους κινδύνους και τις επιπτώσεις από την πυρκαγιά.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με δύο λόγια ακόμη για τη Σύμβαση. Πρώτον, αυτό το έργο που γίνεται με τη μέθοδο της παραχώρησης, κατά την άποψή μου, έτσι θα μπορούσε να γίνει. Ήταν ένα δύσκολο έργο. Είναι διασφαλισμένο. Και αυτό είναι ικανοποιητικό. Είχαμε μεγάλη αγωνία για το αν το έργο θα είναι διασφαλισμένο, κύριε Υπουργέ. Ξέρουμε ότι είναι δύσκολο και στην κατασκευή και στην εκτίμηση του κυκλοφοριακού φορτίου και στη λειτουργικότητα και στα έσοδά του. Και βεβαίως αυτό γίνεται με εγγύηση του δημοσίου και αυτό ήταν απαίτηση των Θεσσαλών. Είναι όμως πολύ ακριβό το έργο, κύριε Υπουργέ και στην κατασκευή –δυστυχώς αναγκαστήκατε να φθάσετε σ' αυτή τη σύμβαση παραχώρησης με μία μόνο εταιρία κι αυτό και μόνο δεν σας έδωσε τη δυνατότητα σκληρότερης διαπραγματεύσεως και στη χρήση, γιατί θα σκέπτεται ένας πολίτης ότι για πάει από τα Τρίκαλα στη Λαμία θα πληρώνει τουλάχιστον 10 ευρώ και για να επιστρέψει 20 ευρώ χρησιμοποιώντας αυτόν το δρόμο, που θα είναι βεβαίως ένας γρήγορος δρόμος και σημαντικός, αλλά είναι και δύσκολος, άρα είναι ακριβός και στη χρήση. Όμως, παρ' όλο που δεν συμφωνώ ότι όλα τα έργα που φέρνετε εδώ, οι συμβάσεις, έπρεπε να γίνουν με τον ίδιο τρόπο, το συγκεκριμένο έργο πιστεύω ότι μόνο μ' αυτό τον τρόπο διασφαλίζεται και μακάρη η εκτίμηση ότι είναι ακριβό, να μην αποδεχθεί στην πράξη. Δυστυχώς, θα αποδειχθεί ότι είναι ακριβό κι ο ελληνικός λαός θα το πληρώσει ακριβότερα απ' όσο θα έπρεπε.

Θα γίνει όμως το έργο και αφού θα γίνει, θα είναι στη διάθεση του ελληνικού λαού και αυτό είναι σημαντικότερο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Φούσας.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι εμφανής η δυσκολία του Π.Α.Σ.Ο.Κ. από τη μια πλευρά να λέει ότι κυρώνει αυτή τη Σύμβαση, ότι δηλαδή συμφωνεί, και από την άλλη πλευρά, να επικαλείται διάφορα επιχειρήματα, τα οποία και αβασίμα είναι, αλλά ιδίως δεν γίνονται πιστευτά στον ελληνικό λαό.

Να σταθώ δι' ολίγον στο θέμα του διαγωνισμού, στο οποίο αναφέρθηκε πριν από λίγο ο κ. Νασιώκας. Ασφαλώς θα γνωρίζει, ότι έγινε διεθνής διαγωνισμός και επομένως υπήρξαν όλες οι εγγυήσεις κι όλες οι δυνατότητες, ώστε να είναι αυτός ο διαγωνισμός και σωστός, αλλά και να έχει κι ένα πολύ καλό αποτέλεσμα. Θα γνωρίζει επίσης ότι επελήφθη και το Συμβούλιο Επικρατείας και ενέκρινε αυτή τη διαδικασία, με τα γνωστά αποτελέσματα. Σε κάθε περίπτωση, δεν ακούσαμε και κάποια άλλη πρόταση. Έχω, λοιπόν, τη γνώμη, ότι αυτές οι μεμψιμοιρίες σε τόσο μεγάλα έργα δεν είναι ωφέλιμες, δεν είναι χρήσιμες και πολύ περισσότερο δεν είναι πιστευτές στον ελληνικό λαό.

Θέλω να χαιρετίσω αυτό το μεγάλο έργο, να το χαιρετίσω, ως Έλληνας Βουλευτής, να το χαιρετίσω ως Έλληνας πολίτης, αλλά να το χαιρετίσω κι ως ένας πολίτης ο οποίος εκλέγεται και έχει την τιμή να εκπροσωπεί ένα μέρος της βορειοδυτικής Ελλάδας, περιοχή η οποία ωφελείται βασικά απ' αυτό το μεγάλο έργο.

Θέλω λοιπόν να χαιρετίσω αυτό το έργο για τέσσερις βασικούς λόγους. Πρώτα και κύρια διότι γίνεται επιτέλους αυτό το μεγάλο έργο. Είναι σπουδαίο έργο, είναι αξιόλογο έργο, διότι ενώνει τη δυτική Ελλάδα, με την κεντρική, αλλά και την ανατολική Ελλάδα.

Είναι ένα έργο που θα δώσει πνοή, θα δώσει δυνατότητες ανάπτυξης όλων αυτών των περιοχών ειδικά αυτής της περιοχής –και εννοώ τη βορειοδυτική Ελλάδα, αλλά και τη δυτική γενικότερα- που είχε μέχρι τώρα πολλά προβλήματα απομόνωσης.

Δεύτερον, θέλω να χαιρετίσω και να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και διά το λόγο, ότι όλη η Ελλάδα έχει μετατραπεί σ' ένα εργοτάξιο και πράγματι, αλλάζει η μοίρα αυτού του τόπου. Παντού βλέπουμε έργα.

Πριν από ένα μήνα περίπου υπεγράφη και μετά κυρώσαμε τη Σύμβαση Παραχώρησης για την Ιόνια Οδό. Το 2008 τελειώνουν, σύμφωνα με τις διαβεβαιώσεις του Υπουργού, οι εργασίες της Εγνατίας Οδού και είναι μια μεγάλη υπόθεση. Σήμερα κυρώνουμε το μεγάλο δρόμο Ε65, που θα ενώνει, όπως προανέφερα, τη δυτική με την ανατολική και κεντρική Ελλάδα. Γίνονται παντού μεγάλα έργα και έτσι θα βγουν πολλές περιοχές από το μεγάλο πρόβλημα της απομόνωσης.

Θέλω, επίσης, να συγχαρώ το Υπουργείο, διότι επιτέλους, επέλεξε και καθιέρωσε το μοναδικό τρόπο, που μπορούμε να έχουμε και να γίνουν έργα, δηλαδή τις συμβάσεις παραχώρησης. Ακούμε διάφορες κριτικές από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. –αβάσιμες, επαναλαμβανών. Από τη μια μεριά συμφωνείτε, ότι καλώς υπογράφονται οι συμβάσεις παραχώρησης, αλλά στέκεστε μεμπήμοιρα σε μερικές λεπτομέρειες, χωρίς επιχειρήματα, διότι θέλετε να διαφοροποιηθείτε.

Εξάλλου, εσείς επιλέξατε –και ορθώς- τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης. Αργήσατε, είναι αλήθεια και αργήσατε πολύ και αυτό το πλήρωσε ο τόπος. Τώρα όμως από πλευράς Κυβέρνησης έχει παγιωθεί αυτή η κατάσταση και χαίρομαι που και εσείς συμφωνείτε, αλλά –επαναλαμβάνω- θέλετε να μεμπήμοιρα και να βρίσκετε κάποιες λεπτομέρειες, οι οποίες ασφαλώς δεν είναι σωστές και βάσιμες.

Τώρα θέλω να σταθώ και σ' ένα άλλο θέμα. Σχετικά με αυτό το έργο, το οποίο είναι περίπου 167 χιλιόμετρα, αυτό το έργο που θα στοιχίσει δυο φορές πάνω απ' όσο στοίχισε το μεγάλο έργο της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου, αυτό το έργο που θα γίνει με τις σύγχρονες προδιαγραφές, διαβάζοντας κάποιος τη μελέτη και διαβάζοντας κάποιος τη σύμβαση πρέπει να συγχαρεί τον Υπουργό και όλη την πολιτική ηγεσία, για την ευαισθησία που δείχνει σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος.

Εδώ οφείλαμε να σταθούμε όλοι μας, πάρα πολύ, και πρέπει να σταθούμε με ιδιαίτερη ευαισθησία. Το θέμα του περιβάλλοντος σήμερα, όπως τα πράγματα έχουν εξελιχθεί, πρέπει να μας απασχολεί όλους. Πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα ευαίσθητοι, πρέπει να προσπαθούμε πάρα πολύ και βεβαίως, πρέπει να βρούμε τη χρυσή τομή από τη μια πλευρά για την ανάπτυξη της περιοχής και έργα και από την άλλη πλευρά οπωσδήποτε μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και όλη η Κυβέρνηση έδειξε μια ιδιαίτερη ευαισθησία στο μεγάλο πρόβλημα της Πάρνηθας. Εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., πρέπει να σας πω, ότι καθημερινά έχετε αναγάγει ως μείζον θέμα πώς και γιατί εκδηλώθηκαν οι φωτιές στην Πάρνηθα και πώς και γιατί τάχα αυτή η Κυβέρνηση δεν τις πρόλαβε ή πώς και γιατί αυτή η Κυβέρνηση δεν πήρε μέτρα γρήγορα, ώστε να μην έχουμε άλλα περαιτέρω προβλήματα ή να μην έχουμε οικοπεδοποιήσεις.

Η αλήθεια είναι ότι, πράγματι, αυτή η φωτιά είναι ένα τραγικό φαινόμενο με τρομερές καταστροφές. Όμως, πρέπει να λέτε αλήθεια στον ελληνικό λαό ότι ναι, μεν σήμερα έχουμε κάποιες χιλιάδες –κατά άλλους είκοσι χιλιάδες, κατά άλλους δεκαπέντε χιλιάδες- στρέμματα που κατεστράφησαν, σας υπενθυμίζω όμως –και πρέπει να το ξέρει ο ελληνικός λαός- ότι στην Πεντέλη επί δικής σας διακυβέρνησης, δυστυχώς, τότε κατεστράφησαν περί τις εκατόν πενήντα χιλιάδες στρέμματα.

Άρα, το πρόβλημα της φωτιάς είναι ένα πρόβλημα που δεν είναι ούτε της Νέας Δημοκρατίας ούτε του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είναι ένα φαινόμενο που πολλές φορές συμβαίνει, αλλά πρέπει όλοι μαζί να το αντιμετωπίσουμε.

Θα πρέπει, επίσης, να πω ότι η Κυβέρνηση –και ανακοινώθηκαν πριν από λίγες μέρες- πήρε τα αναγκαία μέτρα, ώστε να έχουμε και αναδάσωση και να αποφευχθούν οι οικοπεδοποιή-

σεις. Εξάλλου, μου έκανε εντύπωση ότι σε όλα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και ιδίως σε πολλές εφημερίδες είδα, ότι επαινέθηκαν τα μέτρα, τα οποία πήρε η Κυβέρνηση και για την υλοποίησή τους, την ευθύνη ανέλαβε ο συγκεκριμένος Υπουργός ο κ. Σουφλιάς.

Τώρα, επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να αναφερθώ και σ' ένα ειδικότερο θέμα. Παρακολούθησα, τελευταίως, τις δηλώσεις σας στα Γιάννενα για το μεγάλο πρόβλημα του δρόμου Ιωάννινα-Κακαβιά.

Είναι αλήθεια ότι δυστυχώς, επειδή ανέκυψαν μερικά προβλήματα –και δεν θέλω να αναφερθώ σε ειδικότερα θέματα, τα γνωρίζετε- υποχρεωθήκατε εκ των πραγμάτων να σταματήσει ο δρόμος στην Πεδινή Ιωαννίνων, δηλαδή μέχρι την Εγνατία Οδό.

Υπάρχει ένα ζήτημα. Το έργο Ιωάννινα-Κακαβιά, δυστυχώς, βγήκε από τη Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία θα τελείωνε και αυτό το έργο. Δεν ελέγχω, δεν ερευνώ τους λόγους για τους οποίους έγινε αυτό. Με ικανοποίησε το ότι ο Υπουργός δεσμεύτηκε, ότι θα βρούμε άλλον τρόπο να αντιμετωπίσουμε και να λύσουμε αυτό το πρόβλημα.

Κύριε Υπουργέ, για μια φορά ακόμη θα πω ότι το έργο είναι τεράστιο, είναι υψίστης σημασίας και ιδίως θέλω να σημειώσετε, ότι καθημερινά σκοτώνονται άνθρωποι στο δρόμο αυτό από αλβανικά αυτοκίνητα, όχι διότι μόνο εκείνοι φταίνε, αλλά ιδίως γιατί φταίνει η κατασκευή του δρόμου. Και είναι ανάγκη και θέλω πολύ να σας παρακαλέσω να βρούμε έναν τρόπο ώστε πράγματι, να δώσουμε μια λύση. Δεν πιστεύω ότι είναι δυνατόν να μπορεί, με μεμονωμένη Σύμβαση Παραχώρησης, να γίνει το έργο Πεδινή-Ιωάννινα-Κακαβιά. Πιστεύω, όμως, ότι μπορεί να βρεθούν χρήματα από άλλες πηγές ή έστω, πιστεύω ότι μπορεί να ενταχθεί σε μια άλλη Σύμβαση Παραχώρησης ενός μεγάλου έργου, ώστε να δώσουμε λύση και στο μεγάλο αυτό θέμα.

Σε κάθε περίπτωση, σας συγχαίρω για το μεγάλο αυτό έργο. Σας συγχαίρω, διότι τα έργα αυτά προχωρούν με ταχύτατο ρυθμό. Σας συγχαίρω για την ευαισθησία σας στα θέματα του περιβάλλοντος και σας συγχαίρω ιδίως γιατί συμβάλλετε στην ανάπτυξη όλης της χώρας και ιδίως της δυτικής και βορειοδυτικής Ελλάδας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριοι συνάδελφοι, θα αρχίσω και εγώ από το θέμα που συζητείται αυτές τις μέρες, αυτή τη μεγάλη καταστροφή που έγινε στην Πάρνηθα.

Πρέπει να πω ότι οι πυρκαγιές γίνονται σε όλες τις κυβερνήσεις και σε όλες τις χώρες του κόσμου. Μάλιστα, υπάρχει ένα άρθρο ενός καθηγητού του Πανεπιστημίου του Αιγαίου –και μάλιστα είναι εξαιρετικό και είχε δημοσιευτεί στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» προ εβδομάδος- ο οποίος λέει κάτι πολύ απλό: «Οι πυρκαγιές γίνονται και θα γίνονται σε όλο τον κόσμο. Και μάλιστα καίγονται εκατοντάδες χιλιάδες στρέμματα το χρόνο στην Καλιφόρνια, που έχει το πλέον οργανωμένο και το καλύτερο σύστημα προστασίας».

Οι πυρκαγιές, λοιπόν, γίνονται και επί των ημερών μας, γίνονταν και επί των ημερών σας. Και θα θυμάστε βέβαια εκείνες τις χρονιές, το 1998, 1999 –δεν θυμάμαι ποια ακριβώς χρονιά ήταν- που έγιναν οι πολύ μεγάλες πυρκαγιές.

Η ουσία του πράγματος είναι –και επιτρέψτε μου να το πω αυτό- πρώτον, ότι πρέπει να αποφεύγουμε την πολιτικοποίηση, κομματικοποίηση του θέματος, διότι την πέτρα που τη ρίχνεις στον ουρανό, πέφτει στο κεφάλι σου. Και το δεύτερο είναι να διδασκόμαστε όλοι απ' αυτές τις καταστροφές και επομένως, εφόσον διδασκόμαστε, να διορθώνουμε ό,τι κακό υπήρχε και ήταν αιτία για να μη φτάσουμε στην αποτροπή αυτής της πυρκαγιάς. Εν πάση περιπτώσει, η Κυβέρνηση κάνει ό,τι μπορεί για να αποκαταστήσει τα πράγματα και πιστεύω ότι θα έχει τη συνδρομή όλων.

Σε ό,τι αφορά το έργο που συζητάμε, θα πω ότι το έργο αυτό είναι στρατηγικής σημασίας. Κατά την άποψή μου, είναι από τα σημαντικότερα έργα που γίνονται στην Ελλάδα. Συνδέει τη

δυτική με την ανατολική Ελλάδα, συνδέει τους δυο μεγάλους άξονες, δηλαδή τον Π.Α.Θ.Ε. με την Εγνατία, συνδέει τα δυο λιμάνια Ηγουμενίτσας-Βόλου και φυσικά, εξυπηρετεί τη μεγαλύτερη πεδιάδα που έχει η Ελλάδα, τη Θεσσαλία. Αλλά πάντως, η ουσία του πράγματος είναι ότι βγάζει από την απομόνωση πάρα πολλές περιοχές.

Είναι ένα έργο που έχει εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιόμετρα νέα τμήματα. Ξεκινάει ο δρόμος δηλαδή, εντελώς καινούργιος. Και έγινε μια προσπάθεια η χάραξη του να είναι με ταχύτητα εκατόν είκοσι χιλιόμετρα, δηλαδή να είναι ένας πολύ σύγχρονος, κλειστός δρόμος και μάλιστα, έγινε η προσπάθεια, ώστε κατασκευάζοντας το δρόμο αυτό -που ήμασταν υποχρεωμένοι να περάσουμε από περιοχές που υπήρχε ευαίσθητη πανίδα, αλλά και χλωρίδα- να σεβαστούμε την πανίδα και τη χλωρίδα. Και το πράξαμε.

Κατασκευάσαμε σήραγγες που δεν θα κατασκευάζονταν αν δεν σκεπτόμασταν με περιβαλλοντική ευαισθησία, κατασκευάστηκαν κοιλαδογέφυρες για να αφήνουμε διόδους στα ζωντανά και κυρίως, αυτά έγιναν για την αρκούδα και το λύκο. Ο λύκος είναι προστατευόμενος σε μια περιοχή της Φθιώτιδας και η αρκούδα είναι προστατευόμενη στα ορεινά προς την Εγνατία, στην Ήπειρο.

Απ' αυτές τις περιβαλλοντικές παρεμβάσεις, κόστισε το έργο 120.000.000 επιπλέον. Είναι μια πραγματικά σημαντική περιβαλλοντική επένδυση και κατά την άποψή μου -αλλά νομίζω ότι δεν κάνω λάθος- είναι η μεγαλύτερη που έχει γίνει μέχρι τώρα.

Ο δρόμος αυτός θα συντομεύσει τη διαδρομή αυτή από Λαμία μέχρι την Εγνατία σχεδόν κατά μια ώρα. Θα έχει ασφάλεια αυτή η διαδρομή, θα είναι δρόμος με τρεις λωρίδες, με ενδιάμεση νηίδα και θα είναι κόστους 1.600.000.000, σχεδόν διπλάσιο από το κόστος του Ρίου-Αντιρρίου. Είναι ένα πολύ μεγάλο έργο.

Έρχομαι τώρα στα θέματα του διαγωνισμού. Ακουστήκαν διάφορες απόψεις. Όλοι ξέρουμε την πορεία, αλλά λέμε όμως ότι δεν έγινε ο διαγωνισμός, δεν υπήρχε ανταγωνισμός.

Η ιστορία του διαγωνισμού, κύριοι συνάδελφοι, είναι η εξής. Δημοπρατήσαμε το έργο και υπήρχε πρόβλημα στην κατάθεση των προσφορών, με αποτέλεσμα, ένας εκ των δυο, διότι ήταν τέσσερις οι προεπιλεγέντες, να απορριφθεί, βάσει των στοιχείων που προέβλεπε η διακήρυξη. Έκρινα τότε ότι επειδή έμενε ένας -και ο άλλος για τυπικούς λόγους βγήκε εκτός του διαγωνισμού- θα έπρεπε να επαναληφθεί ο διαγωνισμός. Καλέσαμε και τους τέσσερις επιλεγέντες για να έρθουν να ξανακάνουμε διαγωνισμό και τον ξανακάναμε το διαγωνισμό. Προσέφυγε αυτός που απέμεινε στο Συμβούλιο της Επικρατείας και δικαιώθηκε. Δηλαδή το Συμβούλιο της Επικρατείας είπε: «κρίνω ότι ο ανταγωνισμός έγινε και πρέπει να δοθεί το έργο σε αυτόν τον ένα».

Μάλιστα, ο κ. Φωτιάδης, ο οποίος τόσα πολλά είπε...

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Όχι ο Ηλίας, ο Απόστολος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ναι, εννοεί τον Απόστολο Φωτιάδη. Στον εισηγητή αναφέρεται.

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Για να μη παρεξηγηθώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Σωστά. Εννοώ τον εισηγητή του Π.Α.Σ.Ο.Κ..

Πολλά είπε, λοιπόν, περί διαγωνισμού, περί του ότι δεν είναι σύμφωνο το έργο κ.λπ. Στα πρακτικά, όμως, της επιτροπής αναφέρεται να λέει ο κ. Φωτιάδης επί λέξει: «Εγώ είμαι νομικός και σας λέω ότι σωστά απεφάσισε το Συμβούλιο της Επικρατείας και σας λέω ότι σωστά λέει ότι έγινε ο ανταγωνισμός».

Η δική μου άποψη είναι ότι αυτό που αποφασίσαμε, δηλαδή να επαναληφθεί ο διαγωνισμός, ήταν το σωστό. Η δική μου άποψη είναι ότι έπρεπε να αφεθεί αυτός ο διαγωνισμός να προχωρήσει. Εν πάση περιπτώσει, εγώ θεωρώ ότι είναι λάθος η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, αλλά είμαι Υπουργός και είμαι υποχρεωμένος να την εφαρμόσω. Ότι ενστάσεις έχετε, λοιπόν, να μην είναι προς την Κυβέρνηση. Γι' αυτό είπα το ιστορικό. Εφαρμόζουμε την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Σε ό,τι αφορά τώρα το θέμα του έργου, έχουμε πάλι τα γνω-

στά. Το Π.Α.Σ.Ο.Κ. λέει «το έργο είναι δικό μας, εμείς το σχεδιάσαμε, εμείς το οργανώσαμε, εμείς το ξεκινήσαμε κ.λπ.».

Κύριοι συνάδελφοι, ο σχεδιασμός των μεγάλων έργων στην Ελλάδα έχει γίνει από πολλές δεκαετίες. Ο Ε65 είχε σχεδιαστεί και συζητείτο, όταν συζητείτο η Εγνατία Οδός, δηλαδή πολύ πριν απ' όταν εσείς αποφασίσατε να το εντάξετε στο πρόγραμμα. Ούτε εμείς ανακαλύψαμε, ούτε διεκδικούμε το σχεδιασμό.

Εσείς, λοιπόν, κάνατε το εξής γι' αυτό το έργο. Το 2001 κάνατε ένα διαγωνισμό για την προεπιλογή των ομίλων που θα λάμβαναν μέρος στο διαγωνισμό. Η προεπιλογή είναι βέβαια μια διαδικασία, αλλά είναι η μικρότερη απ' όλες τις διαδικασίες, η πλέον ασήμαντη, αυτή η οποία, τελικώς, δεν απαιτεί και χρόνο. Και εν πάση περιπτώσει -το έχω πει και άλλες φορές- κάνατε την προεπιλογή κατά τρόπο λίγο παράξενο, υπό την έννοια ότι κάνουμε την προεπιλογή των ομίλων, όταν έχουμε βρει ποιο είναι το φυσικό αντικείμενο και όχι έτσι στον αέρα να κάνουμε την προεπιλογή για να φτιάξουμε τον Ε65.

Τα προβλήματα και τα θέματα σ' αυτούς τους δρόμους είναι ποιος κάνει την οριστική χάραξη, ποιος κάνει τη μελέτη της οδοποιίας, τις γεωλογικές-γεωτεχνικές έρευνες, ποιος κάνει τις περιβαλλοντικές έρευνες και ποιος, τελικώς, φτάνει να φτιάξει τα τεύχη της δημοπράτησης και να δημοπρατήσει το έργο και να τελειώσει το διαγωνισμό.

Αυτό είναι ένα έργο δικό μας. Και το έργο αυτό είναι δικό μας ό,τι και να λέτε. Εν πάση περιπτώσει, με αναγκάζετε να τα πω αυτά, παρόλο που βαθιά πιστεύω τα εξής: Τα έργα -αυτό πιστεύετε και εσείς- είναι του ελληνικού λαού και δεν ανήκουν σε κανέναν. Και εν πάση περιπτώσει, αυτά τα μεγάλα έργα, όπως προείτε -νομίζω- και ο κ. Έξαρχος, δεν εγκιβωτίζονται στην πολιτική μιας κυβέρνησης. Είναι μεγάλα έργα, έχουν μεγάλη διάρκεια. Κάποιος αρχίζει το άλφα, κάποιος προσθέτει το βήτα, το γάμα και το δέλτα και κάποιος άλλος βάζει το έψιλον και τελειώνει το έργο. Έτσι, για να είμαστε σοβαροί και όχι να ξεκινάμε από αυτό εδώ το βήμα να λέμε: «το έργο είναι δικό μας, εμείς το σχεδιάσαμε, εμείς το κάναμε» κ.λπ..

Το έργο, λοιπόν, με τα κριτήρια τα δικά σας είναι, απολύτως, της Νέας Δημοκρατίας, είναι έργο δικό μας. Και θα σας πω και πάλι ότι ο διαγωνισμός που έγινε στο Αεροδρόμιο Αθηνών, ο διαγωνισμός που έγινε στο Ρίο-Αντίρριο έγινε επί Νέας Δημοκρατίας. Εγώ, λοιπόν, όταν έγινα Υπουργός Δημοσίων Έργων, δεν πήγα να διεκδικήσω αυτά τα έργα. Δέχθηκα ότι εσείς τα κατασκευάσατε και ότι πρέπει να μπουν στο δικό σας μερίδιο. Πρέπει να δέχεστε και εσείς, λοιπόν, ορισμένα πράγματα για να μπορούμε να συζητάμε με ειλικρίνεια και αντικειμενικότητα.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τα στοιχεία περί του κόστους του έργου και των αριθμών, ήρθε ο κ. Φωτιάδης και άρχισε να καταθέτει νούμερα, να τα αθροίζει -δισεκατομμύρια από εδώ, δισεκατομμύρια από εκεί- και να βγάζει συμπεράσματα ότι είναι ασύμφορο, ότι εν πάση περιπτώσει δίνονται πολλά χρήματα από το δημόσιο για την κατασκευή.

Τι έκανε δηλαδή ο κ. Φωτιάδης, ο εισηγητής του Π.Α.Σ.Ο.Κ.; Άθροισε και συνέκρινε ανόμοια πράγματα. Απλή αριθμητική, κύριοι συνάδελφοι: Ένα ευρώ σήμερα έχει μία αγοραστική αξία άλφα. Μετά από δέκα χρόνια, λόγω του πληθωρισμού και άλλων παραγόντων, θέλεις δύο ευρώ για να έχεις αυτήν την αγοραστική αξία. Μάλιστα, μετά από είκοσι χρόνια θέλεις τέσσερα ευρώ και μετά από τριάντα χρόνια θέλεις επτάμισι ευρώ. Δεν μπορείς δηλαδή ένα ποσό που σήμερα θα το καταναλώσεις να έρχεσαι και να το αθροίζεις με το ποσό που θα καταναλωθεί μετά από είκοσι, είκοσι πέντε χρόνια. Γι' αυτό υπάρχει ο όρος στα οικονομικά «ποσά σε σταθερές τιμές» ή «σε παρούσα αξία».

Και ακούστε, λοιπόν, τις αναγωγές, για να σας πω εγώ τα νούμερα. Αυτά υπάρχουν στην έκθεση του χρηματοοικονομικού συμβούλου που κατατέθηκε σήμερα στη Βουλή και είναι στοιχεία τα οποία ανέφερε και ο κ. Ξανθόπουλος στην Επιτροπή.

Το συνολικό κόστος του έργου, λοιπόν, σε τιμές του 2007 -για να πάρουμε σταθερές τιμές- είναι 1.300.000.000 ευρώ. Το δημόσιο δίνει 500.000.000.000 σε τρέχουσες τιμές, αλλά σε σταθερές του 2007 δίνει 387.000.000, δηλαδή το 30%. Είναι ένα ποσοστό πολύ φυσιολογικό, πολύ φυσικό και καλό για ένα έργο με παραχώρηση.

Επίσης, το δημόσιο για τα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης σε τιμές του 2007 δίνει 411.000.000, το μέγιστο. Διότι, κύριοι συνάδελφοι, έχουμε λάβει μέριμα και στη σύμβαση υπάρχει δικλίδα ασφαλείας. Υπάρχει το εξής: Είναι ένας νέος δρόμος, για τον οποίο μεν έγινε εκτίμηση τι κυκλοφοριακό φόρτο θα έχει, αλλά είναι άγνωστο το πόσο θα αυξηθεί αυτή η κυκλοφορία. Επιπλέον, υπάρχει μία αρχή στην οδοποιία, δηλαδή όταν φτιάχνεις έναν καλό δρόμο, η κυκλοφορία αυξάνει.

Η προσωπική μου άποψη είναι ότι αυτοί που πρόκειται να μετακινηθούν από την Αθήνα προς τα Γιάννενα, θα προτιμούν αυτό το δρόμο και όχι την Ιόνια Οδό.

Εν πάση περιπτώσει, υπάρχει πρόβλεψη στη σύμβαση ότι όταν αυξάνεται η κυκλοφορία περισσότερο απ' αυτή που προβλέπει το μοντέλο του παραχωρησιούχου και αν αυξηθεί για παράδειγμα κατά 50%, τότε θα μειωθεί κατά 70% αυτή η χρηματοδότηση που δίνουμε για συντήρηση και λειτουργία. Αν δε αυξηθεί κατά 70%, μηδενίζεται, εντελώς, αυτή η χρηματοδότηση για συντήρηση και λειτουργία. Διότι εδώ αυτό το έργο, μαζί με το έργο Τρίπολης-Καλαμάτας, έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό. Είναι τα μόνα έργα στα οποία δίνουμε επιδότηση λειτουργίας, διότι από τη μελέτη που έκανε ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος, βγήκε ότι αυτά τα έργα δεν βγαίνουν μόνο με τα έξοδα του δρόμου. Ενώ, για παράδειγμα, βγαίνει ο δρόμος Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος, η Ιόνια Οδός, ο δρόμος Ράχες-Κλειδί, δηλαδή στα Τέμπη. Εδώ, λοιπόν, έπρεπε να υπάρχει και η χρηματοδοτική συμβολή για κατασκευή, αλλά έπρεπε να υπάρχει και η επιδότηση για τη συντήρηση και την κατασκευή.

Βλέπουμε επομένως, ότι δεν είναι έτσι όπως μας τα είπε ο κ. Φωτιάδης, ο οποίος άθροισε το «ξύδι με το λάδι». Όταν αθροίζουμε αριθμούς, πρέπει να τους παίρνουμε με βάση τις σταθερές τιμές και όχι τις τρέχουσες. Η σύμβαση αυτή είναι συμφέρουσα, κάτι που λέει και ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος.

Πρώτον, η απόδοση του ιδίου κεφαλαίου του παραχωρησιούχου είναι 5,6%, όπως βγαίνει, έναντι 8,5% που υπολογίζαμε εμείς. Σημειώνω ότι στην Αττική Οδό η προβλεπόμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων φθάνει πλέον του 12%.

Πρώτον, λοιπόν, είναι συμφέρουσα διότι η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων είναι πολύ χαμηλότερη και δεύτερον, βεβαίως διότι εμείς υπολογίζαμε στο δικό μας μοντέλο ότι θα δώσουμε πολύ μεγαλύτερη επιδότηση για λειτουργία και συντήρηση, διότι το άλλο ποσό που είπαμε ότι είναι η χρηματοδοτική συμβολή για την κατασκευή είναι σταθερό. Μάλιστα, η επιδότηση που μας προσφέρει αυτός είναι μειωμένη κατά 42% απ' ό,τι προβλέπαμε εμείς.

Αυτά για τα νούμερα. Είναι μια συμφέρουσα, μια καλή προσφορά. Ο όμιλος ο οποίος ανέλαβε είναι πάρα πολύ καλός. Είναι εξασφαλισμένα τα δάνεια. Εμείς δεν εγγυώμεθα τα δάνεια του παραχωρησιούχου, όπως γινόταν τα προηγούμενα χρόνια και ταυτόχρονα, εμείς δεν αλλάζουμε σε τίποτα, κατά τη σύμβαση που υπογράφεται, τη διακήρυξη.

Αρκεί να σας πω, παραδείγματος χάριν ότι στο αεροδρόμιο έχουν αλλάξει κατά το 1/3 αυτά που προβλεπόνταν στη διακήρυξη. Δηλαδή, έγινε ο διαγωνισμός, βγήκε ο ανάδοχος και εν συνέχεια με διαπραγματεύσεις άλλαξαν τα προβλεπόμενα στη διακήρυξη κατά το 1/3. Εμείς δεν αλλάζουμε, απολύτως, τίποτα.

Αυτά, διότι αναγκάζομαι να τα πω, για να τα γνωρίζετε. (Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΙΑΣ)

Τώρα εις ό,τι αφορά το θέμα –το είπα και διακόπτοντας τον κ. Φωτιάδη– και αυτές τις κορώνες ότι η σύμβαση είναι «λεόντειος» και άκρως επιζήμια για το δημόσιο, έχω να σας πω ότι είναι άκρως συμφέρουσα για το δημόσιο.

Δεν είναι «λεόντειος», αλλά αν το ΠΑ.ΣΟ.Κ. πιστεύει διά του εισηγητού του –διότι τους άλλους κυρίους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν τους άκουσα να λένε τέτοια πράγματα, τα είπε ο εισηγητής που θεωρείται ότι εκπροσωπεί το ΠΑ.ΣΟ.Κ.– ότι είναι έτσι, το είπα και προηγουμένως, θα πρέπει και οφείλει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να μην ψηφίσει τη σύμβαση. Αν θεωρεί ότι είναι «λεόντειος» και άκρως επιζήμια για το δημόσιο, πρέπει να μην την ψηφίσει! Αυτό λέει η απλή λογική, αυτό λέει η ανάγκη για συνέ-

πεια των λόγων και των πράξεων.

Σε ό,τι αφορά το θέμα τού αν καθυστερήσαμε εμείς ή όχι με αυτόν το δρόμο, κύριοι συνάδελφοι, έγινε επιλογή των ομίλων το 2001 με ανορθόδοξο τρόπο, όπως σας είπα. Εμείς, το 2004, όταν παραλάβαμε, ο δρόμος αυτός είχε αφαιρεθεί στην τύχη του. Υπήρχαν κάποιες αναγνωριστικές μελέτες μόνο για το τμήμα της Λαμίας μέχρι που να φτάσει στον κάμπο. Από εκεί και πέρα, δεν υπήρχε τίποτα.

Αυτό το κομμάτι του δρόμου –ο εισηγητής μας που είναι από τη Φθιώτιδα τα ξέρει καλύτερα– το είχαν από την αριστερή μεριά, όπως κοιτάμε από τη Λαμία προς την Καρδίτσα. Εμείς πήαμε το δρόμο από τη δεξιά μεριά για έναν απλό λόγο: Διότι έτσι όπως προέβλεπαν τη χάραξη ήταν ένας δρόμος ο οποίος δεν ανταποκρινόταν στις ανάγκες και στις προϋποθέσεις ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού αυτοκινητοδρόμου. Είχε πολλές στροφές κ.λπ.. Τον πήγαμε, λοιπόν, από την άλλη μεριά. Επομένως σε τίποτα καμιά από τις αναγνωριστικές μελέτες που βρήκαμε δεν μας χρησίμευσε. Όλα δηλαδή έγιναν από την Κυβέρνηση αυτή. Έγιναν από εμάς, από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Δεν μπορεί να μιλούν για καθυστέρηση. Η καθυστέρηση οφείλεται στο ότι από το 2001 έως το 2004 δεν έγινε απολύτως τίποτα. Εν πάση περιπτώσει, στον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Φωτιάδη που είπε «τι κάνατε τόσα χρόνια, αφού έγινε η προεπιλογή των ομίλων;» πρέπει να πω ότι κάναμε όλες τις μελέτες που απαιτούνται για να γίνει ένα τέτοιο τεράστιο έργο. Κάναμε, επίσης, και τη δημοπράτηση του έργου.

Εν πάση περιπτώσει, κύριε Φωτιάδη, τα έργα –τα λέω, διότι είστε νομικός– έχουν τις παραξενιές τους. Έχουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Μπορείτε να κάνετε ένα διαγωνισμό σήμερα και ο διαγωνισμός να σας βγει μετά από δύο χρόνια. Εσείς είχατε εμπειρία ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ως κυβέρνηση. Παραδείγματος χάριν, κάνατε διαγωνισμό για την κατασκευή του μετρό στη Θεσσαλονίκη. Υπογράψατε σύμβαση. Νομίζω, όμως, ότι ψηφίστηκε και η σύμβαση στη Βουλή και τελικώς δεν εφαρμόστηκε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Τώρα θα γίνει;

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ: Βεβαίως, θα γίνει.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν σας κατακρίνω, αλλά σας λέω τι μπορεί να συμβεί στα έργα. Δηλαδή μόνο από την ιστορία της προσφυγής στο Συμβούλιο της Επικρατείας χάσαμε ένα χρόνο.

Έρχομαι τώρα στα άλλα που είπε ο εισηγητής και θα απαντήσω εν τάχει και στους υπόλοιπους συναδέλφους.

Κόβουμε κορδέλες. Νομίζω, σε ό,τι αφορά το σημερινό Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. –και αναφέρομαι στον ομιλούντα– ότι κορδέλες δεν έκοψε και παραδέχθηκε τι έχετε κάνει. Εκείνη τη μικρή του απαίτηση είναι να παραδέχεστε και εσείς τι κάνει ο άλλος, κάτι που δεν το έχετε συνηθίσει.

Και ρωτήσατε: «Τι κάνατε στα δημόσια έργα;» Άθλο κάναμε, κύριε Φωτιάδη. Παραλάβαμε τη χώρα χωρίς να έχει σύστημα ανάθεσης έργων. Ο μαθηματικός τύπος δεν ήταν αποδεκτός από την Ευρώπη ούτε από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Η χώρα δεν είχε σύστημα για να αναθέσει έργα. Όλα τα έργα που είχαν δημοπρατηθεί από τον Απρίλιο του 2003 ήταν εγκλωβισμένα στα δικαστήρια και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Μελέτες δεν βρήκαμε και τελικώς καταφέραμε να κάνουμε τη μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου και για την ανάθεση και για τη μελέτη. Γιατί και ο νόμος περί μελετών δεν ήταν αποδεκτός από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και ακριβώς επειδή δεν ήταν αποδεκτός, μας έκοψαν ένα σωρό χρήματα για έργα προ του 2004.

Αλλάξαμε, λοιπόν. Κάναμε μεταρρύθμιση στο θεσμικό πλαίσιο και δημοπρατήσαμε έργα 16.500.000.000 ευρώ σε ρυθμό πενταπλάσιο απ' ό,τι δημοπρατούσατε εσείς την προηγούμενη δεκαετία. Αυτά τα έργα γίνονται σήμερα και, φυσικά, με τις υπογραφές αυτών των συμβάσεων θα μπουν και αυτά τα μεγάλα έργα το φθινόπωρο και η Ελλάδα θα μετατραπεί σε ένα εργοτάξιο. Ολόκληρη η Ελλάδα. Την περιφέρεια κοιτάξαμε. Και έργα γίνονται πάρα πολλά στην περιφέρεια.

Δεν περιόριστηκε το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, διότι εκείνο το οποίο έγινε αντικειμενικά είναι το εξής: Δόθηκαν πολύ περισσότερα χρήματα πλέον στα συγχρηματοδοτούμενα

–και αυτό αναγκαστικά, διότι αυξήθηκε πολύ ο προϋπολογισμός και ο αριθμός των συγχρηματοδοτούμενων έργων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή- και φυσικά μειώθηκε η χρηματοδότηση στα έργα που γίνονταν από εθνικούς πόρους.

Σήμερα, όμως, γίνονται έργα σε όλη την Ελλάδα. Τώρα, αν εξαπατήθηκε ο λαός, όπως είπατε, από τις προηγούμενες εκλογές, είναι άποψή σας. Όμως, ο λαός είναι εκείνος που θα αποφασίσει. Οι εκλογές είναι μπροστά. Θα σας διαψεύσει ακόμη μια φορά. Διότι βλέπει πως γίνεται πραγματικά σημαντικό έργο.

Και φέρατε σαν παράδειγμα τα έργα στην Εγνατία: ότι καθυστερούμε, ότι δεν κάνουμε τίποτα στην Εγνατία. Είχατε υποσχεθεί ότι το 2000 θα παραδώσετε την Εγνατία. Μετά το μεταθέσατε στο 2004. Τελικώς, από τα εννιάχαρα σαράντα επτά χιλιόμετρα, που είναι η Εγνατία και οι κάθετοι άξονες, παραδώσατε τριακόσια ογδόντα εννέα χιλιόμετρα. Τα υπόλοιπα κατασκευάζονται ή συνεχίζουμε να τα κατασκευάζουμε. Μερικά πράγματα είχατε αρχίσει να κατασκευάζετε. Τα περισσότερα βέβαια τα μελετήσαμε, τα δημοπρατήσαμε και τα κατασκευάσαμε. Αυτήν τη στιγμή κατασκευάζονται έργα περίπου 3.000.000.000 ευρώ.

Έκανε την επίσκεψή ο κ. Παπανδρέου κατά μήκος της Εγνατίας. Ποιο μήκος δηλαδή; Σαράντα έξι εργοτάξια είναι ανεπτυγμένα σε όλο το μήκος της Εγνατίας, δεν επισκέφτηκε ούτε ένα εργοτάξιο. Εγώ φαντάζομαι ότι ο ίδιος θα ήθελε να τα επισκεφθεί, αλλά οι σύμβουλοι του είπαν «μην πας, διότι έτσι θα φανεί ότι τώρα γίνεται η Εγνατία». Εν πάση περιπτώσει, ναι, το μέγιστο μέρος της τώρα γίνεται και δέσμευσή μας είναι ότι το 2008 θα έχει τελειώσει. Παραδώσαμε εκατόν εβδομήντα εννέα χιλιόμετρα μέχρι τώρα. Δέχομαι –και το τονίζω μάλιστα– ότι ορισμένα απ' αυτά τα είχατε ξεκινήσει και τα βρήκαμε κατασκευασμένα. Ορισμένα βέβαια έγιναν μετά από μελέτες και δημοπράτηση δική μας. Πάντως, παραδόθηκαν εκατόν εβδομήντα εννέα χιλιόμετρα και θα παραδοθούν κι άλλα μέχρι τέλος Αυγούστου.

Σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο έργο Ορμένιο- Αρδάνιο:

Εσείς δεν έπρεπε να το πείτε αυτό, διότι γνωρίζετε ότι το έργο Μάνδρα- Ψαθάδες ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 2004. Το 2005-2006 έγιναν οι μεγάλες πλημμύρες. Ήταν λοιπόν πλημμυρισμένο και δεν μπορούσαν να γίνουν εργασίες. Είναι και ελώδες εκεί σε μεγάλο βαθμό το μέρος. Πέρυσι μας βοήθησε ο καιρός, προχωρήσαμε αυτό το κομμάτι πολύ, έχει γίνει το 75% των χωματουργικών εργασιών, το 80% των τεχνικών και το έργο αυτό θα παραδοθεί το 2008. Όπως επίσης είναι γνωστό ότι το έργο Δίκαια-Ορμένιο έχει περατωθεί κι έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία. Βεβαίως, είναι συμμετοχή και δική σας, της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Ακόμα, η ολοκλήρωση της παράκαμψης Χειμωνίου δημοπρατήθηκε, μέσα σ' αυτές τις μέρες υπογράφεται η σύμβαση και πιστεύουμε ότι και αυτό θα γίνει μέσα στο 2008.

Για τον κ. Έξαρχο: Έθεσε ένα θέμα συντήρησης του παλιού εθνικού δρόμου. Εμείς ψηφίσαμε εδώ στη Βουλή μία σχετική διάταξη. Επειδή υπήρχε μια ανακατωσούρα για το ποιος είναι αρμόδιος να συντηρεί τους δρόμους στην Ελλάδα –η Περιφέρεια, η Νομαρχία, το Υπουργείο- φέραμε μία διάταξη όπου είπαμε ότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. θα καθορίσει ποιους δρόμους θα συντηρεί αυτό. Τους υπόλοιπους θα τους καταναείμουν οι περιφερειαρχές στους εαυτούς τους και στους νομάρχες. Και αυτή η ιστορία έχει προχωρήσει. Επομένως έχουμε ξεκαθαρίσει το καθεστώς. Κι έχει δικίο βεβαίως για τη συντήρηση των εθνικών δρόμων.

Ανέφερε τη Λάρισα-Ελασσόνα. Εμείς το έχουμε εντάξει στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, το μελετούμε και θα γίνει ένας σωστός δρόμος.

Για τα Τέμπη: Μου ζήτησε να δεσμευτώ για το πότε θα αρχίσουν οι εργασίες. Έχω δεσμευτεί. Όταν υπογράψαμε τη σύμβαση, διότι έχουμε υπογράψει τη σύμβαση για τα Τέμπη, δηλώσα ότι η έναρξη των εργασιών θα γίνει το αργότερο μέσα στον Οκτώβριο. Διότι από τη στιγμή που υπογράφεται η σύμβαση σ' αυτά τα έργα, ο παραχωρησιούχος είναι υποχρεωμένος να αρχίσει τις εργασίες εντός τεσσάρων μηνών.

Καθυστερήση στην Κάρλα: Η Κάρλα καθυστέρησε διότι υπήρχαν τεράστια προβλήματα με την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

Δεν καθυστέρησε για τίποτε άλλο. Εξάλλου, δεν είναι θέμα μείωσης του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων, όπως είπε ο κ. Έξαρχος, για τον εξής απλό λόγο: Στα έργα που συγχρηματοδοτούνται από την Κοινότητα –και αυτό είναι συγχρηματοδοτούμενο- δεν υπάρχει καμμία μείωση της χρηματοδότησής τους. Όσο για την ανεργία, που λέει, δεν υπάρχει σήμερα ανεργία. Ρωτήστε τους εργολάβους. Ψάχνουν να βρουν ειδικότητες που χρειάζονται και δεν τις βρίσκουν.

Ο κ. Νασιώκας είπε ότι καθυστέρησα. Απήντησα επ' αυτού. Για την Εγνατία απήντησα επίσης. Για τις πυρκαγιές είπα ότι «βεβαίως ασχολούμαι διότι αυτό μου ανατέθηκε στην Πάρνηθα». Εν πάση περιπτώσει, αυτά που λέμε για την Πάρνηθα θα εφαρμοστούν, καθώς και στις άλλες περιοχές, όπου έγιναν πυρκαγιές.

Να απαντήσω τώρα στον κ. Φούσα για το έργο Γιάννενα-Κακαβιά. Τα Γιάννενα-Κακαβιά βεβαίως ήταν μέσα στο πρόγραμμα να γίνει μέσω της σύμβασης παραχώρησης με την Ιόνια Οδό. Όμως, ξέρετε πολύ καλά, όταν ήρθα στα Γιάννενα, από εκεί που προβλεπόταν να περάσει αυτό το τμήμα Γιάννενα-Κακαβιά, αντέδρασε ο δήμαρχος κυρίως για να μην περάσει από εκεί και να πάει από την πίσω μεριά. Αυτό όμως σήμαινε καινούργια μελέτη, μελέτη οδοποιίας, γεωτεχνικές μελέτες, γεωλογικές μελέτες, περιβαλλοντικές μελέτες και ότι θα πηγαίναμε όλο το έργο της Ιονίας Οδού τουλάχιστον δυόμισι με τρία χρόνια πίσω. Αυτό λοιπόν δεν μπορούσα να το κάνω διότι θα ήταν εις βάρος όλου του δρόμου.

Έτσι λοιπόν είχα δηλώσει και τότε και αυτό γίνεται, ότι θα προχωρήσουμε τώρα τη μελέτη και υπολογίζω ότι θα μπορέσουμε να το εντάξουμε σε κάποιο από τα προγράμματα για να κατασκευαστεί.

Ο κ. Τσιόγκας είπε ότι δεν βάζουν τσακιστή δεκάρα οι παραχωρησιούχοι. Μα, νομίζω ότι τα νούμερα είναι σαφή, το τι βάζουν οι παραχωρησιούχοι. Και δικά τους λεφτά βάζουν και δάνεια παίρνουν και ρισκάρουν. Ρισκάρουν και έχουν κινδύνους και για την κατασκευή του έργου και για τη λειτουργία του έργου επί τριάντα χρόνια γιατί στηρίζονται στα έσοδα.

Ο κ. Γκατζής μεταξύ των άλλων είπε για τα 500.000.000 ότι μπορεί να αυξηθούν. Δεν αυξάνεται το ποσό απλώς προβλέπεται να αυξάνεται σύμφωνα με τον τιμάρθρο, δηλαδή θα έχει τιμαριθμική αναπροσαρμογή. Αυτό ήταν δεδομένο από εμάς. Από την αρχή είπαμε, κύριοι, είναι 500.000.000. Μάλιστα, βάλαμε και έναν όρο ότι θα πάρουν και ένα ποσό από την αρχή και ότι είναι σταθερό. Όσο γι' αυτό που προβλέπεται, εάν δεν ψηφιστεί και δεν κυρωθεί η σύμβαση, ότι το δημόσιο θα αποζημιώσει τον παραχωρησιούχο με 1.800.000 ευρώ, αυτό ίσα-ίσα θα πρέπει να το επαινέσετε, κύριε Γκατζή, για τον εξής απλό λόγο. Αυτό είναι υπέρ του δημοσίου. Εάν δεν κυρωθεί η σύμβαση, ο παραχωρησιούχος ο οποίος έχει κάνει πάρα πολλά έξοδα, μελέτες κ.λπ. ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα είναι εκτός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): ...θα μπορέσει, κυρίως, να διεκδικήσει διαφυγόντα κέρδη. Δηλαδή, κάθεται, ασχολείται, κάνει όλα αυτά, θα πάει στο δικαστήριο λοιπόν και θα ζητήσει διαφυγόντα κέρδη. Και ουδείς ξέρει το δικαστήριο τι απόφαση θα πάρει, εάν κυρώσει υπέρ του προσφεύγοντος. Πέραν δε αυτού και εμείς δεχόμαστε να έχουμε μία κύρωση εάν δεν κυρωθεί στη Βουλή. Γιατί και αυτοί οι άνθρωποι για να έρθουν να κάνουν τόσο κόπο, μελέτες και τόση δουλειά πρέπει να έχουν μία εξασφάλιση εάν δεν κυρωθεί η σύμβαση, όπως και εμείς βεβαίως. Και αυτή η κύρωση εις βάρος μας είναι πολύ μικρότερη απ' ό,τι είναι εις βάρος του παραχωρησιούχου. Εάν δεν κυρωθεί η σύμβαση εξαιτίας των ενεργειών του παραχωρησιούχου, τότε εκπίπτει η εγγυητική του επιστολή που είναι 12.000.000. Για εμάς είναι 1.800.000 και είναι 12.000.000 για τον παραχωρησιούχο.

Κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε την κύρωση μιας σύμβασης για την κατασκευή ενός πάρα πολύ σημαντικού έργου για τη χώρα μας. Ήδη μένουν δύο δρόμοι μόνο από τους δρόμους ανάπτυξης για να κυρωθούν στη Βουλή. Οι άλλοι κυρώθηκαν. Μένει ο δρόμος του Μαλλιακού, από Ράχες μέχρι Κλειδί, που αναφέρεται στα Τέμπη και στον Πλαταμώνα κυρίως και

μένει και ο μεγαλύτερος δρόμος που είναι Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα όπου αυτό το έργο θα έχει έναν τεράστιο προϋπολογισμό, σχεδόν θα είναι διπλάσιος από αυτόν που συζητάμε. Γι' αυτό το έργο υπολογίζω ότι μέσα σε δέκα με δεκαπέντε μέρες θα υπογράψουμε τη σύμβαση και θα έρθει σύντομα στη Βουλή για κύρωση.

Έτσι πλέον κλείνει ένας πολύ μεγάλος κύκλος μελέτης, διαγωνισμών, υπογραφών συμβάσεων και κυρώσεων αυτών των μεγάλων δρόμων που θα αλλάξουν στην ουσία την εικόνα της Ελλάδος αλλά θ' αλλάξουν και το περιβάλλον ανάπτυξής τους.

Θα αποτελέσουν βασικές παραμέτρους ανάπτυξης ολόκληρης της Ελλάδος, παραμέτρους ανάπτυξης απομονωμένων περιοχών, όπως ήταν μέχρι τώρα. Και πάρα πολλές περιοχές, όπως στην Ήπειρο παραδείγματος χάριν που δεν το αντιλαμβάνονται τώρα βέβαια, θα έχουν ρυθμούς ανάπτυξης τέτοιους που θα πρέπει να σκεπτόμαστε πώς θα τους χειριστούμε από τώρα και πώς θα τους χειριστούν και οι ίδιοι.

Η Ελλάδα, λοιπόν, μπαίνει σε μια καινούργια σφαίρα και πιστεύω ότι αυτά τα έργα, τα οποία έχουν ένα χρόνο εκτέλεσης από τέσσερα έως έξι, επτά χρόνια, είναι έργα του ελληνικού λαού. Υπάρχει η συμμετοχή όλων στην κατασκευή αυτών των έργων.

Θέλω να πιστεύω ότι αυτά που είπε –και κλείνω με αυτό– ο κ. Φωτιάδης, δηλαδή ότι είναι λεόντειος σύμβαση και ότι βλάπτει καίρια η σύμβαση αυτή το δημόσιο, ήταν υπερβολές τις οποίες αντιλαμβάνεται και ο ίδιος. Καλώ δε το Π.Α.ΣΟ.Κ., αν πράγματι συμφωνούν με αυτές τις απόψεις του κ. Φωτιάδη, να καταψηφίσουν τη σύμβαση. Διότι δεν μπορεί να έρχονται να λένε αυτά, να αθροίζουν λάδι με ξύδι όπως είπα, και ταυτόχρονα να το ψηφίζουν για να λένε εμείς τα ψηφίσαμε, ενώ εσείς δεν τα ψηφίσατε. Αυτές είναι ασυνέπειες και δεν είναι ότι βλάπτουν το έργο, διότι το έργο, ούτως ή άλλως θα γίνει, αλλά βλάπτουν, αν θέλετε, την πολιτική μας ζωή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούπρας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.ΣΟ.Κ. κ. Παπαϊωάννου έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να αρχίσω με τα δικά μας σχόλια σε όσα είπε ή καλύτερα με τις μεγάλες πληγές, τις αθεράπευτες θα έλεγα πληγές της Πάρνηθας που έξυσε ο κύριος Υπουργός, αλλά και συνάδελφοι από τη Νέα Δημοκρατία.

Κύριε Υπουργέ, αναμφισβήτητα πυρκαγιές υπάρχουν σε όλες τις χώρες του κόσμου και τα χρόνια που έρχονται θα είναι ακόμη πιο δύσκολα, πιο σκληρά και αναμφίβολα το θέμα δεν προσφέρεται για πολιτική εκμετάλλευση και κομματικοποίηση. Όμως, θέλω να σας πω κάτι: Ο εθνικός δρυμός της Πάρνηθας έχει τα δικά του ξεχωριστά χαρακτηριστικά τα οποία εσείς τα γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Και ο ελληνικός λαός που με ιδιαίτερη θλίψη, αν θέλετε, παρακολούθησε αυτό το θέαμα, αυτήν την πυρκαγιά, ο ελληνικός λαός που και εξοργίζεται και κινητοποιείται γι' αυτό το θέμα, ο ελληνικός λαός περιμένει μια απάντηση από εσάς στο ερώτημα «γιατί κήκε η Πάρνηθα»; Το ερώτημα είναι δύσκολο, αλλά χρειάζεται απάντηση. Ασφαλώς, δεν κήκε η Πάρνηθα γενικά, γιατί υπήρχαν πυρκαγιές σε όλη τη χώρα εκείνη την ημέρα, αλλά γιατί κάτι έφταιξε.

Όπως όλοι σας, έζησα και εγώ την πυρκαγιά από τα Δερβενοχώρια τρεις ή τέσσερις μέρες πριν και είδα ένα δήμαρχο που έλεγε στα Μέσα Ενημέρωσης «έρχεται η πυρκαγιά στην Πάρνηθα, κάντε κάτι». Σ' αυτά τα ερωτήματα υπάρχει μια απάντηση. Η απάντηση κατ' αρχήν του κ. Πολύδωρα «την πατήσαμε». Την «πάτησε» δηλαδή η Κυβέρνηση συνολικά. Υπάρχει η δημόσια αντιπαράθεση ανάμεσα στην Υπηρεσία Πολιτικής Προστασίας και στην Πυροσβεστική Υπηρεσία. Υπάρχει η Δ.Ε.Η. και οι μεγάλες παραλείψεις εκείνων των ημερών.

Για την Πάρνηθα, επειδή ακριβώς, κύριε Υπουργέ, ήταν εθνικός δρυμός, υπήρχε ειδικό σχέδιο αντιμετώπισης του προβλήματος. Ούτε το επικαιροποιήσατε, ούτε το βάλατε σε εφαρμογή. Μιλήσαμε και μίλησαν πάρα πολλοί για πολιτικές ευθύνες.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, μιλήσατε για υπηρεσιακές ευθύνες. Κατά συνέπεια, το θέμα των ευθυνών είναι εδώ και το ερώτημα που πλανάται είναι, θα τις αναλάβει κάποιος; Θα τις καταλογίσει σε κάποιους ο Πρωθυπουργός της χώρας;

Ο Πρωθυπουργός της χώρας, λοιπόν, μπροστά, κύριοι συνάδελφοι, στην αδυναμία του να αναλάβει και να καταλογίσει ευθύνες, έκανε δύο επιλογές: η πρώτη επιλογή ήταν να αναθέσει το συντονισμό στον κ. Σουφλιά. Γιατί στον κ. Σουφλιά; Ένας άνθρωπος αποτελεσματικός, ένας άνθρωπος με κύρος στην ελληνική κοινωνία –οφείλω να τα λέω αυτά– θα καλύψει τις αδυναμίες των άλλων, των αρμοδίων αλλά και των συνυπεύθυνων Υπουργών σ' αυτήν την υπόθεση. Να εξυπηρετήσουμε, λοιπόν, επικοινωνιακές σκοπιμότητες.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, θέλουμε να πετύχετε στην αποστολή σας και θα είμαστε αρωγοί σ' αυτήν την προσπάθεια και θα βοηθήσουμε. Αλλά όμως εσείς σήμερα εδώ στο βαθμό που ο Πρωθυπουργός παραμένει ακόμα σιωπηλός, οφείλετε να δώσετε μια απάντηση στον ελληνικό λαό γιατί κήκε η Πάρνηθα;

Και το δεύτερο απόηχο του Πρωθυπουργού ήταν ότι για να καλύψει τις μεγάλες κυβερνητικές ευθύνες –γιατί και για τη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης σε πολιτικό επίπεδο υπάρχουν κυβερνητικές ευθύνες– πέταξε το μπαλάκι στο παρελθόν. Φυγή στο παρελθόν! Θυμήθηκε μια υπόθεση του κ. Παπακωνσταντίνου όξυνε το πολιτικό κλίμα με αλήθειες ή με ψέματα –και αυτό μένει να αποδειχθεί– σε κάθε περίπτωση, όμως, για να φύγουμε από το θέμα της ουσίας. Κατά συνέπεια, κύριε Υπουργέ, πέρα από τα μέτρα σας και επειδή γνωρίζω την ευαισθησία σας, εμείς σήμερα εδώ περιμένουμε να μας δώσετε εσείς τουλάχιστον μια πρώτη απάντηση για το ποιος ευθύνεται για το μεγάλο αυτό έγκλημα. Αφήστε τα γενικόλογα ότι πυρκαγιές συμβαίνουν σε όλον τον κόσμο. Εδώ είναι ξεχωριστό το πράγμα.

Να έρθω στο σχέδιο νόμου. Έβαλε κάποια ζητήματα ο εισηγητής μας. Ο εισηγητής μας, όμως, κύριε Υπουργέ, δεν αναφέρθηκε σε σκάνδαλα, ούτε μπήκε σε λογική σκανδαλογίας, όπως εσείς κάνατε στο παρελθόν για το οποιοδήποτε μεγάλο έργο. Σας θυμίζω εδώ ότι ακόμη και το μεγάλο έργο, τη σύμβαση δηλαδή Ρίου-Αντιρρίου, την καταψηφίσατε στη Βουλή των Ελλήνων. Την εγκαίνισατε βέβαια, σας ευχαριστούμε που μας καλέσατε στα εγκαίνια!

Έθεσε ερωτήματα όμως, τα οποία ερωτήματα οφείλει να καταθέτει κάθε Αντιπολίτευση και εσείς σε αυτά οφείλετε να δίνετε απαντήσεις και σ' αυτά θέλουμε απαντήσεις, κύριε Υπουργέ. Η προεπιλογή, σάς θυμίζω –έφυγε ο κύριος Υπουργός, είναι ο κ. Ξανθόπουλος εδώ, το ίδιο είναι– ότι έγινε το Σεπτέμβριο του 2002. Το έργο βέβαια εμείς το σχεδιάσαμε, εμείς το αποφασίσαμε, γι' αυτό και ψηφίζουμε τη σύμβαση. Αυτή είναι η αλήθεια. Εσείς υπογράψατε τη σύμβαση. Εμείς θα κερδίσουμε στις εκλογές, εμείς θα το ολοκληρώσουμε. Έχουν συνέχεια τα έργα, θα συμφωνήσω μαζί σας. Έχετε βάλει την υπογραφή σας. Όμως, πώς είναι δυνατόν να είσαστε τόσο μίζεροι να γράφετε στην έκθεσή σας και να ακούω και τον κύριο Υπουργό να λέει σήμερα ότι το έργο εγκαταλείφθηκε από το τέλος του Σεπτεμβρίου του 2002 μέχρι την άνοιξη του 2004. Καμμία εγκατάλειψη δεν υπήρξε. Οι υπηρεσίες εργάζονταν πάνω στο έργο και προχωρούσαν αν και θα υπήρχε το άλλοθι ότι εκείνη την περίοδο όλο το βάρος έπεφτε στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Και ερχόσαστε και κατηγορείτε εμάς, για να μην απαντήσετε στο εύλογο ερώτημα που έθεσε και ο κ. Φωτιάδης ο εισηγητής μας, γιατί εσείς καθυστέρησατε αυτό το έργο επί τριάντα χρόνια. Αυτή είναι η ουσία. Εσείς είστε Κυβέρνηση, εσείς απαντάτε. Εμάς ελέγχετε; Γιατί από το Σεπτέμβριο του 2002 μέχρι το Μάρτιο του 2004 όλα τελμάτωσαν; Είναι σοβαρά τα επιχειρήματα αυτά και μάλιστα γράφονται και στις εισηγητικές εκθέσεις; Αν θέλετε, λοιπόν, να μας δώσετε απάντηση σ' αυτό και μάλιστα πειστική απάντηση.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό σε διάφορα άλλα ερωτήματα πάνω στο έργο, ερωτήματα που είχε βάλει και ο συνάδελφος ο κ. Σπηλιόπουλος στην Επιτροπή της Βουλής. Μου κάνει εντύπωση, κύριε Υπουργέ, γιατί ο σύμβουλος του δημοσίου υπολογίζει τα έξοδα λειτουργίας σε 320.000.000 και ο διαγωνιζόμενος σε 1.200.000.000. Δεν είναι μικρή απόσταση ανάμεσα στα δύο

ποσά. Θα μας δώσατε έχει εξηγήσεις; Θα μας δώσετε απαντήσεις;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τις δώσαμε ήδη. Τις μοιράσαμε.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Να μας απαντήσετε μετά, κύριε Υπουργέ.

Πρέπει να μας απαντήσετε για το μεγάλο αριθμό των διοδίων και το κόστος των 0,4 ευρώ ανά χιλιόμετρο. Τι σημαίνει όλο αυτό; Σας παρακαλώ να το συγκρίνετε με άλλα διόδια. Θα μπορούσε να ήταν λιγότερο; Γιατί ποιος θα σηκώνει όλο αυτό το μεγάλο κόστος; Θα σας φέρω ένα απλό παράδειγμα. Αν η συμμετοχή του δημοσίου ήταν μεγαλύτερη, θα μπορούσε ενδεχομένως το κόστος να ήταν λιγότερο.

Το θέμα, λοιπόν, του μεγάλου αριθμού διοδίων που δεν δικαιολογείται, σε συνδυασμό με το μεγάλο κόστος, 0,4 ευρώ ανά χιλιόμετρο, είναι ένα πολιτικό ζήτημα. Δεν θα μπω εγώ στους οικονομικούς όρους αλλά εδώ θέλουμε κάποιες απαντήσεις.

Υπάρχει και μια σειρά ερωτημάτων, τα οποία έθεσαν οι κύριοι συνάδελφοι και σε καμία περίπτωση δεν θα μας ακυρώσουν τη μεγάλη μας επιλογή να ψηφίσουμε ένα έργο μεγάλης σπουδαιότητας, χρήσιμο για τη χώρα. Όπως είπαμε, εμείς το σχεδιάσαμε, εμείς το ξεκινήσαμε και εμείς θα το ολοκληρώσουμε.

Όμως, είδα κάποιους συναδέλφους εδώ και δυστυχώς και τον κύριο Υπουργό για πρώτη φορά –γιατί είχα τελείως διαφορετική εικόνα– να μιλούν σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια και για την προσφορά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σ' αυτόν τον τομέα.

Κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, κύριοι Υπουργοί, είτε το θέλετε είτε δεν το θέλετε, η Ελλάδα άλλαξε εικόνα με τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Όλα τα μεγάλα έργα φέρουν τη σφραγίδα του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ιδιαίτερα τα τελευταία οκτώ χρόνια με κορυφαίο γεγονός τους Ολυμπιακούς Αγώνες, που το πλήρωσε ο ελληνικός λαός –μεγάλο το τίμημα– αλλά έγιναν όλα αυτά τα μεγάλα πράγματα, που καταγράφονται και ως θαύματα του σύγχρονου κόσμου. Αναφέρομαι κυρίως στη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.

Με το ΠΑ.ΣΟ.Κ., κύριοι συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, βελτιώθηκε θεαματικά η ποιότητα των έργων. Θα σας αναφέρω ένα παράδειγμα. Θα διαβάσατε ασφαλώς προ ημερών ότι η Αττική Οδός θεωρείται ο καλύτερος αυτοκινητόδρομος της Ευρώπης. Ποιος τον σχεδίασε; Ποιος τον υλοποίησε; Ποιος επέβλεψε αυτό το έργο;

Να πάμε στις ρυθμίσεις και στις απορροφήσεις των κοινοτικών κονδυλίων; Ήμασταν η πρώτη χώρα στην Ευρώπη στα δημοσια έργα. Δεν αναφέρομαι σε άλλες επί μέρους προσεγγίσεις. Και τα έργα είναι χιλιάδες, μεγάλα και μικρά.

Τι έχουμε με τη Νέα Δημοκρατία σήμερα; Είναι ή δεν είναι αλήθεια ότι περικόπηκε το Περιφερειακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων; Εκεί δεν στηρίζονται τα έργα και κυρίως τα μικρά έργα στην επαρχία; Απαντήστε σ' αυτά τα ερωτήματα.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό να επαίρεται λέγοντας «αλλάξαμε το θεσμικό πλαίσιο». Και πήγαμε σε ένα άλλο θεσμικό πλαίσιο υποτίθεται σύγχρονο και αποτελεσματικό.

Κύριε Ξανθόπουλε, δεν ξέρω αν συνοδεύσατε και εσείς τον κύριο Πρωθυπουργό προ ημερών στην Πάτρα. Στην Πάτρα εκτελούνται κάποια έργα –πολλά έργα– που είχαν αποφασιστεί στο παρελθόν. Να μην αναφέρω βέβαια το μεγάλο έργο της παράκαμψης της Πάτρας και τόσα άλλα. Δεν έχει καμμία αξία. Άλλα δημοπρατήθηκαν με το μειοδοτικό διαγωνισμό και άλλα με το προηγούμενο σύστημα. Ξέρετε ποιο έργο επισκέφτηκε ο κ. Καραμανλής; Το έργο του Διακονιάρη, το οποίο δημοπρατήθηκε και εκτελείται αποτελεσματικά και γρήγορα με το προηγούμενο σύστημα. Τα άλλα έργα, παραδείγματος χάριν το έργο Πείρος-Παραπήρος, έχουν σχεδόν διακοπεί. Αυτό το έργο δημοπρατήθηκε με το δικό σας σύστημα και έχει ένα σωρό προβλήματα. Ουσιαστικά έχει εγκαταλειφθεί.

Βάλτε κάτω να συγκρίνετε τελικά όλα τα έργα που έχετε δημοπρατήσει –που έχουν τελματώσει τα περισσότερα μέχρι σήμερα– για να δείτε ποιο ήταν πιο αποτελεσματικό. Το προηγούμενο σύστημα ή το σημερινό; Γιατί αυτά κρίνονται εκ του αποτελέσματος και προφανώς δεν κρίνονται με τη σκανδαλο-

λογία και τις «κραυγές», ας μου επιτραπεί η έκφραση, του Πρωθυπουργού στο «Μπαϊρακτάρη» περί νταβατζήδων. Γιατί αυτά πρέπει να αποδεικνύονται και όχι να λέγονται γενικά και αόριστα. Γιατί ένας απ' αυτούς που είχε χαρακτηριστεί και εθνικός νταβατζής, ασφαλώς θα γνωρίζετε ότι σήμερα σκανδαλωδώς –και εδώ ισχύει «το σκανδαλωδώς»– συνεχίζει τη σύμβαση του Ο.Π.Α.Π.. Αλλά αυτά θα τα πούμε στον αρμόδιο Υπουργό, γιατί είναι κάτι που πονάει πάρα πολύ. Και πονάει γιατί δεν έχει και ευρεία δημοσιότητα. Και δεν έχει ευρεία δημοσιότητα γιατί παίρνει τα λεφτά του Ο.Π.Α.Π. για τις διαφημίσεις. Τα λέω αυτά για να ξέρουμε και τι συμβαίνει σ' αυτήν εδώ τη χώρα και να τα λέμε τουλάχιστον απ' αυτήν την Αίθουσα.

Το δεύτερο σημείο, κύριε Υπουργέ: Υπάρχει πρόβλημα με την απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων; Για κάνει μία σύγκριση του σήμερα με το χθες, παρ' ότι βρήκατε έργα δημοπρατημένα, παρ' ότι βρήκατε έργα ώριμα και σχεδιασμένα. Θα ήταν πολύ ενδιαφέρον αυτήν τη στιγμή που συζητάμε να μας λέγατε εσείς, ως εκπρόσωπος του Υπουργείου, ένα μεγάλο έργο που το οραματιστήκατε, που το σχεδιάσατε, που το αποφασιόσατε εσείς. Όλα είναι συνέχεια. Δεν υπάρχει ένα έργο που ξεκίνησε από τη Νέα Δημοκρατία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τα είχαμε πει όλα.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Τα είχαμε πει και τα είχαμε ξεκινήσει όλα σε κάθε φάση το καθένα. Απλώς και μόνο είχαν την τύχη ο κ. Καραμανλής και ο κ. Σουφλιάς να κόβουν κορδέλες. Και βέβαια οφείλω να πω ότι τον κ. Σουφλιά τον διέκρινε και μία ευπρέπεια, μας καλούσε στα εγκαίνια, ενώ άλλοι συνάδελφοί του σε άλλα Υπουργεία ούτε αυτό δεν έκαναν.

Όσον αφορά τα ζητήματα της χρηματοδότησης, πέρα από τις περικοπές που κάνατε στο Περιφερειακό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων που κυρίως αφορά την ελληνική επαρχία και τα μικρά έργα, θέλω να σας πω ότι οι πόροι μέχρι το 2013 είναι τεράστιοι. Υπάρχει το υπόλοιπο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, υπάρχει το Ε.Σ.Π.Α. 2007-2013, υπάρχουν τα έργα παραχώρησης, ένα από τα οποία με συμβάσεις είναι αυτό, υπάρχουν τα Σ.Δ.Ι.Τ., υπάρχουν και τόσα άλλα πράγματα. Δηλαδή, δεν σας έλειψαν ούτε οι πόροι, γιατί γι' αυτούς είχαμε φροντίσει εμείς, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι.

Κατά συνέπεια ψηφίζουμε τη σύμβαση. Μη μας προκαλείτε, όμως, σε σχέση με το παρελθόν, γιατί θα παίρνετε απαντήσεις. Και να ξέρετε ένα πράγμα: Αυτό που γνωρίζει ο ελληνικός λαός –και θα είναι ένας από τους λόγους που θα ξαναδώσει εντολή στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. να κυβερνήσει τον τόπο– είναι ότι η Ελλάδα των Ολυμπιακών Αγώνων είναι έργο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., η σύγχρονη Ελλάδα με τα μεγάλα έργα, που έχει μπει σε μία πορεία ανάπτυξης που δυστυχώς ανακόπηκε επί των ημερών σας, είναι έργο του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Στις εκλογές, πέρα από τα ψεύτικα τα λόγια τα μεγάλα, υπάρχουν η κρίση του ελληνικού λαού και οι συγκρίσεις. Και στις συγκρίσεις θα χάσετε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας. Αυτή είναι η αλήθεια.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Παπαϊωάννου.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λίγο έλειψε να μας πει ο κατελθών από το Βήμα Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έφτιαξε σε αυτόν τον τόπο –μέχρι και την Ακρόπολη, ότι όλα τα έφτιαξε. Τόσο πολύ τα έφτιαξε, ώστε μέσα σε δέκα χρόνια δημοπρατήσε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έργα περίπου 10,5 δισεκατομμυρίων ευρώ και μέσα σε τριάντα χρόνια με την παρούσα Κυβέρνηση με το συγκεκριμένο Υπουργό η Νέα Δημοκρατία έχει δημοπρατήσει έργα 16,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Πώς απαντάτε σε αυτά τα καταλυτικά στοιχεία, κύριοι συνάδελφοι; Λέγοντας ότι κάποτε κάποιος Υπουργός σας σχεδίασε, σκέφτηκε ένα έργο που έχει ανάγκη ο τόπος, πέταξε και μία πρόσκληση ενδιαφέροντος και μετά δεν έκανε καμμία προπαρασκευαστική ενέργεια, με αποτέλεσμα το έργο να βαλτώσει; Τι κάνατε στον Ε65; Κάνατε καμμία ενέργεια; Μία πρόσκληση ενδιαφέροντος είχατε κάνει το 2002 και όπως σας απέδειξε ο Υπουργός, αυτό για το οποίο

είχατε προσκαλέσει τις εταιρείες να καταθέσουν προτάσεις, ούτε καν σχεδιάζεται και υλοποιείται σήμερα, γιατί ήταν ασύμφορο και πάνω από όλα δεν ήταν λειτουργικό. Το να λέτε ότι σήμερα ψηφίζετε αυτήν τη σύμβαση παραχώρησης μόνο και μόνο γιατί είχατε σχεδιάσει εσείς το έργο, είναι το μεγαλύτερο ψέμα που μπορείτε να πείτε στον ελληνικό λαό. Τίποτα, μα τίποτα δεν είχατε κάνει στο συγκεκριμένο έργο, όπως δεν είχατε κάνει σε μία σειρά από άλλα έργα. Κι αν ήσασταν τόσο καλοί στη διαχείριση των έργων, τότε γιατί χρειάστηκε η Νέα Δημοκρατία, όταν ανέλαβε το 2004 τη διακυβέρνηση του τόπου, να έλθει να κάνει την οριστική παραλαβή του εθνικού δρόμου Αθήνας-Κορίνθου που είχε τελειώσει σχεδόν μία δεκαετία; Ούτε την οριστική παραλαβή δεν είχα καταφέρει να κάνετε.

Κι επειδή μιλήσατε για την ποιότητα των έργων ΠΑ.ΣΟ.Κ., πηγαίνετε να πείτε σε όλους τους πολίτες που πηγαίνουν στην Πελοπόννησο ποια είναι η ποιότητα των έργων μέχρι προχθές.

Ποιους εθνικούς δρόμους είχατε φτιάξει; Με ποια ταχύτητα μπορούσαν να κινηθούν τα οχήματα; Τι σήμανση υπήρχε; Τι λακκούβες υπήρχαν; Τι ποιότητα οδοστρώματος; Αν συζητάτε σήμερα για το θέμα του κόστους με όλα αυτά τα κάλπηκα στοιχεία τα οποία προσπαθείτε ατάκτως ερριμμένα να βάλετε σ' έναν κουβά, θα σας πω πολύ χαρακτηριστικά ότι το μέσο κόστος κατασκευής εθνικού δρόμου ανά χιλιόμετρο επί κυβερνήσεώς σας ήταν περίπου 32.000.000 ευρώ και με τη συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης το κόστος πάει στα 8.000.000 ευρώ. Αυτή είναι η αλήθεια. Βάλτε κάτω τα νούμερα για να δείτε αν ανταποκρίνονται ή όχι στην πραγματικότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την πιο υποκριτική στάση την έχετε σε ό,τι αφορά την εθνική καταστροφή στην Πάρνηθα. Έχετε αυτήν την υποκριτική στάση όχι γιατί σας «καίει» πραγματικά το τι έγινε στο βουνό, όχι γιατί έχετε διαφορετική άποψη από τα μέτρα που ανέλαβε να υλοποιήσει η Κυβέρνηση διαμέσου του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., αλλά γιατί ο δικός σας σκοπός είναι να ανακαλύψετε αποκλειστικά και μόνο πολιτικές ευθύνες.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι για την καταστροφή που έγινε στην Πάρνηθα υπάρχουν βαρύτατες και ουσιαστικές υπηρεσιακές ευθύνες. Δεν έχουμε δει κανέναν από τους υπηρεσιακούς παράγοντες να έχει ούτε το θάρρος ούτε το σθένος να αναλάβει αυτές τις ευθύνες. Περιμένουμε κι εμείς, αλλά τουλάχιστον θα τους δείξουμε την ανοχή να περάσει αυτή η κρίσιμη περίοδος των πυρκαγιών και να αναλάβουν τις ευθύνες τους την κρίσιμη ώρα, αλλά να μην έρχεται το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να γίνει τιμητής της δασικής περιουσίας της χώρας όταν στο άλλο βουνό της Αττικής το 1995 και το 1998 κήκαν περίπου εκατόν δέκα χιλιάδες στρέμματα, εξήντα πέντε χιλιάδες στρέμματα το 1995 και ενενήντα έξι χιλιάδες στρέμματα το 1998, πενήντα εκ των οποίων είχαν ξανακαεί το 1995. Δύο φορές κήκαν και ξέρετε τι κηρύξατε αναδασωτέο; Το ήμισυ αυτής της εκτάσεως. Όχι μόνο κηρύξατε το ήμισυ αυτής της εκτάσεως αναδασωτέο και η αναδάσωση και η προστασία της έκτασης δεν έγιναν, αλλά ένα μεγάλο κομμάτι αυτού του δάσους στα χρόνια των δικών σας κυβερνήσεων με τη δική σας ευθύνη και εποπτεία οικοπεδοποιήθηκε και χτίστηκε. Έχετε βαρύτατες ευθύνες για τις παραλείψεις και της Δασικής Υπηρεσίας και του Δασαρχείου. Βέβαια έχετε βαρύτατες ευθύνες και για τους δύο δασικούς νόμους που ψηφίσατε οι οποίοι ευθέως αμφισβητήθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας με αποτέλεσμα σήμερα να έχει ανοίξει η όρεξη οικοπεδοφάγων σε όλη τη χώρα.

Μην προσπαθείτε να αποφύγετε έτσι όπως λέτε από τις ευθύνες που έχετε για το παρελθόν, γιατί αυτά τα ξέρουν οι Έλληνες πολίτες. Οι αγανακτισμένοι πολίτες που μαζεύτηκαν προχθές έξω από τη Βουλή δεν ήταν μόνο για την Πάρνηθα, αλλά διαμαρτυρήθηκαν για ένα σύστημα κακό, διεφθαρμένο, ένα σύστημα οικοπεδοφάγων, ένα σύστημα το οποίο μέσα από «παραθυράκια» δημιουργούσε τις προϋποθέσεις καμένες εκτάσεις να γίνονται οικοπέδα και βίλες. Σε αυτήν την ιστορία οφείλουμε όλοι να ορθώσουμε το ανάστημά μας και να αλλάξουμε το πλαίσιο και το περιβάλλον στο οποίο λειτουργούμε και να σταματήσουμε επιτέλους να κάνουμε αυτό το πινγκ-πονγκ, αυτήν τη συζήτηση περί πολιτικών ευθυνών, η οποία δεν προσφέρει τίποτα ούτε στον τόπο ούτε στις επόμενες γενιές.

Προσπαθείτε σε κάθε περίπτωση να βρείτε τις πολιτικές ευθύνες. Προσπαθείτε πάντα να βρείτε Υπουργούς να κάνουν «χαράκι» στην πλατεία Συντάγματος, αλλά πείτε μας έστω και ένα στέλεχος δικό σας που κάποια στιγμή, όταν φάνηκε να είναι ανίκανο να αντεπεξέλθει στις αρμοδιότητες που του είχατε αναθέσει, έστω να έχει υποβάλει με σεμνότητα την παραίτησή του. Δυστυχώς η μόνη παραίτηση που είδαμε ήταν κατόπιν εορτής και αυτό από τον πρώην Πρόεδρο του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας και Γενικού Διευθυντή του κόμματός σας κ. Παπακωνσταντίνου, ο οποίος φαίνεται ότι στο Τ.Ε.Ο. είχε κάνει αρκετές προεκλογικές και άλλες ρυθμίσεις. Μέχρι και διαφήμιση στους δήμους της Β' Αθηνών και σε σωματεία της Β' Αθηνών έδινε μόνο και μόνο για να εξυπηρετήσει τους πολιτικούς στόχους της προϊσταμένης του Υπουργού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα τελευταία χρόνια έγινε μία πραγματική κοσμογονία στον τομέα των δημοσίων έργων όχι μόνο γιατί άλλαξε ο τρόπος με τον οποίο κατακυρώνεται πλέον ένα δημόσιο έργο.

Δεν υπάρχει αμφισβήτηση του νομοθετικού πλαισίου, όπως υπήρξε αμφισβήτηση και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και από τους Έλληνες που συμμετείχαν σε έργα σε ό,τι αφορά το μαθηματικό τύπο, εκείνο το αμαρτωλό σύστημα, το οποίο δεν είχε λογική, δεν είχε συνέχεια, δεν είχε συνέπεια. Ήταν ένα σύστημα μόνο και μόνο για να μαζεύονται μεταξύ τους οι εταιρείες και να βρίσκουν τον τρόπο με τον οποίο θα κάνουν τη διανομή των έργων. Ξέρετε ότι ακόμα υπάρχουν σε εκκρεμότητα στα δικαστήρια έργα που είχατε προκηρύξει τότε.

Όχι μόνο έχει γίνει κοσμογονία έργων αλλά έχει γίνει αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο ανατίθεται ένα δημόσιο έργο, στον τρόπο με τον οποίο ανατίθεται η μελέτη του, στον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζεται η μελέτη του και βέβαια έχει γίνει μια τεράστια αλλαγή με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Έργα σε όλη την περιφέρεια, αλλά και στο κέντρο της Αθήνας γίνονται μέσα από αυτό το επωφελές για το δημόσιο σύστημα.

Αυτά που σας είπα πριν, δηλαδή τα στοιχεία σε σχέση με το 1994-2003 και τα 10,5 δισεκατομμύρια ευρώ για έργα που είχατε προκηρύξει και αναθέσει μαζί με τα ολυμπιακά έργα, δεν έχουν καμία σχέση με τα έργα της τριετίας που ανέρχονται στα 16,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό από μόνο του αποτελεί απάντηση σε όποιον θέλει να μειώσει το έργο αυτής της Κυβέρνησης.

Αυτό, όμως, που κατάφερε σήμερα το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ο κ. Σουφλιάς, είναι να δώσει απαντήσεις σε όλα αυτά τα οποία προσπαθήσατε να βάλετε σαν σκίες σε αυτήν τη σύμβαση. Και όχι μόνο απάντησε για το θέμα ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας τελικά ήταν αυτό που αποφάσισε για την τύχη του διαγωνισμού και βεβαίως την κατακύρωση του έργου στον ένα μειοδότη, αλλά απάντησε και σε όλες τις άλλες αιτιάσεις σχετικά με το κόστος.

Και απορώ, αναφερόμενος συγκεκριμένα στον κ. Φωτιάδη, ο οποίος έχει κάνει και Υπουργός Οικονομικών, άσχετα εάν είναι έγκριτος νομικός ο ίδιος, γιατί δεν αντιλαμβάνεται τον όρο και τον ορισμό των μελλοντικών χρηματικών ροών σε παρούσα αξία, ένα χρηματοοικονομικό μοντέλο το οποίο είναι καταχωρισμένο στο σύνολο της βιβλιογραφίας για το πώς τα λεφτά που θα εισπράξεις σε δέκα, σε είκοσι, σε τριάντα χρόνια, τα μετατρέπεις σε αξία σήμερα. Οποιαδήποτε απόφαση δικαστηρίου, αλλά και οποιαδήποτε σύμβαση που έχει εισροές στο μέλλον από τις οποίες θα καλυφθούν εκροές του σήμερα, χρησιμοποιεί τέτοια μοντέλα.

Πώς, λοιπόν, εσείς φέρνετε όλες αυτές τις χρηματικές ροές που θα γίνουν σε τριάντα χρόνια σήμερα; Γιατί δεν κοιτάζετε κάτι άλλο και να δείτε εάν είναι επ' ωφελεία του ελληνικού δημοσίου και επ' ωφελεία του Έλληνα καταναλωτή η σύμβαση; Πείτε πόσο πληρώνει διόδια ανά χιλιόμετρο. Πόσο πληρώνει ο χρήστης διόδια ανά χιλιόμετρο με τη σύμβαση; Πληρώνει 0,4 λεπτά ανά χιλιόμετρο. Ξέρετε πόσο πληρώνει με τη δική σας σύμβαση το χιλιόμετρο της Αττικής Οδού; Έχετε κάνει την αναγωγή; Εκεί να την κάνετε την αναγωγή για να δείτε τι υπογράφατε πριν δέκα χρόνια και τι υπογράψουμε σήμερα και ποιος ευνοείται.

Και όχι μόνο αυτό. Εδώ η χρέωση θα γίνεται και ανά χιλιόμετρο χρήσης και όχι συνολικός κεφαλικός φόρος, όπως είναι και όπως επιβάλλεται σήμερα στο χρήστη της Αττικής Οδού, που έχει γίνει ένας πολύ σοβαρός, πολύ αξιόπιστος, πολύ καλός δρόμος για την Αττική. Φαίνεται, βεβαίως, ότι ο δρόμος σχεδιάστηκε μικρότερος από ό,τι θα μπορούσε, αφού κάθε Σαββατοκύριακο σχεδόν είναι μπλοκαρισμένος, μιας και οι έξοδοι και οι εισοδοί σε ό,τι αφορά στους μεγάλους κόμβους και ιδιαίτερα στον κόμβο της Κηφισίας ή στον κόμβο της εθνικής οδού είναι μονίμως μπλοκαρισμένες. Αυτό μόλις έξι χρόνια αφ' ότου την παραδώσατε στην κυκλοφορία. Και πάλι παραμένει ένα σύστημα κεφαλικής εισφοράς, ακόμα και αν το χρησιμοποιήσεις για ένα χιλιόμετρο, όσο είναι από τη μια είσοδο στην άλλη έξοδο, αφού πάλι πληρώνεις τα 2,7 ευρώ. Αυτές ήταν οι συμβάσεις ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και όταν μιλάτε για τις συμβάσεις της Νέας Δημοκρατίας, να είστε πολύ πιο φειδωλοί και στις εκφράσεις σας και στους χαρακτηρισμούς σας.

Παρ' όλα αυτά, το δεύτερο στοιχείο που αποδεικνύει ότι αυτή η σύμβαση είναι επ' ωφελεία του ελληνικού δημοσίου, είναι ότι ενώ υπήρχε η πρόβλεψη για απόδοση ιδίων κεφαλαίων του παραχωρησιούχου της τάξεως του 8,5%, τελικά κατακυρώθηκε με απόδοση ιδίων κεφαλαίων 5,6%, όταν αντίστοιχα στην Αττική Οδό η απόδοση ιδίων κεφαλαίων είναι 12,5%.

Και αυτή είναι μόνο η πρόβλεψη που υπάρχει στη σύμβαση και όχι τα πραγματικά νούμερα, τα οποία τελικά γίνονται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ολοκληρώνοντας μια σειρά από παρεμβάσεις στα εθνικά δίκτυα της χώρας αλλάζει η μορφή της Ελλάδος. Περιοχές της χώρας, όπως η νότια Πελοπόννησος, η δυτική Ελλάδα, ακόμα και η Θεσσαλία ξαναπαίρνουν στο χάρτη των επιλογών, μέσα από μεγάλα εθνικής σημασίας οδικά δίκτυα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι κομμάτια της χώρας είχαν παραμεληθεί και δρόμοι που θα έπρεπε να είχαν φτιαχτεί, εδώ και πάρα πολλές δεκαετίες, όπως ο δρόμος που ανέφερε πριν ο κ. Μπούγας, ο δρόμος Θερμοπύλες-Ιτέα-Αγρίνιο που ήταν η εναλλακτική διαδρομή όταν ακόμη δεν υπήρχε η γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου και έκλεινε με κακές καιρικές συνθήκες, όχι μόνο δεν είχαν φτιαχτεί, αλλά δεν είχαν συντηρηθεί επί σαράντα χρόνια. Και ξέρουμε και ξέρει και ο κάθε Έλληνας πολίτης, ότι στον τομέα των δημοσίων έργων, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν έχει να επιδείξει ένα ξεκάθαρο, διάφανο και αποτελεσματικό παρελθόν. Αυτό που έχει να παρουσιάσει είναι όχι μια σειρά από κορδέλες κομμένες ή άκοπες, αλλά μία σειρά από κακοτεχνίες, μία σειρά από εγκατάλειψη, μία σειρά από κούφια υποσχέσεις.

Το ξέρουν οι κάτοικοι της βόρειας Ελλάδας, το ξέρουν οι Θεσσαλονικείς που δεν είδαν ποτέ την υποθαλάσσια αρτηρία και το μετρό να δημιουργείται, το ξέρουν οι Αθηναίοι πολίτες που ξέρουν ότι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 1993 ξεκίνησε επιτέλους το μετρό, το ξέρουν οι κάτοικοι της Αττικής που έχουν γνώση και θυμούνται, ότι όταν ξεκινούσαν στη δεκαετία του '70 οι προσπάθειες για τη δημιουργία του αεροδρομίου το ΠΑ.ΣΟ.Κ. συνδιαδήλωνε με αυτούς με τις μαύρες σημαίες που δεν ήθελαν τη μεταφορά από το ελληνικό, το ξέρουν οι κάτοικοι όλων των προαστίων της Αθήνας, οι οποίοι έχουν δει τα μεγάλα τους έργα να καθυστερούν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συγκεκριμένη στόχευση της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας είναι να δοθούν τα λεφτά και από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, ως επί το πλείστον στην περιφέρεια και αυτή η στρατηγική επιλογή έχει ως μόνο στόχο, το αντιστάθμισμα των οφελών που πήραν οι κάτοικοι της Αττικής, κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων, σε έργα όμως, τα οποία δεν βελτίωσαν ούτε δραματικά μετέβαλαν την καθημερινότητά τους. Διότι το να φτιάχνεις γήπεδα που δεν ξέρεις την επόμενη μέρα τι να τα κάνεις, αυτό δεν είναι έργο παραγωγής πολιτικής, αλλά είναι ένα έργο κατασπατάλησης πόρων.

Εμείς δεν θα σπαταλήσουμε πόρους. Δεν θα πετάξουμε ευρώ για εντυπώσεις. Εμείς, θα κάνουμε έργα που και αύριο και μεθαύριο και αντιμεθαύριο θα είναι χρήσιμα, θα είναι ωφέλιμα, θα ενώνουν το κέντρο με την περιφέρεια, θα δίνουν προοπτικές στους Έλληνες πολίτες και σε αυτά τα έργα ζητάμε να μη

βάλουμε ταμπέλες κομματικές. Ζητάμε να μη βάλουμε ταμπέλες προσωπικές, αλλά να βάλουμε ταμπέλες εθνικές. Αν σε αυτήν τη διαδικασία, αν σε αυτήν την προσπάθεια εσείς έχετε τη διάθεση να συμμετάσχετε, είμαστε εδώ για να πάμε μαζί. Εάν έχετε τη διάθεση να κάνετε φυγή προς το παρελθόν, τότε φυγή προς το παρελθόν θα κάνετε και στις κάλπες και θα πάρετε τα ίδια αποτελέσματα, όπως την προηγούμενη φορά.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κύριοι συνάδελφοι, εάν δεν υπάρχει αντίρρηση από το Τμήμα, θα ήθελα να συμφωνήσουμε να μιλήσει ακόμα ο κ. Γεωργακόπουλος και ο κ. Βερελής και αύριο οι υπόλοιποι συνάδελφοι, αφού ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Συμφωνεί το Τμήμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Να μιλήσω και εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να μιλήσετε σήμερα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Και εγώ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να μιλήσω, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν το αφήνουμε για αύριο;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τότε δεν θα ψηφίσουμε σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι. Να μιλήσει και ο κύριος Υπουργός αύριο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Να μην ψηφίσουμε, όμως, σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τι σχέση έχει αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Πώς δεν έχει; Άμα θα μπορούμε στα άρθρα, θα μιλάω εγώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως θα ψηφίσουμε, τι σχέση έχει;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έ, θα μου δώσετε το λόγο σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μα, έχει πάρει θέση επί της αρχής το κόμμα σας. Δεν καταλαβαίνω πού είναι η δυσκολία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έχω να δώσω απάντηση σε ορισμένα που είπε ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αυτό έχει καθιερωθεί. Όταν δεν μας παίρνει ο χρόνος, υπολογίζοντας την επόμενη μέρα πόση ώρα θα διαρκέσει η συνεδρίαση, για να υπάρχει και μία άνοση να μην πιέζεστε από το οκτάλεπτο, θα ψηφίσουμε επί της αρχής και αύριο επί των άρθρων και θα έχετε και μεγαλύτερη άνεση χρόνου, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Τι μεγαλύτερη άνεση, κύριε Πρόεδρε; Τα οκτώ λεπτά θα τα κάνετε δώδεκα λεπτά επί των άρθρων για να μιλήσω και επί της αρχής;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα έχουμε μεγαλύτερη άνεση χρόνου αύριο, κύριε Γκατζή. Το Τμήμα έχει και αυτό περιορισμένες βιολογικές δυνατότητες. Αν συμφωνεί και ο κύριος Υπουργός να μη μιλήσει, να μιλήσετε και εσείς, κύριε Γκατζή, αύριο. Να αρχίσουμε με τους εισηγητές, να μιλήσετε μετά εσείς και να συνεχίσουμε με τους συναδέλφους που είναι εγγεγραμμένοι σήμερα επί της αρχής και θα μιλήσουν και επί των άρθρων και θα έχουν πολύ μεγάλη άνεση χρόνου.

Συμφωνείτε, κύριε Υπουργέ, να μιλήσετε αύριο;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θεωρώ ότι είναι υποχρέωσή μου να απαντήσω σε ορισμένα πράγματα που ακούστηκαν, όσο το δυνατόν πιο σύντομα. Αν αυτό μπορεί να γίνει αύριο το πρωί, ας γίνει αύριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Και αύριο θα έχετε χρόνο, κύριε Υπουργέ, να απαντήσετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Να μιλήσουμε πριν από τα άρθρα, κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ναι, πριν από τα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν σας περιορίζει

κανένας. Όταν μιλάμε για σύμβαση, δεν είναι όπως τα νομοσχέδια. Θα μιλήσετε, κύριε Γκατζή, και θα αναφερθείτε όπου θέλετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ: Εννοείτε ότι θα προηγηθούν των εισηγητών, οι Βουλευτές;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα προηγηθούν, όπως είθισται, οι εισηγητές, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα προηγηθώ, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα προηγηθείτε, κύριε Γκατζή, αλλά επί της αρχής έχετε τοποθετηθεί.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μα, δεν δικαιούμαι δευτερολογία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως δικαιούσθε, αλλά συζητάμε να συμφωνήσουμε να συνεχίσουμε αύριο τη συζήτηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θέλω να μιλήσω αύριο πριν μπούμε στη συζήτηση επί των άρθρων, όπως το λέει ο Κανονισμός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εντάξει. Ούτως ή άλλως, κύριε Γκατζή, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος δικαιούσθε να πάρετε το λόγο όποτε θέλετε. Δεν είναι θέμα εάν σας παραχωρεί το Προεδρείο το προνόμιο. Το έχετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Πότε θα μιλήσουν οι Βουλευτές; Πριν από τους εισηγητές;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κανονικά ξεκινάνε οι εισηγητές, αλλά οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και ο Υπουργός μιλάνε όποτε ζητήσουν το λόγο. Δεν γίνεται διαφορετικά. Ο κ. Γκατζής το θέλει αυτό και ο κύριος Υπουργός θα απαντήσει, αν χρειάζεται.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Επί της αρχής θα μιλήσουμε εμείς;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως, θα μιλήσετε αύριο. Μα, αυτό έχει καθιερωθεί. Εσείς είστε παλιοί κοινοβουλευτικοί εδώ. Θα σας δοθεί ο χρόνος να μιλήσετε επί των άρθρων, αλλά έχει καθιερωθεί ότι μπορείτε να αναφερθείτε και επί της αρχής.

Εδώ συζητάμε νομοσχέδια και η πλειοψηφία των Βουλευτών είναι εκτός των νομοσχεδίων. Το πρόβλημα είναι αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, οι Βουλευτές, που είναι γραμμένοι στον κατάλογο, θα μιλήσουν πριν από τους εισηγητές; Αυτό είναι το ερώτημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι, μετά. Αν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι θέλουν να πάρουν το λόγο, θα προηγηθούν. Οι εισηγητές προηγούνται.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Μα, δεν θα έχουμε μπει στη διαδικασία των άρθρων, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μα, είναι συνηθισμένο αυτό. Οι εισηγητές προηγούνται. Δεν γίνεται διαφορετικά, διότι, αφού ψηφίζουμε, κύριε Λέγκα, επί της αρχής, αύριο θα μπούμε στα άρθρα. Άρα πρέπει να ξεκινήσουν οι εισηγητές επί των άρθρων. Αν ζητήσει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος το λόγο ή ο Υπουργός, έχει το δικαίωμα να τον πάρει.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε. Γιατί δεν διακόπτουμε τη συνεδρίαση σήμερα, να συνεχίσουμε τη συζήτηση επί της αρχής αύριο και να ψηφιστεί αύριο επί της αρχής;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μα, δεν εμποδίζει τίποτα να ψηφιστεί σήμερα επί της αρχής και αύριο, κύριε Βαρβιτσιώτη, μπορεί να μιλάει ο Βουλευτής και επί της αρχής και επί των άρθρων.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, τουλάχιστον να μη διακοπεί η σειρά των ομιλητών μέχρι τη δευτερολογία των εισηγητών. Να μιλήσουν πρώτα οι συνάδελφοι, να εξαντληθεί ο κατάλογος και μετά να δευτερολογήσουν οι εισηγητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εντάξει, μπορούμε να κάνουμε αυτό που λέτε. Να διακόψουμε τη συνεδρίαση, χωρίς να ψηφίσουμε επί της αρχής, αφού μιλήσουν ακόμα οι κύριοι Γεωργακόπουλος και Βερελής και να συνεχίσουμε αύριο, χωρίς να έχουμε ψηφίσει επί της αρχής, τον κατάλογο των ομιλητών Βουλευτών. Αλλά όποιος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος θέλει, μπορεί να πάρει το λόγο, δεν γίνεται διαφορετικά, καθώς και ο Υπουργός. Πιστεύω ότι ο κ. Γκατζής θα συμφωνήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ναι, συμφωνώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα συνεχίσουμε, λοιπόν, με τους κύριους Γεωργακόπουλο και Βερελή, θα διακόψουμε μετά και θα συνεχίσουμε αύριο επί της αρχής και επί των άρθρων. Αφού αυτό ζητεί το Τμήμα, το Προεδρείο αποδέχεται.

Ο κ. Γεωργακόπουλος έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πράγματι είχα υπ' όψιν μου να πω άλλα πράγματα, αλλά δυστυχώς ακούγοντας τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας να συνεχίζουν να ασκούν μια κριτική στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., χωρίς να καταλαβαίνουν ότι Κυβέρνηση είναι η Νέα Δημοκρατία και όχι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. για να του ασκήσουν κριτική, είμαι υποχρεωμένος να δώσω μερικές απαντήσεις.

Μας κατηγορήσε ο κ. Φούσας ότι μεμψιμοιρούμε. Εμείς μεμψιμοιρούμε, όταν ψηφίζουμε τη σύμβαση αυτή; Ενθυμείσθε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, εάν εσείς ποτέ ψηφίσατε καμμία σύμβαση παραχώρησης, την οποία έφερε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς επικύρωση στη Βουλή; Σκάνδαλο την ανεβάζατε, σκάνδαλο την κατεβάζατε, για να σας κατηγορήσουμε εμείς μετά ότι, βεβαίως, πήγατε στα εγκαίνια πρώτοι και καλύτεροι. Θερμά συγχαρητήρια, εάν νομίζετε ότι εμείς μεμψιμοιρούμε, ενώ εσείς ήσαστε τότε απόλυτα γαλαντόμοι απέναντί μας!

Μιλήσατε ακόμα, εάν παραιτήθηκε ποτέ κανένας από ευθεία στο ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και βεβαίως παραιτήθηκαν. Θα θυμίσω στον αγαπητό συνάδελφο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας ότι δύο φορές είχε παραιτηθεί ο τώως Πρωθυπουργός κ. Σημίτης, όταν μπήκαν κάποια απλά θεματάκια, για να δείξουμε ότι στη δημοκρατική παράταξη υπήρχε και υπάρχει φιλότιμο. Αλλά το χειρότερο το οποίο είπε σήμερα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος είναι ότι καθυστέρησε τρεις ημέρες να παραιτηθεί ο Παπακωνσταντίνου. Τι λέτε καλέ; Εσείς τέσσερις μήνες κρατάτε στην Κυβέρνηση τους κύριους ενόχους, τον Αλογοσκούφη και το Δούκα. Και χαμογελούσαν προχθές δίπλα από τον Πρωθυπουργό. Αυτή είναι η ευθεία σας, όταν ο Πρωθυπουργός κατήγγειλε με τον τρόπο με τον οποίο το έκανε από το Βήμα της Βουλής, ο κ. Παπακωνσταντίνου παραιτήθηκε. Πού είναι οι παραιτήσεις, όμως, αυτών οι οποίοι καταλήστευσαν τα ταμεία, για να μιλήσουμε για ευθεία, για να δούμε πράγματι ποιοι έχουν φιλότιμο ή δεν έχουν.

Και αν αυτά αποδειχτούν συκοφαντίες -τα οποία κατήγγειλε από του Βήματος της Βουλής ο κύριος Πρωθυπουργός- θα ήθελα να ξέρω τότε σε ποια «τρύπα» θα κρυφτεί. Αλλά δεν θέλω να προτρέχω σε αυτά. Ας προσέχουμε, λοιπόν, όταν ομιλούμε από του Βήματος της Βουλής.

Αλλά, κύριε Υπουργέ, εμείς σας είπαμε ότι είμαστε υπέρ αυτού του δρόμου. Και είμαστε υπέρ αυτού του δρόμου για καθαρά λόγους εθνικούς, αναπτυξιακούς, οικονομικούς. Και επιχειρηματολογήσαμε και σας είπαμε να. Δεν μπορούμε όμως να μην πούμε ότι το κόστος είναι υψηλό. Δεν μπορούμε να μην πούμε ότι τα διόδια είναι υψηλά. Δεν μπορούμε να μην πούμε ότι πράγματι έχει και αντιοικονομικούς όρους μέσα. Πώς θα γίνει δηλαδή; Θα το δεχτούμε έτσι, επειδή το είπε, όταν ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος λέει 350.000.000, η εταιρεία λέει 1.300.000.000, δηλαδή 1.000.000.000 διαφορά; Δεν θα το επισημάνουμε αυτό, για να μην ασκήσουμε κριτική; Ε, όχι, γι' αυτό είμαστε εδώ, για να ασκούμε κριτική.

Αλλά, κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να επανέλθω σε ένα θέμα το οποίο έθεσα στην επιτροπή. Κατά σύμπτωση, το προηγούμενο Σάββατο έγινε μια λαϊκή συνέλευση στο Δήμο Ζαχάρας, για το πού θα περάσει ο δρόμος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, αν θα περάσει από τον Καϊάφα, δηλαδή παραλιακά ή αν θα πάει ανατολικά. Σας πληροφορώ ότι ήταν πάνδημη η συμμετοχή των κατοίκων, δεν ξέρω αν το πληροφορηθήκατε. Όλοι όσοι πήραν το λόγο ήταν αντίθετοι με τη παραλιακή χάραξη του δρόμου. Και μάλιστα ήταν τέτοια η αποφασιστικότητά τους, την οποία πιστεύω ότι θα αντιμετωπίσετε, αν επιχειρήσετε να περάσει από εκεί ο δρόμος.

Κάνω έκκληση σε σας και στον κύριο Υπουργό και στην Κυβέρνηση γενικότερα, να επανεξετάσετε το θέμα της παραλιακής χάραξης του δρόμου από την Πάτρα στην Τσακώνα, στην περιοχή Καϊάφα-Ζαχάρας, πριν ξεσηκωθούν οι κάτοικοι, πριν αρχίσουν τις προσφυγές -που νομίζω ότι έχουν κάνει ήδη

προσφυγές- και πριν φθάσουμε σε καθυστερήσεις με συνέπεια την αύξηση του κόστους. Γιατί το κόστος θα πολλαπλασιάζεται όσο θα καθυστερεί αυτή η καινούργια χάραξη.

Και δεν θα καταστραφεί το περιβάλλον και δεν μπορεί να τραυματιστεί άλλο η περιοχή εκεί. Σας λέω, σε μία στενή λωρίδα, που είναι εκατόν πενήντα μέτρα, περνάει ο σιδηρόδρομος, περνάει ένας δρόμος και θα πάμε να περάσουμε και ένα μεγαλύτερο δρόμο; Σας το λέω, γιατί τόσο είναι. Από την παραλία μέχρι τη λίμνη του Καϊάφα δεν είναι πάνω από εκατόν πενήντα μέτρα. Δεν γίνεται. Εγώ απορώ πώς οι μηχανικοί κάνουν τέτοια χάραξη. Πριν, λοιπόν, είναι αργά, πριν πάμε σε καθυστερήσεις, επαναλαμβάνω, καλό είναι η Κυβέρνηση να δει το θέμα αυτό και να το μελετήσει, πριν -όπως σας είπα- μπούμε σε μία περιπέτεια η οποία δεν θα έχει τέλος.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο κ. Βερελής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρώνουμε σήμερα μία συμφωνία, η οποία προβλέπει την κατασκευή ενός δρόμου αναγκαίου για την ανάπτυξη μιας ολόκληρης περιοχής. Την κυρώνουμε, λοιπόν, με απολύτως θετική διάθεση, την κυρώνουμε παρά τις καθυστερήσεις, διότι η μη κύρωσή της θα είχε ως αποτέλεσμα το έργο αυτό να μη δημιουργηθεί μέσα στην επόμενη γενιά, την κυρώνουμε παρ' όλο που θεωρούμε ότι είναι μία σύμβαση η οποία θα μπορούσε να είναι καλύτερη. Όμως η καθυστέρηση, την οποία ο κύριος Υπουργός μας περιέγραψε προηγουμένως και τη δικαιολόγησε, διότι έπρεπε να γίνουν μελέτες κ.λπ., έχει όπως και στην περίπτωση του δυτικού οδικού άξονα μία σειρά από θέματα.

Το βασικό θέμα κατά την άποψή μου είναι ότι χαράσσουμε αυτοκινητοδρόμους χωρίς να προβλέπουμε ταυτόχρονα χώρο για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου. Θέλω, λοιπόν, να θυμίσω εδώ ότι μπορεί να σχεδιάζουμε σήμερα οδικά δίκτυα, όταν το πετρέλαιο έχει 75 δολάρια το βαρέλι, όμως σε λίγα χρόνια, σε μία δεκαπενταετία, όπου το πετρέλαιο μπορεί να φθάσει στα 400 ή στα 500 δολάρια -και δεν είναι επιστημονική φαντασία, είναι μία πραγματικότητα δυσάρεστη, η οποία έρχεται- τα μέσα σταθερής τροχιάς θα είναι αυτά τα οποία θα αποτελέσουν την ελπίδα. Και αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί, κατ' αποκλειστικότητα και προτεραιότητα, σιδηροδρομικά έργα. Εμείς εδώ θεωρούμε το σιδηρόδρομο γραφικότητα. Δεν έχουμε την κουλτούρα, ενδεχομένως, να ξέρουμε τι μπορεί να προσφέρει ο σιδηρόδρομος.

Ως παράδειγμα σας αναφέρω ότι ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας που θα έδινε σιδηροδρομικό δίκτυο σε μια περιοχή περίπου ενός εκατομμυρίου ανθρώπων, στην Ήπειρο, στη δυτική Ελλάδα, στην περιοχή της Πελοποννήσου, στη δυτική Πελοπόννησο, ακυρώθηκε ακαριαία κατ' ουσίαν, μόλις ανέλαβε αυτή η Κυβέρνηση. Ήταν έργο εντεταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Γιατί υπάρχει άλλη αντίληψη; Γιατί δεν καταλαβαίνουμε τι προσφέρει;

Επίσης τα έργα σταθερής τροχιάς εδώ στο Λεκανοπέδιο, τα οποία θα είναι απολύτως αναγκαία λόγω των πολύ άσχημων συνεπειών από την πυρκαγιά στην Πάρνηθα. Πώς θα αντιμετωπίσει η Αθήνα το πρόβλημα το επόμενο διάστημα; Ήδη η Αττική Οδός γεμίζει. Ο άξονας της Κηφισίας εγκαταλείφθηκε ως οδική αρτηρία σύνδεσης, με όλες τις χρήσεις οι οποίες προβλέφθηκαν δεξιά και αριστερά. Δεν μπορεί να κυκλοφορήσει κανείς. Εάν δεν προβλεφθούν επεκτάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς, μπορεί κανείς να φανταστεί την Αθήνα μετά από λίγα χρόνια; Θα είναι μία πόλις σε ακινησία.

Παρ' όλα αυτά, όμως, το τραμ το φτιάξαμε μέσα σε τριάντα μήνες και φτιάξαμε είκοσι πέντε χιλιόμετρα. Τους επόμενους σαράντα μήνες επί της νέας διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας δεν προστέθηκε ούτε ένα μέτρο. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος επρόκειτο να φτάσει στο Κιάτο το Δεκέμβριο του 2004. Έφθασε τώρα, μετά από τρία χρόνια. Επρόκειτο να έχει ολοκληρωθεί η ηλεκτροδότησή του μέσα στο 2006-την 1η Δεκεμβρίου του 2006- και η σημερινή Κυβέρνηση επανειλημμένα είχε διατυμπανίσει αυτήν την ημερομηνία. Θα γίνει τουλάχιστον μετά από τέσσερα χρόνια.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, ακόμα και για το τραμ η πρόβλεψη να κινείται με «πράσινο κύμα». Διότι παρ' όλο που -πρέπει να το αναγνωρίσω στον κύριο Υπουργό- έδωσε επιτέλους τη δυνατότητα να εφαρμοστούν οι μελέτες, καθεύδει η «ΤΡΑΜ Α.Ε.» Δεν ασχολείται.

Όταν θα έρθουν, αγαπητοί συνάδελφοι, τα αιωρούμενα σωματίδια, που τώρα με περιέργεια κοιτάμε όταν τα αναφέρει κάποιος, και θα δημιουργούν τεράστια προβλήματα στη δημόσια υγεία, τότε θα ανατρέχουν κάποιοι ιστορικοί στο γιατί δεν έγιναν αυτά όταν έπρεπε να γίνουν.

Ο κύριος Υπουργός φάνηκε πάρα πολύ αισιόδοξος με τα δημόσια έργα. Εγώ δεν είμαι. Μίλησε για το μαθηματικό τύπο. Ο μαθηματικός τύπος την εποχή που εφαρμόστηκε -διότι πρέπει να θυμόμαστε το περιβάλλον που γίνεται κάθε φορά κάτι- έλυσε για πολλά χρόνια ένα τεράστιο πρόβλημα. Και, βεβαίως, ο μαθηματικός τύπος όπου εφαρμόστηκε, εξελίχθηκε, για να αντιμετωπίσει τη διάτρησή του από τα οργανωμένα συστήματα των υποψηφίων αναδόχων των έργων.

Εδώ καταργήθηκε ο μαθηματικός τύπος. Έγινε ένα καινούργιο σύστημα. Τα αποτελέσματα του συστήματος αυτού τώρα θα αρχίσουν να εμφανίζονται. Και δεν θα τα δείτε στα μεγάλα έργα, όπου εδώ, για παράδειγμα, έχουμε μόνο έναν υποψήφιο, αλλά θα τα δείτε σε χιλιάδες μικρά και μεσαία έργα, όπου οι εκπαιδευτές και μάλιστα με καινούρια, χαμηλά τιμολόγια, κύριε Υπουργέ, είναι της τάξης του 35%, του 40%, του 45% και του 50%. Ε, δεν πρόκειται να παραδοθούν τα έργα αυτά. Σε λίγο θα αρχίσετε να μαζεύετε εγκαταλελειμμένα έργα απ' όλη την ελληνική περιφέρεια και κυρίως έργα νομαρχιακά και έργα δημοτικών αρχών.

Ένα θέμα για το οποίο επίσης είπα στον κύριο Υπουργό, αλλά δεν με άκουσε, είναι για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Θα τελειώσει το έργο αυτό; Πιστεύετε ότι θα ολοκληρωθεί με τις υπάρχουσες συνθήκες το έργο αυτό; Έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος στο έργο αυτό; Πρόκειται για μια ιστορία, η οποία είναι ουσιαστικά παγωμένη. Παίζετε με τη Θεσσαλονίκη. Υπάρχει μια κατάσταση στην οποία, αν βγάλουμε την τεράστια «βιτρίνα» των πολύ μεγάλων έργων, από πίσω υπάρχουν εντονότατα προβλήματα.

Κι έρχομαι στο θέμα της Πάρνηθας. Άκουσα κατ' αρχάς με έκπληξη τον κ. Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας να λέει ότι υπάρχουν μόνον υπηρεσιακές ευθύνες. Ποιος; Ο ίδιος πριν από λίγες μέρες έβγαине και έλεγε ότι υπάρχουν τεράστιες πολιτικές ευθύνες. Τι έγινε στο μεταξύ; Κάποιος του είπε ότι «δεν κάνει να τα λες αυτά»; Κάποιος του είπε «κάτσε φρόνιμα»; Αν είναι δυνατόν!

Σήμερα, λοιπόν, ήρθε να μας πει εδώ ότι υπάρχουν υπηρεσιακές ευθύνες και περιμένουν -λέει- να μιλήσουν αυτοί που έχουν τις ευθύνες. Τι περιμένουν δηλαδή; Να αυτοκαταγγελλθούν οι υπεύθυνοι; Είναι σοβαρή Κυβέρνηση αυτή, η οποία περιμένει να βγουν οι υπεύθυνοι έξω και να πουν ότι: «Εμείς φταίμε. Τιμωρήστε μας»; Δεν νομίζω ότι είναι σοβαρά πράγματα τα αυτά.

Ο κ. Σουφλιάς «ανέλαβε» την Πάρνηθα. Νομίζω ότι ήταν κι ένας πολιτικός ελιγμός του κ. Καραμανλή. Αλλά, μια και «ανέλαβε» την Πάρνηθα, δεν «αναλαμβάνει» και τη Χαλκιδική, όπου εδώ κι έναν χρόνο δεν έχει φυτευτεί ούτε ένα δέντρο, με το καταπληκτικό σχέδιο αναδάσωσης; Δεν «αναλαμβάνει» και το Πήλιο; Διότι εδώ πρέπει να σας πω ότι αν δεν υπήρχε η τεράστια πολιτική αντίδραση γύρω από την Πάρνηθα, ο ίδιος ρυθμός θα ήταν. Και θα δούμε και πώς θα πάει και η Πάρνηθα.

Η Κυβέρνηση μίλησε για σχετική επιτυχία. Ποια, δηλαδή, θα ήταν η σχετική αποτυχία; Εάν καίγονταν και ο Εθνικός Κήπος; Αν καίγονταν και οι γλάστρες της περιοχής; Για να καταλάβουμε τι είναι αυτό, το οποίο ορίζεται ως σχετική επιτυχία. Και μόλις ήρθαμε στο θέμα αυτό, το οποίο γινόταν δυσάρεστο για την Κυβέρνηση, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός ανακάλυψε άλλη μια φορά την υπόθεση του συμψηφισμού. Βρήκε τον κ. Παπακωνσταντίνου. Ξέρει, λοιπόν, ο κ. Πρωθυπουργός, που κρατάει φακέλους, όπως μας λέει, για τα «εγκλήματα» του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι αν υπάρχουν όντως αυτά τα εγκλήματα, είναι ο ίδιος κάποιος ο οποίος ενέχεται για συγκάλυψη εγκλημάτων; Ή είναι ο συμψη-

φισμός αυτό το οποίο τον κινεί; Διότι αν είναι έτσι και είναι μόνο αυτό, μιλάμε για τον «αρχιερέα του συμψηφισμού» πια. Εκεί έχουμε φθάσει. Χρησιμοποιεί, δηλαδή, τον συμψηφισμό προκειμένου να μας λέει συνεχώς ότι «εδώ, κοιτάξτε να δείτε, θα σας βγάλω κάτι»; Εδώ είμαστε. Να βγάλει ό,τι θέλει. Όμως δεν δικαιούται να παίζει κατ' αυτόν τον τρόπο με τη χώρα, με το πολιτικό σύστημα, με το δικαιοσύνη και με την έννομη τάξη της χώρας. Είναι ένοχος ο ίδιος αν γνωρίζει πράγματα, τα οποία τα κρατάει για να τα χρησιμοποιήσει κατά το δοκούν και σύμφωνα με την πολιτική του ιδιοτέλεια.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ, το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θέλετε να μιλήσετε για πέντε λεπτά;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Για δύο λεπτά μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ, λίγο την υπομονή σας.

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

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, επειδή σέβομαι και τιμώ ιδιαίτερα και την Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων και αυτήν την Αίθουσα, παρ' ότι άκουσα φοβερές ανακρίβειες στην επιτροπή –μερικές επαναλήφθηκαν και σήμερα- και παρ' ότι ανασκευάστηκαν –κατά την άποψή μου- πλήρως, θεώρησα υποχρέωσή μου την εβδομάδα που πέρασε να ετοιμάσω το ιστορικό της αξιοπιστίας της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, των υπηρεσιών, των νομικών συμβούλων, για να καταθέσω ένα μεγάλο φάκελο, ο οποίος είναι πράγματι δυσανάγνωστος. Όμως θα συνοψίσω σε οκτώ μόλις σελίδες τα συμπεράσματα, τα οποία και μοίρασα από την αρχή αυτής της συνεδρίασης.

Θερμά θα παρακαλέσω –και σταματάω εδώ- αυτά να διαβαστούν, γιατί αν αυτές οι οκτώ σελίδες δεν διαβαστούν μέχρι

αύριο, αύριο θα αναγκαστώ να είμαι λίγο πικρός, λέγοντας ότι σκόπιμα δεν διαβάζεται η αλήθεια και σκόπιμα παραποιείται το προφανές.

Επαναλαμβάνω ότι καταθέσαμε σήμερα συνοπτικούς πίνακες ξεκάθαρους, που απαντούν σε όλες τις ανακρίβειες που ακούστηκαν σχετικά με το συμφέρον του έργου, που θεωρώ και πάλι ότι είναι εξαιρετικά συμφέρον για το ελληνικό δημόσιο. Αυτοί οι πίνακες είναι φτιαγμένοι σε δομή ορκωτού λογιστή, κατανοητοί όμως στον απλό πολίτη.

Επίσης, κατετέθη μία έκθεση του χρηματοοικονομικού συμβούλου, μια επιστολή της Εγνατίας που συγκρίνει το κόστος Εγνατίας -18,9 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο- με το κόστος του υπ' όψιν έργου –που είναι 7,5 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο, δηλαδή κάτω από το μισό.

Παρακαλώ, διαβάστε τα, τίποτε άλλο. Και επ' αυτών αύριο κάντε μου όση κριτική θέλετε. Αν, όμως, δεν διαβαστούν και ακούσω τα ίδια πράγματα, τα οποία σκόπιμα πλέον δεν θα γίνονται κατανοητά, θα αναγκαστώ αύριο πραγματικά –αν και δεν το συνηθίζω- να είμαι ολίγον πικρός στην πρωτολογία μου ή στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 14.14' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 12 Ιουλίου 2007 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) και ρύθμιση συναφών θεμάτων» σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ