Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2007

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Γ'

Πέμπτη 12 Ιουλίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 12 Ιουλίου 2007, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.48' 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.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Μάξιμο Χαρακόπουλο Βουλευτή Λαρίσης τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Παναγιωτούρου Αντωνία καταγγέλλει ότι σε διατηρητέο κτίσμα επί της οδού Μνησικλέους και Διογένους στην Πλάκα, χορηγήθηκε η με αριθμό 18/2007 οικοδομική άδεια κατ' υπέρβαση των ισχυουσών πολεοδομικών διατάξεων και του Γ.Ο.Κ..

2) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε δημοσίευμα ιστοσελίδας με το οποίο καταγγέλλεται ο αποχαρακτηρισμός του κτηρίου της Διονυσίου Αρεοπαγίτου 17.

3) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κάτοικοι του Τοπικού Διαμερίσματος Κερπινής του Δήμου Κλείτορος Νομού Αρκαδίας διαμαρτύρονται για τη δημιουργία Χ.Α.Δ.Α. στην περιοχή τους.

4) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σώμα Επιλέκτων Μεταφραστών – Διερμηνέων ζητεί να γίνουν νομοθετικές ρυθμίσεις για την κατοχύρωση του επαγγέλματός τους.

5) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κύριοι Αθανάσιος Τσιώκος – Πλαπούτας και Μανώλης Σταυρουλάκης ζητεί την απαγόρευση διαφημιστικών πινακίδων σε σημεία που παρεμποδίζουν την οδική ασφάλεια.

6) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Αμαλία Σκορδίλη, εκπαιδευτικός, ζητεί την απόσπασή της στην Ιταλία.

7) Η Βουλευτής Ευβοίας κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΡΛΕΠΕ – ΣΗΦΟΥΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αυλίδας Εύβοιας ζητεί την προσθήκη αιθουσών διδασκαλίας σε σχολεία της περιοχής.

8) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αετομηλίτσας Ιωαννίνων ζητεί την έκδοση δικαστικής απόφασης για τη σύνθεση του κοινοτικού της συμβουλίου.

9) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Αετομηλίτσας Ιωαννίνων ζητεί τη διατήρηση του υπάρχοντος προσωπικού στο Κ.Ε.Π. της περιοχής της.

10) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη διακοπή ηλεκτροδότησης κατοικιών στην πόλη της Λάρισας.

11) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σητείας ζητεί την ίδρυση τμήματος Τ.Ε.Ι. στη Σητεία.

12) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων Γενικού Νομαρχιακού Νοσοκομείου Κιλκίς διαμαρτύρεται για την άρνηση οδηγών του Ε.Κ.Α.Β. Κιλκίς να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

13) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αφάντου Δωδεκανήσου ζητεί την ίδρυση Αστυνομικού Τμήματος στο δήμο του.

14) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ειδικό Επιστημονικό Προσωπικό του Ε.Σ.Ρ. ζητεί τη μισθολογική του κατάταξη με βάση το χρόνο προϋπηρεσίας και τα προβλεπόμενα επιδόματα.

15) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΛΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι πρόεδροι των Α', Γ', Δ', και Ε' ΕΛΜΕ Θεσσαλονίκης ζητούν την επιβολή κυρώσεων στους υπευθύνους του σκανδάλου αναβαθμολόγησης των γραπτών στα ειδικά μαθήματα των πανελλαδικών εξετάσεων.

16) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΛΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εταιρεία Ελλήνων Σκηνοθετών καταγγέλλει για κακοδιαχείριση, τη Διοίκηση του Ελληνικού Κέντρου Κινηματογράφου.

17) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΛΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Δημόσια Κεντρική Βιβλιοθήκη Σερρών ζητεί οικονομική ενίσχυση για την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού των αιθουσών της Βιβλιοθήκης.

18) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και η Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Δημοτική Παράταξη Ηλιούπολης «Δημοκρατική Ενότητα» καταγγέλλει τις προσπάθειες ιδιωτών να καταπατήσουν δημόσια έκταση στην περιοχή.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 7155/24-4-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Φώτη Κουβέλη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 27222/16-5-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Φώτης Κουβέλης, σχετικά με την απαλλοτρίωση και αξιοποίηση του κτήματος Δηλαβέρη στη Μεταμόρφωση, σας γνωρίζουμε έπειτα από ενημέρωση που είχαμε από το Δήμο Μεταμόρφωσης τα ακόλουθα:

Ο Δήμος Μεταμόρφωσης δημιουργήθηκε όχι ως οργανωμένος οικισμός με λυμένα τα χωροταξικά του προβλήματα, αλλά ως αυθαίρετος οικισμός. Η ένταξή του στο σχέδιο πόλης έγινε το 1970. ο εν λόγω ΟΤΑ θεωρεί ότι δεν υπάρχουν ακόμη οι υποδομές, που θα συντελέσουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του, γι' αυτό προτείνει έργα, που αποβλέπουν στην ανάπλαση και αναβάθμιση του περιβάλλοντος και στην ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου.

Ένα από αυτά είναι η αξιοποίηση του κτήματος Δηλαβέρη, το οποίο δεσμεύτηκε από το Δήμο, για δημιουργία χώρων πρασίνου και αθλοπαιδιών έκτασης περίπου 50 στρεμμάτων. Η παραπάνω έκταση είναι χέρσα και επιβάλλεται η δημιουργία πρασίνου για να αποτελέσει το μοναδικό πνεύμονα πρασίνου του Δήμου Μεταμόρφωσης, αλλά και των γειτονικών Δήμων. Τα κτήρια, τα οποία θα κατασκευαστούν για τις ανάγκες των αθλοπαιδιών θα γίνουν με τρόπο, ώστε να μην αλλοιώνουν με τον όγκο τους το περιβάλλον, στο οποίο πρέπει να κυριαρχεί το πράσινο.

Αξιοποιώντας το αναπτυξιακό Πρόγραμμα Τοπικής Αυτοδιοίκησης «ΘΗΣΕΑΣ», ο Δήμος έχει τη δυνατότητα να προτείνει την ένταξη του συγκεκριμένου έργου μέσω της συμπλήρωσης ή τροποποίησης του προγράμματός του.

Επιπλέον, επιχορηγείται σε ετήσια βάση, μέσω της Συλλογικής Απόφασης Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Σ.Α.Τ.Α.), για έργα και επενδυτικές δραστηριότητες. Το ποσό με το οποίο επιχορηγήθηκε για το σκοπό αυτό κατά το 2006 ανήλθε στο ύψος των 623.380 ευρώ. Για το έτος 2007 και μέχρι σήμερα, έχει αποδοθεί στο Δήμο η πρώτη από τις τέσσερις δόσεις της Σ.Α.Τ.Α. ύψους 155.845 ευρώ.

Για ειδικότερη ενημέρωσή σας, αρμόδια να σας απαντήσουν είναι τα συνερωτώμενα Υπουργεία ΠΕΧΩΔΕ και Οικονομίας και Οικονομικών.

Ο Υφυπουργός
ΘΑΝΑΣΗΣ ΝΑΚΟΣ»

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

2. Στην με αριθμό 7425/30-4-07 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Σταύρου Σκοπελίτη και Νικολάου Γκατζή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 3188/1168/17-5-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής ερώτησης και αναφοράς και σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμόδιων Υπηρεσιών, σας ενημερώνουμε για τα εξής

1. Στις 17-03-2003, κατά τη δεύτερη αξιολόγηση της επανυποβληθείσας από τη Δ/νση Σχεδιασμού Εγγειοβ/κών Έργων του Υπουργείου Γεωργίας Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, η αρμόδια Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ, διαπιστώνοντας ότι δεν είχε πραγματοποιηθεί η παραμικρή μεταβολή στο σχεδιασμό του έργου και τα περιεχόμενα της Μελέτης, προκειμένου να ληφθούν υπόψη τα αποτελέσματα της Ειδικής Περιβαλλοντικής Μελέτης του κόλπου Καλλονής αλλά και να εξεταστεί η ανάγκη η μή επικαιροποίησης, της από το 2001 εκπονηθείσας Μελέτης Σεισμικής Επικινδυνότητας, έκρινε αναγκαία την επιστροφή της προς συμπλήρωση και επικαιροποίηση.

2. Δεδομένων και των αρνητικών παρατηρήσεων επί του προτεινόμενου σχεδιασμού του φράγματος από πλευράς Δ/νσης Πολεοδομίας & Περιβάλλοντος του Νομού Λέσβου, το ΥΠΕΧΩΔΕ επιστρέφοντας την ανωτέρω Μελέτη, αποσκοπούσε στην επανασύνταξή της σύμφωνα με υποδείξεις για τον καθορισμό απαραίτητων παραμέτρων όπως, αναφορά στις υφιστάμενες πηγές ύδρευσης, υπολογισμός των επιπλέον απαραίτητων ποσοτήτων ύδατος σε συνάρτηση με τα πληθυσμιακά μεγέθη, χαρτογραφική απεικόνιση των υφιστάμενων έργων υδροληψίας και των προς άρδευση εκτάσεων, υδρολογικοί υπολογισμοί της μηνιαίας απορροής του ρέματος Τσικνιά, επαρκέστερη εξέταση των επιπτώσεων από τη κατασκευή και λειτουργία του φράγματος στο περιβάλλον της περιοχής κ.λπ.

3. Έκτοτε και κατόπιν ελέγχου στο αρχείο της Υπηρεσίας, δεν έχει υποβληθεί νέα Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ή οποιοδήποτε άλλο έγγραφο ή φάκελος που να αφορά στην περιβαλλοντική αδειοδότηση του φράγματος Τσικνιά.

4. Το πρόβλημα διαθεσιμότητας νερού που αντιμετωπίζει ο νομός Λέσβου και το οποίο εντείνεται κατά τη θερινή περίοδο λόγω αυξημένης τουριστικής κίνησης, είναι γνωστό και εφόσον ζητηθεί αρμοδίως, το ΥΠΕΧΩΔΕ μπορεί να συμβάλει στην εξεύρεση μιας μόνιμης λύσης προς την κατεύθυνση της ορθολογικής αξιοποίησης των υπαρχόντων υδατικών πόρων.

5. Σε κάθε περίπτωση και για την ουσιαστική αντιμετώπιση του προβλήματος, προέχει η αξιολόγηση και επικαιροποίηση των μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι σήμερα. Στη συνέχεια είναι αναγκαία η ένταξη του έργου στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και η εξασφάλιση συγχρηματοδότησής του από την Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια του Δ' Κ.Π.Σ. Στο πλαίσιο αυτό και αφού προηγηθεί μία πρώτη κατάταξη των μέχρι σήμερα τεχνικών μελετών, τεχνικών εκθέσεων και απόψεων τόσο της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου όσο και της Γενικής Γραμματείας ΧΟΠ του ΥΠΕΧΩΔΕ (Γενική Δ/νση Περιβάλλοντος), κρίνεται χρήσιμη η πραγματοποίηση με μέριμνα του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας μίας συνάντησης των αρμόδιων εκπροσώπων των φορέων αυτών για την δρομολόγηση των αναγκαίων δράσεων.

Ο Υφυπουργός
Θ. ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ»

3. Στην με αριθμό 7382/27-4-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Δεικτάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1049548/935/21-5-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ.πρωτ.7382/27.4.07 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Δεικτάκης, σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Α. 1. Με τις διατάξεις του άρθρου 4 του ν.2954/2001 (ΦΕΚ 255 Α'), αντιμετωπίστηκε θετικά από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών η χρονίζουσα εκκρεμότητα σε θέματα φορολογίας εισοδήματος χρονικής περιόδου από 12.8.1992 έως 22.12.1993, η οποία προέκυψε από τις εκατέρωθεν απαιτήσεις και υποχρεώσεις μεταξύ της ανώνυμης εταιρίας με την επωνυμία «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.ΑΣ.Α), των υπό εκκαθάριση Συγκοινωνιακών Επιχειρήσεων (Σ.Ε.Π.) και των εμπλεκομένων εκμεταλλευτών λεωφορείων δημόσιας χρήσης, όπως αναλυτικότερα ο νόμος αυτός προσδιόρισε, χωρίς την επιβολή κυρώσεων που προβλέπονται γενικά από τις φορολογικές διατάξεις.

2. Περαιτέρω, με τις νεώτερες διατάξεις του άρθρου 18 του ν.3259/2004 (ΦΕΚ 149Α'), παρασχέθηκε η δυνατότητα σε όλους τους υπόχρεους, οι οποίοι μέχρι την ημερομηνία έναρξης του νόμου αυτού, δεν είχαν υποβάλει δηλώσεις ή είχαν υποβάλει ανακριβή ή ελλιπή δήλωση για την καταβολή ή μη φόρων, να υποβάλουν σχετική αρχική ή συμπληρωματική δήλωση, κατά περίπτωση, χωρίς την επιβολή πρόσθετου φόρου, προσαύξησης, προστίμου ή οποιασδήποτε άλλης κύρωσης.

3. Από τα πιο πάνω προκύπτει ότι, από το Υπουργείο μας, για τις προαναφερόμενες επιχειρήσεις τα θέματα φορολογίας εισοδήματος αντιμετωπίσθηκαν θετικά και επιλύθηκαν με νομοθετικές ρυθμίσεις.

Β. Με τις διατάξεις του άρθρου 47 του ν.3427/2005 και για πράξεις που διενεργούνται από 1ης Ιανουαρίου 2006 υπάρχει υποχρέωση υποβολής όλων των περιοδικών δηλώσεων Φ.Π.Α. ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα αυτών χρεωστικό, πιστωτικό ή μηδενικό.

Εξαίρεση από την υποχρέωση υποβολής μηδενικής ή πιστωτικής περιοδικής δήλωσης προβλέπεται μόνο για τις επιχειρήσεις που βρίσκονται σε αδράνεια ή αναστολή εργασιών, εφόσον έχουν υποβάλει δήλωση μεταβολών για να δηλώσουν την κατάσταση αυτή στη Δ.Ο.Υ. (άρθρο 38 παραγρ.1 Κώδικα Φ.Π.Α.).

Περαιτέρω, σύμφωνα με το ίδιο άρθρο 38, Φ.Π.Α. μπορεί να οφείλεται μόνο στις περιπτώσεις που η επιχείρηση συνεχίζει τη δραστηριότητά της και έχει φορολογητέες εκροές (έσοδα). Στην περίπτωση που δεν έχει τέτοια έσοδα οι δηλώσεις της μπορεί να είναι μόνο πιστωτικές ή μηδενικές και κατά συνέπεια δεν οφείλεται Φ.Π.Α.

Σε κάθε περίπτωση, εφόσον υποβληθεί δήλωση μεταβολών' για αδράνεια ή αναστολή εργασιών της επιχείρησης, η επιχείρηση υποχρεούται μόνο σε υποβολή εκκαθαριστικής δήλωσης και όχι σε υποβολή περιοδικών δηλώσεων.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»

4. Στην με αριθμό 7319/26.4.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κυριάκου Μητσοτάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7221Β/1715/2007 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του ως άνω σχετικού σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Με σκοπό την παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης έχει εγκατασταθεί Δίκτυο Σταθμών μέτρησης στην Αθήνα, το οποίο εκσυγχρονίστηκε το 2001 με πόρους του Β' ΚΠΣ και περιλαμβάνει σήμερα 16 σταθμούς, στους οποίους μετρώνται όλοι οι ρύποι που η χώρα έχει υποχρέωση από τις σχετικές κοινοτικές οδηγίες.

Από τα μετρητικά στοιχεία προκύπτει σταθεροποίηση ή μείωση των επιπέδων ρύπανσης παρόλη την αύξηση των δραστηριοτήτων της πόλης. Ειδικότερα, για την περιοχή της Ν. Σμύρνης, το 2006, το όζον ξεπέρασε το όριο ενημέρωσης 6 ημέρες συνολικά ενώ δεν παρατηρήθηκαν υπερβάσεις του ορίου συναγερμού. Για τα αιωρούμενα σωματίδια δεν υπάρχουν θεσμοθετημένα αντίστοιχα όρια. Γενικά στο λεκανοπέδιο, για το 2006, δεν απαιτήθηκε η λήψη εκτάκτων μέτρων.

Για τις περιπτώσεις υπέρβασης των ορίων ενημέρωσης και συναγερμού ίσχυσε ένα σύστημα ενημέρωσης του κοινού - για πρώτη φορά και για τις απογευματινές ώρες και τα Σαββατοκύριακα- για τα επίπεδα του όζοντος, την προβλεπόμενη εξέλιξη και εκδίδονταν επίσης η προβλεπόμενη ανακοίνωση του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης με οδηγίες και συστάσεις για τη αποφυγή μετακινήσεων ευπαθών ομάδων πληθυσμού και σωματικής άσκησης από τα παιδιά.

Με σκοπό την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέθεσε μελέτη για την Εκπόνηση Επιχειρησιακού Σχεδίου Δράσης για την Αθήνα, με πόρους του Γ' ΕΠΠΕΡ. Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Δράσης για την Αθήνα προτείνει σειρά μέτρων που αφορούν τους τομείς: βιομηχανία, κεντρική θέρμανση, οδικές μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές, κυκλοφορία, λειτουργία της πόλης.

Τα περισσότερα από τα προτεινόμενα μέτρα αποτελούν συναρμοδιότητα κι άλλων Υπουργείων και εξετάζονται, ενώ κάποια άλλα βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Ορισμένα από τα μέτρα αυτά είναι:

. η προώθηση της χρήσης του φυσικού αερίου στον οικιακό και βιομηχανικό τομέα

. η λειτουργία της Ειδικής Υπηρεσίας Επιθεωρητών Περιβάλλοντος για τον έλεγχο της τήρησης των περιβαλλοντικών όρων

. η εφαρμογή των Βέλτιστων Διαθέσιμων Τεχνικών σε βιομηχανικές δραστηριότητες

. η εντατικοποίηση των ελέγχων εκπομπών στην κεντρική θέρμανση, μέσω της προμήθειας σύγχρονου εξοπλισμού από το ΥΠΕΧΩΔΕ από πόρους του Γ' ΕΠΠΕΡ

. η επέκταση του ΜΕΤΡΟ,

. η ανανέωση του στόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς,

. η βελτίωση της διαχείρισης των δρομολογίων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Εκτός από τα μέτρα αυτά, η χώρα μας εφαρμόζει όλες τις πολιτικές της Ε.Ε. σε ότι αφορά στη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας μέσα από την εφαρμογή των σχετικών οδηγιών, όπως η βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων, η προώθηση του βιοντήζελ, η κυκλοφορία αυτοκινήτων νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας κ.λ.π.

Ο Υφυπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

5. Στην με αριθμό 9301/14.6.07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Έλενας Ράπτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/15774/19.6.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης, με αριθμό 9301/14-6-07, που κατέθεσε στη Βουλή η βουλευτής κ. Έλενα Ράπτη, με θέμα «Οικονομικές και κοινωνικές παροχές προς τις μονογονεϊκές οικογένειες» στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της Υπηρεσίας, σας γνωρίζουμε ότι:

Η ελληνική πολιτεία αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην προστασία της οικογένειας καθώς και στην αντιμετώπιση των δυσμενών δημογραφικών εξελίξεων. Το γεγονός αυτό καταδεικνύεται με τη θέσπιση του νόμου *3454/2006* "Ενίσχυση της οικογένειας και άλλες διατάξεις'', στον οποίο περιλαμβάνονται διατάξεις (Κεφάλαιο Β') για τη στήριξη της πολύτεκνης οικογένειας.

Παράλληλα, σας πληροφορούμε, ότι στο νέο Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007), ο οποίος ισχύει από 9/2/2007, προβλέπονται γενικότερα μέτρα υποστήριξης των πολύτεκνων οικογενειών. Συγκεκριμένα:

* Χορηγείται διευκόλυνση ανατροφής τέκνου και στον πατέρα. Ειδικότερα, αναγνωρίζεται αυτοτελές δικαίωμα χορήγησης της διευκόλυνσης του μειωμένου ωραρίου ή της άδειας ανατροφής τέκνου των εννέα μηνών και στον πατέρα υπάλληλο, εφόσον δεν κάνει χρήση η μητέρα υπάλληλος.

Το ίδιο δικαίωμα αναγνωρίζεται και στο μοναδικό γονέα των μονογονεϊκών οικογενειών.

* Οι τρεις πρώτοι μήνες της άδειας άνευ αποδοχών για ανατροφή παιδιών στους πολύτεκνους και τρίτεκνους γονείς, θα είναι στο εξής με αποδοχές.

* Προσαυξάνεται κατά δύο ακόμη μήνες, η μετά τον τοκετό άδεια μετά την απόκτηση τρίτου παιδιού και άνω.

* Προβλέπεται η περαιτέρω παράταση της διευκόλυνσης του μειωμένου ωραρίου εργασίας για δύο ακόμη έτη στην περίπτωση γέννησης
τέταρτου τέκνου και άνω.

* Παρέχονται διευκολύνσεις στη μητέρα που υιοθετεί τέκνο, προκειμένου να καταστεί ομαλή η μετάβαση στη νέα οικογενειακή κατάσταση, εφόσον το υιοθετημένο τέκνο είναι ηλικίας έως έξι (6) ετών. Ένας μήνας από την άδεια αυτή μπορεί να καλύπτει απουσία της υπαλλήλου κατά το πριν την υιοθεσία διάστημα.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις μονογονεϊκές οικογένειες με το

νέο Υπαλληλικό Κώδικα (ν. 3528/2007), ο γονέας που είναι άγαμος ή χήρος ή διαζευγμένος ή έχει αναπηρία 67% και άνω, το κατά μία ώρα μειωμένο ωράριο ή η συνεχόμενη άδεια ανατροφής τέκνου προσαυξάνονται κατά έξι(6) μήνες ή ένα (1) μήνα αντίστοιχα.

Ο Υφυπουργός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ»

6. Στην με αριθμό 7338/26-4-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κων/νου Μπαντουβά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1274/20-6-2007 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. Μπαντουβάς, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Τοποθέτηση μελισσοσμηνών:

Στο άρθρο 22 του ν.4856/1930 (ΦΕΚ 316/Α'/1930) προβλέπεται ότι: «Αι αρμόδιαι γεωργικαί υπηρεσίαι δεν δύνανται ν' απαγορεύσωσιν εις τους μελισσοκόμους την τοποθέτηση κατά την άνθησιν των μελισσίων ~ων, εντός των δημοσίων, δημοτικών και κοινοτικών δασών και γαιών».

Στο άρθρο 8 του ν.6238/1934 (ΦΕΚ 265/Α') προβλέπεται ότι: «Τα μεταφερόμενα και τοποθετούμενα μελίσσια εις ακαλλιεργήτους ή δασικάς εκτάσεις ανηκούσας εις το Δημόσιον, Δήμους, Κοινότητας, Μονάς και νομικά πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου απαλλάσσονται παντός δημοτικού ή κοινοτικού φόρου ως και ενοικίου, εφ' όσον η διαμονή των εις τοιαύτας γαίας δεν παραταθή πέραν των τριών μηνών».

Στο άρθρο 19 παράγραφος 13 του ν.3208/2003 (ΦΕΚ 303/Α') προβλέπεται ότι: «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης,

Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Γεωργίας, καθορίζονται οι περιοχές τοποθέτησης μελισσοσμηνών, οι αποστάσεις τοποθέτησής τους από εθνικούς και επαρχιακούς δρόμους, κατοικημένες περιοχές και κατοικημένες οικίες, καθώς και οι κυρώσεις για παράβαση των εν λόγω διατάξεων, τα όργανα επιβολής τους και η σχετική διαδικασία. Με την έναρξη ισχύος της παραπάνω απόφασης, καταργούνται οι διατάξεις των άρθρων 7 του ν.6238/1934 (ΦΕΚ 256 Α') και 22 του ν.4856/1930 (ΦΕΚ 316 Α')».

Η αρμόδια Δ/νση Ζωϊκής Παραγωγής του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων τάσσεται υπέρ της συνεργασίας των μελισσοκομικών οργανώσεων και των αρμόδιων υπηρεσιών σχετικά με τον αριθμό, θέση και χρόνο τοποθέτησης των μελισσοσμηνών σε ορισμένες περιοχές που αντιμετωπίζουν προβλήματα από τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού κατά την περίοδο της μελιτοέκκρισης.

Με την εγκύκλιο 99136/2370/9-8-2005, της Δ/νσης Προστασίας Δασών και Φυσικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων διευκρινίζεται προς τις Δασικές Υπηρεσίες της Χώρας, μετά από συνεργασία της ως άνω Δ/νσης με τη Δ/νση Ζωικής Παραγωγής (Τμήμα Μελισσομίας - Σηροτροφίας) του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων ότι η τοποθέτηση μελισσοσμηνών σε μια περιοχή για μικρό χρονικό διάστημα (1-3 μήνες), δεν ταυτίζεται με τον όρο «μελισσοκομείο» και ως εκ τούτου οι διατάξεις της δασικής νομοθεσίας έχουν εφαρμογή στις περιπτώσεις που η τοποθέτηση σε εκτάσεις δασικού χαρακτήρα γίνεται για μεγάλο διάστημα (πέραν των τριών μηνών) ή σε μόνιμη θέση για στατική εκμετάλλευση αυτών.

2. Καταχώριση του πευκοθυμαρίσιου μελιού ως προϊόν ΠΟΠ-ΠΓΕ:

Δεν έχει υποβληθεί στη Δ/νση Βιολογικής Γεωργίας του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων φάκελος με σχετικό αίτημα από κανέναν ενδιαφερόμενο για καταχώρηση του πευκοθυμαρίσιου μελιού της Κρήτης ως ΠΟΠ ή ΠΓΕ.

Δικαίωμα υποβολής αίτησης καταχώρισης μιας Προστατευόμενης Ονομασίας Προέλευσης (ΠΟΠ) ή Προστατευόμενη Γεωγραφικής Ένδειξης (ΠΓΕ) έχει μία ομάδα παραγωγών που πληροί τις προϋποθέσεις του Καν. (ΕΚ) αριθμ. 510/2006 « για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων» και του Καν. (ΕΚ) 1898/2006 «σχετικά με τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων παραγωγής του Κανονισμού 510/2006».

Η διαδικασία υποβολής και αξιολόγησης των αιτήσεων καταχώρισης περιγράφονται στην ΚΥΑ 261611/7-3-2007, η οποία καθορίζει τα συμπληρωματικά μέτρα για την εφαρμογή των δύο προαναφερθέντων Κοινοτικών Κανονισμών.

Συνήθως, η παραπάνω διαδικασία αξιολόγησης του φακέλου απαιτεί αρκετό χρονικό διάστημα, τόσο σε εθνικό όσο και σε Κοινοτικό επίπεδο, το εύρος του οποίου εξαρτάται από την πληρότητα και την ποιότητα των στοιχείων που παρατίθενται με. την αίτηση καταχώρησης.

Συμπληρωματικά των ανωτέρω σας διαβιβάζουμε συνημμένα το με αριθμ. πρωτ. 8724/2-5-2006 έγγραφο του Προέδρου του Οργανισμού Ελληνικών Γεωργικών Ασφαλίσεων (ΕΛΓΑ).

Ο Υφυπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ»

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

7. Στην με αριθμό 7241/25-4-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Θεόδωρου Καράογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7215Β/17-5-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με το παραπάνω θέμα και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του ΥΠΕΧΩΔΕ σας ενημερώνουμε τα εξής

Για την διαχείριση των ιατρικών αποβλήτων από υγειονομικές μονάδες, έχει θεσπιστεί και ισχύει η ΚΥΑ 37591/2031, ΦΕΚ 1419/β/1.10.03.

- Σύμφωνα με την προαναφερθείσα ΚΥΑ . υπόχρεοι φορείς διαχείρισης ιατρικών αποβλήτων (ΙΑ) είναι οι υγειονομικές μονάδες ή άλλα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που ασκούν δραστηριότητα από την οποία παράγονται τα συγκεκριμένα απόβλητα ή τρίτα πρόσωπα τα οποία διαχειρίζονται τέτοια απόβλητα κατόπιν ανάθεσης από τους υπόχρεους διαχείρισης των αποβλήτων αυτών.

- Κάθε κάτοχος (ΙΑ) υποχρεούται να εξασφαλίζει τη συλλογή , μεταφορά , αποθήκευση, αξιοποίηση, επεξεργασία και διάθεση των αποβλήτων αυτών είτε ο ίδιος, είτε να αναθέτει το έργο αυτό σε άλλο πρόσωπο, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην προαναφερθείσα ΚΥΑ.

- Στην εν λόγω ΚΥΑ καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη διαχείριση των ΙΑ (όλων των τύπων π.χ. των προσομοιαζόντων με τα οικιακά απορρίμματα, εκείνων που έχουν επικίνδυνο ή μολυσματικό χαρακτήρα ή συνδυασμού τους) συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επεξεργασίας ή/και τελικής διάθεσης αυτών, καθώς και οι άδειες που απαιτούνται για την διαχείριση των συγκεκριμένων αποβλήτων.

- Στο άρθρο 8 της εν λόγω ΚΥ Α, αναφέρεται ότι οι εργασίες αποστείρωσης εφαρμόζονται σε αμιγώς μολυσματικού και όχι σε μικτού (μολυσματικού και τοξικού χαρακτήρα) χαρακτήρα απόβλητα. Κατά συνέπεια τα μολυσματικά ιατρικά απόβλητα που έχουν υποστεί αποστείρωση δεν έχουν χαρακτήρα τοξικότητας. Στο ίδιο άρθρο , σημείο Β2β αναφέρεται ότι ο φορέας παραλαβής των αποστειρωμένων αποβλήτων με σκοπό την τελική τους διάθεση, δύναται να ελέγχει τον φορέα επεξεργασίας για την αποτελεσματικότητα της αποστείρωσης στον τόπο υποδοχής για τελική διάθεση με δειγματοληπτικό έλεγχο ανά 200 κιλά αποστειρωμένων αποβλήτων, καθώς και στον τόπο εφαρμογής της αποστείρωση ς όποτε κρίνει ότι αυτό είναι σκόπιμο..

Ο ΕΣΔΚΝΑ διαθέτει στην περιοχή Α. Λιοσίων και εντός του χώρου του ΧΥΤΑ, αποτεφρωτικό κλίβανο ιατρικών αποβλήτων μολυσματικού χαρακτήρα (Ι.Α.Μ).

Στο πλαίσιο λειτουργίας του αποτεφρωτικού κλιβάνου, ο ΕΣΔΚΝΑ έχει συνάψει 110 συμβάσεις με μονάδες από όλη τη χώρα, εκ των οποίων οι 90 είναι με νοσοκομεία της Περιφέρει-

ας Αττικής.

Για την μεταφορά των αποβλήτων αυτών, υπάρχουν ιδιωτικά συστήματα (7 συνολικά) συλλογής και μεταφοράς τους, τα οποία δραστηριοποιούνται σε ολόκληρη την χώρα και τα μεταφέρουν στον αποτεφρωτικό κλίβανο του ΕΣΔΚΝΑ.

Αρμόδιες Υπηρεσίες για τον έλεγχο τήρησης των προβλεπομένων από την παραπάνω ΚΥΑ είναι οι ελεγκτές περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ , οι αντίστοιχοι ελεγκτές του Υπ. Υγείας και Κοιν. Αλληλεγγύης, καθώς και οι αντίστοιχες Νομαρχιακές υπηρεσίες.

Η παράβαση των διατάξεων της ΚΥΑ που προαναφέρθηκε (άρθρο 15) , επισύρει ποινικές, αστικές και διοικητικές κυρώσεις.

Η διαδικασία που προβλέπεται από την παραπάνω ΚΥΑ για την έκδοση Διαπεριφερειακών αδειών μεταφοράς ιατρικών αποβλήτων μολυσματικού χαρακτήρα προβλέπει την συνυπογραφή των δύο αρμοδίων Υφυπουργών (ΥΠΕΧΩΔΕ και Υγείας και Κοιν. Αλληλεγγύης).

Προκειμένου να αντιμετωπισθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο συνολικά το θέμα της διαχείρισης των συγκεκριμένων αποβλήτων, το ΥΠΕΧΩΔΕ προέβη πρόσφατα σε ανάθεση έργου με τίτλο «Εθνικός Σχεδιασμός Διαχείρισης Αποβλήτων από εγκαταστάσεις στον τομέα της Υγείας», συνολικής δαπάνης 150.000 Ε, το οποίο υλοποιείται με συμβατικό χρόνο ολοκλήρωσης 12 μηνών.

Σας γνωρίζουμε επίσης ότι η ΕΥΕΠ / ΥΠΕΧΩΔΕ στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της (άρθρο 9 του ν. 2947/2001), πραγματοποίησε σειρά αυτοψιών στο Χώρο Ταφής Απορριμμάτων του Συνδέσμου ΟΤΑ Μείζονος Θεσσαλονίκης (Ιούλιος 2006). Για τις διαπιστωθείσες παραβάσεις διαβίβασε πράξη βεβαίωσης παράβασης με σχετικό φάκελο στον αρμόδιο εισαγγελέα και για τις προβλεπόμενες από το άρθρο 30 του Ν. 1650/1986 παραβάσεις εισηγήθηκε επιβολή προστίμου ύψους 160.000 ευρώ, το οποίο επιβλήθηκε με την Α.Π. 1757102-05-2007 Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Τέλος, σας επισυνάπτουμε προς πληρέστερη ενημέρωσή σας 2 έγγραφα της αρμόδιας Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και 2 έγγραφα του Συνδέσμου ΟΤΑ Μείζονος Θεσσαλονίκης, σχετικά με το αναφερόμενο θέμα.

Ο Υφυπουργός
ΣΤΑΥΡΟΣ ΕΛ. ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

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

8. Στην με αριθμό 4861/27-2-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολάου Νικολόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 63749/21-5-07 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμ. 4861/27.2.2007 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλο, με θέμα: «κατ' οίκον ιατρική φροντίδα» και σε συνέχεια του με Α.Π. 29108/2.4.2007 εγγράφου μας, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18, του ν. 1397/1983 «Εθνικό Σύστημα Υγείας» (ΦΕΚ 143Α') οι γενικοί ιατροί των Κέντρων Υγείας μη αστικών περιοχών, πέραν από την υπηρεσία τους στο Κέντρο Υγείας ή στο Περιφερειακό Ιατρείο εκτελούν και επισκέψεις στα σπίτια των ασθενών, ανάλογα με την κατάστασή τους.

Σε ειδικές περιπτώσεις, όταν το κρίνει ο γενικός ιατρός, επισκέψεις στα σπίτια ασθενών, εκτελούν και γιατροί κλινικών ειδικοτήτων.

Με τις διατάξεις της παραγρ. 2, του άρθρου 21, του ν. 2519/1997 «Ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός του Εθνικού Συστήματος Υγείας, οργάνωση των υγειονομικών υπηρεσιών, ρυθμίσεις για το φάρμακο και άλλες διατάξεις», ορίζεται ότι τα Νοσοκομεία του Ε.Σ.Υ. και τα Κέντρα Υγείας, μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες κατ' οίκον νοσηλείας.

Με τις διατάξεις της παραγράφου 3, του άρθρου 3, του Ν. 3235/2004 «Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας», ορίζεται ότι οι μονάδες Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας (Κέντρα Υγείας, Περιφερειακά και Πολυδύναμα Περιφερειακά Ιατρεία) μεριμνούν για την παροχή υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας στο σπίτι, για την παροχή υπηρεσιών ημερήσιας νοσηλείας, υπηρεσιών μετανοσοκομειακής φροντίδας και φυσικής αποκατάστασης και αποθεραπείας σε ειδικές κατηγορίες πληθυσμού ή σε ειδικές περιπτώσεις ασθενειών.

Οι περιπτώσεις και οι προϋποθέσεις παροχής των υπηρεσιών αυτών, καθώς και το είδος τους καθορίζεται αναλόγως των τοπικών και γεωγραφικών συνθηκών, με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της οικείας υγειονομικής περιφέρειας.

Ο Υπουργός
Δ. ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

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

Συγκεκριμένα η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Και φέτος, όπως δυστυχώς και πέρυσι, παρατηρήθηκε έλλειμμα συντονισμού όλων των δυνάμεων και των δημόσιων φορέων στο έργο της κατάσβεσης των δασικών πυρκαγιών. Η νομοθετική σας πρωτοβουλία για την αναδιοργάνωση του Πυροσβεστικού Σώματος αποδεικνύεται στην πράξη πως είναι αναποτελεσματική. Πέραν αυτού, οι πρόσφατες μαζικές αποστρατεύσεις αξιωματικών του Πυροσβεστικού Σώματος και η μη εκπλήρωση της προεκλογικής σας δέσμευσης για πρόσληψη τριών χιλιάδων πυροσβεστών, είναι ακόμη δύο παράγοντες που συνέβαλαν αρνητικά στις προσπάθειες που έδωσε η Πυροσβεστική ανά τη χώρα σε εκατοντάδες μέτωπα.

Είναι κρίμα γιατί η αυξημένη εκτίμηση που είχαν οι πολίτες για το Πυροσβεστικό Σώμα και η φήμη του κλυδωνίζεται από το μη συντονισμό και την ανετοιμότητα ορισμένων. Η προστιθέμενη αξία και η φήμη του Σώματος από την πετυχημένη Ολυμπιάδα απαξιώνεται και τίθεται υπό αμφισβήτηση. Ο σωστός συντονισμός εθελοντών και εμπλεκόμενων φορέων, όπως η Τοπική Αυτοδιοίκηση και κυρίως οι ανάγκες συνεργασίας με τη Δασική Υπηρεσία δεν υπάρχει.

Φαινόμενα ασυνεννοησίας με τη Δ.Ε.Η. και αντιφατικές δηλώσεις αρμοδίων επιβεβαιώνουν και φέτος την έλλειψη συντονισμού και στρατηγικού σχεδιασμού αντιμετώπισης των κρίσεων.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Σε τι έγκειται η «σχετική επιτυχία» στην αντιμετώπιση της καταστροφικής πυρκαγιάς στον Εθνικό Δρυμό της Πάρνηθας, πώς αποτιμάται και σε ποια περίπτωση θα ήταν ανεπιτυχής;

2. Ποιος ο μέχρι τώρα απολογισμός των καμένων εκτάσεων σε σύγκριση με τα τελευταία πέντε χρόνια και ποια μέτρα εισηγείστε στον Πρωθυπουργό για την ανατροπή της αρνητικής πορείας των τελευταίων τριών χρόνων;»

Το λόγο έχει ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης για τρία λεπτά.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Κύριε Πρόεδρε, συναντώμεθα σε μια πολύ δύσκολη μέρα για το Πυροσβεστικό Σώμα και για το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως.

Επιθυμώ να εκφράσω τη βαρύτατη οδύνη μας για το θάνατο το τριών εποχικών πυροσβεστών στο Δοξαρό Ρεθύμνης, καθώς επίσης να εκφράσω την ευχή μου για ταχεία ανάρρωση στον εγκαυματία εποχικό δασοπυροσβέστη από το ίδιο συμβάν.

Η πολιτεία στέκει δίπλα στις οικογένειες των θυμάτων και στην οικογένεια του τραυματία. Ο τραυματίας μεταφέρεται - είναι αισιόδοξα τα μηνύματα ότι θα σωθεί χωρίς βλάβες- με το C-130 σήμερα στην Αθήνα για την ειδική μονάδα εγκαυμάτων του Γενικού Κρατικού. Χθες το βράδυ με C-130 μετεκινήθησαν τρεις εγκαυματολόγοι γιατροί από την Αθήνα από το 401 Στρατιωτικό Νοσοκομείο, στο Ηράκλειο για να δουν τον τραυματία-εγκαυματία. Αυτή είναι η κατάσταση, όσον αφορά τα θύματα και τον τραυματία.

Σημειώνω ακόμη ότι ζήτησα από τον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου, η έρευνα -και η διοικητική- για τα αίτια του τραγικού συμβάντος να τεθεί υπό τη δικαστική εγγύηση, εκτός από τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί προανακριτικώς.

Σημειώνουμε ότι το Πυροσβεστικό Σώμα, ειδικά αυτές τις ώρες, χρειάζεται την ηθική συμπαράσταση όλων μας και τη στήριξή μας.

Επί της ερωτήσεως του κ. Μανωλάκη, έχει αναφερθεί ο Πρωθυπουργός στη συζήτηση προ ημερησίας διατάξεως και έχω απαντήσει και εγώ σε άλλη ερώτηση. Όμως, είναι αξία απαντήσεως και η σημερινή ερώτηση για την πυρκαγιά της Πάρνηθας. Παραθέτω τα στοιχεία ότι μετέσχον στην επιχείρηση της Πάρνηθας όλα τα διαθέσιμα εναέρια μέσα, δηλαδή σχεδόν, ο μισός εναέριος στόλος με εκατοντάδες ώρες πτήσεως και με μηδέν –αυτό το λέω σαν επιχειρησιακή αναφορά- καθηλώσεις. Το βράδυ κάναμε τη συντήρηση. Εκτός από το ότι ο εναέριος στόλος ήταν καλά συντηρημένος, προέβημεν στην πάγια συντήρηση για να ριφθεί στη μάχη. Κατά τις ημέρες -τις τρεις ημέρες και δύο νύχτες- της μεγάλης πυρκαγιάς της Πάρνηθας, τα εναέρια μέσα επιχειρούσαν όλη την ημέρα και συνετηρούντο τη νύχτα, με το καλό αποτέλεσμα να έχουν μηδέν καθηλώσεις λόγω βλάβης ή κακής συντήρησης.

Επεχείρησαν καθημερινώς όλες οι επίγειες δυνάμεις, μεταξύ των οποίων ογδόντα εποχικοί, δηλαδή, ένα σύνολο -μαζί με τις βάρδιες- εναλλασσομένων εποχικών γύρω στους διακόσιους πενήντα και περισσότεροι από πεντακόσιοι τακτικοί πυροσβέστες.

Οι υδροφόρες του Πυροσβεστικού και τα ερπυστριοφόρα του Πυροσβεστικού, όλα ήσαν στη μάχη. Εννοώ στη μάχη της Πάρνηθας. Επίσης, να σημειώσουμε τη συμμετοχή –τη μετ' επιφυλάξεων, γιατί δεν μπορούμε να τους εκθέτουμε στην πρώτη γραμμή του πυρός- των εθελοντών του καταλόγου των πυροσβεστών, των εθελοντών του καταλόγου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Πολιτικής Προστασίας.

Σημειώνω ακόμα ότι όσον αφορά το συντονισμό, νομίζω ότι δεν παρατηρούνται αρρυθμίες ή κενά στο συντονισμό ή στην εφαρμογή του σχεδίου. Πρόκειται για το ίδιο πάγιο σχέδιο εφαρμοζόμενο για την Πάρνηθα από το έτος 2003, επικαιροποιούμενο ανά έτος. Όσον αφορά το προσωπικό, επειδή υπάρχει μια αναφορά στην ερώτησή σας, θέλω να αναφέρω επισήμως ότι είναι οι ίδιοι αξιωματικοί -και αυτό για λόγους και αξιοσύνης τους, αλλά και τακτικής, επειδή γνωρίζουν το έδαφος, συμφέρει η μακρά παραμονή στο ίδιο τοπίο- που επιχειρούν ή διαχειρίζονται τις επιχειρήσεις και τα συμβάντα στην Αττική από το 2003.

Συνεπώς μπορούμε να θέσουμε στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου και τα συμπληρωματικά στοιχεία, ότι δηλαδή από τις πρόχειρες πρώτες μετρήσεις έχουμε τριακόσιες χιλιάδες στρέμματα το όλο δασικό τοπίο της Πάρνηθας, βοιωτικό και αττικό. Απ' αυτές τις τριακόσιες χιλιάδες στρέμματα, κάηκαν –κατά μία πρώτη μέτρηση, γιατί θα έχουμε από τις αεροφωτογραφίες τα ακριβή στοιχεία- γύρω στις είκοσι πέντε χιλιάδες στρέμματα. Απ' αυτά, τα δέκα χιλιάδες στρέμματα ανήκουν στο εμβαδόν του δρυμού. Ο χαρακτηρισμένος τόπος ως δρυμός συνολικά είναι τριάντα οχτώ χιλιάδες στρέμματα.

Τα πρωτοφανή καιρικά φαινόμενα είναι στοιχείο της περίπτωσής μας και αυτά είναι τα εξής: Είχαμε 46,4 βαθμούς Κελσίου υπό σκιάν στο διήμερο 27-28 Ιουνίου. Στη δύση του ηλίου, 20.20' ή 20.40', το βράδυ είχαμε 40 και 42 βαθμούς και ανέμους 6 έως 7 ή και 8 μποφόρ.

Μ' αυτές τις δύσκολες συνθήκες εδόθη η μάχη της Πάρνηθας. Ασφαλώς, δεν είναι της παρούσης ούτε είναι στις προθέσεις μου να κάνω αξιολόγηση περί επιτυχίας ή αποτυχίας. Αυτά είναι τα αντικειμενικά δεδομένα και αυτά εκθέτω ως απάντηση στην ερώτηση του συναδέλφου κ. Μανωλάκη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Νομίζω ότι όλες οι παρατάξεις της Βουλής εκφράζουν την οδύνη τους και τη θλίψη τους για το χαμό των τριών εποχικών δασοπυροσβεστών οι οποίοι έπεσαν υπέρ καθήκοντος.

Κύριε Μανωλάκη, έχετε το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, και εμείς θα θέλαμε να εκφράσουμε τη θλίψη μας για το χαμό των τριών νέων δασοπυροσβεστών. Μάλιστα, αν θα θέλατε, κύριε Πρόεδρε και με την άδειά σας, μπορείτε να πάρετε ένα λεπτό από το χρόνο μου για να κρατήσουμε ενός λεπτού σιγή στη μνήμη αυτών των τριών πυροσβεστών και με την ευχή ότι δεν θα υπάρξει στο μέλλον κανένα άλλο θύμα. Δεν ξέρω αν θα το θέλατε αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριοι συνάδελφοι, ας κρατήσουμε στο σημείο αυτό ενός λεπτού σιγή στη μνήμη των τριών νέων δασοπυροσβεστών.

(Στο σημείο αυτό όλοι οι Βουλευτές όρθιοι τηρούν ενός

λεπτού σιγή)

Κύριε συνάδελφε, έχετε το λόγο.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ: Πέραν αυτού, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι συμφωνώ με τον κύριο Υπουργό και συμπαριστάμεθα και εμείς στο Πυροσβεστικό Σώμα γενικότερα, ιδιαίτερα σ' αυτές τις στιγμές που θρηνεί.

Όμως, δεν μπορούμε να τα εναποθέσουμε όλα στον κακό καιρό, στις πολλές ζέστες που είχαμε τότε. Υπάρχουν ευθύνες και υπάρχουν προβλήματα που πρέπει να τα δούμε, γιατί διαφορετικά κάθε φορά που θα έχουμε ζέστη, θα πρέπει να κάνουμε ευχέλαιο και να σταματούν όλα. Εμπλέκονται πυροσβέστες, εμπλέκεται η πολιτική προστασία, εμπλέκονται ένα σωρό φορείς, η πρόληψη και όλα αυτά, τα οποία πρέπει να τα δούμε.

Κατ' αρχάς, κύριε Υπουργέ, δεν συμφωνώ -τουλάχιστον δεν συμφωνεί το Δασαρχείο της Πάρνηθας- με το μέγεθος της πυρκαγιάς, της καταστροφής. Μιλάει για πολύ περισσότερα στρέμματα, για σαράντα δύο χιλιάδες στρέμματα.

Δεύτερον, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας αποκάλεσε αυτή την τραγωδία «εθνικό πένθος». Οι επιστήμονες, από την άλλη μεριά, μας λένε ότι η θερμοκρασία αυξάνεται στο καμένο έδαφος κατά 35 βαθμούς Κελσίου, δημιουργώντας λίβα. Η θερμοκρασία αυξάνεται κατά 5 βαθμούς Κελσίου γενικότερα στο Λεκανοπέδιο και αυτή η καταστροφή ισούται με το διπλασιασμό των αυτοκινήτων στο Λεκανοπέδιο.

Όπως είπα, πέρα από τον κακό καιρό που όλοι είδαμε, υπάρχουν ευθύνες. Λίγες μέρες πριν σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα, κύριε Υπουργέ, σας έλεγα ότι σημασία δεν έχει τόσο η Άμφισσα, αλλά η Πάρνηθα. Σημασία δεν έχουν τόσο οι αγροφύλακες, αλλά οι πυροσβέστες. Μπορεί να είχαμε πολλές φωτιές εκείνη την περίοδο, αλλά δεν είχαμε πολλούς ανθρώπους. Μας λείπουν τέσσερις χιλιάδες άνθρωποι, πυροσβέστες, τους οποίους θα έπρεπε να είχαμε.

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

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να συνεχίσω για λίγο.

Τρίτον και απ' ό,τι ξέρω, κύριε Υπουργέ, υπήρξε επικαιροποίηση και αναθεώρηση του σχεδίου πυροπροστασίας της Πάρνηθας κατόπιν εορτής, ενώ όπως πληροφορούμαι, θα έπρεπε να είχε γίνει πριν.

Επίσης, υπήρξε πρόβλημα με το συντονισμό. Είδαμε διαφωνίες μεταξύ του Αρχηγού, του κ. Κόη, αλλά και του κ. Φούρλα, του Γενικού Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας, που σημαίνει ότι κάτι δεν πάει καλά με την πολιτική προστασία και το συντονισμό, κάτι που είχαμε πει ξανά. Υπάρχουν ευθύνες.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, πριν από ένα χρόνο σας έκανα ερώτηση και αναφορά με τις οποίες σας ρωτούσα γιατί δεν προχωράει ο εξοπλισμός των εποχικών δασοπυροσβεστών, οι στολές και όλα αυτά που θα μπορούσαν να είχαν βοηθήσει. Δυστυχώς, δεν έχει λήξει ακόμα αυτό το θέμα.

Επομένως υπάρχουν ευθύνες. Άλλωστε η έκθεση του Ο.Η.Ε., κύριε Υπουργέ, λέει –και μπορώ να την καταθέσω στα Πρακτικά- ότι από το 2000, που είχαμε καμένα περίπου εκατό χιλιάδες εκτάρια δάσους το 2004, κάηκαν μόνο δέκα χιλιάδες. Και αυτό άρχισε τώρα να ανεβαίνει πάλι.

Επομένως υπάρχουν προβλήματα και δεν υπάρχουν προβλήματα μόνο με τον καιρό. Να μην πω «τον κακό μας τον καιρό!» - διότι όλοι ευθυνόμεθα- αλλά, εν πάση περιπτώσει, κάποιοι έχουν περισσότερες ευθύνες -και διοικητικές και πολιτικές- και πρέπει να αναληφθούν, προκειμένου να μη θρηνήσουμε άλλα θύματα και άλλες καταστροφές.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Η τελευταία επικαιροποίηση του σχεδίου έγινε το Φεβρουάριο του 2007. Διαφωνία Κόη – Φούρλα δεν υπάρχει. Σε όλη την αλληλογραφία σημάτων και τηλεφωνημάτων με τη μαρτυρία μου, αλλά και επί των εγγράφων δεν υπάρχει καμμία υπόδειξη.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ: Από τη Δ.Ε.Η. υπάρχει, κύριε Υπουργέ!

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Να ολοκληρώσω, κύριε συνάδελφε.

Όχι, δεν υπάρχει καμμία υπόδειξη, σύσταση ή διαταγή ή εισήγηση από την πολιτική προστασία που να μην έχει εκτελεστεί από το Πυροσβεστικό Σώμα. Είναι μύθος περίεργος, αλλά άσχετος από την επιχείρηση και αναληθής. Η επιχείρηση είχε πνεύμα συνεννόησης, συναντίληψης και συντονισμού.

Για το προσωπικό μαζί παλέψαμε και καταφέραμε με την υπογραφή μου και την επιμονή μου να έχουμε τους εποχικούς σε μια κατάσταση βεβαιότητας, από την αβεβαιότητα και την ανασφάλεια, με την απόφασή μας να επιμηκύνουμε την πενταετία της θητείας τους. Όπως επίσης, με την απόφασή μας να επιμηκύνουμε το πεντάμηνο σε οκτάμηνο παροχής υπηρεσίας εποχικού πυροσβέστη από το φετινό έτος. Παλιά ήταν ένα απλό πεντάμηνο.

Για τον εξοπλισμό και τα εφόδια με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένοι υπάρχει διαταγή του Αιλιανού, κατόπιν εντολής μου, για όλο τον πλήρη κατάλογο ο οποίος εφαρμόζεται όσον αφορά τους εποχικούς. Δεν τους ρίχνει κανένας -και προπαντός η πολιτική και φυσική ηγεσία του Πυροσβεστικού- άοπλους και απροστάτευτους στη φωτιά!

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

Τέλος, για το προσωπικό, επίσης, εξασφάλισα πέρυσι με αδιάβλητο διαγωνισμό εξακόσιους τριάντα νέους πυροσβέστες. Το κενό υπάρχει και μάλιστα από το 2000. Το παρέλαβα και το διαχειρίζομαι όσο γίνεται, σύμφωνα με τις δημοσιονομικές δυνατότητες και έχουμε λάβει την έγκριση από τον Πρωθυπουργό για χίλιους τριακόσιους πυροσβέστες, προκειμένου να καλύψουμε μέρος των κενών που παρέλαβα.

Τέλος, δεν ξέρω τι στοιχεία έχετε εσείς για την εξέλιξη του εμβαδού των καμένων, αλλά εγώ έχω την επίσημη στατιστική από το 1998 έως το 2006 και το 2007:

Το 1998 εννιακόσιες σαράντα πέντε χιλιάδες στρέμματα. Το 1999 εκατόν ενενήντα μία χιλιάδες στρέμματα. Το 2000 1,5 εκατομμύριο στρέμματα. Το 2001 τετρακόσιες είκοσι οκτώ χιλιάδες στρέμματα. Το 2002 ογδόντα μία χιλιάδες στρέμματα. Το 2003 ογδόντα τέσσερις χιλιάδες στρέμματα. Το 2004 εκατόν τριάντα τέσσερις χιλιάδες στρέμματα. Το 2005 ογδόντα πέντε χιλιάδες στρέμματα. Το 2006 εκατόν πενήντα τρεις χιλιάδες στρέμματα.

Από τις μεσογειακές χώρες είμαστε η τελευταία χώρα σε αριθμό πυρκαγιών και σε εμβαδόν καμένων εκτάσεων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αυτά τα νούμερα που αναφέρετε είναι για όλη τη χώρα.

ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης): Ναι, για όλη τη χώρα.

Θέλω να σημειώσω ότι μαχόμαστε αποτελεσματικά. Είναι δηλαδή εντυπωσιακή η τελευταία θέση της χώρας μας μεταξύ της Ισπανίας, Πορτογαλίας, Γαλλίας, Ιταλίας σε αριθμό πυρκαγιών και σε εμβαδόν καμένων εκτάσεων.

Αυτή είναι η απάντηση με την καταληκτική πολιτική παρατήρηση να είμαστε συμπαραστάτες προς το Πυροσβεστικό Σώμα, ηθικοί, γιατί η μάχη συνεχίζεται. Είναι πόλεμος σ' ένα περιβάλλον που δέχεται ραγδαίες κλιματολογικές αλλαγές.

Σημειώνω, ότι εμείς ως πολιτεία δεν ολιγωρήσαμε ούτε κατά κεραία όσον αφορά την πρόληψη, την πρόνοια, το σχεδιασμό και την έγκαιρη λήψη αποφάσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Πιστεύω όλοι να μείνατε ευχαριστημένοι από τη διάθεση χρόνου που σας έδωσα σ' αυτή την επίκαιρη ερώτηση. Από εδώ και πέρα μπαίνουμε σκληρά στο ρολόι.

Δεύτερη είναι 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.

Συγκεκριμένα η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Η επιμονή των Δ.Ο.Υ. να εισπράξουν φόρους με υπέρογκα πρόστιμα από αγρότες του Νομού Λάρισας που κληρονόμησαν από τους γονείς τους χωράφια με γονική παροχή, με τη δικαιο-

λογία ότι τα ενοικίασαν πριν περάσουν δεκαπέντε χρόνια, είναι άδικη και καταχρηστική και θα τους οδηγήσει στη χρεοκοπία και το ξεκλήρισμα.

Και αυτό γιατί οι αγρότες αυτοί, που ήταν και παραμένουν κατά κύριο επάγγελμα αγρότες, δεν ενοικίασαν τα χωράφια τους επειδή εγκατέλειψαν το αγροτικό επάγγελμα πριν παρέλθει η δεκαπενταετία, αλλά με τη μορφή της ενοικίασης αντάλλαξαν μεταξύ τους τα χωράφια. Στόχος τους ήταν να εφαρμόσουν το σύστημα της αμειψισποράς που ελαχιστοποιεί τις εισροές (λιπάσματα) και προστατεύει το έδαφος και τους υπόγειους υδροφορείς από τη νιτρορύπανση, όπως επιτάσσουν οι κανόνες της ορθής γεωργικής πρακτικής και επιπλέον να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα του πολυτεμαχισμού των εκμεταλλεύσεων τους, επειδή δεν έχει γίνει αναδασμός.

Δηλαδή, στις συγκεκριμένες περιπτώσεις των κατά κύριο επάγγελμα αγροτών γίνεται τυπική εφαρμογή του ν.814/1978, που είναι ακριβώς αντίθετη με το ουσιαστικό περιεχόμενο του νόμου, που στόχο είχε να αποτρέψει τη φοροδιαφυγή από όσους μη αγρότες κληρονομούσαν αγροτικές εκτάσεις.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

Τι ενέργειες θα κάνουν για την ουσιαστική και όχι τυπική εφαρμογή του ν.814/1978;

Θα απαλλάξουν από το φόρο κληρονομιάς και τα δυσβάσταχτα πρόστιμα τους κατά κύριο επάγγελμα αγρότες που πριν παρέλθει η δεκαπενταετία, ενοικίασαν τα κληρονομηθέντα από τους γονείς τους χωράφια με στόχο την αμειψισπορά;».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. συναδέλφου θα απαντήσει η ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κύριος Μπέζας.

Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονο - μικών): Κύριε συνάδελφε, με την επίκαιρη ερώτησή σας υποστηρίζετε ότι οι Δ.Ο.Υ. της Λάρισας επιβάλλουν παράνομα και καταχρηστικά φόρους κληρονομιάς ή γονικής παροχής, καθώς επίσης και πρόστιμα σε αγρότες οι οποίοι έχουν τύχει απαλλαγής, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τους ότι έχουμε εκμίσθωση στο πλαίσιο του συστήματος της αμειψισποράς.

Σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία για τη φορολογία των κληρονομιών, των δωρεών και των γονικών παροχών και συγκεκριμένα όπως προβλέπει το άρθρο 40 του ν.814/1978, η κληρονομιά, η δωρεά και η γονική παροχή αγροτικών εκτάσεων σε τέκνα, σύζυγο ή άλλους δικαιοπάροχους, απαλλάσσεται πλήρως από το φόρο, εφόσον οι δικαιούχοι ασχολούνται προσωπικά κατά κύριο επάγγελμα με τη γεωργία ή την κτηνοτροφία, ακόμη και αν χρησιμοποιούν επιβοηθητικά μέλη της οικογένειάς τους στη συγκεκριμένη δραστηριότητα. Απαραίτητη, όμως, προϋπόθεση, με βάση την ισχύουσα πάντα νομοθεσία, είναι η επί δεκαπενταετία, από την κτήση, συνεχής και αδιάλειπτη χρήση των συγκεκριμένων γεωργικών εκτάσεων αποκλειστικά για γεωργική και κτηνοτροφική εκμετάλλευση.

Εάν πριν από την πάροδο της δεκαπενταετίας υπάρξει μεταβίβαση ή εκμίσθωση της συγκεκριμένης έκτασης, τότε -σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία- το γεγονός αυτό συνεπάγεται την άρση της απαλλαγής και επομένως υπάρχει υποχρέωση για υποβολή δήλωσης και για καταβολή φόρου, που αναλογεί στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Σε σχέση με το σύστημα της αμειψισποράς, στο οποίο αναφέρεστε στην επίκαιρη ερώτησή σας, βασική αρχή βέβαια είναι η αλλαγή των καλλιεργειών σε μία περιοχή για συγκεκριμένους λόγους, τους οποίους αναφέρετε. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα προαιρετικό για τους αγρότες, ένα πρόγραμμα, όμως, το οποίο σε καμμία περίπτωση δεν υποχρεώνει τους αγρότες να προβαίνουν σε εκμίσθωση ή ανταλλαγή των εκτάσεών τους. Μπορεί, δηλαδή, κάποιος να προχωρήσει σε αμειψισπορά, χωρίς να εκμισθώσει σε άλλο την έκτασή του.

Επομένως, απ' αυτά τα οποία ανέφερα προηγουμένως, είναι προφανές ότι όταν υπάρχει εκμίσθωση, ακόμη και στα πλαίσια της αμειψισποράς, δεν μπορούμε να έχουμε φορολογική απαλλαγή και θα πρέπει να καταβληθεί ο φόρος ο οποίος αντιστοιχεί στη συγκεκριμένη περίπτωση. Οι ισχύουσες διατάξεις είναι, νομίζω, ξεκάθαρες πάνω σ' αυτό το ζήτημα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε.

Ο κ. Τσιόγκας έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω και εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας να εκφράσω τη βαθειά θλίψη και την οργή για τον άδικο χαμό των τριών εποχικών πυροσβεστών και το βαρύτατο τραυματισμό ενός ακόμη.

Απαιτούμε να διαλευκανθούν πλήρως οι συνθήκες που οδήγησαν σ' αυτό το τραγικό αποτέλεσμα.

Η Κυβέρνηση έχει σοβαρότατες ευθύνες για την εμπορευματοποίηση της γης, που ευνοεί τους εμπρηστές των δασών. Οι τεράστιες ελλείψεις σε προσωπικό, σε μέσα και σε εκπαίδευση υπονομεύουν το μηχανισμό δασοπυρόσβεσης, εκθέτοντας διαρκώς σε μεγάλους κινδύνους τις ζωές των πυροσβεστών. Έγκαιρα είχαμε προειδοποιήσει και τη σημερινή και την προηγούμενη κυβέρνηση για τα αποτελέσματα της πολιτικής τους με καταγγελίες για τις τεράστιες ελλείψεις σε προσωπικό, αλλά και για τις εξοντωτικές συνθήκες εργασίας. Απαιτούμε τη μονιμοποίηση όλων των εποχικών πυροσβεστών, για να καλύψουν τα κενά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το ένα λεπτό το «φάγατε» στην προηγούμενη επίκαιρη ερώτηση, τώρα έχετε άλλο ένα λεπτό για τη δική σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Για την επίκαιρη ερώτηση που καταθέσαμε, θέλουμε να πούμε το εξής: Όταν ένας αγρότης κληρονομούσε χωράφια από τον πατέρα του, δεν πλήρωνε φόρο κληρονομιάς, με την προϋπόθεση να τα καλλιεργεί για δεκαπέντε χρόνια. Εδώ έχουμε αγρότες που κληρονόμησαν χωράφια και συνεχίζουν να τα καλλιεργούν. Επειδή, όμως, στην πλειοψηφία των χωριών δεν έχουν γίνει αναδασμοί και έχουν τα χωράφια τους σε πολλά διαφορετικά σημεία –και δεν είναι μόνο η αμειψισπορά, γιατί μολύνονται από τις καλλιέργειες, παραδείγματος χάρη τα μποστανικά, αλλά και γιατί πολλές καλλιέργειες, αν τις βάζεις συνέχεια στο ίδιο χωράφι, δεν αποδίδουν, πέφτει η απόδοσή τους -οι αγρότες θέλουν να ενώσουν τα διάφορα χωράφια είτε γιατί είναι η πομόνα κοντά, είτε γιατί θέλουν να τα κάνουν ένα μονοκόμματο χωράφι και να τα καλλιεργούν πιο εύκολα, είτε για να τα ποτίζουν όλα μαζί. Τα νοικιάζουν μεταξύ τους και δεν το κάνουν κρυφά, αλλά φανερά, το δηλώνουν και κάνουν ενοικιοστάσια.

Εδώ γίνεται εφαρμογή σύμφωνα με το γράμμα του νόμου και όχι σύμφωνα με την ουσία του νόμου, κύριε Υπουργέ. Τους ζητάτε να πληρώσουν φόρο κληρονομιάς συν τα πρόστιμα και στην ουσία, αυτά τα ποσά είναι μεγαλύτερα από την αξία του χωραφιού. Μάλιστα, η εκτίμηση γίνεται με βάση το πόσο πουλήθηκε ένα χωράφι ακόμα και σ' ένα χιλιόμετρο απόσταση. Αν πουλήθηκε 1.000.000 το στρέμμα αυτό το χωράφι, υπολογίζετε με το ίδιο ποσό και το άλλο χωράφι, που είναι στα χίλια μέτρα και δεν έχει πρόσβαση σε δρόμους, ενώ το χωράφι αυτό δεν πουλιέται ούτε 200.000. Εσείς τους ζητάτε να πληρώσουν φόρο κληρονομιάς τα διπλάσια απ' αυτά που αξίζει το χωράφι, δηλαδή στην ουσία τους βάζετε να πουλήσουν τα χωράφια, για να πληρώσουν στην εφορία το φόρο.

Εμείς θέλουμε να σας προτείνουμε το εξής, γιατί ο νόμος έχει μία αντίφαση: Έπρεπε ο νόμος να λέει ότι όποιος είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότης και νοικιάζει τα χωράφια μέσα στα πλαίσια της αγροτικής δραστηριότητας, δεν θα πληρώνει. Να βγάλετε, κύριε Υπουργέ, μία εφαρμοστική εγκύκλιο του νόμου μαζί με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης, που να λέει ότι όποιος είναι κατά κύριο επάγγελμα αγρότης, δεν θα πληρώνει φόρο στην εφορία, παρά το γεγονός ότι νοικιάζει τα χωράφια στα πλαίσια της γεωργικής δραστηριότητας, εφόσον αυτός συνεχίζει να καλλιεργεί. Συνεπώς πρέπει να επιστραφούν τα χρήματα στους αγρότες που ήδη έχουν πληρώσει και που τους έβαλαν να πληρώνουν και δόσεις. Ήδη κάποιες πρώτες δόσεις ή ένα μεγάλο μέρος του ποσού το έχουν πληρώσει στην εφορία, οπότε πρέπει να τους επιστραφούν αυτά τα χρήματα που πλήρωσαν. Βέβαια πρέπει αυτή η διευκόλυνση να γίνει με μία εγκύκλιο δική σας, διαφορετικά δεν τους φτάνουν τα χρήματα, ακόμα και αν πουλήσουν όλα τα χωράφια.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Τσιόγκα. Η ανοχή βέβαια ήταν μεγάλη.

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

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, ανέφερα και στην πρωτολογία μου ότι η αιτιολογία της αμειψισπορά, με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, δεν θεμελιώνει επαρκή λόγο παρέκκλισης. Επαναλαμβάνω επίσης...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Δεν είναι μόνο η αμειψισπορά, κύριε Υφυπουργέ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Ακούστε με, κύριε συνάδελφε, εγώ σας άκουσα, εξάλλου έχω απαντήσει και γραπτώς στην ερώτησή σας πριν από λίγες ημέρες.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την απαλλαγή από το φόρο – για να εξηγήσω και τη φιλοσοφία του νόμου- είναι η συνεχής και αδιάλειπτη χρήση της συγκεκριμένης έκτασης απ' αυτόν που την κληρονόμησε ή την απέκτησε με γονική παροχή, έτσι ώστε να διασφαλίζεται το ότι ασχολείται κατά κύριο επάγγελμα με τη γεωργία ή την κτηνοτροφία. Εξάλλου, αυτό είναι γνωστό στους αγρότες και πρόκειται για ένα νόμο, ο οποίος ισχύει χωρίς προβλήματα μέχρι σήμερα από το 1978. Επομένως η Δ.Ο.Υ. δεν επιβάλλει άδικα και καταχρηστικά φόρους και πρόστιμα, όπως αναφέρεται στην επίκαιρη ερώτησή σας, διότι με βάση την ισχύουσα νομοθεσία, δεν υπάρχει δυνατότητα διασταλτικής ερμηνείας του νόμου, ακόμα και με μία εγκύκλιο η οποία θα εκδοθεί από εμένα.

Θέλω επίσης εδώ να τονίσω, κύριε συνάδελφε, ότι εμείς δεν είμαστε ανάλγητοι απέναντι στους αγρότες. Μόνο στο δικό μας τομέα ευθύνης, τα τελευταία τρία χρόνια, έχει παρθεί μια σειρά από μέτρα, που αποδεικνύουν την ιδιαίτερη ευαισθησία που έχουμε απέναντι σ' αυτήν τη σημαντική ομάδα συμπολιτών μας.

Να υπενθυμίσω το εξής: Μειώσαμε το συντελεστή καθαρού γεωργικού εισοδήματος και τους μοναδικούς συντελεστές καθαρού κέρδους στα ακαθάριστα έσοδα των πτηνοτροφικών επιχειρήσεων για τις χρήσεις 2005-2006, παραμένουν σταθερά -επειδή αναφερθήκατε και στη γεωργική γη- επί τρία χρόνια τα ενοίκια γεωργικής γης, αυξήσαμε τους συντελεστές επιστροφής Φ.Π.Α. στους αγρότες του ειδικού καθεστώτος, απλοποιήσαμε τη διαδικασία ελέγχου τιμολογίων και, επίσης, πρόσφατα στον αναμορφωμένο Τελωνειακό Κώδικα, αφαιρέσαμε προσαυξήσεις και πρόστιμα από αγρότες, οι οποίοι είχαν χρησιμοποιήσει μέχρι και τις 16-10-2003 στα μηχανήματα και στα αυτοκίνητά τους πετρέλαιο θέρμανσης αντί κίνησης. Να υπενθυμίσω ακόμα ότι η αύξηση των αφορολόγητων ορίων στον πρόσφατο φορολογικό νόμο του 2006, από τα 9.500 ευρώ στα 10.500 ευρώ, στην κλίμακα των μη μισθωτών, αφορά και τους αγρότες. Επομένως, αυτό είναι ένα ακόμη ευνοϊκό μέτρο για τον αγροτικό κόσμο της χώρας. Και να τονίσω, τέλος, ότι για τη διευκόλυνση των αγροτών, το επόμενο διάστημα θα προωθηθεί νομοθετική ρύθμιση, με βάση την οποία οι αγρότες του ειδικού καθεστώτος Φ.Π.Α., που εντάσσονται σε επενδυτικά σχέδια χρηματοδοτούμενα από κοινοτικά προγράμματα, θα μπορούν να μετατάσσονται από το ειδικό στο κανονικό καθεστώς Φ.Π.Α., όχι μόνο στις αρχές του έτους, όπως ισχύει μέχρι σήμερα, αλλά σε όλη τη διάρκεια του έτους, ακριβώς για τη διευκόλυνσή τους.

Επανερχόμενος τώρα στο θέμα που θέσατε, επαναλαμβάνω ότι, έτσι όπως είναι σήμερα η νομοθεσία, δεν μπορεί να γίνει διασταλτική ερμηνεία των διατάξεων. Πρόθεσή μας είναι, όμως, σε επόμενη νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου, να εξετάσουμε το συγκεκριμένο θέμα της αμειψισπορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Πολιτισμού: «Μέτρα για την Προστασία των Πολιτιστικών Αγαθών».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κυρίες και κύριοι

συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξης της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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».

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Χαρακόπουλος

ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, είμαι ένας από αυτούς που κάθε Σαββατοκύριακο διανύω ένα μέρος του υφιστάμενου οδικού δικτύου, από τη Λαμία μέσω Δομοκού για το Νέο Μοναστήρι και από εκεί στα Φάρσαλα, για να πάω στο χωριό μου. Το τμήμα αυτό θα αντικατασταθεί από τον Ε65, το νέο αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδος. Έχω λοιπόν και έννομο συμφέρον, όπως θα έλεγαν οι παλαιοί νομικοί, να επιχειρηματολογήσω υπέρ του νέου δρόμου, ενός δρόμου ευρωπαϊκών προδιαγραφών, που ενώνει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα. Πρόκειται αναμφίβολα για ένα σύγχρονο δρόμο, που εντάσσεται σ' ένα γενικότερο σχεδιασμό της Κυβέρνησης Καραμανλή. Είναι η έβδομη κατά σειρά σύμβαση παραχώρησης, με διπλάσιο κόστος από τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, για να έχουμε μία τάξη μεγέθους.

Οι συμβάσεις αυτές, συνολικού προϋπολογισμού 9.000.000.000 ευρώ, υπερδιπλασιάζουν τους υψηλών προδιαγραφών αυτοκινητοδρόμους της χώρας. Δεν κατάλαβα την εξής επιχειρηματολογία του ΠΑ.ΣΟ.Κ, που την άκουσα χθες και από συνάδελφό μου στη Λάρισα, από τον κ. Νασιώκα: Από τη μια κατηγορούμε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ότι δεν επιτελεί έργο και από την άλλη λέμε ότι ο κ. Σουφλιάς θα είναι το δυνατό χαρτί στον προεκλογικό αγώνα της Νέας Δημοκρατίας. Διαλέξτε και πάρτε. Βεβαίως, είναι κατανοητή η αντίθεση των Βουλευτών των κομμάτων της Αριστεράς λόγω των ιδεολογιών τους. Οφείλω, όμως, να πω ότι, με δεδομένα τα οικονομικά μεγέθη της χώρας, δεν υπήρχε άλλος τρόπος για την υλοποίηση τόσο μεγάλων έργων εκτός από τις συμβάσεις παραχώρησης. Μακάρι το ελληνικό δημόσιο να μπορούσε να εκτελέσει τόσο μεγάλα έργα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι συμβάσεις παραχώρησης άλλωστε είναι μια συνήθης τακτική σε όλο τον κόσμο.

Εκείνη βεβαίως που δεν είναι κατανοητή, είναι η στάση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ακούστηκε στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή, όπου συζητήθηκε η κύρωση, ότι είναι δυσβάσταχτο το κόστος των διοδίων και ότι το έργο θα βγει «ξινό» για τους κατοίκους της Θεσσαλίας, που χρόνια τώρα το ανέμεναν. Πράγματι οι Θεσσαλοί το περίμεναν χρόνια το έργο αυτό, γιατί διαφημιζόταν για πάνω από δέκα χρόνια από την προηγούμενη κυβέρνηση. Ουσιαστικά, μέχρι το 2004, δεν είχε γίνει τίποτα. Υπήρχε μόνο μία αναγνωριστική μελέτη, η οποία δεν είχε καμμία σχέση με τις σύγχρονες προδιαγραφές των αυτοκινητοδρόμων, δηλαδή πρακτικά άχρηστη. Και ήρθε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ξεκίνησε αυτό το μεγάλο έργο πνοής για την περιφερειακή ανάπτυξη εκ του μηδενός.

Ενοχλείται η Αξιωματική Αντιπολίτευση από την καθιέρωση των διοδίων. Είναι καιρός σ' αυτήν την Αίθουσα να εγκαταλείψουμε το λαϊκισμό. Καθείς που κάνει ένα έργο με αυτοχρηματοδότηση, δεν το κάνει για την ψυχή της μάνας του. Κάπως θα πρέπει να κάνει απόσβεση και να βγάλει ένα λογικό κέρδος. Εσείς τι κάνατε στην περίπτωση της Αττικής Οδού; Κάνατε κάτι διαφορετικότερο ή είναι φθηνότερα τα διόδια στην Αττική Οδό;

Πιστεύω ότι είναι σωστή η πρόβλεψη για χιλιομετρική χρέωση της χρήσης του νέου δρόμου, δηλαδή για όσα χιλιόμετρα διανύει ένα αυτοκίνητο, για τόσα να χρεώνεται. Όποιος θέλει άλλωστε να αποφύγει τα διόδια, θα μπορεί να χρησιμοποιεί το υφιστάμενο δίκτυο στο οποίο γίνονται αυτόν τον καιρό έργα διαπλάτυνσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Ε65 είναι ένας εντελώς νέος οδικός άξονας μήκους εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιομέτρων και θα συνδέσει τον Π.Α.Θ.Ε. από τη Λαμία με την Εγνατία Οδό, διασχίζοντας το θεσσαλικό κάμπο. Μιλούμε, δηλαδή, για ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, με στηθαία ασφαλείας στη μέση, ένα δρόμο που βγάζει από την απομόνωση την ευρύτερη περιοχή.

Ο οδικός άξονας κεντρικής Ελλάδος φιλοδοξεί να συμβάλει στην άμβλυνση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων, στην αναβάθμιση του δικτύου υποδομών της χώρας και στην κυκλοφορία σε συνθήκες ασφαλείας. Όλοι όσοι διερχόμαστε το Δομοκό, γνωρίζουμε το άγχος του οδηγού, όταν βρεθεί μπροστά του μια νταλίκα με ρυμουλκούμενο, όσον αφορά την προσπέραση και τους κινδύνους που ελλοχεύει.

Με το νέο αυτοκινητόδρομο, αυξάνεται η ταχύτητα κυκλοφορίας, μειώνονται οι αποστάσεις, ο χρόνος του ταξιδιού και το κόστος των καυσίμων. Πάνω από μια ώρα είναι η συνολική εξοικονόμηση χρόνου, ενώ το συνολικό κοινωνικό όφελος από τη μείωση του μήκους του ταξιδιού και των εξόδων λειτουργίας των αυτοκινήτων ξεπερνάει τα 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Εκείνο, όμως, που έχει ιδιαίτερη σημασία, είναι η δραστική μείωση των ατυχημάτων και ιδιαίτερα των θανατηφόρων ατυχημάτων σ' αυτούς τους κλειστούς αυτοκινητόδρομους. Εξ ίσου θετικές είναι βεβαίως οι επιπτώσεις στην οικονομία της χώρας και στην αύξηση της απασχόλησης.

Εκείνο, όμως, που θέλω να τονίσω ιδιαίτερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με δεδομένη την ευαισθησία όλων μας σε ζητήματα περιβάλλοντος, είναι ο σεβασμός που επιδεικνύει το έργο αυτό στο περιβάλλον. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., σε συνεργασία με οικολογικές και περιβαλλοντικές οργανώσεις, προχώρησε στις απαραίτητες παρεμβάσεις για την προστασία της χλωρίδας και της πανίδας της περιοχής από την οποία διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος. Γι' αυτόν το λόγο έγιναν προσαρμογές που επιβάρυναν το έργο με επιπλέον 120.000.000 ευρώ. Ο νέος αυτοκινητόδρομος, λοιπόν, που θα δοθεί στην κυκλοφορία σε πεντέμισι χρόνια, είναι ένα έργο που στοχεύει στην ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, με σεβασμό στο περιβάλλον και το οικοσύστημα της περιοχής. Ένα τεράστιο έργο με πολλαπλά οφέλη για τη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα.

Κύριε Πρόεδρε, στα τριάμισι χρόνια της νέας διακυβέρνησης παρακολουθούμε την Αξιωματική Αντιπολίτευση να διεκδικεί την πατρότητα των έργων που ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. φέρνει για κύρωση τις συμβάσεις παραχώρησής τους, στη Βουλή. Τα δημόσια έργα, βεβαίως, ανήκουν σε όλους τους Έλληνες. Εκείνο που θέλουν οι πολίτες είναι να γίνονται έργα που διευκολύνουν τη ζωή τους, την καθημερινότητά τους, δημόσια έργα ποιότητας και όχι παλάτια στην άμμο, όπως ο δρόμος στην Τρίπολη που εγκαινίασε ο τότε Πρωθυπουργός, κύριος Σημίτης και λίγες ημέρες μετά, με μια νεροποντή, τον πήρε το ποτάμι. Οι πολίτες αξιώνουν δημόσια έργα με διαφάνεια και σεβασμό του δημοσίου χρήματος. Αυτά εγγυάται η νέα διακυβέρνηση Καραμανλή και η παρουσία του Γεώργιου Σουφλιά στο τιμόνι του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψετε μου να κλείσω την τοποθέτησή μου ενθυμούμενος ένα συμβάν που έζησα προ λίγων ετών. Φιλοξενούσα κάποιους φίλους από τα φοιτητικά μου χρόνια στη Λάρισα και θεώρησα καλό να τους πάω στη λίμνη Πλαστήρα, έναν τόπο με ιδιαίτερη φυσική ομορφιά. Ως μελετητής της ιστορίας σέβομαι ιδιαίτερα τη μνήμη του στρατηγού Νικολάου Πλαστήρα, για το θάρρος που επέδειξε ως στρατηγός, στο μικρασιατικό πόλεμο και την πειθαρχία που ενέπνευσε στους στρατιώτες του, όταν με την κατάρρευση του στρατιωτικού μετώπου επικράτησε γενικώς πανικός και ως πολιτικό, όχι τόσο για την αποτελεσματικότητα, όσο για την εντιμότητα και το ήθος του και κυρίως για το γεγονός ότι πεθαίνοντας κυριολεκτικά στην «ψάθα» άφησε ιερή παρακαταθήκη σ' εμάς τους νεώτερους πολιτικούς.

Ωστόσο, όταν οι φίλοι μου με ρώτησαν, γιατί η λίμνη φέρει το όνομα του Μαύρου Καβαλάρη, τους απήντησα: «Γιατί αυτός ήταν εκείνος που πρώτος το οραματίστηκε». Και τότε μου αντέτειναν ότι πολλοί μπορεί να έχουν σημαντικά οράματα και ιδέες, το ζητούμενο είναι ποιος τα υλοποιεί. Το έργο, λοιπόν, αυτό το υλοποίησε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, γιατί ο Εθνάρχης Κωνσταντίνος Καραμανλής ήξερε να γεφυρώνει την απόσταση ανά-

μεσα στα οράματα και τις πράξεις.

Κύριε Πρόεδρε, δεν ξέρω ποιος οραματίστηκε το νέο αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδος, τον Ε65, ή ποιου το όνομα μπορεί να πάρει μια μέρα. Ξέρω, όμως, ότι είναι ένα έργο που φέρει τη σφραγίδα «Γιώργος Σουφλιάς», τη σφραγίδα της ποιότητας και της διαφάνειας. Και γι' αυτό εμείς οι Θεσσαλοί είμαστε ευγνώμονες προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και στα στελέχη του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., που εργάστηκαν γι' αυτό το έργο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, θέλετε τώρα το λόγο;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για δώδεκα λεπτά.

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

Επειδή είναι παρών και ο αγαπητός συνάδελφος κ. Φωτιάδης, θεωρώ υποχρέωσή μου να πάρω το λόγο και να πω μερικά απλά πράγματα. Κατ'αρχάς, σεβόμενος και τιμώντας το Βήμα της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων, αλλά και εσάς που πήρατε το λόγο, αντέκρουσα σημείο προς σημείο τις προφανείς ανακρίβειες που ακούστηκαν και θα μπορούσα, επειδή χρησιμοποίησα την απλή γλώσσα των αριθμών, να αρκεστώ σ' αυτό. Παρά ταύτα, θεώρησα υποχρέωσή μου να καταθέσω όλα τα ζητηθέντα στοιχεία, ώστε και ο πλέον προκατειλημμένος να διαπιστώσει το αληθές των αριθμών. Χθες, λοιπόν, κατέθεσα ένα φάκελο, ογκώδη βέβαια, ο οποίος όμως, όπως είπα και χθες πριν κλείσει η συνεδρίαση, διαβάζεται εύκολα, γιατί συνοψίζεται πρακτικώς σε τέσσερις σελίδες και τρεις πίνακες.

Τα συνοψίζω, λοιπόν, και σήμερα. Ζητήθηκε και κατατέθηκε από το διαχρονικό μας σύμβουλο και των κυβερνήσεών σας και των κυβερνήσεών μας, την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, που είναι και ο πλέον αντικειμενικός σύμβουλος, το ιστορικό του χρηματοοικονομικού μοντέλου και όλου του υπόβαθρου στο οποίο στηρίχθηκε η Έκθεση της 30ης Ιανουαρίου 2007, που αποδεικνύει το ωφέλιμο και ανταγωνιστικό του έργου για το ελληνικό δημόσιο, για το οποίο άλλωστε μιλάμε σήμερα.

Εάν θυμάστε, ή εάν έχετε διαβάσει αυτό το δισέλιδο, λέει μέσα ότι το χρηματοοικονομικό μοντέλο δομήθηκε το έτος 2000, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και με τα τότε δεδομένα εκτιμήθηκε ότι για να υλοποιηθεί το έργο αυτό θα απαιτείτο η καταβολή εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου ενίσχυσης ύψους, σε τιμές 2000, 1.217.000.000 ευρώ και σε τιμές σημερινές 1,54 δισεκατομμύρια ευρώ, έναντι της επιτευχθείσας στο διαγωνισμό συνολικής ενίσχυσης στη χειρότερη περίπτωση των 799.000.000 ευρώ. Δηλαδή, επιτύχαμε κάτω από το μισό του ποσού, το οποίο τότε εκτιμήθηκε ότι απαιτείτο για να γίνει το έργο αυτό.

Δύο χρόνια πριν, το Δεκέμβριο του 2005, όταν είχαν οριστικοποιηθεί οι βασικές μελέτες και αποσαφηνιστεί τα συμπληρωματικά έργα για την προστασία του περιβάλλοντος, βγήκε και το τελικό κόστος μελετών κατασκευών του έργου και η επιδότηση λειτουργίας. Τα στοιχεία που βγήκαν τότε, ισχύουν μέχρι σήμερα. Δεν άλλαξε άποψη ή, αν θέλετε, υπολογισμούς, το ελληνικό δημόσιο. Αυτά τα οποία έβγαλε τότε η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και σήμερα χρησιμοποιούνται στο υπόμνημα του Ιανουαρίου, το οποίο, όπως είπα, τεκμηριώνει το ωφέλιμο για το Δημόσιο και τον ανταγωνισμό.

Τέλος, επειδή ακριβώς μπερδεύονται τα νούμερα -όχι σκόπιμα, αλλά μπερδεύονται- στο Παράρτημα VII του χθεσινού φακέλου, κατατέθηκε ένας πίνακας. Αυτός ο πίνακας με απόλυτη μαθηματική ακρίβεια και αντικριστά παραθέτει τα μεγέθη εσόδων και δαπανών του έργου τόσο σε τρέχουσες τιμές, όσο και σε παρούσα αξία. Λέει, λοιπόν, ο πίνακας, ο οποίος επαναλαμβάνω ότι έχει συνταχθεί με την ακρίβεια ορκωτού λογιστή από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, ότι το συνολικό κόστος του έργου σε τρέχουσες τιμές είναι 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ και σε παρούσα αξία 2,45 δισεκατομμύρια ευρώ.

Τεκμηριώνονται δε όλες οι συνιστώσες του ποσού αυτού, συνιστώσα προς συνιστώσα. Κατά συνέπεια η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου η οποία ανέρχεται σε 500.000.000 σε τρέχουσες τιμές και σε 388.000.000 σε παρούσα αξία, είτε μας αρέσει, είτε όχι, με μία απλή διαίρεση αντιπροσωπεύει το 8,7% σε τρέχουσες τιμές και το 15,8% που είναι και το ακριβέστερο σε παρούσα αξία από πλευράς σύγκρισης μεγεθών, σήμερα.

Στην απίθανη περίπτωση -που ουδείς πιστεύει ότι θα συμβεί- μικρού φόρτου κυκλοφορίας και συνεπώς μέγιστης επιδότησης του δημοσίου, πρέπει να καταβληθεί επιπλέον ένα ποσό 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ σε τρέχουσες τιμές, ήτοι 301.000.000 ευρώ σε παρούσα αξία. Δηλαδή αυξάνεται επιπλέον η συμβολή του δημοσίου στο συνολικό ποσοστό κόστους του έργου κατά 27% σε τρέχουσες τιμές και κατά 16,8% σε παρούσα αξία. Δηλαδή συνολικά είτε δουλεύετε με τρέχουσες τιμές, κύριε Φωτιάδη, είτε με παρούσα αξία, το δημόσιο συνεισφέρει κατά μέγιστο στο έργο αυτό 35,7% σε τρέχουσες τιμές ή 32,6% σε παρούσα αξία. Είναι δηλαδή ιδιαίτερα περιορισμένη για τέτοιο δύσκολο έργο η συμβολή του δημοσίου και είναι και μικρότερη από αντίστοιχα έργα όπως π.χ. η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η Αττική Οδός κ.λπ., όπου είχαμε υπερβεί το 40% στη συμβολή του δημοσίου. Όπως δε σωστά είπε ένας χθεσινός ομιλητής της Αντιπολίτευσης, ευτυχώς που με τα νούμερα αυτά, περιορισμένα σε ύψος, εξασφαλίζεται και θα γίνει το έργο αυτό.

Είπατε και κάτι άλλο, στο οποίο είχατε δίκιο σε πρώτη προσέγγιση: Μεγάλη απόκλιση μεταξύ των εκτιμήσεων των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης του ελληνικού δημοσίου και του παραχωρησιούχου. Έγινε περαιτέρω διερεύνηση και βρέθηκαν τα εξής δύο επίσης αυταπόδεικτα στοιχεία: Πρώτον, συγκρίναμε μόνο τις δαπάνες συντήρησης δημοσίου με τις δαπάνες λειτουργίας συντήρησης παραχωρησιούχου διότι το δημόσιο δεν έχει εκτίμηση δαπανών λειτουργίας, δεν μπορεί να εκτιμήσει σε κόστος δυστυχώς τις δαπάνες αυτές, γιατί δεν έχει το ανάλογο μηχανογραφικό σύστημα, αλλά δεν είναι και εύκολο να γίνει σε κανένα μέρος του κόσμου. Συνεπώς, όπως φαίνεται στον ανάλογο πίνακα VI του φακέλου, αν αφαιρέσουμε τις δαπάνες λειτουργίας για να έχουμε συγκρίσιμα μεγέθη και αν λάβουμε υπ' όψιν δύο άλλα μείζονος σημασίας στοιχεία, ότι το δημόσιο δεν πληρώνει μόνιμο προσωπικό παρά μέσω του κρατικού προϋπολογισμού –δεν το χρεώνει στο έργο- και ότι τα μηχανήματα που έχει επίσης τα χρεώνει στον κρατικό προϋπολογισμό και δεν τα χρεώνει στο έργο, βγαίνει ότι η διαφορά αυτή είναι πράγματι μεγάλη, αλλά δεν υπερβαίνει το διπλάσιο.

Το ερώτημα είναι, αυτή η υποεκτίμηση επηρεάζει σε κάτι την ωφελιμότητα του έργου; Λέει, λοιπόν, στη σελίδα τρία η Εθνική Τράπεζα ότι η υποεκτίμηση αυτή εκ μέρους του δημοσίου, όχι μόνο δεν έχει αρχική επίπτωση στη κρίση για το ανταγωνιστικό και το ωφέλιμο της προσφοράς, αλλά αντίθετα έχει θετική επίπτωση. Διότι αν αυξανόταν η εκτίμηση του δημοσίου για δαπάνες συντήρησης, έπρεπε να αυξήσουμε αντίστοιχα και την εκτίμηση του δημοσίου για την αναγκαία επιδότηση, προκειμένου το έργο να είναι υλοποιήσιμο. Συνεπώς, η προσφερθείσα από τον ανάδοχο τελικά μικρότερη επιδότηση λειτουργίας κατά 42%, υπενθυμίζω, θα ήταν ακόμη μικρότερη και θα αποδεικνύονταν ότι το έργο είναι ακόμη πιο συμφέρον. Δηλαδή, η υποεκτίμηση του δημοσίου οδήγησε, αν θέλετε, σε μία σύγκριση μεγεθών, τα οποία αν ήταν πιο κοντά στην πραγματικότητα ευνοούσαν αυτή τη στιγμή το συμφέρον του έργου.

Ετέθη και ένα άλλο, μείζον θέμα, το οποίο είναι πράγματι σωστό. Συγκρίσεις κόστους του έργου του Ε65 με παραπλήσια έργα. Σωστή ερώτηση. Τι γίνεται με τα άλλα έργα; Ρώτησαν ο κ. Γείτονας, νομίζω, και ο κ. Σπηλιόπουλος, σωστά, με την Εγνατία τι γίνεται;

Καταθέτω λοιπόν μία επιστολή του προέδρου της Εγνατίας, από την οποία προκύπτει ότι στην ίδια περιοχή με τα ίδια γεωλογικά φαινόμενα, σε μήκος πενήντα χιλιομέτρων, το μέσο κόστος των δημοσίων έργων που κάνει η Εγνατία, πολλά μάλιστα από τα οποία είχαν ξεκινήσει επί των ημερών σας και είμαι βέβαιος ότι δεν έχει γίνει καμία απολύτως υπερτίμηση, είναι 18,9 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο, έναντι 7,46 εκατομμύρια

ευρώ το χιλιόμετρο του Ε65. Δηλαδή, κάτω από το μισό στοιχίζει το έργο αυτό σε σχέση με το κόστος της Εγνατίας σε αντίστοιχη περιοχή.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή η οποία έχει ως εξής:

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο -

ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Επίσης, είπε κάποιος άλλος συνάδελφος από την Αντιπολίτευση να το συγκρίνουμε και με το κόστος του έργου Τρίπολης-Καλαμάτας. Τα συγκρίναμε λοιπόν και βγάζουμε τα εξής στοιχεία: Στο έργο Τρίπολης-Καλαμάτας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μόνον τρία χιλιόμετρα σήραγγες έναντι είκοσι χιλιομέτρων, στον Ε65. Αυτή είναι η σύγκριση. Είναι έργο δηλαδή κατ' ανάγκην πολύ φθηνότερο. Και επιπλέον έχουμε και τα εννέα χιλιόμετρα, γέφυρες και κοιλαδογέφυρες στον Ε65 που δεν υπάρχουν στο έργο Τρίπολης-Καλαμάτας. Παρά ταύτα, το μέσο κόστος του έργου Τρίπολης-Καλαμάτας είναι 6,72 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο, έναντι υπενθυμίζω 7,46 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο του κόστους του Ε65. Δηλαδή, λαμβάνοντας υπ' όψιν την απείρως μεγαλύτερη δυσκολία του έργου Ε65, η διαφορά αυτή μάλλον κλείνει υπέρ του Ε65, παρά εναντίον του.

Υπενθυμίζω και κάτι άλλο. Ούτως ή άλλως τα δύο έργα συγκρινόμενα πρέπει να συγκριθούν πλήρως. Έγινε μία πλήρης σύγκριση από την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδας, η οποία δείχνει ότι είναι εις βάρος του Ε65 η μεγαλύτερη περίοδος λειτουργίας, ο χαμηλότερος κυκλοφοριακός φόρτος, τα υψηλότερα δάνεια, η δανειακή επιβάρυνση, τα υψηλότερα έξοδα λειτουργίας κ.ο.κ.. Εάν αυτά αθροιστούν και συγκριθούν σε πίνακες, επαναλαμβάνω, αντικειμενικούς, βλέπουμε ότι η διαφορά των δύο σε δαπάνες λειτουργίας είναι γύρω στο 3%. Είναι μέσα στα όρια δηλαδή του λεγόμενου στατιστικού λάθους σε τέτοιες εκτιμήσεις.

Συνεπώς, και η σύγκριση αυτή, επαναλαμβάνω, του κοινού μας συμβούλου της Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος αποδεικνύει ότι και τα δύο έργα είναι της αυτής ωφελιμότητας, για να μην πω ότι ενδεχομένως οι τιμές που επιτεύχθηκαν στον Ε65 είναι καλύτερες, όπως προκύπτει και από την απόδοση ίδιων κεφαλαίων, όπου είναι 5,6 στον Ε65 και 6,9 στο έργο Τρίπολης-Καλαμάτας.

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

Έχω τελειώσει, κύριε Πρόεδρε, ακριβώς στα δώδεκα λεπτά, για να βοηθήσω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Θα σας δώσω λίγο χρόνο από τη δευτερολογία σας.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Όχι, κύριε Πρόεδρε. Λυπάμαι που δεν ήταν προηγουμένως εδώ ο κ. Γείτονας για να τα ακούσει. Ήθελα να τα ακούσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν πειράζει, θα τα μάθει.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Έχει διαβάσει ασφαλώς τα στοιχεία που πήρε χθες. Είναι ο φάκελος που είχα καταθέσει χθες, κύριε Γείτονα. Απέδειξα αναλυτικά τι ακριβώς συμβαίνει με τα έργα αυτά. Υπενθύμισα τον χθεσινό πίνακα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Από την επιτροπή είχα ζητήσει αυτά τα στοιχεία.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Βεβαίως, τα κατέθεσα όλα. Και προς τιμήν σας, επειδή ήσασταν ένας καλός Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., παρεκάλεσα την κ. Καλαφούτη να σας δώσει έναν πλήρη φάκελο –υπάρχει στη Βουλή- για το αρχείο σας. Υπάρχει ένας πλήρης φάκελος ο οποίος βρίσκεται εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Σκρέκας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΣΚΡΕΚΑΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, όλοι γνωρίζουμε ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει προχωρήσει σε ένα εκτεταμένο, σε ένα τεράστιο πρόγραμμα κατασκευής οδικών αξόνων, με πρωτεργάτη τον Υπουργό κ. Γεώργιο Σουφλιά, αλλά και τον Υφυπουργό, τον κ. Ξανθόπουλο.

Είναι ένα πρόγραμμα το οποίο έρχεται να δώσει λύση σε χρόνια προβλήματα, να βγάλει το εσωτερικό της Ελλάδος από την απομόνωση και να συνδέσει τη χώρα μας με τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και των Βαλκανίων.

Σήμερα συζητείται η κύρωση της σύμβασης του οδικού άξονα Ε65 της Κεντρικής Ελλάδος, ένα δύσκολο αλλά, πολύ σημαντικό έργο. Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα εθνικά έργα, με τεράστια στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη της χώρας. Είναι ένας οδικός άξονας, ο οποίος ενώνει την Κεντρική Ελλάδα με την Ανατολική και τη Δυτική Ελλάδα. Για τη Θεσσαλία και ιδιαίτερα για τη Δυτική Θεσσαλία, δηλαδή τους Νομούς Τρικάλων, Καρδίτσας, αλλά και την Στερεά Ελλάδα αποτελεί την κορυφαία, την μεγαλύτερη αναπτυξιακή παρέμβαση που γίνεται από υπάρξεως του ελληνικού κράτους.

Πιστεύω και πιστεύουμε απόλυτα, κύριοι συνάδελφοι, ότι με την παρέμβαση αυτή δίνεται η δυνατότητα, πρώτον, να βγει η κεντρική Ελλάδα από την απομόνωση και να δοθεί η δυνατότητα στους νομούς και τους κατοίκους αυτών των περιοχών να αναπτύξουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα, τα οποία διαθέτει η περιοχή. Και μάλιστα να αναπτύξουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα όλων των τομέων: Του πρωτογενούς, του δευτερογενούς, αλλά και του τριτογενούς τομέα. Δίνεται η δυνατότητα να αξιοποιηθούν αυτά τα στοιχεία, ώστε οι περιοχές αυτές να αποκτήσουν την ανάπτυξη που χρειάζονται για να ενισχυθεί κατ' αρχήν το εισόδημα των πολιτών αυτών των περιοχών, να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας για να σταματήσει η εσωτερική μετανάστευση και βεβαίως να ενισχυθεί και να στηριχθεί η γενικότερη οικονομία της χώρας.

Η ενεργοποίηση αυτών των τομέων έρχεται να πραγματοποιηθεί και μ' αυτή τη σημαντική αναπτυξιακή παρέμβαση που η Κυβέρνησή μας επιχειρεί. Το έργο αυτό, κύριοι συνάδελφοι, έχει την ιστορία του. Ακούστηκαν πολλά τόσο και στη συζήτηση της κύρωσης αυτής στην επιτροπή, όσο και στη συζήτηση στο Κοινοβούλιο. Η αλήθεια είναι ότι το έργο αυτό άρχισε να αποκτά σάρκα και οστά μετά το 2004, όταν ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε κ. Γιώργος Σουφλιάς το έβαλε μέσα στις προτεραιότητες της πολιτικής του Υπουργείου, αλλά και της Κυβέρνησης και αφού προχώρησε και ολοκλήρωσε όλες τις απαιτούμενες μελέτες και τη δημοπράτηση του έργου, σήμερα είμαστε εδώ για να κυρώσουμε αυτή τη σύμβαση, μια σύμβαση δύσκολη, όπως σας είπα, αλλά αναγκαία και για την εθνική οικονομία και κυρίως για την περιοχή μας, όπως προηγουμένως ανέφερα.

Είναι ένα δύσκολο έργο για το οποίο, κύριοι συνάδελφοι, έγινε πολύς λόγος. Ακούστηκαν πολλά σχόλια, θα έλεγα αρνητικά γι' αυτό το έργο, με την έννοια βέβαια την αντιπολιτευτική, ως προς το κόστος κυρίως του έργου, αλλά και τη λειτουργία αυτού του οδικού άξονα με το ύψος των διοδίων.

Είναι ένα έργο κατ' αρχήν για το οποίο πρέπει να πούμε ότι έχει είκοσι τρεις ανισόπεδους κόμβους, έξι σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, έξι κέντρα εκμετάλλευσης και συντήρησης και δέκα χιλιόμετρα σήραγγες.

Επίσης, έχει 2,5 χιλιόμετρα απλές γέφυρες και 6,3 χιλιόμετρα κοιλαδογέφυρες.

Όπως βλέπετε, αυτό το έργο είναι ένα δύσκολο έργο. Και επειδή έγινε συζήτηση ως προς το κόστος αυτού του έργου –μάλιστα δε χαρακτηρίστηκε η σύμβαση αυτή ως λεόντεια σύμβαση -επιτρέψτε μου κατ' αρχήν να σας πω ότι συγκρίνοντας τη σύμβαση αυτή με τις προηγούμενες συμβάσεις που κυρώθηκαν τον τελευταίο καιρό, την Ιόνια Οδό, το δρόμο που συνδέει την Κόρινθο με την Καλαμάτα, την υποθαλάσσια σήραγγα της Θεσσαλονίκης, το κόστος είναι σε αυτά τα επίπεδα και αν το κόστος αυτού του οδικού άξονα το συγκρίνουμε μ' ένα άλλο κόστος δύο κυρίως προηγούμενων έργων, ένα εκ των οποίων έχει τα χαρακτηριστικά αυτά, όπως είναι η Αττική Οδός, εκεί πρέπει να πούμε ότι οι διαφορές είναι τεράστιες.

Είναι επίσης σε εξέλιξη ένας άλλος οδικός άξονας, εξίσου σημαντικός, ο μεγαλύτερος, θα έλεγα, της Ελλάδας, η Εγνατία Οδός. Αυτό το έργο (Ε65), κύριοι συνάδελφοι, στοιχίζει περίπου 7,5 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο, με όλες αυτές τις δύσκολες παρεμβάσεις που θα πρέπει να γίνουν, προκειμένου να αποκτήσουμε αυτό το σημαντικό οδικό άξονα. Αυτό το έργο, λοιπόν στοιχίζει 7,5 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο.

Αντίστοιχο έργο, που είναι σε εξέλιξη και κατασκευάζεται, είναι η Εγνατία Οδός, όπου εκεί το κόστος ανέρχεται περίπου στα 19.000.000 ευρώ το χιλιόμετρο, με στοιχεία αντίστοιχα

αυτού του δρόμου. Επίσης, πρέπει να σας πω ότι συνολικά ο μέσος όρος αυτού του οδικού άξονα της Εγνατίας Οδού στοιχίζει και στοίχισε στον ελληνικό λαό και στην εθνική οικονομία 32.000.000 ευρώ το χιλιόμετρο.

Μόνο με αυτές τις δύο συγκρίσεις, κύριοι συνάδελφοι, μπορείτε και μπορούν και οι πολίτες που παρακολουθούν αυτή τη συζήτηση να βγάλουν τα συμπεράσματά τους και από πλευράς οικονομίας κλίμακος, αλλά και από πλευράς πλέον πολιτικής που οι δύο κυβερνήσεις ακολούθησαν, η προηγούμενη, αλλά και η σημερινή.

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

Προσωπικά, θέλω ιδιαίτερα να ευχαριστήσω, και τον Υφυπουργό γι' αυτό το σημαντικό αγαθό που προσφέρουν στην περιοχή μας, στο Νομό Τρικάλων, στη Θεσσαλία, αλλά και στη Στερεά Ελλάδα. Ήταν ένα έργο που το περιμέναμε χρόνια. Ήταν ένα έργο που διαφημιζόταν, εσυζητείτο, προγραμματιζόταν.

Μάλιστα δε τελευταία, πριν τη λήξη της προηγούμενης Κυβέρνησης, είχε αποτυπωθεί για να θεωρείται ότι είναι ένα έργο με πολύ ενδιαφέρον από την προηγούμενη Κυβέρνηση, δηλαδή από το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είχε μπει στο Π.Ε.Π. Θεσσαλίας σ' έναν κωδικό με 82.000.000 ευρώ, που στη συνέχεια ένα μέρος των χρημάτων, περίπου 30.000.000 ευρώ, μετακινήθηκαν σε άλλους κωδικούς και έμειναν 52.000.000 ευρώ.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι ήταν τόσα λίγα τα χρήματα, που ούτε να το συζητά κανείς δεν μπορούσε αυτό το έργο. Βεβαίως και αυτά τα χρήματα έφυγαν από εκεί και χρησιμοποιήθηκαν σε άλλες δράσεις στη Θεσσαλία και ο Υπουργός ανέλαβε τη μεγάλη ευθύνη να προχωρήσει πλέον αυτό το έργο, που σήμερα μας το παραδίδει από πλευράς κύρωσης και το οποίο ξεκινά μέσα στο 2007 –μέχρι το φθινόπωρο- και η κατασκευή του θα διαρκέσει περίπου πεντέμισι χρόνια.

Ως προς το θέμα της εκμετάλλευσης του αναδόχου, τα χρόνια δεν είναι τριάντα. Είναι εικοσιτεσσεράμισι χρόνια. Υπάρχουν παράλληλοι δρόμοι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους χρήστες αυτού του οδικού άξονα, που δεν θα ήθελαν να επιβαρύνονται με το αυξημένο, όπως ειπώθηκε, κόστος διοδίων. Είναι όμως ένα κόστος, που αν το συνυπολογίσει κανείς από πλευράς οικονομίας καυσίμων, αλλά και από πλευράς ασφάλειας και φθοράς των αυτοκινήτων, νομίζω ότι δεν είναι τόσο σημαντικό, όπως οι συνάδελφοι προσπάθησαν να το παρουσιάσουν.

Κλείνω με μια τελευταία αναφορά. Ο συνάδελφος που προηγήθηκε επί του Βήματος, ο κ. Χαρακόπουλος, συνέδεσε αυτό το έργο από πλευράς πλέον κατασκευής και ολοκλήρωσης μ' ένα άλλο έργο της λίμνης Πλαστήρα. Βέβαια, αυτό πήρε το όνομα του αειμνήστου Πλαστήρα, αλλά το έργο κατασκευάστηκε από τον αείμνηστο Κωνσταντίνο Καραμανλή.

Σήμερα, ένα δεύτερο, εξίσου σημαντικό έργο κατασκευάζεται από έναν άνθρωπο της περιφέρειάς μας, τον Υπουργό κ. Γεώργιο Σουφλιά, αυτής της Κυβέρνησης πάλι με Πρωθυπουργό τον Κώστα Καραμανλή.

Σας ευχαριστώ, κύριοι συνάδελφοι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εμείς ευχαριστούμε.

Ο συνάδελφος κ. Μανώλης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, το πόσο σημαντικά είναι τα έργα υποδομής για τη χώρα μας, νομίζω ότι όλοι το κατανοούμε. Και βεβαίως, το πόσο πίσω έχουμε μείνει εδώ και πολλά χρόνια σε σχέση με τους δρόμους και αυτό το γνωρίζουμε, όπως γνωρίζουμε ότι ο πολίτης πληρώνει μέσω των διοδίων -πέρα από άλλους τρόπους- για να έχει καλύτερους δρόμους. Πληρώνει μέσω του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας για να κλείνουμε τις λακκούβες, για να φτιάχνουμε τους δρόμους, για να βελτιώνουμε τους δρόμους.

Και όταν πληρώνει, έχει την απαίτηση, κύριε Υπουργέ, τα λεφτά να πιάνουν τόπο και όχι ο καθένας από μας, τα πολιτικά πρόσωπα, να κάνει την προσωπική του πολιτική. Το λέω αυτό και μη μου πείτε ότι δεν είναι συναφές, ότι δεν είναι συνέχεια του νομοσχεδίου που συζητάμε, γιατί θέλω να κάνω μία αναφορά στο Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας.

Είναι γνωστό ότι υπάρχει σε εξέλιξη μια διαδικασία με την πώληση ενός ομολόγου, όπου χάθηκαν κάποια εκατομμύρια ευρώ. Και είναι γνωστή η απάντηση του Προέδρου ότι είχαμε ανάγκη εκείνη την περίοδο, του 2003, να φτιάξουμε έργα. Και άρα, δώσαμε στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 5.000.000 με 6.000.000 ευρώ. Εκείνο που δεν είναι γνωστό ή μάλλον είναι γνωστό κατά το ήμισυ, είναι ότι ακριβώς την ίδια περίοδο δίνονταν χρήματα και σε αθλητικούς συλλόγους, σε άλλους συλλόγους, σε αθλητές κ.λπ.. Το παράδειγμα της Κ.Α.Ε. Περιστερίου το γνωρίζετε. Έχει γραφτεί στον Τύπο. Εκείνο που δεν έχει γραφτεί είναι τι ακριβώς έγινε.

Έχω, λοιπόν, εδώ σήμερα, κύριε Υπουργέ και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια εισήγηση, πρακτικό 32/13-10-2003, του προέδρου του Τ.Ε.Ο., ο οποίος ξέρετε τι λέει; Την περίοδο που υποτίθεται ότι δεν είχε λεφτά και γίνονταν έργα, την περίοδο που έπρεπε να σπάσει το ομόλογο για να βρει λεφτά και να δώσει για τα ολυμπιακά έργα, η εισήγησή του εδώ είναι εκπληκτική. Δίνει 815.901 ευρώ. «Στα πλαίσια» -λέει- «της προσπάθειας» -έτσι ξεκινάει- «της ΤΕΟ Α.Ε. για ενημέρωση του κοινού για το έργο και τις δραστηριότητές της, προτείνεται να προχωρήσει η εταιρεία κ.λπ.».

Οι πολίτες, το έργο της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. το βλέπουν, όταν βλέπουν να κλείνονται λακκούβες στους εθνικούς δρόμους, όταν πληρώνουν τα διόδια. Δεν το βλέπουν –και δεν πιστεύω κανείς να περιμένει να το δει- από τις χορηγίες, που έτσι και αλλιώς δεν τις έμαθε ποτέ κανείς ούτε αυτήν την εισήγηση στα σωματεία και σε αθλητές.

Ποιο είναι το περίεργο της υπόθεσης; Θα πω ότι άντε, τα 800.000 ευρώ έπρεπε να δοθούν, γιατί ήταν παραμονή Ολυμπιακών Αγώνων. Τώρα, πόσο η Κ.Α.Ε. Περιστερίου είχε σχέση με τους Ολυμπιακούς Αγώνες; Και αυτά που θα ακούσετε είναι άλλη υπόθεση, αλλά επειδή υπάρχει το προηγούμενο, άντε να δοθούν τα χρήματα. Τώρα πώς γίνεται σε αυτήν την εισήγηση να υπάρχουν δέκα σωματεία, πέντε στο Μοσχάτο, τρία στην Κηφισιά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ένα λεπτό, ένα λεπτό. Τι σχέση έχουν αυτά με το νομοσχέδιο;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Πώς δεν έχουν; Για το Τ.Ε.Ο. μιλάω, για τους δρόμους μιλάω. Για τα έργα υποδομής μιλάμε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρακαλώ. Κοιτάξτε ένα λεπτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Δεν θα μου απαγορεύσετε να μιλήσω.

ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΛΑΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όσο μιλάει τόσο περισσότερο εκτίθεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε. Σας ακούω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Βεβαίως, δεν θέλω να διακόπτω –και φωνάζει πολλές φορές ο κ. Γείτονας ότι προσπαθώ να επιβάλω λογοκρισία- αλλά έχω την αίσθηση ότι είστε εκτός νομοσχεδίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Μιλάω για χρήματα που δίνει ο ελληνικός λαός για να φτιάξουμε δρόμους. Και όταν, λοιπόν, υπάρχει διαδικασία, που τα λεφτά αυτά πάνε αλλού, πρέπει να το πω, κύριε Πρόεδρε. Με συγχωρείτε, δηλαδή, τι θέλετε να πω; Θεωρία;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κάνετε μία επίκαιρη ερώτηση ή οτιδήποτε άλλο, για να τα πείτε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Όχι, θα κάνω την επίκαιρη ερώτηση, αλλά θέλω να καταθέσω και στη Βουλή κάτι. Λέω, λοιπόν, το εξής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Αν έχετε να καταθέσετε κάτι, καταθέστε το και επανέλθετε επί του νομοσχεδίου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, δεν θα μου αφαιρέσετε το λόγο. Αν νομίζετε ότι μπορείτε να μου αφαιρέσετε το λόγο, να μου τον αφαιρέσετε. Εδώ άλλες φορές λέει ο καθένας ό,τι θέλει και δεν του αφαιρείτε το λόγο. Δεν κατάλαβα την ευαισθησία σας τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν άκουσα; Δεν κατάλαβα;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Θίγω κανέναν; Στοιχεία παρουσιάζω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ένα λεπτό, κύριε συνάδελφε.

Η αντιμετώπισή μου προς όλες τις πτέρυγες και προς όλους τους ομιλητές είναι ίδια και δεν επιτρέπω καμιά παρατήρηση.

Συνεχίστε, παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Τώρα θα είχα τελειώσει.

Λέω, λοιπόν, πώς γίνεται πέντε σωματεία να είναι στο Μοσχάτο -μήπως επειδή είναι ο αντιπρόεδρος από εκεί;- τρία σωματεία να είναι στην Κηφισιά-μήπως επειδή είναι ο αντιπρόεδρος από εκεί...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν κατάλαβα τι είπατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Λέω για σωματεία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι. Κάποια παρατήρηση κάνατε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ: Δεν εννοούσε εσάς, κύριε Αντιπρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντάξει τότε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Αντιπρόεδρέ μου, με συγχωρείτε. Δεν εννοούσα εσάς.

Λέω, λοιπόν, πώς γίνεται, από αυτά τα 815.901 ευρώ να πηγαίνει μόνο ένα ποσό στην Καβάλα -επειδή ήταν ο Υφυπουργός- και όλα τα άλλα στη Β' Αθήνας, στο Μοσχάτο και στην Κηφισιά. Και μη μου πείτε γιατί καταθέτω αυτή την εισήγηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ: Διευκρινίστε, κύριε Μανώλη, ποιος αντιπρόεδρος.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ: Ποιος αντιπρόεδρος; Πείτε ονόματα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Αντιπρόεδρος είναι ο κ. Ντερέκας και νομίζω ότι πρόεδρος είναι ο κ. Παπακωνσταντίνου. Αλλά ήταν λίγο πριν από τις εκλογές. Από την Καβάλα ήταν ο Υφυπουργός –το καταλαβαίνω- από τη Β' Αθηνών δεν ξέρω ποιος Υπουργός είναι και αν έχει σχέση με αυτές τις χρηματοδοτήσεις. Τη στιγμή που σας λέω έγινε αυτό το πράγμα.

Και επειδή κάποιοι θα πουν «μα, τι μας λέτε, κύριε Μανώλη», εγώ ως Βουλευτής ό,τι πέφτει στην αντίληψή μου και ό,τι έρχεται στα χέρια μου, είμαι υποχρεωμένος να το καταθέτω στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ωραία, λοιπόν. Συνεχίστε τώρα επί του νομοσχεδίου, παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Καταθέτω, λοιπόν, στη Βουλή το συγκεκριμένο πρακτικό, τη συγκεκριμένη εισήγηση για να ερευνηθεί.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Επί του νομοσχεδίου, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΩΛΗΣ: Θέλω να κλείσω, λέγοντας για μια ακόμη φορά ότι τα λεφτά αυτά που πληρώνει ο φορολογούμενος πολίτης και τα λεφτά που πληρώνει ο πολίτης για διόδια πρέπει να πιάνουν τόπο. Δεν μπορεί να χρησιμοποιούνται από κανένα μας για άλλους λόγους, για προεκλογικές σκοπιμότητες, για να δώσουμε λεφτά σε σωματεία που θέλουμε εμείς. Γιατί αν η πολιτική του ΤΕΟ ήταν να δώσει λεφτά στα σωματεία –που δεν είναι- έπρεπε να δώσει σε όλη την Ελλάδα. Δεν έπρεπε να δώσει επιλεκτικά μόνο στη Β' Αθηνών. Αυτό κάτι δείχνει και πρέπει να ψαχτούμε για να δούμε, πώς χρησιμοποιούμε τα λεφτά του Έλληνα πολίτη.

Σας ευχαριστώ.

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε σήμερα για τον οδικό άξονα Ε 65, για ένα από τα σημαντικότερα έργα που θα κατασκευαστούν στη χώρα μας, ένα έργο το οποίο αναμένεται κυριολεκτικά να ενώσει την Ελλάδα από τη μία άκρη ως την άλλη, από την Εγνατία ως τον Π.Α.Θ.Ε., από την Ήπειρο ως τη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα, από την Κατάρα ως το Δομοκό, ένα έργο με διευρωπαϊκά χαρακτηριστικά, με διεθνή, με εθνική, με διαπεριφερειακή, αλλά και περιφερειακή σημασία, ένα έργο που ομολογουμένως αποκαθιστά τις στρεβλώσεις που αναπτύχθηκαν χρόνια πριν στο οδικό δίκτυο της χώρας με τις πελατειακού τύπου χαράξεις και παρεμβάσεις. Γιατί είναι γεγονός ότι το οδικό δίκτυο της χώρας αναπτύχθηκε έκκεντρα κατά μήκος ενός ανάποδου L στο ανατολικό τμήμα της χώρας, αφήνοντας έξω από την επιρροή του το κεντρικό κομμάτι της χώρας, αφήνοντας έξω τη Δυτική Θεσσαλία, το Νομό Τρικάλων, το Νομό Καρδίτσας.

Γι' αυτό και λέμε σήμερα πως η κύρωση αυτής της σύμβασης στον οδικό άξονα Ε 65 αποτελεί την ιστορική ευκαιρία της δυτικής Θεσσαλίας να επιλύσει το ιδιότυπο πρόβλημα της οδικής και μεταφορικής απομόνωσης που αντιμετωπίζει. Μια ιδέα και ένα όραμα των θεσσαλικών φορέων παίρνει σάρκα και οστά, ύστερα από αρκετές παλινωδίες και σημαντικές αβελτηρίες. Εδώ πρέπει να πούμε ότι για να γίνει ένα έργο δεν αρκούν μόνο οι ιδέες ούτε βεβαίως τα οράματα.

Το αναφέρω αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί προκαλεί η κριτική που ακούστηκε εδώ από ορισμένους, ευτυχώς, συναδέλφους, οι οποίοι μας κατηγόρησαν -και μάλιστα ανερυθρίαστα- γιατί αργήσαμε, λένε, τριάμισι χρόνια από εκεί που άφησαν το έργο για να υπογράψουμε τη σύμβαση.

Ας δούμε, όμως, σε ποια κατάσταση αφέθηκε το έργο, γιατί δυστυχώς εδώ που μας χρωστούσανε έρχονται να μας ζητήσουν και τα ρέστα.

Στα δέκα χρόνια, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., διαχειριστήκατε μια ιδέα και μας παραδώσατε μόνο μία αναγνωριστική μελέτη για το μισό δρόμο και μας κάνετε κριτική, επειδή σε τριάμισι χρόνια ξανακάναμε όλες τις μελέτες για όλα τα τμήματα, εγκρίναμε τις συνοδευτικές μελέτες, ετοιμάσαμε τα τεύχη δημοπράτησης, ξεκαθαρίσαμε τον τρόπο και τη μεθοδολογία κατασκευής, που δεν το γνωρίζατε. Ολοκληρώσαμε το διαγωνισμό, επιλύσαμε τις νομικές εμπλοκές του διαγωνισμού. Υπογράψαμε τη σύμβαση, την οποία κυρώνουμε σήμερα, ενώ από τον Οκτώβριο μπαίνει ο εργολάβος στο έργο.

Η αδυναμία σας είναι καταφανής, είναι χαρακτηριστική. Ωστόσο, εκτιμώ πως μία καλή κουβέντα θα μπορούσατε να πείτε για την αποφασιστική στάση της πολιτικής ηγεσίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., αλλά και για τη συνέπεια πράξεων και λόγων της Νέας Δημοκρατίας να ολοκληρώσει αυτό το σημαντικό έργο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σταθώ και σ' ένα άλλο σημείο της κριτικής που ασκείτε και που αποτελεί την ουσία της σημερινής συζήτησης. Υπήρξαν αρκετοί συνάδελφοι που χαρακτήρισαν τη σύμβαση «λεόντειο», ασκώντας μάλιστα πιο έντονη και αιχμηρή κριτική από την κριτική που ασκήθηκε για τις άλλες αντίστοιχες συμβάσεις που συζητήσαμε εδώ στη Βουλή.

Οι ίδιοι συνάδελφοι, ενώ χαρακτήρισαν «δίδυμες», «όμοιες», «καρμπόν» τις συμβάσεις μεταξύ τους, επιφύλαξαν εδώ μια διαφορετική κριτική. Και διερωτώμαι γιατί. Διερωτώμαι γιατί τώρα σ' αυτήν τη σύμβαση ανακάλυψαν τη ρήτρα εις βάρος του δημοσίου, στην περίπτωση κατά την οποία αυτή η σύμβαση δεν θα προχωρούσε, τη στιγμή που η ίδια ρήτρα υπήρξε σε όλες τις αντίστοιχες συμβάσεις. Διερωτώμαι γιατί σ' αυτή τη σύμβαση βλέπουν ακριβό το ανά χιλιόμετρο κόστος συντήρησης και λειτουργίας, όταν και στις άλλες συμβάσεις τα προσφερόμενα κόστη, όπως είδατε από τους πίνακες, είναι περίπου τα ίδια.

Διερωτώμαι για την κριτική που ασκείτε στο θέμα της τιμολόγησης των διοδίων. Διερωτώμαι, τέλος, πώς ψηφίζετε, συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., μία σύμβαση η οποία, όπως λέτε, είναι «λεόντειος». Αν μη τι άλλο, αυτό δείχνει ασυνέπεια, όταν σήμερα αυτό το οποίο συζητάμε σ' αυτές τις συνεδριάσεις δεν είναι η σκοπιμότητα του έργου, αλλά η νομική ποιότητα της σύμβασης του έργου.

Νομίζω, επίσης, ότι αδικούν οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. τον εαυτό τους ή μάλλον επιδεικνύουν ασθενή μνήμη, όταν μιλούν για χαράτσι και λένε ότι αυτό το έργο «θα βγει ξινό στο λαό». Και αυτό, γιατί από το Μάιο του 1999 ο χρηματοοικονομικός σύμβουλος που προσέλαβε τότε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για να μελετήσει και να επανακαθορίσει το ύψος των διοδίων, είχε προτεί-

νει 15 δραχμές ανά χιλιόμετρο. Μάλιστα, ο τότε Υφυπουργός Οικονομικών ενημέρωνε τη Βουλή σε σχετική ερώτηση και έλεγε ότι οι αυτοκινητόδρομοι που θα κατασκευαστούν θα ακολουθούν νέες χαράξεις χωρίς να καταργούνται οι υφιστάμενες οδοί. Και προσέθετε ότι έτσι ο πολίτης θα είναι ελεύθερος να επιλέξει τον παλιό δρόμο χωρίς επιβάρυνση τελών διοδίων ή το νέο με την επιβάρυνση αυτή των 15 δραχμών ανά χιλιόμετρο.

Πού είναι, λοιπόν, το νέο που ανακαλύψατε σ' αυτήν τη σύμβαση; Σήμερα, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., τα 0,4 ευρώ είναι χαράτσι και οι 15 δραχμές ανά χιλιόμετρο τότε δεν ήταν τίποτα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι θα θέλαμε να είμαστε πιο ευχάριστοι και προφανώς οι κυβερνήσεις. Όλοι θα θέλαμε να ψηφίζουμε περισσότερες παροχές, να χορηγούμε τα κοινωνικά αγαθά χωρίς τέλη, τις συντάξεις χωρίς ασφάλιστρα, την αποκομιδή των απορριμμάτων και το νερό χωρίς τέλη, τους αυτοκινητοδρόμους χωρίς διόδια. Ωστόσο, ούτε εμείς ούτε οι άλλοι λαοί, οι πιο ανεπτυγμένοι, έχουμε εκείνη την οικονομική δυνατότητα που θα μας επέτρεπε να είμαστε απεριόριστα ευχάριστοι. Γι' αυτό και διαμορφώνεται πλέον μία λογική που θέλει το χρήστη να πληρώνει αναλογικά για το πόσο και σε ποιο βαθμό χρησιμοποιεί τα καταναλωτικά υλικά.

Όμως, εκτός από αυτό, πέρα από τις οποιεσδήποτε ιδεοληψίες του παρελθόντος, θα πρέπει να τοποθετηθούμε κάποτε για το αν θα πρέπει τα έργα να τα επιβαρύνεται ο χρήστης ή συνολικά ο ελληνικός λαός. Και εδώ νομίζω ότι η συζήτηση θα είναι αρκετά ενδιαφέρουσα.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να προσθέσω στην όποια κριτική ασκείτε για τη σκοπιμότητα του έργου και για τη διαδικασία δημοπράτησης πώς δεν θα πρέπει να παραβλέψουμε ότι η Θεσσαλία, το δυτικό κομμάτι, δηλαδή τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα, θα επιλύσουν αυτήν την ιδιότυπη οδική και μεταφορική απομόνωση, η οποία στοίχισε στην υπόθεση της ανάπτυξης των παραπάνω περιοχών.

Δεν θα πρέπει, επίσης, να παραβλέψουμε τη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Βεβαίως, οι οικονομέτρες εκτιμούν σε οικονομικά μεγέθη τα ατυχήματα και την ανθρώπινη ζωή. Ωστόσο, θα μου επιτρέψετε να μην τις επαναλάβω, έχοντας την άποψη την οποία νομίζω ότι έχουμε όλοι μας, ότι η ανθρώπινη ζωή δεν μπορεί να αποτιμηθεί, ακόμα και στο επίπεδο του κοινωνικού κόστους των ατυχημάτων.

Τέλος, δεν πρέπει να παραβλέψουμε ότι με τον οδικό άξονα Ε65 ανοίγονται νέες αναπτυξιακές προοπτικές στη δυτική Θεσσαλία. Οι αναπτυξιακές ροές θα ανακατανεμηθούν και επιτέλους, ένα κομμάτι του ελλαδικού χώρου θα αποκτήσει την κεντροβαρική σημασία, την οποία ποτέ δεν μπόρεσε να χαρεί, καθόσον μέχρι σήμερα οι ενδοπεριφερειακές ανισότητες ήταν το στοιχείο που το χαρακτήριζε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Αγοραστός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, έχω την αίσθηση ότι όταν ένα γεγονός, μία ενέργεια μιλάει από μόνη της, εμείς δεν έχουμε να πούμε πολλά. Η σπουδαιότητα της Ε65 έχει αναπτυχθεί διεξοδικά και από τον Υπουργό και από τον Υφυπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Έχει παρουσιαστεί διεξοδικά από τους συναδέλφους.

Πάνω απ' όλα, η σημασία της έχει γίνει αντιληπτή από τους μελλοντικούς χρήστες της, τους κατοίκους της Θεσσαλίας, της Στερεάς Ελλάδας, της Μακεδονίας, της Ηπείρου και γενικότερα, ολόκληρης της Ελλάδας.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, τέσσερις με πέντε παρατηρήσεις μόνο.

Πρώτον, τονίζω την ιδιαίτερη περιβαλλοντική ευαισθησία του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και της Κυβέρνησης, όπως φαίνεται και από τις πρόνοιες που έχουν ληφθεί γι' αυτόν το δρόμο. Είναι μία σημαντική περιβαλλοντική απόφαση που σε τέτοια κλίμακα για πρώτη φορά γίνεται στην Ελλάδα. Είναι ένα περιβαλλοντικό γεγονός που αξίζει ιδιαίτερης μνείας από όλους μας.

Με την ευκαιρία, θέλω να αναδείξω και τη χθεσινή δέσμευση του κ. Σουφλιά, ότι το μοντέλο της Πάρνηθας θα εφαρμοστεί και στην Περιφέρεια. Θα εφαρμοστεί στις περιπτώσεις της Αγιάς, του Πηλίου και όπου αλλού υπήρξε καταστροφική πυρκαγιά. Πρόκειται για μία σημαντική απόφαση.

Δεύτερη παρατήρηση. Οι δεσμεύσεις μας γίνονται πράξη. Δεν είναι σύνθημα, αλλά πραγματικότητα και το λέμε και το τονίζουμε όχι από αυταρέσκεια ή για να «ευλογήσουμε τα γένια μας», αλλά το λέμε και το τονίζουμε, διότι είναι η απόδειξη ότι όλα όσα πούμε και για τη νέα τετραετία, πρόκειται να γίνουν και αυτά πράξεις.

Με δύο λόγια επαναφέρουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την αξιοπιστία στην πρώτη γραμμή της πολιτικής, κάτι που διαπιστώνει ο κάθε καλοπροαίρετος πολίτης.

Τρίτη παρατήρηση. Είναι αναγκαία η ειδική τιμολογιακή πολιτική για τους οδηγούς που διέρχονται συχνά από το δρόμο. Πιστεύω ότι έχει ληφθεί η απαραίτητη μέριμνα, ώστε όσο συχνά διέρχεται ένας οδηγός, τόσο λιγότερο να πληρώνει. Και καλό είναι αυτό να αναδεικνύεται τώρα, νωρίς, εκ των προτέρων και όχι εκ των υστέρων.

Τέταρτη παρατήρηση. Οι προσβάσεις, οδικές συνδέσεις από το Νομό της Λάρισας προς την Ε65 που πρέπει να γίνουν. Εγώ εμπιστεύομαι τον Υπουργό μας κ. Σουφλιά, ώστε μερίμνη του να τελειώσουν έγκαιρα και τα συμπληρωματικά έργα και τα οφέλη από το νέο αυτοκινητόδρομο να διαχυθούν σε όλη την Περιφέρεια.

Πέμπτη παρατήρηση. Συμφωνώ με τον Πρωθυπουργό Κώστα Καραμανλή και τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ότι τα δημόσια έργα δεν πρέπει να έχουν ούτε «ονοματεπώνυμο», αλλά ούτε είναι καλό να διαχωρίζονται σε «μπλε», σε «πράσινα», σε «κόκκινα», σε «κίτρινα», σε «πορτοκαλί». Όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, τα χρηματοδοτικά πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν συγκεκριμένη διάρκεια.

Αν ένα έργο δεν έχει γίνει στην ώρα του και γίνει αργότερα, συνεπάγεται αυτόματη αύξηση του κόστους και απώλεια κοινοτικών κονδυλίων. Όλοι θα θέλαμε, όπως ακούστηκε σ' αυτήν την Αίθουσα, να παρέχονται υπηρεσίες διέλευσης στον αυτοκινητόδρομο ή κάπου αλλού δωρεάν. Όμως, χάθηκε πολύτιμος χρόνος διότι δεν τον εκμεταλλευθήκαμε. Δεν εκμεταλλευθήκαμε τις κοινοτικές επιδοτήσεις, τη συγκεκριμένη στιγμή που έπρεπε. Ήμασταν έξω από τα περιθώρια του χρόνου.

Αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα ήθελα να σας πω ότι πριν προβείτε σε κριτική, καλό είναι να κάνετε την αυτοκριτική σας. Και για να συνδράμω και εγώ, λοιπόν, στην αυτοκριτική σας, έψαξα και βρήκα στο αρχείο μου το προεκλογικό πρόγραμμα του ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 2000. Εδώ, λοιπόν –σας διαβάζω αυτολεξεί- στη σελίδα 29 γράφει τα εξής: «Περιγράφουμε με μια απλή και ενδεικτική αναφορά ορισμένα σημαντικά έργα, που αλλάζουν το πρόσωπο της Ελλάδας, που μέσα στα επόμενα χρόνια 2000-2004 και 2006 προωθούνται και ολοκληρώνονται με διασφαλισμένους πόρους.» Δεν θα σας αναφέρω όλα όσα δεν έγιναν. Θα σας αναφέρω αυτό για το οποίο μιλάμε σήμερα: «Η ολοκλήρωση του οδικού Άξονα Γρεβενά – Τρίκαλα – Καρδίτσα – Λαμία σε συνδυασμό με τον Άξονα Αντίρριο – Λαμία.»

Λέγατε ότι θα το έχετε ολοκληρώσει. Δυστυχώς, υπάρχουν στην Αίθουσα πρώην Υπουργοί, πρώην στελέχη των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ειλικρινά κανείς τους δεν νιώθει την ανάγκη να πει δυο λέξεις στους Έλληνες και στις Ελληνίδες και ιδίως στους Θεσσαλούς οι οποίοι περίμεναν το έργο αυτό εδώ και πολλά χρόνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τον ελληνικό δημόσιο λόγο ήρθε η ώρα της ευθύτητας, της πολιτικής ευθύτητας. Κύριοι της Αντιπολίτευσης, δεν διαθέτετε την πολυτέλεια της σιωπής στη σφαίρα των ανείπωτων. Έχετε παραδεχθεί την ανάγκη μεταρρυθμίσεων και την ανάγκη μεγάλων έργων. Καλείστε να τοποθετηθείτε, να αντιπροτείνετε, αν ενδεχομένως έχετε άλλη πρόταση. Οι αντικυβερνητικές ρητορείες μπορεί, πιθανόν, να δίνουν διέξοδο στα εσωκομματικά σας αδιέξοδα, όμως προσφέρουν κάκιστη υπηρεσία στον τόπο μας.

Είστε απαράσκευοι ως κυβέρνηση και είστε υπόλογοι ως

Αντιπολίτευση και όσο χρησιμοποιείτε πομπώδεις εκφράσεις, όπως αυτή που είδα πρόσφατα περί νέας αλλαγής τόσο περισσότερο θα αναδεικνύεται η έννοια του πολιτικού σας λόγου και η πλήρης αναντιστοιχία λόγων και έργων!

Ακόμη και σ' αυτό εδώ το νομοσχέδιο, τη σύμβαση, άλλα είπε ο εισηγητής σας -ο οποίος, ειρήσθω εν παρόδω, εκλέγεται στον Έβρο- και άλλα οι Βουλευτές σας από την κεντρική Ελλάδα, οι οποίοι, προφανώς, είναι προσεκτικότεροι, αφού υπόκεινται στον άμεσο έλεγχο των πολιτών.

Γι' αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Έλληνες θα σας στείλουν ξανά στα Έδρανα της Αντιπολίτευσης, ώστε να έχετε το χρόνο να ξεκινήσετε τις αλλαγές από το κόμμα σας.

Σας ευχαριστώ για την προσοχή σας και καταθέτω για τα Πρακτικά μια σελίδα από το πρόγραμμα του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο κ. Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Το μόνο που θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε –και σας ευχαριστώ που μου δώσατε το λόγο- στον προλαλήσαντα συνάδελφο είναι να μην ξεχνά το: «Μηδένα προ του τέλους μακάριζε!». Οψόμεθα για τις εκλογές. Εδώ και τώρα κάντε τις εκλογές αν τολμάτε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΓΟΡΑΣΤΟΣ: Για το πρόγραμμα πείτε μας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, περίμενα να είναι εδώ σήμερα ο κύριος Υπουργός. Δεν είχε έρθει ούτε στην επιτροπή. Ήρθε χθες –όμως, δεν είναι σήμερα- ο κ. Σουφλιάς να μας κάνει πολιτικά μαθήματα και να μας βάλει και δήθεν πολιτικά διλήμματα. Είμαι υποχρεωμένος να τοποθετηθώ σε αυτά.

Πολιτικά μαθήματα ως προς το εξής. Λέει: «Μα, δεν πρέπει ένα θέμα, όπως οι πυρκαγιές, να το πολιτικοποιούμε και να το κομματικοποιούμε». Και πρόσθεσε: «Όποιος πετάει πέτρα στον ουρανό μπορεί να έρθει στο κεφάλι του».

Ξέχασε βέβαια τον «πετροπόλεμο» της παράταξής του ο κ. Σουφλιάς σε κάθε περίπτωση επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.;

Δεν μας απάντησε όμως στα καίρια ερωτήματα, τα οποία έβαλαν και ο ίδιος καιοι αρμόδιοι Υπουργοί με τοποθετήσεις του. Ο κ. Πολύδωρας λέγοντας: «την πατήσαμε» στην Πάρνηθα. Ο ίδιος ο κ. Σουφλιάς λέγοντας ότι υπάρχουν «επιχειρησιακές δηλαδή υπηρεσιακές ευθύνες». Και πολύ περισσότερο θα έπρεπε να είναι εδώ σήμερα ο κ. Σουφλιάς να μας απαντήσει σε δυο ερωτήματα απλά και να τα μεταφέρετε, κύριε Υφυπουργέ. Εμμένει στην άποψή του μετά την καταστροφή στην Πάρνηθα για αναθεώρηση του άρθρου 24 του Συντάγματος για τα δάση;

Δεύτερον, εμμένει στην άρνησή του ότι δεν μπορούν να γίνουν δασικοί χάρτες πριν γίνει η αναθεώρηση; Αμείλικτα ερωτήματα, που πρέπει να απαντήσει.

Και ένα τρίτο ερώτημα: είδα ότι ο κ. Σουφλιάς ανέλαβε την επιτροπεία των Υπουργών και το συντονισμό της υπόθεσης αποκατάστασης στην Πάρνηθα. Και έβαλε πολύ σωστά όπως άκουσα, σε προτεραιότητα τα αντιδιαβρωτικά και τα αντιπλημμυρικά έργα. Θέλω να ρωτήσω όμως με την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ. Με τα έργα του λεκανοπεδίου της Αττικής τα αντιπλημμυρικά τι γίνεται; Γιατί εγώ από την πληροφόρηση που έχω προκύπτει ότι δεν προχωράει τίποτα και θα το πληρώσουμε αυτό, θα το βρούμε μπροστά μας. Επισημαίνω τον μεγάλο κίνδυνο. Το έλλειμμα της αντιπλημμυρικής προστασίας στην Αττική δεν καλύπτεται μεγαλώνει. Δεν υπάρχει καν κωδικός στο Υπουργείο σας για αντιπλημμυρικά έργα στην Αττική. Μην προσπαθείτε και σ' αυτό να κρυφτείτε στο παρελθόν. Αυτά όσον αφορά το πολιτικό μάθημα του κ. Σουφλιά. Όσον αφορά τώρα το δήθεν πολιτικό δίλλημα το οποίο μάς έβαλε σε σχέση με τη σύμβαση. Είπε περίπου «αφού έχετε αντιρρήσεις, αφού βάζετε προβληματισμούς, αφού επικρίνετε σε συγκεκριμένα σημεία τη σύμβαση, γιατί την ψηφίζετε;».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς δεν πέφτουμε στην παγίδα αυτών των ψευτοδιλλημάτων. Αυτά τα διλλήματα να τα βάλει, τις αντιφάσεις να αντλήσετε στην παράταξή του που ενώ κοπτόταν για τα έργα ως αντιπολίτευση, δεν ψήφισε καμμία από τις μεγάλες συμβάσεις για τα έργα αυτά. Εμείς τοποθετούμαστε με αίσθημα ευθύνης. Λέμε απλά, κύριε Υφυπουργέ, –να τα επαναλάβω και συνοπτικά- ότι ουδείς αμφισβητεί τη σημαντικότητα του άξονα Ε65 ο οποίος συνδέει τον Π.Α.Θ.Ε. με την Εγνατία. Και ιδιαίτερα τη σημασία του για την κεντρική Ελλάδα. Εμείς, λοιπόν, δεν αμφισβητούμε το έργο και θέλουμε να προχωρήσει.

Άλλωστε, επειδή άκουσα, προηγουμένως, να μας μιλάει και να σχολιάζει το πρόγραμμά μας ο προλαλήσας συνάδελφος, θέλω να του πω κάτι. Ξέρετε ποια είναι η αλήθεια, κύριε συνάδελφε της Νέας Δημοκρατίας; Λέτε και λέγατε για μακέτες για τα έργα επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και τα μόνα έργα που βλέπει ο κόσμος και στα τριάμισι χρόνια της κυβέρνησής σας, τα μόνα έργα που εγκαινιάζετε, είναι έργα που προχώρησαν επί των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Για το έργο, λοιπόν, αυτό «διαχειριστήκαμε» –είπε κάποιος συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας- εμείς απλά την ιδέα. Μα, εσείς δεν έχετε ούτε ιδέες ούτε έργα να δείξετε. Είναι διαχείριση της ιδέας η ένταξη του Ε65 στο ευρωπαϊκό δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων το 1996; Είναι διαχείριση ιδέας η δημοπράτηση του έργου; Είναι διαχείριση ιδέας η εξασφάλιση της χρηματοδότησης από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Άρα η θέση μας είναι καθαρή και απαντάει στον κ. Σουφλιά. Εμείς δεν σκανδαλολογούμε. Όταν εμείς κάναμε έργα, η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας ήξερε να φτιάχνει μόνο λάσπη. Εμείς θέλουμε να προχωρήσουν τα έργα, γιατί ξέρουμε τι σημαίνει για την ανάπτυξη, γι' αυτό και ψηφίζουμε τη σύμβαση.

Τι λέμε όμως; Δεν λέμε τίποτα παραπάνω από το σκεπτικό και το δικό σας, κύριε Υπουργέ, όταν ακυρώσατε τον διαγωνισμό. Λέμε ότι σ' αυτό το έργο έχουμε το ίδιο χαρακτηριστικό, να έχουμε τελικά μια προσφορά. Και επομένως, εδώ ενδεχομένως να μην υπήρξε ουσιαστικός ανταγωνισμός. Και δεν το λέμε εμείς, το είπατε πρώτοι εσείς, όταν ακυρώσατε το διαγωνισμό. Άλλο αν αναγκαστήκατε να τον συνεχίσετε μετά την απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας. Παρόλο που σας λέω και αυτό και σας το λέω και εγώ μετά λόγου γνώσεως, εάν θέλατε να προχωρήσετε σε νέο διαγωνισμό, μπορούσατε αλλάζοντας στοιχεία του έργου, ώστε να μην έχετε πρόβλημα με το Συμβούλιο της Επικρατείας. Δεν τον ακυρώσατε. Ενδεχομένως, φοβηθήκατε ότι το κόστος από την καθυστέρηση θα ήταν μεγαλύτερο έστω και από το όφελος μιας καλύτερης προσφοράς. Δεν αντιλέγουμε σ' αυτό, αλλά το ότι υπήρξε ασφαλώς μια προσφορά, δημιούργησε πολλά ερωτηματικά και σας ζητήσαμε στοιχεία. Γι' αυτό παρενέβην και προηγουμένως όταν κύριε Υφυπουργέ αναφερθήκατε στο όνομά μου.

Εμείς στην επιτροπή θέσαμε ερωτήματα και ζητήσαμε στοιχεία. Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, μας τα δώσατε με το στανιό, με το σταγονόμετρο. Γιατί θέλαμε να δούμε το εύλογο στο κόστος του έργου, εφόσον δεν είχαμε συγκριτικό στοιχείο. Το πρακτικό της επιτροπής εισήγησης και ανάθεσης, κύριε Υπουργέ, το οποίο μου δώσατε, λέει σαφώς ότι δεν υπολογίσατε το Σ.Κ.Ε.Δ., -το σταθμισμένο κόστος του έργου για το δημόσιο- που είναι το συγκριτικό στοιχείο, προκύπτει από έναν τύπο γιατί υπάρχει μια προσφορά. Υπ' αυτήν την έννοια θέλαμε να δούμε αν το συνολικό κόστος, όπως προκύπτει αθροιστικά από το κατασκευαστικό κόστος, τα χρηματοοικονομικά έξοδα και το κόστος συντήρησης και λειτουργίας στη συνέχεια, είναι μέσα σε εύλογα επίπεδα. Πάνω σ' αυτό το σημείο επιμείναμε, ζητήσαμε στοιχεία. Ορισμένα στοιχεία μας δόθηκαν, ορισμένα ερωτήματα απαντήθηκαν. Υπάρχουν όμως ακόμη και σχετικές επιφυλάξεις. Αλλά παρά τις επιφυλάξεις αυτές, κύριε Υπουργέ, εμείς είπαμε σαφώς ότι ψηφίζουμε τη σύμβαση για να προχωρήσει το έργο.

Και το δεύτερο μεγάλο ερωτηματικό που υπήρχε ήταν σε σχέση με την μέγιστη επιδότηση λειτουργίας. Πρώτον, απεδείχθη ότι υπήρχε λάθος και στην εισηγητική έκθεση για τη μέγιστη επιδότηση του κόστους λειτουργίας και το διορθώσατε. Και δεύτερον, η αναγωγή της, από παρούσα αξία σε τρέχουσες τιμές, φαίνεται υπερβολική. Τα στοιχεία αυτά συνεκτίμησε ο εισηγητής μας και είπε πώς προκύπτουν διαφορές εκατομμυ-

ρίων ευρώ.

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

Αυτά, λοιπόν, τα ερωτηματικά είμαστε υποχρεωμένοι να τα βάλουμε. Και ξέρετε γιατί, κύριε Υπουργέ; Όχι μόνο για τη διαφάνεια που πρέπει να διέπει τις συμβάσεις αλλά κυρίως και για την ασφάλεια του δικαίου, ώστε να προχωρήσει απρόσκοπτα η εκτέλεση της σύμβασης. Έτσι, λοιπόν, η στάση μας είναι καθαρή, η στάση μας είναι συνεπής. Στηρίζουμε το έργο, ψηφίζουμε τη σύμβαση, αλλά έχουμε τις επιφυλάξεις μας. Εσείς έχετε την ευθύνη για τα συγκεκριμένα στοιχεία της σύμβασης. Και υπ' αυτήν την έννοια περιμένουμε να προχωρήσει αυτό το έργο, όχι απλά να γίνει σύμβαση και να μείνει στα χαρτιά. Και θα παρακολουθήσουμε τη συνέχεια

Το φέρατε με καθυστέρηση. Αυτό είναι αλήθεια. Εγώ δεν θα πω αυτά που έγραφε προχθές η εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» ότι ο κ. Σουφλιάς είναι «ο αργός Υπουργός». Είναι χαρακτηρισμός της «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ» και δεν μπαίνω εκεί. Το φέρατε, όμως, με καθυστέρηση όπως και τα προηγούμενα. Ίσως, ειδικά σ' αυτήν τη σύμβαση, η καθυστέρηση από τις αλλεπάλληλες προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας, να είναι ως ένα σημείο δικαιολογημένη, αλλά πάντως έχουμε μεγάλη καθυστέρηση. Υπήρξε προετοιμασία και δεν μπορεί να την μηδενίζετε. Το κάνετε συστηματικά προσπαθώντας να οικειοποιηθείτε τα έργα. Σας έχω ξαναπεί ότι τα έργα δεν έχουν χρώμα, αλλά σε καμμιά περίπτωση δεν μπορείτε ουσιαστικά να αλλάξετε την ιστορία τους, γιατί τα έργα έχουν αποτυπώματα, δεν είναι λόγια. Και τα αποτυπώματα των έργων συμπίπτουν με τις περιόδους των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Μέχρι τώρα «τρώτε από τα έτοιμα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.» στα έργα. Και εννοώ, για να μην γίνει καμμία παρεξήγηση, πως ό,τι εγκαινιάζετε, ό,τι προχωράει, είναι από τα έργα τα οποία είχε προχωρήσει το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Μακάρι –αυτή είναι η συνέχεια του κράτους- να δούμε στην πράξη και μπουλντόζες από τα δικά σας έργα. Τα περιμένουμε τριάμισι χρόνια. Δεν τα βλέπουμε, μη μας ζητάτε λοιπόν και τα ρέστα. Προχωρήστε με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα, τα έργα που έχει ανάγκη η Χώρα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Ο κ. Αντωνακόπουλος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι τίποτα δεν είναι τυχαίο όσον αφορά το χρόνο που φέρνετε για κύρωση αυτά τα έργα στην Βουλή. Είστε στο χρόνο ενός προεκλογικού χρόνου και γι' αυτό φέρνετε τώρα αυτές τις συμβάσεις για κύρωση.

Ήταν σκόπιμη η καθυστέρηση, για δυο λόγους, στην ωρίμανση αυτών των έργων. Πρώτον, είσαστε θύματα της απογραφής και του Υπουργείου Οικονομίας. Δεν είχατε τη δυνατότητα να συγχρηματοδοτήσετε αυτά τα έργα. Αγοράσατε χρόνο λοιπόν. Αυτή ήταν η μια ανάγκη και θέλατε να βρείτε και επιχειρήματα να πλήξετε την αξιοπιστία του ΠΑ.ΣΟ.Κ., λέγοντας ότι στο έλεος του Θεού είχαν εγκαταλειφθεί αυτά τα έργα. Δεν είναι έτσι και το γνωρίζετε πολύ καλά ότι υπήρχε μια ικανοποιητική πρόοδος στην εκπόνηση των μελετών. Και να σας πω χαρακτηριστικά, μιας και μιλάμε γι' αυτό το μεγάλο έργο τον Ε65 -ένα αντίστοιχο και μεγαλύτερο έργο είναι Ελευσίνα – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα- ότι το Φθινόπωρο του 2004 σ' ένα ατύχημα έπεσε θύμα ο μελετητής, όταν μελετούσε την Κάτω Αχαγιά.

Αυτό σημαίνει ότι είχαν ανατεθεί οι μελέτες και προχωρούσαν.

Πέρασε το 2004, το 2005, το 2006, ήρθε το 2007 κι ένα μήνα πριν τις εκλογές φέρνετε στη Βουλή την κύρωση αυτής της Σύμβασης. Η σύμβαση του δρόμου Ελευσίνας-Πάτρας-Πύργου-Καλαμάτας δεν έχει έρθει ακόμα. Πιστεύουμε να έρθει. Εσείς οι ίδιοι έχετε αυτοδιαψευστεί πολλές φορές σε σχέση με τις ημερομηνίες, ακόμα και ο ίδιος ο Υπουργός, γιατί όταν τον εγκαλούσαμε και τον ρωτούσαμε με αλλεπάλληλες ερωτήσεις τι γίνεται μ' αυτά τα έργα, γενικώς υπήρχε η κλασική συνταγή: μετάθεση ευθυνών στο παρελθόν, αισιοδοξία για το μέλλον –όλα θα γίνουν- σχολιασμός του παρόντος. Τριάμισι χρόνια αυτό κάνει η Κυβέρνηση για μικρά και μεγάλα θέματα. Σήμερα λοιπόν ερχόμαστε γι' αυτήν την κύρωση.

Να σας πω ότι εδώ βλέπω μια μονομερή αγωνία για τα κέρδη του επιχειρηματία, αγνοώντας τις όποιες κοινωνικές επιπτώσεις των έργων, ακόμα και τις περιβαλλοντικές. Μόνο σημαντικό κριτήριο τα κέρδη του επιχειρηματία πάση θυσία, μετακυλίοντας το κόστος χρήσης του έργου στον πολίτη. Στον προϋπολογισμό πάλι στον πολίτη η φορολογία, έμμεση και άμεση, στη χρήση στα διόδια. Και βεβαίως από κει και πέρα μιλάμε για έναν πολίτη, που τελικά το μοντέλο της οικονομίας που ακολουθείτε τον θέλει να πληρώνει παντού: Στο δρόμο που πηγαίνει να πληρώνει πανάκριβα διόδια, στο πάρκο που πηγαίνει στο Ελληνικό είπε ο κ. Σουφλιάς θα πληρώνει κι εκεί, διότι πάει με Σ.Δ.Ι.Τ., στην παραλία που πηγαίνει θα πληρώνει, στην πλατεία που πηγαίνει θα πληρώνει. Και του βάζετε και έμμεσους φόρους παραπάνω. Και λέει ο κ. Σουφλιάς: «Δεν υπάρχουν χρήματα να κάνουμε αυτά τα έργα. Τι να κάνουμε; Πρέπει να πάμε σε ιδιωτική πρωτοβουλία». Βεβαίως. Σε ποια ιδιωτική πρωτοβουλία; Σ' αυτή που της χαρίσατε 1.000.000.000 ευρώ σε μια νύχτα με τη μείωση φορολογίας των κερδών από 35% στο 25%, που της χαρίσατε 2.000.000.000 με την απορρύθμιση της αγοράς εργασίας και την κατάργηση των υπερωριών, σ' εκείνη την εργοδοσία, σ' εκείνη την ιδιωτική πρωτοβουλία, που της χαρίσατε με τις ασφαλιστικές εισφορές στο Ι.Κ.Α., με το νόμο που έφερε λίγο πριν φύγει από το Υπουργείο ο κ. Τσιτουρίδης, άλλα 2.000.000.000; Δεν υπάρχουν χρήματα όμως. Πέντε, έξι δισεκατομμύρια χαρίσαμε έτσι απλόχερα σ' αυτήν την ιδιωτική πρωτοβουλία, χαρίζοντάς της τις υποχρεώσεις που είχε απέναντι στην πολιτεία, είτε φορολογικές είτε ασφαλιστικές εισφορές, αλλά το κράτος δεν έχει να δώσει λεφτά για να κάνει κάποια δημόσια έργα. Κι εν πάση περιπτώσει, αυτοί οι επιχειρηματίες δεν αναλαμβάνουν κανένα επιχειρηματικό ρίσκο. Παίζουν στα σίγουρα. Ο διαιτητής είναι στημένος σ' αυτό το παιχνίδι. Είναι μόνο με τα κέρδη του επιχειρηματία, αν μιλάτε λοιπόν για την αγορά, τον ανταγωνισμό και γενικώς τους νόμους της αγοράς, όπου υπάρχει το επενδυτικό ρίσκο.

Σε σχέση τώρα με τη διαβούλευση με τις τοπικές κοινωνίες, σαφώς δεν πιστεύω ότι έγινε η απαραίτητη διαβούλευση για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Αγνοείτε συστηματικά αποφάσεις νομαρχιακών συμβουλίων που έχουν να κάνουν με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Δεν σας ενδιαφέρει. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο Καϊάφας. Ζητούν οι Βουλευτές του Νομού συνάντηση με την πολιτική ηγεσία και τους στέλνετε σε υπαλλήλους του Υπουργείου. Ε, λοιπόν, οι Βουλευτές ομιλούν με πολιτική ηγεσία, δεν ομιλούν με υπαλλήλους.

Εκεί λοιπόν στον Καϊάφα θα βρείτε αντιμέτωπη όλη την κοινωνία. Αγνοείτε ακόμα και τα ευαίσθητα οικοσυστήματα προς χάριν της μελέτης κόστους οφέλους του επιχειρηματία. Αυτό σας ενδιαφέρει τελικά, πόσα θα κερδίσει στα σίγουρα ο επιχειρηματίας, καταστρέφοντας μνημεία της φύσης;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Άσχετο. Άλλα αντί άλλων.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Συνδέεται με το θέμα. Δεν είναι άσχετο. Εδώ ακούσαμε για δάση, ακούσαμε για τα πάντα της πολιτικής επικαιρότητας. Και σας μιλάω ακριβώς γι' αυτό το θεσμικό πλαίσιο, μέσα στο οποίο συζητούμε αυτά τα έργα, με τα οποία έχετε θεοποιήσει το κέρδος του επιχειρηματία, αγνοώντας κοινωνία και περιβάλλον.

Η ανάπτυξη πρέπει να σκοπεύει σε μια κοινωνική συνοχή και να είναι και φιλική προς το περιβάλλον. Διαφορετικά δεν είναι ανάπτυξη. Είναι ποσοτική μεγέθυνση του επιχειρηματία.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τον συμφέρει τον επιχειρηματία να πάει ψηλά ο Καϊάφας. Έλεος!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Αν είστε λοιπόν υπέρ αυτού του μοντέλου, να μας το πείτε. Γιατί μέχρι σήμερα αυτό δείχνετε: να αγνοείτε την απαραίτητη κοινωνική συναίνεση, να αγνοείτε τις επιπτώσεις στο περιβάλλον.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο -

ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τον συμφέρει τον επιχειρηματία να πάει ψηλά η χάραξη του Καϊάφα. Θα πληρώσουμε άλλα 200.000.000 ευρώ. Εμάς δεν συμφέρει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, θα παρέμβετε μετά, αν θέλετε. Μην διακόπτετε, παρακαλώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τα αισθήματά σας για το περιβάλλον τα έχετε δείξει και είναι πολύ άγρια, όταν με νοθεία περάσατε την αναθεώρηση του άρθρου 24 στην επιτροπή, όταν ο κ. Μπασιάκος αποτόλμησε να φέρει εδώ διάταξη να νομιμοποιήσει τα αυθαίρετα και τα παράνομα στις δασικές εκτάσεις. Τα έχετε δείξει λοιπόν. Άλλος Υπουργός είπε: «Δεν υπάρχουν χρήματα για την προστασία των δασών». Πάλι κι εκεί δεν υπάρχουν χρήματα. Μα, για ποιους υπάρχουν χρήματα σ' αυτήν τη χώρα τελικά;

Η απάντηση αυτή του Υπουργού δείχνει ότι πράγματι είναι στα αζήτητα και η προστασία του περιβάλλοντος. Και μια και μιλάμε γι' αυτήν την προστασία, συμφώνως προς το τελευταίο εκβάν έκαστο των προϋπαρξάντων κρίνεται σε όλους τους τομείς. Αυτό το έγκλημα που έγινε στην Πάρνηθα –και το ομολογούν όλοι ότι πρόκειται περί παταγώδους αποτυχίας του κράτους- δείχνει την ετοιμότητα του κρατικού μηχανισμού, την επιχειρησιακή ετοιμότητα και την πολιτική ικανότητα αυτών που το διοικούν. Δεν μπορεί τα πάντα να τα παραπέμπετε σε υπηρεσιακές ευθύνες. Δεν είστε υπηρεσιακή κυβέρνηση. Δεν μπορεί για τα ομόλογα να φταίνε οι διοικητικοί των ταμείων, δεν μπορεί για τις πυρκαγιές να φταίνε οι πυροσβέστες, φταίει η πολιτική ηγεσία που λέει ότι δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα μεταξύ του Γενικού Γραμματέα της Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας και του Αρχηγού του Πυροσβεστικού Σώματος. Σαφώς δεν έχουν, αφού δεν μιλούν καθόλου. Η σιωπή δεν δημιουργεί προβλήματα. Φανταστείτε, λοιπόν, τι επίπεδο συνεργασίας υπάρχει στην κορυφή της πυραμίδας αυτού του ευαίσθητου τομέα, όταν ο Πρόεδρος της Ένωσης Αξιωματικών Πυροσβεστικής είναι σύμβουλος του Υπουργού. Φανταστείτε πόσο αντικειμενικά έγιναν οι κρίσεις των αξιωματικών! Πώς λοιπόν αυτό το Σώμα θα είναι αποτελεσματικό; Εδώ ο κομματισμός έχει καταστρέψει την ετοιμότητα και αποτέλεσμα ήταν να καταστραφεί ένα ζωτικό όργανο που είναι το δάσος της Πάρνηθας για την εύρυθμη λειτουργία του οργανισμού που λέγεται Ελλάδα, για το οικοσύστημα της Αττικής συνολικότερα. Και ο Υπουργός ήλθε να μας πει αριθμούς, ότι φέτος κάηκαν είκοσι πέντε χιλιάδες, πρόπερσι διακόσιες πενήντα χιλιάδες, άρα «καλά είμαστε», είπε ο Υπουργός. Ανταγωνιζόμαστε, δηλαδή, το παρελθόν σε αρνητικές πτυχές. Ωραία Κυβέρνηση! Για οποιοδήποτε πρόβλημα υπάρχει, βρίσκουμε μία αρνητική πτυχή στο παρελθόν και την ανταγωνιζόμαστε. «Εμείς στον πήχη», λέει, «είμαστε λίγο παραπάνω». Αντί να ανεβάζει τον πήχη αυτή η Κυβέρνηση, τον κατεβάζει συνεχώς χαμηλότερα. Αυτό θέλετε να πείτε στους Έλληνες για τα προβλήματα που είπατε ότι θα τους λύσετε;

Βεβαίως είπατε πάρα πολλά, ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν έχει κάνει τα έργα, λες και σε αυτήν τη χώρα δεν ζουν πολίτες που ήταν τα προηγούμενα χρόνια εδώ. Εσείς είστε η μόνη κυβέρνηση που κόψατε κορδέλες την επομένη των εκλογών. Συνήθως η κυβέρνηση κόβει κορδέλες στο τέλος της τετραετίας. Κόψτε λοιπόν καμμία κορδέλα σ' ένα μεγάλο έργο στο τέλος της τετραετίας. Δεν έχετε. Στο Βύρωνα πήγε ο κύριος Πρωθυπουργός να εγκαινιάσει ένα Κέντρο Υγείας που λειτουργούσε χρόνια. Ο κ. Λιάπης πήγε στην Ηλεία να εγκαινιάσει ένα αεροδρόμιο πολιτικό της Ανδραβίδας που δεν το έχει δημοπρατήσει. Στα πλαίσια της εικονικής πραγματικότητας, της τηλεοπτικής δημοκρατίας, πολιτεύεστε; Και αντί να κάνετε την αυτοκριτική σας, εσείς να έχετε τη σιωπή, να έχετε τη φρονιμάδα που χρειάζεται, βγάζετε και γλώσσα που λέει ο λαός; Βάλατε τη λάσπη στον ανεμιστήρα προεκλογικά και προσπαθείτε στην πολιτική της σουπιάς να θολώσετε τα νερά, για να μη γίνει διάκριση των πολιτικών και των έργων;

Υπάρχει σήμερα τομέας πολιτικής ζωής που να μην υπάρχει υποψία, σκάνδαλο και διαφθορά; Αρχίζω από τη δικαιοσύνη. Ακούστηκε ότι ανώτατοι δικαστικοί άρχοντες που διαχειρίζονται τα σημαντικότερα θέματα της επικαιρότητας διορίζουν τα παιδιά τους στη Βουλή και λέτε στους Έλληνες ότι δεν υπάρχει όσμωση και συνεργασία να εμπιστεύονται τη δικαιοσύνη; Πού ακούστηκε με τα ομόλογα ένας Υπουργός να τα εκδίδει και ο άλλος να τα αγοράζει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Αντωνακόπουλε, παρακαλώ τελειώστε. Είστε εκτός χρόνου και εκτός θέματος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Τελειώνω.

Και πού ακούστηκε βεβαίως στην παιδεία το αδιάβλητο των πανελληνίων εξετάσεων να γίνεται διαβλητό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Αντωνακόπουλε, δεν μπορείτε να παίρνετε χρόνο για να κάνετε γενικότερα πολιτική τοποθέτηση.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Επειδή η σιωπή είναι χρυσός και επειδή γενικώς το θράσος δεν αποδίδει πάντα, επειδή σε αυτήν την Κυβέρνηση περισσεύει το θράσος και ελλείπει η ταπεινότητα, σας καλώ, λοιπόν, να αφήσετε τους πανηγυρισμούς. Αργήσατε να φέρετε αυτό το έργο, σκόπιμα αργήσατε, συνεχίστε επιτέλους στο δρόμο της δουλειάς να τελειώνουν αυτά τα έργα, συνεχίστε να ψηφιστεί εδώ και το άλλο μεγάλο έργο από Ελευσίνα προς Καλαμάτα και αφήστε αυτήν τη μόνιμη τακτική συκοφάντησης του παρελθόντος και πανηγυρισμού της καθυστέρησης.

Σας ευχαριστώ.

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

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

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε κ. Γκατζής έχει το λόγο για επτά λεπτά, αν και δικαιούται πέντε. Τον παρακαλώ να είναι σύντομος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, χθες ακούσαμε τον κ. Σουφλιά που μίλησε για τα δάση, όπως και σήμερα τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης κ. Πολύδωρα που στάθηκε και αυτός απαντώντας σε μία επίκαιρη ερώτηση που είχε ο συνάδελφος κ. Μανωλάκης. Τι συμπέρασμα βγαίνει από όλη αυτήν την υπόθεση: συμπίπτει να θρηνούμε χθες και σήμερα το θάνατο τριών πυροσβεστών οι οποίοι πήγαν, εκτελώντας το καθήκον τους, άοπλοι - γιατί είπε ο κύριος Υπουργός ότι συνεχίζεται η μάχη της φωτιάς- κι έπεσαν θύματα τελικά της πολιτικής της Κυβέρνησης που στέλνει τα παιδιά αυτά, τους εποχικούς, χωρίς την κατάλληλη εκπαίδευση, χωρίς τον κατάλληλο ρουχισμό, χωρίς άλλα προστατευτικά μέτρα, αντιπυρικές κουβέρτες που μπορούν να προστατευτούν σε μία τέτοια περίπτωση, τους στέλνει στο θάνατο.

Εμείς εκφράσαμε και σαν κόμμα, η Κεντρική Επιτροπή, την οδύνη μας, τη συμπόνια στις οικογένειες και για τους τρεις θανάτους και για το ατύχημα που συνέβη στον τέταρτο. Όμως, κύριε Υπουργέ, επειδή από χθες μέχρι σήμερα, δηλαδή από τις μεγάλες πυρκαγιές μέχρι σήμερα, κανένα μέτρο δεν πήρε για την πρόληψη η Κυβέρνηση, παρά μιλάει για την αποκατάσταση, εμείς θρηνούμε και για τις ζημιές που θα έλθουν κύριε Υπουργέ, αλλά και για το θάνατο ανθρώπων που μπορεί να έλθουν από τις ευθύνες που έχουν και σήμερα και προηγούμενα οι κυβερνήσεις που δεν αντιμετωπίζουν το πρόβλημα σαν πρόβλημα ζωτικής σημασίας για το λαό, σαν ένα πρόβλημα που πραγματικά το δάσος, οι περιουσίες των ανθρώπων, αλλά και οι ζωές των ανθρώπων, κινδυνεύουν άμεσα και βρίσκονται σ' ένα διαρκή, θα έλεγα, κίνδυνο θανάτου, κίνδυνο καταστροφής για τα υλικά, αλλά και θανάτου για τους ανθρώπους. Οι κυβερνήσεις αντί να πάρουν μέτρα, εκφράζουν συμπόνια, εκφράζουν ευχές και τα ρίχνουν στον καιρό. Ο καιρός είναι ο τελευταίος που θα μπορούσε να φταίει. Ο καιρός δεν είναι ο μοναδικός που προκαλεί τις ζημιές, είναι και άλλοι παράγοντες και η πολιτική που ακολουθείτε ενθαρρύνει τελικά, κύριε Υπουργέ και τους καταπατητές και τους εμπρηστές και τους εμπόρους της γης και αυτούς οι οποίοι τελικά τσιμεντοποιούν τα δάση.

Ο θάνατος των τριών δασοπυροσβεστών έρχεται να βεβαιώσει, κύριοι Βουλευτές, τις ευθύνες για τις ελλείψεις και σε αντιπυρικό σχεδιασμό και στην έλλειψη προσωπικού και στην έλλειψη των τεχνικών μέσων και στο ότι η καταστολή στηρίζεται κυρίως στους ανθρώπους αυτούς που είναι οι ανεκπαίδευτοι

ουσιαστικά και δεν έχουν τη δυνατότητα και τα μέσα να αντιμετωπίσουν αυτά τα θέματα. Πιστεύουμε ότι αυτές οι πυρκαγιές αποτελούν τη φυσική κατάληξη της δασοκτόνας πολιτικής που έχουν ακολουθήσει οι κυβερνήσεις και των νόμων της αγοράς που εξυπηρετούν τους καταπατητές και εμπόρους της γης.

Κύριε Υπουργέ, επιγραμματικά. Η πρόληψη έχει εγκαταλειφθεί, οι πιστώσεις για την αντιμετώπιση των πυρκαγιών δεν ανταποκρίνονται για τις ανάγκες που υπάρχουν. Οι ελλείψεις σε προσωπικό είναι τεράστιες, η υποδομή επίσης, κρουνοί, δεξαμενές, υδατοδεξαμενές, δασικοί δρόμοι, ζώνες ασφαλείας, στόλος πυροσβεστικού πεπαλαιωμένος, πυροσβεστικά αεροπλάνα δεν επαρκούν για τις περιπτώσεις που παρουσιάστηκαν. Εμείς ζητάμε και να διερευνηθούν οι ευθύνες για τα ατυχήματα αυτά και για τις πυρκαγιές, αλλά και ζητάμε από τον ελληνικό λαό να παλέψει για μία άλλη πολιτική, ούτως ώστε να σώσει και τα δάση και από εκεί και πέρα να μπορέσει να ζήσει σε καλύτερο φυσικό περιβάλλον.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Κύριοι συνάδελφοι, εμείς δεν είμαστε ενάντια στην κατασκευή τέτοιων οδικών αξόνων. Το είπαμε και χθες, το είπαμε και στην Επιτροπή. Η διαφορά μας έγκειται στο πώς κατασκευάζονται οι δρόμοι αυτοί και εις όφελος τίνος. Δύο μέρες τώρα στο Τμήμα και άλλες τρεις περίπου στην Επιτροπή που συζητήθηκε το θέμα, δεν μπόρεσα να καταλάβω τη διαφωνία που υπάρχει ανάμεσα στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στη Νέα Δημοκρατία, ή στη Νέα Δημοκρατία και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. για το συγκεκριμένο έργο, τη σύγκρουση και την αντιπαράθεση που γίνεται στις αλληλοκατηγορίες, όταν τα δύο κόμματα συμφωνούν τελικά και επί της αρχής -και θα δούμε επί των άρθρων, γιατί επί των άρθρων δεν είχαμε καμμία διαφοροποίηση στην Επιτροπή- για την εκτέλεση του έργου. Είναι περισσότερο δικαιολογίες για στάχτη στα μάτια, παρά επί της ουσίας. Η διαφωνία τους στέκεται στο ποιος έχει την πατρότητα του έργου και των έργων αυτών. Είναι γεγονός ότι η πατρότητα σε αυτά τα έργα, στον τρόπο εκτέλεσης των έργων, ανήκει στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. με τα τρία προηγούμενα έργα που έκανε με τη δήθεν αυτοχρηματοδότηση κ.λπ., που επιβαρύνουν τον ελληνικό λαό και συνεχίζει τη μέθοδο αυτή η Νέα Δημοκρατία εξίσου πολύ αιματηρή οικονομικά και κοινωνικά για τον ελληνικό λαό.

Θα ήθελα να πω δυο λόγια για το έργο και τις απαντήσεις που δώσατε σε μας, κύριε Υπουργέ.

Πρώτον, διαφωνούμε οριζόντια και κάθετα με το πώς γίνεται το έργο.

Δεύτερον, τα στοιχεία που μας έδωσε ο σύμβουλος της τράπεζας δεν μπορεί κανείς να τα εμπιστευτεί διότι ο ιδιώτης τελικά δίνει μια προσφορά για τη λειτουργία και τη συντήρηση των έργων 1,2 δισεκατομμύρια και έρχεται η τράπεζα και δίνει 63.000.000 επιπλέον όπως φαίνεται από τη δεύτερη κατάθεση που μας κάνατε. Σαν σύμβουλος του ελληνικού δημοσίου ποιον εξυπηρετεί; Εξυπηρετεί το συμφέρον του ελληνικού δημοσίου ή τα συμφέροντα του ιδιώτη;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Που υπάρχουν αυτά που λέτε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Στον δεύτερο πίνακα που μας καταθέσατε. Ο πίνακας VI αναφέρει ότι το σύνολο των δαπανών λειτουργίας-συντήρησης είναι 1.278,7. Ο ιδιώτης δίνει 1.214,95. Είναι μια διαφορά 64.000.000.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Του ιδιώτη είναι αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ο ιδιώτης στην πρότασή του –στον προηγούμενο πίνακα που μας δώσατε- έχει...

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν είναι της τράπεζας. Του ιδιώτη είναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εδώ στην εισήγηση αναφέρεται στην Τράπεζα της Ελλάδος. Εδώ δεν φαίνεται ο ιδιώτης.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Αναλύει τις δαπάνες του ιδιώτη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αναλύει η Τράπεζα της Ελλάδας τις δαπάνες του ιδιώτη; Καταγράφηκε, κύριε Υπουργέ. Εν πάση περιπτώσει, είναι κατά πολύ περισσότερες.

Σας είπαμε προχθές για τον κλάδο που προέβλεπε η αρχική μελέτη για το έργο και που θα ενώσει, όπως είπε ο κ. Σουφλιάς, τα δύο λιμάνια. Δεν ενώνει τα δύο λιμάνια, δηλαδή το Βόλο με την Ηγουμενίτσα, που είναι ένα πάγιο αίτημα όλων των φορέων. Θα σας το επιβεβαιώσει και ο κ. Σούρλας. Είναι χρόνιο αίτημα να γίνει και σιδηροδρομική και οδική σύνδεση. Το έργο αυτό για τη Μαγνησία έχει μείνει στα αζήτητα.

Υπάρχουν οι προτάσεις της αρχικής μελέτης και είναι τρεις. Η μία που είναι και η πιο αναπτυξιακή και η πιο συμφέρουσα, είναι αυτή που μπορεί να ενώσει το σημείο που περνάει ο Ε65 από τους Σοφάδες με το τμήμα της Π.Α.Θ.Ε. ανάμεσα στο Βόλο και τον Αλμυρό. Εκεί θα μπορέσει πραγματικά να ενώσει τα δύο λιμάνια. Συνδέεται και σιδηροδρομικά η βιομηχανική περιοχή και του Αλμυρού και του Βόλου, καθώς και το λιμάνι.

Αυτό το έχετε αφήσει απέξω και δεν είναι για το καλό της ανάπτυξης όλης της Θεσσαλίας. Πολύ περισσότερο δεν θα συνδέσει αυτήν την υπόθεση.

Να καταγγείλω και από αυτό το Βήμα ότι χθες δημοσιεύτηκε στον τοπικό Τύπο μία απόφαση του Υπουργείου Μεταφορών όπου καταργεί δεκατέσσερα δρομολόγια σιδηροδρομικής σύνδεσης Βόλου-Λάρισας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τι μπορεί να κάνει με αυτό, κύριε Γκατζή;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αυτά είναι μέσα στο πνεύμα της πολιτικής πώς τελικά συμπεριφέρεστε και για το σιδηρόδρομο αλλά και για τα οδικά δίκτυα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Γκατζή.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων έργων.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το νομοσχέδιο 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» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση των άρθρων.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Καλλιώρας εάν το επιθυμεί.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Καλλιώρα, έχετε το λόγο για οκτώ λεπτά. Αν είναι και λιγότερα, ακόμα καλύτερα, κύριε Καλλιώρα.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ήθελα να κάνω κάποιες γενικότερες παρατηρήσεις επειδή ακούσθηκαν ορισμένα πράγματα και θα πω και επί των άρθρων όπως είπατε, όσα πρέπει.

Σήμερα, κύριε Πρόεδρε, με το χέρι στην καρδιά σας λέω ότι όντως η Βουλή γράφει μία δική της ιστορία, κοινοβουλευτική ιστορία, διότι με το τέλος της ημέρας θα έχουμε λαμπρύνει τις σελίδες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Σε έξι χρόνια από σήμερα θα οδηγούμε όλοι οι Έλληνες και όχι μόνο, θα απολαμβάνουμε και θα έχουμε έναν ολοκαίνουργο δρόμο εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιομέτρων που θα αλλάξει πάρα πολλά ακόμα, αν θέλετε και τις συνήθειες των πολιτών, γιατί προβλέπω ότι οι περισσότεροι θα πηγαίνουν στα Γιάννενα, όπως και ο κύριος Υπουργός, από αυτόν το νέο δρόμο, παρά από τη σημερινή διαδρομή που ακολουθείται. Φτιάχνουμε ένα δρόμο ο οποίος έχει διπλάσιο ισόποσο κόστος –προϋπολογισμό, κύριε Πρόεδρε, του έργου Ρίου-Αντιρρίου.

Θέλω όμως να δώσω και ορισμένες απαντήσεις, γιατί ακούσθηκαν διάφορα και από το συνάδελφό μου εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης που είπε «αυτοί που μας στηρίζουν...»

αφήνοντας υπονοούμενα.

Δεν θέλω να γυρίσω πίσω, μόνο ένα πράγμα θα πω. Δεν έχει, κύριε Πρόεδρε, ούτε ο κ. Καραμανλής ούτε ο κ. Σουφλιάς καμμία εξάρτηση και να πάψει αυτός ο διάλογος που δεν επιτρέπεται όπως και η επιχειρηματολογία σ' αυτό το ύψος και ύφος.

Έρχομαι τώρα σ' αυτό που ειπώθηκε, επίσης, από τον ίδιο τον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι για το δημόσιο χρέος εφαρμόζουμε ένα τρικ. Τα πράγματα είναι ξεκάθαρα. Υπάρχει μία διαφορά. Σήμερα με τον Ε65 δεν θα αυξηθεί το δημόσιο χρέος της χώρας, γιατί δεν υπάρχουν εγγυητικές επιστολές και εγγυήσεις του δημοσίου. Και μη διανοηθεί κανείς να λέει άλλα πράγματα γιατί δεν έχουν καμμία σχέση με την πραγματικότητα. Άρα, λοιπόν, τελεία και παύλα, δεν αυξάνεται το δημόσιο χρέος όπως γινόταν στο παρελθόν.

Ειλικρινά με στενοχωρεί –και δεν το λέω ως σχήμα λόγου- που βλέπω ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι διχασμένο και δεν έχει θέσεις. Το ίδιο είδα και στον εισηγητή του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να στέκεται σε δύο βάρκες, να είναι και αυτός διχασμένος μεταξύ δύο πραγμάτων.

Ακούστε. Λέει από τη μία μεριά ότι είναι λεόντεια η σύμβαση -για την Ελλάδα λέω εγώ- και άκρως επιζήμια είπε ο ίδιος ότι είναι η σύμβαση –για τους Έλληνες λέω εγώ- αλλά ψηφίζουμε, λέει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Δηλαδή, η Ελλάδα και οι Έλληνες χάνουν με τη «λεόντεια» σύμβαση επειδή είναι άκρως επιζήμια η σύμβαση. Είναι γραμμένο στα Πρακτικά, από εκεί πήρα τα λόγια. Για ποιον ψηφίζουμε τότε; Για τον εργολάβο ψηφίζουμε;

Εγώ, κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ με αυτό που είπε ο Υπουργός ο κ. Σουφλιάς «μην το ψηφίσετε αν είναι έτσι». Μη θεωρείτε και εσείς ότι κάνετε καλό στην Ελλάδα με το να λέτε άλλα πράγματα και να ψηφίζετε διαφορετικά, διότι σε αυτήν την περίπτωση είναι λεόντειο το πολιτικό λάθος του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Το Συμβούλιο της Επικρατείας αποφάσισε και εφαρμόζουμε απόφαση της δικαιοσύνης για το θέμα της διαχείρισης της δημοπράτησης. Τελεία και παύλα. Εάν το ΠΑ.ΣΟ.Κ. διαφωνεί στη λογική αυτή και δεν εμπιστεύεται εν τέλει τη δικαιοσύνη, καλώς, να καταχωρισθεί στα Πρακτικά, να το ξέρουμε και εμείς.

Για τα διόδια, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφέρω επειδή τρία από αυτά είναι στο Νομό Φθιώτιδας, ανάμεσα στο Μώλο-Θερμοπύλες το πρώτο, στην Αγία Παρασκευή-Αγία Μαρίνα το δεύτερο, Λιανοκλάδι-Ξυνιάδα το τρίτο και είναι άλλα τρία διόδια στη νέα οδό που κατασκευάζεται, πρέπει να πούμε εδώ το εξής, γιατί μας ακούν οι άνθρωποι και πρέπει να ξέρουν τι συμβαίνει με τα διόδια.

Είναι εδώ ο κύριος Υφυπουργός, έχει γραφτεί και στα Πρακτικά αλλά θέλω να το ξαναπούμε. Πρώτον, όσο ταξιδεύουν οι πολίτες, τόσο θα πληρώνουν. Υπάρχει δηλαδή η αναλογικότητα των διοδίων. Δεύτερον, το κράτος και ο παραχωρησιούχος υποχρεούνται με βάση τη σύμβαση να έχουν ανεπτυγμένο πλήρες παράπλευρο δίκτυο. Δεν θέλω να μπω σ' αυτήν τη νέα αρτηρία, άρα θα ακολουθήσω τα παράπλευρα δίκτυα και τις δυνατότητες που υπάρχουν για να πάω στη δουλειά μου και να μην πληρώσω διόδια. Τρίτον, όπως και με την Αττική Οδό –ειπώθηκε και αυτό- θα υπάρχει η δυνατότητα -αυτό είναι μέσα στη σύμβαση- να μπορούν οι πολίτες οι οποίοι κάνουν συχνές διελεύσεις να είναι εφοδιασμένοι με ειδική κάρτα που θα τους δίνει τις ειδικές εκπτώσεις.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ακουστεί επίσης και ένα παράπονο, μία έγνοια, μια αγωνία με τα τσιμεντένια διαζώματα –επειδή έχω καταθέσει και αναφορά στη Βουλή των Ελλήνων και προς το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.- για την κεντρική νησίδα που θα υπάρχει στο νέο αυτοκινητόδρομο και βεβαίως και στο κομμάτι που διέρχεται από το Μαλιακό Κόλπο. Εδώ έχουν δοθεί απαντήσεις, απλά θέλω να καταχωριστεί και σήμερα στην Ολομέλεια αυτό το κομμάτι της έγνοιας και του φόβου που υπάρχει. Η αλήθεια είναι ότι θα έχουμε ανακατατάξεις, θα έχουμε διαφοροποιήσεις, αλλά, όπως είπε ο κύριος Υφυπουργός, με όλη την αλλαγή αυτού του σχεδίου και τα περισσότερα αυτοκίνητα και το παράπλευρο δίκτυο ελπίζουμε –κι έτσι θα είναι- πολλά απ' αυτά τα καινούργια καταστήματα ή οι επιχειρήσεις που θα γίνουν να έχουν περισσότερη δουλειά λόγω των περισσότερων διελεύσεων των αυτοκινήτων.

Θα ήθελα επίσης να μιλήσω για το ζήτημα που αφορά την έννοια του ανταγωνιστικού έργου. Ρητά αναφέρει η σύμβαση ότι εξαιρούνται η Ιόνια Οδός, η ολοκλήρωση της Π.Α.Θ.Ε. και το σιδηροδρομικό δίκτυο. Με άλλα λόγια θα ήθελα να πω και στο Τμήμα ότι είναι υποχρεωτικό αυτοί οι δρόμοι να προχωρήσουν με εθνικούς πόρους. Αυτά υπάρχουν στα Πρακτικά της επιτροπής, κύριε Υφυπουργέ, είπατε κι εσείς τα ίδια λόγια. Πρόκειται για το δρόμο Λαμία-Καρπενήσι-Αγρίνιο-ανισόπεδος κόμβος Χαλίκι μέχρι την Ιόνια Οδό και επίσης για τον άλλο δρόμο που ξεκινά από τις Θερμοπύλες, πάει στην Άμφισσα, φτάνει στην Ιτέα και καταλήγει στο Αντίρριο, πάλι δηλαδή στην Ιόνια Οδό. Αυτοί οι δρόμοι πρέπει να γίνουν δρόμοι όπως η σημερινή Π.Α.Θ.Ε., δηλαδή να γίνουν εντεκάμετροι. Δεν έχω ακριβώς τα στοιχεία που έχετε πει. Δεν είναι ανταγωνιστικά τα έργα αλλά είναι συμπληρωματικά έργα, τα οποία πρέπει να γίνουν γιατί - κακά τα ψέματα- και ο παραχωρησιούχος και η Ελλάδα και όλοι θα έχουμε καλύτερη ζωή και καλύτερες συνθήκες οδήγησης με λιγότερους θανάτους και τραυματίες.

Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνουμε όλοι ότι θα περνούν περισσότεροι από τα διόδια, άρα θα έχουμε και αυξημένη κίνηση για το συγκεκριμένο έργο. Εσείς κάνατε ειδική αναφορά και ανάλυση και καλά κάνατε, γιατί υπήρχαν πολλές παρεξηγήσεις.

Θέλω να πω σ' όλους τους συναδέλφους ότι για τις κεφαλαιακές ανάγκες του έργου, κύριε Πρόεδρε, όποιο σενάριο και να πάρουμε, είτε των τρεχουσών τιμών είτε με σημείο αναγωγής σε σταθερές τιμές 1/1/2007, η μέγιστη υποχρέωση που έχει το ελληνικό δημόσιο με βάση τα επίσημα στοιχεία που έχουμε εδώ για να ενισχύσει αυτόν το δρόμο είναι στην πρώτη περίπτωση 35,7% και στη δεύτερη 32,6% σαν μέγιστο ποσό, δηλαδή ποσοστό χρημάτων. Θέλω λοιπόν να πω ότι όπως και να κάνουμε, το μάξιμουμ θα είναι γύρω στο 33%, το 1/3 δηλαδή ή στη μία ή στην άλλη περίπτωση.

Πριν κλείσω θέλω να πω δύο πράγματα ακόμα. Κύριε Πρόεδρε, έχει σημασία να τονίσω πάλι ότι το συνολικό κοινωνικό και οικονομικό όφελος του έργου είναι τεράστιο. Η σύμβαση μας δίνει στοιχεία όπως ότι η πρώτη κατηγορία οφέλους είναι το κοινωνικοοικονομικό όφελος όπως το υπολογίζει με όφελος πάνω από 4.000.000.000 ευρώ. Η δεύτερη είναι τριάντα μία χιλιάδες εξακόσια ανθρωποέτη εργασίας για την κατασκευή του έργου, δηλαδή όσο διαρκεί η κατασκευή του έργου. Υπάρχει και ένα τρίτο όφελος το οποίο είναι διακόσιες διακόσιες εξήντα τρεις θέσεις εργασίας για κάθε έτος της περιόδου που ισχύει η σύμβαση παραχώρησης.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΠΕΤΣΑΛΝΙΚΟΣ**)

Αυτοί είναι ψυχροί αριθμοί, όμως εδώ θέλω να προσθέσω τα μεγάλα οφέλη και το γεγονός ότι δεν θα υπάρχουν πλέον κίνδυνοι και θάνατοι, γιατί ας μην ξεχνάμε ότι στη Φθιώτιδα, στο πέταλο του Μαλιακού, τα τελευταία δέκα χρόνια οι νεκροί έχουν περάσει τους εκατό και οι τραυματίες, είτε βαριά είτε ελαφριά, έχουν ξεπεράσει τους δυόμισι χιλιάδες. Καταλαβαίνουμε, λοιπόν, τι τεράστιο όφελος θα έχουμε, επειδή πλέον αυτά τα έργα θα είναι μοντέρνα, θα είναι διευρωπαϊκά δίκτυα και οι κίνδυνοι θα είναι πολύ μικρότεροι.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι με το να ψηφίσουμε σήμερα αυτή τη Σύμβαση Παραχώρησης, καταλαβαίνω ένα πράγμα μέσα στο σύνολο των παρεμβάσεων που κάνει η Κυβέρνηση, είτε με τους δρόμους ανάπτυξης, όπως τους ονομάζει ο κ. Σουφλιάς, που έχουν σχέση με τις συμβάσεις παραχώρησης, την τέταρτη που κυρώνουμε σήμερα, είτε έχει με τα διακόσια εξήντα δύο δημόσια έργα τα οποία γίνονται και είναι άλλα περίπου 8.000.000.000, σύνολο πάνω από 16.000.000.000 ευρώ. Είναι έργα τα οποία έχουμε δρομολογήσει και δημοπρατούμε μέσα στα τριάμισι χρόνια. Ποιο είναι το συμπέρασμα; Ένα και μόνο. Η τετραετία που έρχεται για τα δημόσια έργα, για τις κατασκευές, θα είναι χρυσή τετραετία.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε, για το χρόνο που μου παραχωρήσατε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Απόστολος Φωτιάδης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελ-

φοι, κατ' αρχάς οφείλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. κ. Σουφλιά, αλλά και τον Υφυπουργό και τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, γιατί καταμέτρησα περίπου τριάντα προσωπικές ονομαστικές αναφορές στην τοποθέτησή μου, πράγμα που σημαίνει ότι τουλάχιστον προβλημάτισε η τοποθέτησή μου.

Έτσι, λοιπόν, επειδή εμείς είμαστε γενναίοι στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., κύριε Υπουργέ, τα καλά τα λέμε και οφείλουμε να πούμε –το έχουμε πει και σε άλλη παραπλήσια περίπτωση- ότι η πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., έχει απ' αυτούς τους πολιτικούς που δεν είναι μίζεροι και σε πολλές περιπτώσεις είπαν το αυτονόητο, δηλαδή ότι το κράτος έχει συνέχεια και ότι οι προηγούμενοι έκαναν κάτι και το αναγνωρίζουν, κάτι που βέβαια στην παρούσα σύμβαση δεν έγινε. Δεν έχει σημασία.

Εγώ θα αναγνωρίσω στα θετικά σας, κύριε Υπουργέ, το γεγονός ότι τόσο πολύ θιχτήκατε με την προσέγγιση την οποία προσωπικά εγώ ως εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έκανα. Ειλικρινά το θεωρώ θετικό. Προσπαθείτε. Θέλω να θυμίσω, γιατί η ιστορία γράφεται στην Ελλάδα και στο Κοινοβούλιο ότι σε παρόμοιες περιπτώσεις εδώ στη Βουλή, όταν η Νέα Δημοκρατία ήταν αντιπολίτευση, μιλούσε για έργα-μακέτες, κατήγγειλε συνεργασία με «νταβατζήδες», κατήγγειλε μεγάλα σκάνδαλα, εκ των οποίων κανένα δεν αποδείχθηκε.

Δεν αναφέρομαι προσωπικά σε εσάς, κύριε Υπουργέ, για να μην παρεξηγηθώ, αλλά στην πολιτική γενικότερα της πλειοψηφίας των στελεχών της σημερινής κυβερνητικής παράταξης. Εμείς ερχόμαστε πάρα πολύ απλά, μέσα στα πλαίσια τα οποία μας δίνει η δυνατότητα μας, αλλά και η υποχρέωσή μας ως Αντιπολίτευση, για να πολιτευθούμε αντίθετα με εσάς και να σας κάνουμε κριτική και λέμε κάποια πράγματα πολύ αυτονόητα για κάποιες σκέψεις, τις οποίες τελικά φάνηκε ότι δεν μπορέσατε να τις δεχθείτε.

Θα είμαι πιο συγκεκριμένος. Είπατε λίγο-πολύ ότι δεν ξέρουμε τους αριθμούς, ότι δεν κάνουμε αναγωγές. Θα μιλήσω με δύο γλώσσες, με δύο λογικές, όπως εσείς λέτε. Όλα τα στοιχεία προκύπτουν από τη δική σας εισηγητική έκθεση. Σε τρέχουσες τιμές λέτε ότι το έργο κοστίζει 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ. Αν γινόταν δημοπράτηση με το τρέχον σύστημα υποθετικά με έκπτωση 30%, το έργο θα γινόταν με 1,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Εάν αφαιρέσουμε τα 75.000.000.000 ευρώ, που δέχεστε ότι θα είναι εισπράξεις κατά την διάρκεια εκτέλεσης του έργου από τα πρώτα διόδια της Π.Α.Θ.Ε., φθάνουμε περίπου στο 1.000.000.000 ευρώ, πάντα σε τρέχουσες τιμές. Λέτε ότι θα δώσετε 500.000.000 ευρώ. Επομένως, 500.000.000 ευρώ θα συνεισφέρει ο εργολάβος. Εσείς τα λέτε αυτά, δεν τα λέμε εμείς. Ξανατονίζω ότι είναι σε τρέχουσες τιμές. Δεν σας αδικώ ούτε και απέκρυψα ότι είναι τρέχουσες τιμές.

Πάλι σε τρέχουσες τιμές τι θα εισπράξει; Για τα 500.000.000 ευρώ θα πάρει ο εργολάβος δάνειο και θα εισπράξει –εσείς το λέτε- 1,8 δισεκατομμύρια ευρώ από την επιδότηση της λειτουργίας από την πλευρά του Υπουργείου και τουλάχιστον 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ από διόδια, δηλαδή 4,3 δισεκατομμύρια ευρώ έναντι των 500.000.000.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα εισπράξει 1.378.000.000 ευρώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, αν έπαιρνε το δημόσιο 500.000.000 ευρώ δάνειο, πόσους τόκους θα πλήρωνε; Με 5% κάτω -5% είναι το επιτόκιο- θα πλήρωνε 25.000.000 ευρώ τόκους το χρόνο. Η συντήρηση του έργου, κατά τη δική σας εκτίμηση, είναι 10.000.000 ευρώ ετησίως. Εγώ να πάρω τη χειρότερη εκτίμηση, την εκτίμηση του εργολάβου, που λέει 40.000.000 για τη συντήρηση και τη λειτουργία του έργου, συν 25.000.000 ευρώ οι τόκοι, μας κάνουν σύνολο 65.000.000 ευρώ. Έναντι αυτού θα εισπράττει επί είκοσι πέντε χρόνια 170.000.000 ευρώ ετησίως. Απλοί λογαριασμοί με δικά σας στοιχεία, όχι δικά μου.

Να έλθω στο δεύτερο δικό σας επιχείρημα, σε σημερινές τιμές. Σε σημερινές τιμές, λοιπόν, το έργο κοστίζει –σύμφωνα με τη σύμβαση που υπογράψατε εσείς- 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό λέει η σύμβαση που καταθέσατε στη Βουλή. Μείον 30%, είναι 850.000.000 ευρώ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πού τα είδατε αυτά;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Σαν σενάριο το λέμε. Λίγο πάνω, λίγο κάτω, πάρτε το ευνοϊκότερο εσείς, όποιο σενάριο θέλετε.

Έναντι αυτού εσείς λέτε ότι θα πληρώσετε –σε τρέχουσες τιμές τα 500.000.000 είναι 385 και σε τρέχουσες τιμές τα 1.800, εσείς τα λέτε, είναι 415.000.000 - 800.000.000, έναντι των 850.000.000 που κοστίζει σε τρέχουσες τιμές, πάντοτε -το ξανατονίζω- σύμφωνα με τα δικά σας στοιχεία, συν εβδομήντα που θα πάρει κατά τη διάρκεια. Δηλαδή θα του δώσουμε και λεφτά και θα εξακολουθεί επί είκοσι πέντε χρόνια να εισπράττει διόδια. Αυτό είπαμε.

Μας είπατε: «Αφού είναι τόσο επιζήμια, γιατί δεν την καταψηφίζετε;». Εμείς κάνουμε την κριτική μας, κύριε Υπουργέ. Η μη ψήφιση της συγκεκριμένης σύμβασης μπορεί να συντελέσει στη μη υλοποίηση του έργου. Όταν χρειάστηκαν, κύριε Υπουργέ, τριάμισι χρόνια για να προχωρήσετε τη μία φάση –η πρώτη φάση είχε ολοκληρωθεί- αν τελικά καταψηφιστεί αυτή η σύμβαση, θα χρειαστούμε δεκατριάμισι χρόνια για να έλθει –και αν έλθει ποτέ- να υλοποιηθεί. Λέμε, λοιπόν, ότι είναι προτιμότερο, λόγω της σημασίας του έργου –γι' αυτό το ψηφίζουμε- να εκτελεστεί το έργο με όλες αυτές τις συγκεκριμένες επιφυλάξεις.

Εξάλλου, γιατί εξανίσταστε τόσο πολύ; Εσείς δεν είπατε, ακυρώνοντας το διαγωνισμό, ότι δεν υπάρχουν οι όροι ανταγωνισμού; Ακυρώσατε το διαγωνισμό εσείς. Ήλθε το Συμβούλιο της Επικρατείας και είπε: «Κακώς ακυρώσατε το διαγωνισμό, γιατί τηρήθηκαν οι όροι του ανταγωνισμού». Και απ' ό,τι έμαθα -γιατί ταυτόχρονα είμαι εισηγητής και στην επιτροπή- είπατε πως εγώ συμφώνησα με την απόφαση. Εγώ είπα το εξής απλό: «Ήταν ορθή η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, όσον αφορά τους όρους του ανταγωνισμού». Αυτό όμως δεν σημαίνει, κύριε συνάδελφε, εισηγητή της Πλειοψηφίας, ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας είπε «κατοχυρώστε το στον έναν και μοναδικό υποψήφιο». Είπε ότι τηρήθηκαν οι όροι. Εάν το Υπουργείο έκρινε ότι δεν ήταν συμφέρουσα η προσφορά, μπορούσε να την απορρίψει όχι για τη μη τήρηση των όρων του ανταγωνισμού, που τηρήθηκαν, αλλά για το ότι δεν είναι συμφέρουσα η συγκεκριμένη προσφορά και ότι επαναλαμβάνεται ο διαγωνισμός. Επομένως η ευθύνη είναι δική σας. Δεν είναι της Αντιπολίτευσης. Η Αντιπολίτευση επισημαίνει δικές σας συγκεκριμένες πράξεις. Εσείς οι ίδιοι κρίνατε ουσιαστικά ακυρώνοντας το διαγωνισμό, ότι δεν ήταν συμφέρουσα η προσφορά. Από εκεί και πέρα, αναλάβατε την ευθύνη τελικά, σταθμίζοντας τα γεγονότα, να προχωρήσετε στο επόμενο στάδιο και να πείτε «προχωράμε το διαγωνισμό, έστω και αν δεν είναι συμφέρων».

Γιατί, όμως –το ξανατονίζω- σε τελική ανάλυση μας μέμφεστε, επειδή κάνουμε τη συγκεκριμένη κριτική; Δεν σας είπαμε ούτε κλέφτες ούτε απατεώνες, κάτι που η παράταξή σας κάθε μέρα διαλαλούσε για μας. Δεν μιλήσαμε, ούτε σηκώσαμε τη σημαία για το αυτονόητο. Είναι αυτονόητο ότι ο πολιτικός και οι κυβερνήσεις και ο κάθε Έλληνας πολίτης πρέπει να είναι έντιμοι. Εσείς κάνατε την εντιμότητα σημαία στον «Μπαϊρακτάρη». «Μπαϊρακτάρης» ο ίδιος, -ελληνιστί «σημαιοφόρος»- ο κ. Καραμανλής, έδωσε πολιτική διάσταση στο θέμα, το αυτονόητο δηλαδή, για την κατοχύρωση των συμφερόντων και τη διαφάνεια την έκανε σημαία, ως εάν όλοι οι άλλοι Έλληνες και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν είναι υπέρ της διαφάνειας και ότι η διαφάνεια αποτελεί κυρίαρχο χαρακτηριστικό μόνο της παράταξής σας.

Εμείς –το ξανατονίζω- για τη συγκεκριμένη σύμβαση θα μπορούσαμε να λέγαμε πολύ περισσότερα απ' αυτά που είπαμε. Δεν λέμε. Εμείς λέμε ότι είναι μια σύμβαση, στην οποία θα έλεγα ότι αδικήθηκε ο Έλληνας πολίτης. Όμως –το ξανατονίζω- μεταξύ των δύο κακών, το να μην προχωρήσει η σύμβαση και να μην προχωρήσει ένα έργο, επειδή είναι χρήσιμο το έργο για την περιοχή, εμείς δεν είμαστε μικρόψυχοι και λέμε ότι ψηφίζουμε να προχωρήσει κι εσείς αναλαμβάνετε, θα έλεγα, το βάρος και την ευθύνη της συγκεκριμένης ανάθεσης, όπως πρέπει να αναλάβετε ως Κυβέρνηση.

Επομένως, σε αντίθεση μ' εσάς, που ως αντιπολίτευση ποτέ δεν ψηφίσατε καμμία απολύτως σύμβαση και πάντοτε καταγ-

γέλλατε, εμείς καλόβουλα και θέλοντας να βοηθήσουμε την ανάπτυξη του τόπου βοηθάμε ουσιαστικά κι εσάς και λέμε ότι ψηφίζουμε υπέρ της σύμβασης, με τις παρατηρήσεις τις οποίες σας κάναμε. Πιστεύω ότι οι παρατηρήσεις μας δεν επιδέχονται οποιαδήποτε κριτική. Σας είπα ότι και με τρέχουσες τιμές και με σημερινές τιμές δεν ήταν η καλύτερη διαπραγμάτευση που κάνατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστούμε τον κ. Απόστολο Φωτιάδη.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικόλαος Γκατζής.

Ορίστε, κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ.

Κύριε Πρόεδρε, επί της αρχής κάναμε τις παρατηρήσεις μας. Χαρακτηρίσαμε το έργο, τον τρόπο που γίνεται, ποιον εξυπηρετεί κ.λπ. Θα πούμε όμως ακόμη και ορισμένες διευκρινιστικές απόψεις για το έργο, που επιβεβαιώνουν, κατά την άποψή μας, ότι η σύμβαση αυτή είναι μια σύμβαση που εξυπηρετεί συγκεκριμένα συμφέροντα, εξυπηρετεί τελικά τους «μεγαλοκαρχαρίες» αυτούς των δημοσίων έργων, οι οποίοι μπαίνουν με τη μέθοδο αυτή και εκμεταλλεύονται τη δημόσια περιουσία.

Στο έργο αυτό, κύριε Πρόεδρε, η συμμετοχή ουσιαστικά του ιδιώτη, που λέγεται από τη σύμβαση ότι θα βάλει κατ'αρχάς, είναι τα 131.000.000 ευρώ. Η συμμετοχή του δημοσίου που θα φθάσει περίπου στα 800.000.000 ευρώ, όταν εξαντλήσει και την ποινή τελικά της κάλυψης της συγκοινωνίας, της συμφωνηθείσας συγκοινωνίας, όταν υπάρχει λιγότερη θα φθάσει συγκεκριμένα στα 911.000.000 ευρώ. Δεν μιλάω τώρα για όλη τη διαδικασία, που μιλάει για τριάντα χρόνια εκεί κ.λπ., όπου τα ποσά θα είναι μεγάλα. Αλλά και μόνον γι' αυτά τα ποσά αν μιλήσουμε, κύριε Υπουργέ, και με το εργολαβικό κέρδος, που θα πάρει ο εργολάβος το 15%, -δηλαδή είναι άλλα 240.000.000, τα οποία θα κερδίσει από το έργο- δεν θα βάλει ούτε τα 131.000.000, κύριε Πρόεδρε. Διότι μόνο από το εργολαβικό του κέρδος θα πάρει 240.000.000 από το έργο. Είναι υπολογισμένο μέσα και το εργολαβικό του κέρδος.

Επομένως, όταν προχθές είπαμε ότι εμείς ναι μεν είμαστε υπέρ του έργου, αλλά διαφωνούμε ριζικά με τον τρόπο με τον οποίο γίνεται, όχι μόνο ιδεολογικά και πολιτικά αλλά και με τα νούμερα τα οποία αντιπαραθέτει και η εισηγητική έκθεση και τα υπόλοιπα νούμερα τα οποία έχουμε, εννοούσαμε ότι από τις προσφορές και τις εκτιμήσεις βγαίνει ότι θα μπορούσε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., με την αξιόλογη υπηρεσία που έχει, με το επιστημονικό προσωπικό που είναι άρτια καταρτισμένο –δεν βγαίνει κανένας ιδιώτης μπροστά του, αυτούς συμβουλεύονται και οι μεγάλοι όταν θέλουν να κάνουν επίπονες και δύσκολες μελέτες- και με πολύ λιγότερα λεφτά να κάνει αυτό το έργο, με τα μισά λεφτά θα έλεγα εγώ, και να μπορέσει έτσι να απαλλάξει τον ελληνικό λαό από την τριαντάχρονη οικονομική «αιμορραγία», αφού θα πληρώνει και για την απόσβεση του έργου μέσω των χρηστών αλλά και για την ίδια συμμετοχή, την οποία θα βάλει ο προϋπολογισμός, και ο φετινός και των επόμενων χρόνων. Το ένα, λοιπόν, είναι αυτό.

Δεύτερον, δεν αμφισβητήσαμε τη χρησιμότητα του έργου. Λέμε ότι είναι χρήσιμο, αλλά διαφωνούμε και τις είπαμε τις διαφωνίες μας. Η Κυβέρνηση λέει ότι είναι μεγάλα τα οφέλη κι έχει ρίσκο και κινδύνους ο παραχωρησιούχος. Αναφέρει μάλιστα ότι θα έχουμε διακόσιες τριάντα τόσες θέσεις εργασίας κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του έργου και δεν ξέρω πόσες θα έχουμε κατά την κατασκευή του. Ο αριθμός δεν εκφράζεται.

Κύριε Υπουργέ, σας το είπα και χθες, το λέμε και σήμερα. Δεν μπορεί να θεωρηθεί ανάπτυξη μόνον ένα οδικό έργο, όσο μεγάλο κι αν είναι αυτό, σε μια περιφέρεια που στερείται τέτοιων έργων, εάν δεν υπάρχει αναπτυξιακή πολιτική για τον αγρότη, για τη δυτική Θεσσαλία ιδιαίτερα. Προηγουμένως λέγανε ότι θα λύσει το πρόβλημα της ανάπτυξης ο «ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ», ότι δηλαδή θα λυθεί με διοικητικά μέτρα. Λύθηκε;

Οι αγρότες, ιδιαίτερα στην Καρδίτσα και τα Τρίκαλα, έχουν τεράστια προβλήματα επιβίωσης. Θα τους λύσει, λοιπόν, ο δρόμος το πρόβλημα αυτό; Κάντε μια πολύ ωραία πλατεία σε ένα χωριό, αλλά όταν δεν έχει να βγει στην πλατεία και να πάρει έναν καφέ δεν είναι προτιμότερο να έχει το εισόδημα; Δεν λέω ότι βάζω, λοιπόν, σε αντιπαράθεση το έργο με το εισόδημα του αγρότη, αλλά ο αγρότης σήμερα είναι ο πιο χτυπημένος απ' όλες τις πλευρές. Φυσικά, όλη η εργατική τάξη, αλλά ιδιαίτερα ο αγρότης σε αυτή τη φάση που περνάμε. Και για τους εργαζόμενους είναι πρόβλημα, όταν, κύριε Πρόεδρε, χθες –γράφει σήμερα ο τοπικός τύπος- και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ψήφισαν την Πράσινη Βίβλο, η οποία είναι η ταφόπλακα στα εργασιακά και άλλα δικαιώματα των εργαζομένων στο εργατικό δίκαιο. Καταργεί συμβάσεις, καταργεί συλλογικές συμβάσεις, καταργεί το ένα, καταργεί το άλλο, όλα τα δικαιώματα δηλαδή που είχαν οι εργαζόμενοι για να υπερασπιστούν τον αριθμό των απολύσεων και διάφορα άλλα ή τα ασφαλιστικά που τα μεταφέρει όλα στο κόστος των εργαζομένων.

Μιλάτε για κινδύνους. Ποιους κινδύνους, κύριε Υπουργέ, και ποιο ρίσκο μεγάλο έχει ο κατασκευαστής που φτιάχνει το έργο και με αυτή τη δικαιολογία δίνεται η τριαντάχρονη στήριξη; Αυτοί οι κίνδυνοι που παρουσιάζονται στην εισήγηση ελαχιστοποιούνται με βάση τις δικλείδες ασφαλείας που τις εξασφαλίζει η σύμβαση, όπως συνέβαινε και στα προηγούμενα έργα με τις αντίστοιχες συμβάσεις, αλλά και τα άρθρα του νομοσχεδίου ουσιαστικά που συζητάμε.

Να πάρουμε τον κίνδυνο χαμηλής εκμετάλλευσης του έργου. Έχουμε την επιδότηση του δημοσίου που θα ισοσκελίσει τις απώλειες. Την απόδοση εκμετάλλευσης του έργου; Μειώνεται με την πρόβλεψη του άρθρου 4 που απαγορεύει στο δημόσιο να κάνει εκσυγχρονισμό αντίστοιχων έργων, τα οποία θα είναι ανταγωνιστικά δήθεν. Μπορεί, λοιπόν, ο ιδιώτης να μπει σ' αυτό το έργο και αφού εκσυγχρονίσει, βελτιώσει το οδικό δίκτυο, ένα παράλληλο διπλανό έργο που μπορεί να εξυπηρετεί επαρχιακές ανάγκες, να βάλει και σ' αυτό διόδια και μάλιστα όχι ανταγωνιστικά, όχι μειωμένα, αλλά αυξημένα για να μπορέσει να αποκλείσει αυτό το δρόμο. Έχουμε και τέτοια δηλαδή. Θα έχουμε και περικοπές επικοινωνιών ενδοπεριφερειακών δρομολογίων.

Όλα τα μέτρα που παίρνονται είναι για να ενισχύουν ουσιαστικά την κερδοφορία και να την εξασφαλίζουν. Για εμάς δεν έχει κανένα κίνδυνο.

Και για να τελειώσω, κύριε Υπουργέ, θέλω να πω δύο λόγια για το τι γίνεται με το υπόλοιπο εθνικό δίκτυο. Σήμερα, οι Δ.Ε.Σ.Ε. χρωστάνε 8.000.000 ευρώ. Κοντά στα 3.000.000 ευρώ σε καύσιμα και άλλα προς τρίτους χρωστάει η Δ.Ε.Σ.Ε. στην περιοχή μας –δηλαδή δεν μπορεί να πάρει καύσιμα- ξέχωρα από το τι χρωστάει στο προσωπικό, δηλαδή εκτός έδρας, υπερωρίες, αργίες κ.λπ. και ξέχωρα εάν συμβεί ένα έκτακτο περιστατικό. Ο κύριος Υπουργός τι είπε; Είπε ότι το 2008 δεν θα πάρετε δεκάρα γιατί τα λεφτά αυτά που παίρνετε από τα Τ.Ε.Ο. πηγαίνουν σε άλλες ανάγκες και θα δοθούν δηλαδή στους ιδιώτες. Δείτε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, και αυτό το πρόβλημα για να δούμε πώς θα χτυπηθεί. Και αυτό γιατί όχι μόνο η ελληνική οικονομία, όχι μόνο οι χρήστες, όχι μόνο ο ελληνικός λαός θα πληρώσει αυτό το κόστος, αλλά θα πρέπει να δούμε και τις γενικότερες παραμέτρους που έχει και στο οδικό δίκτυο που θα μείνει στο έλεος εκεί της χρήσης και της καταστροφής του χρόνου.

Και για να μη δευτερολογούμε, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω ότι καταψηφίζουμε όλα τα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστώ, κύριε Γκατζή.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικόλαος Λέγκας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι σύντομος. Θα κάνω μόνο τρεις σύντομες παρατηρήσεις.

Η πρώτη παρατήρηση αφορά τη συνεχιζόμενη κριτική από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τη συγκεκριμένη σύμβαση. Νομίζω πως σημειώνεται –και έχει ειπωθεί και από τους συναδέλφους- ένα εντυπωσιακό παράδοξο γι' αυτή τη θέση που εκφράζει το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Νομίζω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι σήμερα αυτό το οποίο συζητούμε με αυτή τη διαδικασία, σ' αυτήν τη συνεδρίαση, είναι ένα πράγμα, η νομική ποιότητα της συγκεκριμένης σύμβασης. Συζητιέται η ίδια σύμβαση. Δεν συζητιέται η λογική

ή η σημασία –τέλος πάντων- του έργου, η οποία έχει κριθεί, η οποία έχει καταδειχθεί και στην οποία έχουμε συμφωνήσει όλοι μας και οι θεσσαλικοί φορείς και η Κυβέρνηση και εσείς σε παλιότερους χρόνους, ασχέτως αν επιδείξατε ολιγωρία και αβελτηρίες.

Το ζητούμενο, ωστόσο, είναι ότι σήμερα ερχόμαστε να ελέγξουμε νομικά τη συγκεκριμένη σύμβαση με τις γνώσεις αυτές που έχουμε και βεβαίως και με τη βοήθεια των υπηρεσιών. Κι αυτό το οποίο βλέπουμε ποιο είναι; Να καταγγέλλετε αυτήν τη σύμβαση ως λεόντειο και από την άλλη να έρχεστε να λέτε ότι την ψηφίζετε. Τουλάχιστον πρέπει να άρετε αυτή την ασυμφωνία. Δεν θέλουμε να σας οδηγήσουμε να καταψηφίσετε αυτήν τη συγκεκριμένη σύμβαση. Απλά, θέλουμε να σας δείξουμε το δρόμο να κατεβάσετε το επίπεδο της κριτικής σας, το οποίο θεωρούμε ότι είναι παράδοξο και παράλογο.

Η δεύτερη παρατήρηση είναι η εξής και έγινε πολύ κουβέντα. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι για να γίνει ένα έργο, δεν απαιτείται μόνο να έχει κάποιος μια καλή ιδέα. Ιδέες όλοι μας έχουμε. Κατά καιρούς οι κυβερνήσεις πάντα είχαν περισσότερες ιδέες από αυτές που θα μπορούσαν να υλοποιήσουν.

Ωστόσο, για να γίνει ένα έργο, νομίζω –και εδώ θα συμφωνήσουμε όλοι- ότι χρειάζεται η ωρίμανση των έργων με τις απαραίτητες μελέτες, καθώς επίσης και η αποτελεσματική αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα ανακύψουν κατά τη διαδικασία της ωρίμανσης.

Χρειάζεται, επίσης, ο διαγωνισμός, ο χρόνος και η μέθοδος αντιμετώπισης των δικαστικών εμπλοκών και χρειάζεται επιπλέον και πολιτική βούληση, αποφασιστικότητα και τόλμη, την οποία από την πλευρά του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για το συγκεκριμένο έργο –δεν ξέρω για ποιο λόγο- τουλάχιστον δεν την είδαμε. Ίσως γιατί έψαχναν να βρουν τη διαδικασία. Ίσως γιατί δεν ανακάλυψαν αυτήν τη διαδικασία που ανακάλυψε αυτή η Κυβέρνηση. Ίσως γιατί δεν επινόησε αυτήν τη μεθοδολογία, την οποία επινόησε αυτή η Κυβέρνηση.

Το ζητούμενο, όμως, είναι ότι αυτή η Κυβέρνηση, η δική μας Κυβέρνηση, είναι αυτή η οποία πιστώνεται το συγκεκριμένο έργο και νομίζω ότι δεν το λέμε αυτάρεσκα ούτε αλαζονικά, αλλά γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα.

Επίσης, ήθελα να πω ότι γενικότερα τα συγχρηματοδοτούμενα έργα είναι μια ειδική διαδικασία έργων, όπου χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή, μιας και –όπως είναι γνωστό- η διαδικασία κατανομής και ανάληψης των επιχειρηματικών κινδύνων είναι μια επώδυνη διαδικασία και για τους παραχωρησιούχους, αλλά και για το ίδιο το δημόσιο, πολύ περισσότερο όταν πρόκειται για έργα, στα οποία το ενδεχόμενο του μη ασφαλούς προσδιορισμού του κόστους οδηγεί κατ' ανάγκη σε υπερεκτιμήσεις ή και σε υποεκτιμήσεις και από τις τρεις πλευρές, γιατί δεν πρέπει να παραβλέπουμε και τον τρίτο των εταίρων, ο οποίος είναι οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί.

Όσον αφορά το θέμα των διοδίων και την τιμολόγησή τους, νομίζω πως θα πρέπει να δούμε ότι ο μέσος όρος των διοδίων στις χώρες του εξωτερικού είναι πολύ μεγαλύτερος από τα διόδια που προσδιορίζονται μέσα από αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης. Και μιλάω για χώρες, οι οποίες έχουν ανάλογο επίπεδο ανάπτυξης με τη δική μας.

Δεν πρέπει να παραβλέψουμε ότι υπάρχει ένας μέσος όρος στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που πλησιάζει τα επτά λεπτά το χιλιόμετρο, ότι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως στην Πορτογαλία –παραδείγματος χάριν- τα τέλη είναι στο υπερδιπλάσιο, αφού φτάνουν τα 9,2 λεπτά το χιλιόμετρο και στην Ισπανία τα 7 λεπτά το χιλιόμετρο.

Θα πρέπει όμως εδώ να πούμε και κάτι άλλο, πως ο καθορισμός της τιμής των διοδίων έχει κάποιο όριο, έχει κάποια οροφή. Γιατί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι και ο επενδυτής, ο οποίος ενδιαφέρεται αυτά τα διόδια να είναι ελκυστικά, έτσι ώστε να μην εκτρέπεται η κυκλοφορία σε άλλους άξονες.

Επομένως, δεν στέκει να λέγεται ότι είναι ανεξέλεγκτος ο προσδιορισμός της τιμής τους, γιατί απλά υπάρχει ένας ελεγκτής που δεν είναι άλλος από τον ανταγωνισμό και την αδιαμφισβήτητη πρόθεση του επενδυτή να περάσουν όσο το δυνατόν περισσότεροι από τα διόδιά του.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Λέγκα.

Το λόγο έχει ζητήσει ο συνάδελφος, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Ξενοφών Βεργίνης.

Ορίστε, κύριε Βεργίνη, έχετε το λόγο.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, παρακολούθησα τη συζήτηση επί του νομοσχεδίου στην επιτροπή και εκεί είχα την ευκαιρία να κάνω τις παρατηρήσεις μου. Πίστευα ότι δεν χρειαζόταν να παρέμβω ξανά, αλλά λόγω της εμμονής, ιδιαίτερα του γενικού εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, χρειάζεται να επανέλθω.

Κατ' αρχάς, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο για το οποίο πραγματικά χαίρομαι που όλοι συμφωνούμε αναμφισβήτητα ως προς το ρόλο, αλλά και τη χρησιμότητα του έργου. Η διαφωνία από ό,τι βλέπω είναι ως προς το κόστος του έργου και γιατί ο ανάδοχος τελικά αποδέχθηκε να εκτελέσει και να λειτουργήσει ένα έργο με μικρότερη εκτίμηση από ό,τι έκρινε το δημόσιο.

Αυτό το πράγμα μου λέει το εξής: Είχαμε συνηθίσει ο ιδιώτης να ζητάει πολύ περισσότερα και το δημόσιο να ενδίδει κάθε φορά στις ορέξεις, τις επιθυμίες ή τις εκτιμήσεις -αν θέλετε- του αναδόχου ή του προσφέροντος.

Εδώ πραγματικά δεχόμαστε ότι το έργο, πέρα από τη χρησιμότητα, είναι και αναγκαίο, προκειμένου να λειτουργήσουν οι άλλοι οδικοί άξονες, δηλαδή η Εγνατία, αλλά και τα άλλα επίσης έργα, όπως είναι και η Ιόνια Οδός. Θα έλεγα ότι το έργο αυτό τα διασυνδέει, το νευρικό σύστημα ολοκληρώνεται από πλευράς οδικών αξόνων.

Γιατί, λοιπόν, επιμένει η Αξιωματική Αντιπολίτευση; Εγώ τα στοιχεία -αν και λείπει ο κ. Φωτιάδης- τα βλέπω σε παρούσα αξία. Γιατί στα στοιχεία, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να έχουμε μια συγκρισιμότητα. Αν δεν έχουμε συγκρισιμότητα, δεν έχουμε αναφορά βάσης. Συνεπώς, δεν μπορούμε να συγκρίνουμε ανόμοια πράγματα.

Αφού λοιπόν, τα βλέπουμε σε παρούσα αξία, βλέπουμε το εξής: Ο ιδιώτης εκτιμά το κόστος κατασκευής σε 388.000.000 ευρώ περίπου. Μα το ίδιο βλέπουμε ότι εκτιμά και το δημόσιο, 388.000.000 ευρώ. Από πλευράς περιόδου λειτουργίας, σε παρούσα αξία, ο ιδιώτης εκτιμά 411,5 εκατομμύρια ευρώ και το ελληνικό δημόσιο εκτιμά 671.000.000 ευρώ.

Το παράδοξο ή παράξενο για τον κ. Φωτιάδη είναι ότι υπάρχει εδώ μικρότερη εκτίμηση του ιδιώτη-κατασκευαστή από ό,τι του δημοσίου. Γιατί να συμβαίνει αυτό; Ο ιδιώτης ενδιαφέρεται να πάρει το έργο και πολλές φορές οι ιδιώτες εκτιμούν πολύ καλύτερα τα θέματα αγοράς -και εδώ εμπίπτει η λειτουργία σε θέματα ευρύτερης αντίληψης αγοράς- από ό,τι το δημόσιο, από ό,τι ένα γραφείο του δημοσίου.

Έχουμε εδώ πράγματι μία διαφορά. Και η συνολική διαφορά μεταξύ εκτίμησης του αναδόχου και του δημοσίου είναι γύρω στα 259.000.000 ευρώ, δηλαδή 24%. Έρχεται, όμως, συνολικά να καλυφθεί αυτό με μία υπερεκτίμηση που κάνει ο ιδιώτης.

Σε τι, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι; Κάνει υπερεκτίμηση της απόδοσης του έργου μέσω διοδίων και επίσης, της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων. Άρα, λοιπόν, έρχεται αυτή τη διαφορά να την υπερκαλύψει με τις εκτιμήσεις του ο ιδιώτης. Από την εκτίμηση του για την απόδοση του έργου είτε μέσω των διοδίων είτε μέσω της μεγαλύτερης απόδοσης των κεφαλαίων του, θεωρεί ότι το έργο αυτό είναι συμφέρον να το αναλάβει. Άρα δεν αντιλαμβάνομαι γιατί αυτό που είναι πλεονέκτημα, το παίρνουμε ως μειονέκτημα στο συγκεκριμένο έργο.

Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, αυτή την εμμονή ότι τελικά εδώ το Υπουργείο -και το δημόσιο επομένως- πάει ενάντια στο δημόσιο συμφέρον. Αντίθετα, είναι υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, διότι δέχεται μια προσφορά η οποία είναι μικρότερη.

Τι θα μπορούσε, όμως, να επικαλεσθεί η Αξιωματική Αντιπολίτευση; «Θα γίνει το έργο, κύριε Υπουργέ;» Και έρχεται το Υπουργείο και λέει «βεβαίως θα γίνει το έργο και χωρίς εγγύηση του δημοσίου». Γιατί αν ήταν με εγγύηση του δημοσίου, θα επικαλείτο ότι τελικά, επειδή ακριβώς έχει εγγύηση του δημοσίου, αναλαμβάνει να κάνει αυτό το έργο και με μικρότερο κόστος. Δεν είναι όμως έτσι, διότι τελικά το ελληνικό δημόσιο

–και δεν κάνω λάθος σ' αυτό, γιατί αναφέρεται μέσα- δεν δίνει εγγύηση. Έτσι δεν είναι, κύριε Υπουργέ;

Αλλά ποιος δίνει τότε εγγυήσεις για να εκτελεστεί το έργο; Οι ίδιες οι τράπεζες οι οποίες χρηματοδοτούν, κύριε Πρόεδρε, εξ ολοκλήρου το έργο. Οι τράπεζες που έχουν –και το γνωρίζουμε πολύ καλά- την ορθότερη εκτίμηση κόστους χρήματος, τόσο λάθος θα έκαναν για να χαρίσουν χρήμα στον ιδιώτη; Δεν το αντιλαμβάνομαι, λοιπόν, ούτε αυτό και δεν μπορώ πραγματικά οικονομικά ούτε να το αποδείξω ούτε και να το αποδεχθώ βεβαίως, με όλη την καλή διάθεση που έχω.

Η συμμετοχή, λοιπόν, του δημοσίου –και το λέω στους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης ευρύτερα- είναι γύρω στο 32% με 33%, δηλαδή μια από τις χαμηλότερες συμμετοχές δημοσίου σε μεγάλα έργα. Εάν τη συγκρίνουμε μάλιστα, κύριε Υπουργέ, με τη συμμετοχή δημοσίου παλαιότερων έργων, προηγούμενων κυβερνήσεων, δεν υπάρχει σύγκριση. Και έρχεσθε εσείς, με μια συμμετοχή δημοσίου 33%, να εκτελέσετε ένα σπουδαιότατο έργο και μάλιστα προς τα συμφέρον του ελληνικού δημοσίου. Πού βρίσκεται, λοιπόν, η διαφορά;

Κύριοι συνάδελφοι, βλέπω επίσης και ένα τρίτο σημείο. 'Ερχεται ένας κατασκευαστής ιδιώτης και λέει «εμένα με συμφέρει να λειτουργήσω το έργο με μια απόδοση του 5,6%». Και εμείς του λέμε «εμείς μπορούμε να σε συγχωρήσουμε και να δεχθούμε ακόμα και το 8,58%, διότι αυτό φαίνεται μέσα από την αγορά». Και εκείνος λέει «όχι, διότι εγώ το κέρδος μου θα το βγάλω από την εκμετάλλευση του έργου». Εμείς δηλαδή δεν το δεχόμαστε αυτό και του λέμε, γιατί να δέχεται να εκτελέσει και να λειτουργήσει ένα έργο με μικρότερη απόδοση; Δηλαδή θα πρέπει να πούμε ότι πρέπει να πάρει πολύ περισσότερα για να εκτελέσει και να λειτουργήσει το έργο; Δεν είναι αυτό το παράδοξο της υπόθεσης;

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνοντας θα πω ότι θεωρώ ότι πράγματι αυτά τα μεγάλα έργα δεν πρέπει να εκτιμούνται με την έννοια της παρούσης αξίας και υπό την στενή έννοια του κόστους εκτέλεσης του έργου, αλλά υπό την έννοια των κυλιόμενων ωφελημάτων που έχει ένα έργο υποδομής που θα λειτουργήσει από εδώ και πέρα για δεκάδες και εκατοντάδες χρόνια.

Και αν σκεφθούμε ότι στο παρελθόν, μέχρι σήμερα, η χώρα μας στερείται αυτών των μεγάλων οδικών αξόνων –άρα, απόδοσης και αναπτυξιακής πορείας αυτού του τόπου- αντιλαμβάνεστε ότι τελικά αξίζει τον κόπο να δώσει κανένας μεγαλύτερη προσοχή σε ό,τι αφορά την εκτέλεση του παραγωγικού έργου, βλέποντας τη μελλοντική αξία και βλέποντας τα μελλοντικά ωφελήματα. Γιατί το έργο αυτό θα αξιοποιήσει και άλλα έργα τα οποία έχουν γίνει και αν δεν γίνει αυτό, θα έχουμε μειωμένη απόδοση των άλλων έργων.

Κλείνοντας, θεωρώ ότι πρέπει να συγχαρώ το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων και επίσης να συγχαρώ την πολιτική ηγεσία, τον κ. Σουφλιά και τον Υφυπουργό, διότι πράγματι έφεραν στη Βουλή των Ελλήνων ένα ακόμα σημαντικότατο έργο, ένα έργο το οποίο πραγματικά θα αφήσει εποχή και θα συνδράμει στην απόδοση και των άλλων μεγάλων έργων.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Κύριε Υπουργέ, έχει ζητήσει το λόγο ο κ. Απόστολος Κακλαμάνης. Θα θέλατε να προηγηθεί για να κλείσετε εσείς με τη σύντομη παρέμβαση σας;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Φίλιππος Πετσάλνικος): Ο κ. Απόστολος Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όταν συζητήθηκε στη Βουλή το νομοσχέδιο για την κύρωση της συμβάσεως για την υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης, είχα από του Βήματος του Σώματος διατυπώσει μία βασική αντίρρηση για τη θετική ψήφο μου. Η ψήφος μου υπήρξε αρνητική και το ίδιο συμβαίνει και με την παρούσα σύμβαση για τον εξής απλούστατο λόγο, τον οποίο μάλιστα ενίσχυσε εμμέσως και με όσα είπε προς το τέλος της ομιλίας του ο αγαπητός μου συμπατριώτης, Βουλευτής Λευκάδος, κ. Βεργίνης.

Έχω τη γνώμη ότι η Βουλή δεν πρέπει να κυρώνει συμβάσεις, αλλά αντίθετα, σε ό,τι αφορά τη νομοθεσία που ισχύει, να νομοθετεί μόνο για λύσεις που ενδεχομένως είναι αναγκαίες, προκειμένου να καταρτισθεί και να εκτελεστεί οποιαδήποτε σύμβαση που η αρμόδια και υπεύθυνη κυβέρνηση κρίνει στο πλαίσιο της κυβερνητικής της πολιτικής και του προγράμματός της ότι είναι συμφέρουσα για τον τόπο. Και να κρίνεται γι' αυτό. Και να μην έχει τη δυνατότητα να οχυρώνεται πίσω από την ψήφο της Βουλής.

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

Να μην έχει τη δυνατότητα αυτή, επίσης, οποιοδήποτε πολιτικό στέλεχος της Κυβερνήσεως μέχρι και τον Πρωθυπουργό, που υποθέτω ότι ενημερώνεται και συνεργάζεται, μπορεί το Υπουργικό Συμβούλιο να το συγκαλεί κάθε έξι ή επτά μήνες, αλλά ως συντονιστής του κυβερνητικού έργου, σύμφωνα με το Σύνταγμα και το νόμο περί Υπουργικού Συμβουλίου, τουλάχιστον για τόσο σοβαρά ζητήματα θα έχει επικοινωνία, θα ενημερώνεται και θα συμφωνεί ή θα διαφωνεί με τόσο σοβαρές αποφάσεις των Υπουργών του.

Θα πρέπει, λοιπόν, να ενημερώνονται όλοι, από τον Πρωθυπουργό μέχρι τον τελευταίο υπηρεσιακό παράγοντα, σύμβουλο, συνεργάτη, που θα έχει εμπλοκή στις διαδικασίες είτε των μελετών που προηγούνται είτε των διαγωνιστικών διαδικασιών που έπονται, είτε εν συνεχεία. Και αυτό είναι ίσως το πιο σοβαρό, γιατί ελάχιστοι εδώ εκ των συναδέλφων είναι σε θέση να το παρακολουθήσουν και να συμβουλεύσουν και εμάς που δεν έχουμε αντίστοιχη εμπειρία ή και τις ειδικότερες επιστημονικές γνώσεις.

Αυτή, λοιπόν, η εμπλοκή όταν ψηφίζεται εδώ ένας νόμος, υπεκφεύγει ως εκκρεμότητα, ακόμα και του ενδιαφέροντος του ποινικού δικαστή, διότι ένας νόμος είναι η «κολυμβήθρα του Σιλωάμ»!

Μία διάταξη, αίφνης, αυτής της συμβάσεως κυρώθηκε από τη Βουλή. Ποιος την εισηγήθηκε; Ποιος την αποφάσισε; Ποιος την ενέκρινε; Επαναλαμβάνω ότι από τον Πρωθυπουργό μέχρι τον τελευταίο παράγοντα, υπηρεσιακό ή πολιτικό, όλοι παραμένουν εκτός οποιουδήποτε άλλου ελέγχου πέραν της πολιτικής κριτικής.

Και όταν αναφέρεται κάποιος σε πολιτικά υπεύθυνους, εγώ θεωρώ ότι ο πολιτικός κόσμος δίνει πολλή σημασία και τον ενδιαφέρει καθένα μας πράγματι να μην υπάρχει σκιά πολιτικής ευθύνης. Βέβαια ο απλός πολίτης άλλα νομίζει.

Είναι λάθος αυτό. Αλλά αυτό το λάθος το έχουμε εμπνεύσει εμείς στον απλό πολίτη, όταν αποδεχόμαστε τις εισηγήσεις στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης, αυτής της μονίμως εν διαλύσει, επανιδρυομένης κάθε φορά, αλλά καταβαραθρούμενης περισσότερο στη συνέχεια, που θεωρεί ότι η ευκαιρία της συζήτησης στη Βουλή ενός οποιουδήποτε νομοσχεδίου επιτρέπει «να θάψουμε, μια και βρίσκουμε παπά, και καμιά δεκαριά ακόμη».

Άλλωστε, αυτό δεν συνέβαινε παλαιότερα με τις δεκάδες των τροπολογιών, μέχρις ότου –και εγώ είμαι περήφανος γι' αυτό- βάλαμε κάποιους κανόνες, όπως οι τροπολογίες να έρχονται τουλάχιστον τρεις μέρες πριν και όχι την τελευταία στιγμή και να μην υπερβαίνουν τις τρεις-τέσσερις το πολύ στον αριθμό;

Και αν είμαστε και πιο αυστηροί ως Σώμα και ως Προεδρείο, δεν θα είχαμε καμμία άσχετη ρύθμιση στα νομοσχέδια και θα ήμασταν υπερήφανοι για το νομοθετικό μας έργο και ακόμα περισσότερο αν δουλεύαμε σωστά και στις διαρκείς επιτροπές, ώστε εδώ να γίνεται ο πολιτικός διάλογος, που είναι το έργο της Ολομέλειας του Κοινοβουλίου.

Αυτός είναι ο λόγος, κύριε Πρόεδρε, για τον οποίο εγώ δεν ψήφισα τη σύμβαση για την υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης. Δεν θα ψηφίσω ούτε αυτή τη σύμβαση, όπως και καμμία άλλη σύμβαση, που για όσους γνωρίζουν την ιστορία, μπορεί κάποια στιγμή να αποδειχτεί ότι είναι μια σύμβαση αντάξια εκείνων των δοξαστικών συμβάσεων της Ulen και της Power. Ασφαλώς ο κάθε επιχειρηματίας θα κοιτάξει το συμφέρον του. Το θέμα είναι το συμφέρον του δημοσίου, το συμφέρον των πολιτών, των φορολογουμένων τελικά και προφανώς και οι δικές τους επιβαρύνσεις. Πρέπει οι συμβάσεις αυτές να υπηρε-

τούν κάποιο μείζονα στόχο.

Μεθαύριο θα λέμε ότι δεν μπορούμε να εκτελέσουμε ένα έργο πανθολογουμένως αναγκαίο, διότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είναι δεσμευμένο με τα συγχρηματοδοτούμενα έργα ή ότι δεν μπορούμε να βρούμε άλλους πόρους γιατί έχουμε πουλήσει όλη την ακίνητη περιουσία του δημοσίου.

Αύριο μπορεί να μας πουν ότι θα πουληθεί και το κτήριο του Κοινοβουλίου και ότι η Βουλή των Ελλήνων θα πληρώνει μίσθωμα σε κάποιον, ο οποίος τους άνω ορόφους θα τους χρησιμοποιεί για επισκέψεις τουριστών κ.λπ. και θα κερδίζει, έτσι, ως επιχειρηματίας, αυτά που κάθε επιχειρηματίας επιδιώκει.

Ελπίζω πραγματικά –μη χαμογελάτε, κύριε Υπουργέ- να μη συμβούν αυτά για το κτήριο της Βουλής και βεβαίως για την Ακρόπολη. Ήδη υπάρχουν κάποιες αντιλήψεις, όπως ότι πια δεν χρειάζονται εθνικές ιδιαιτερότητες, αφού η Ευρώπη είναι ένα «χωνευτήρι» λαών. Τι χρειάζονται, λοιπόν; Να ήδη την Ακρόπολη τη βάλαμε στο διαγωνισμό μέσω internet. Δεν είχε την πρόνοια ο αρμόδιος Υπουργός; Όμως, αυτά θα τα πούμε στο νομοσχέδιό του και τον προειδοποιούμε από τώρα. Μα είναι αυτά σοβαρά πράγματα, η χώρα μας να μην καταγγέλλει αυτό το «θέατρο», παρά να θέτει την Ακρόπολη στην κρίση του οποιουδήποτε απ' αυτά τα κυκλώματα των μεγάλων τουριστικών επιχειρήσεων που αναδεικνύουν ή το Ταζ Μαχάλ ή δεν ξέρω ποιες άλλες τουριστικές ατραξιόν ως τα σύγχρονα θαύματα ή τα διαχρονικά θαύματα του ανθρώπινου πολιτισμού;

Κύριε Πρόεδρε, τελειώνοντας, θα ήθελα να πω πολύ απλά, μια και είναι εδώ ο κύριος Υφυπουργός –δεν είναι εδώ ο αρμόδιος Υπουργός- αλλά πιστεύω και λόγω της προσωπικότητας του κ. Ξανθόπουλου ότι είναι το ίδιο, για να συνειδητοποιηθούν κάποια πράγματα και εν πάση περιπτώσει, να τα καταλάβουμε οι ελάχιστοι που είμαστε εδώ σήμερα. Δεν πάμε καλά, κύριε Υπουργέ!

Και εγώ και ο κ. Αλαβάνος καλέσαμε τον Πρωθυπουργό να συζητήσουμε τι κάνει η Κυβέρνηση για τις πυρκαγιές και σε τι μπορούμε και εμείς να συνεισφέρουμε, αφού κάποιο ρόλο έχει και η Αντιπολίτευση. Είμαστε στον Ιούλιο. Έρχεται ο Αύγουστος. Οι καιρικές συνθήκες γνωρίζουμε ότι κανονικά θα είναι πιο δύσκολες απ' ό,τι του Ιουνίου. Όμως, ο κύριος Πρωθυπουργός απαξίωσε να έρθει στη Βουλή.

Στην τραγωδία του περιβάλλοντος στην Πάρνηθα και στο Πήλιο προστέθηκε και η ανθρώπινη τραγωδία στην Κρήτη. Επίσης, έχουμε και άλλα προβλήματα που δείχνουν ότι η χώρα αντιμετωπίζει ζητήματα θεσμών. Δεν μπορεί, αίφνης, τα όποια ιδιωτικά σχολεία να δυναμιτίζουν ένα αδιάβλητο και αντικειμενικό σύστημα! Αυτό εμένα με εξοργίζει, γιατί, ως Υπουργός Παιδείας, ήμουν ο εισηγητής αυτού του συστήματος και επί είκοσι πέντε χρόνια δεν υπήρξε καμμία φήμη διαβλητότητας.

Όλα αυτά, λοιπόν, δείχνουν ότι δεν πάει καλά η χώρα αυτή. Έχουμε κοινοβουλευτική δημοκρατία και τα κόμματα είναι πυλώνες του πολιτεύματος. Τα συλλογικά τους όργανα είναι αιρετά και όχι διορισμένα. Εγώ ανησυχώ όταν βλέπω το κυβερνών κόμμα να κινείται στη λογική της «ενός ανδρός αρχής».

Αυτά είχα να πω, κύριε Πρόεδρε, και κλείνω. Όποιος έχει την ευαισθησία να ακούσει ας ακούσει. Ο καθένας, ανάλογα με το επίπεδο της ευθύνης του, πρέπει περισσότερο να αντιληφθεί αυτά τα πράγματα. Διότι η εξουσία μόνο για τους ματαιόδοξους έχει αγαθά. Γι' αυτούς που έχουν οράματα έχει ευθύνες και βάρη.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

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

Πρέπει να πω ότι με μεγάλη προσοχή άκουσα τον Πρόεδρο κ. Κακλαμάνη, επειδή διαχρονικά σέβομαι και το ήθος και το ύφος του και τη σκέψη του. Κάποια στιγμή, πράγματι, χαμογέλασα με αμηχανία, διότι αισθάνθηκα και εγώ αυτόν τον κίνδυνο, που όλοι έχουμε σε μία κατάσταση παγκόσμια η οποία εμπορευματοποιεί τα πάντα.

Πράγματι, σωστό είναι αυτό που με σοφία μας είπε, ότι δηλαδή η εξουσία, δεν είναι καρέκλα για να την απολαύσουμε. Ευθύνες είναι και σκοτούρες και όποιος δεν το καταλαβαίνει απλώς δεν την αξιοποιεί σωστά.

Περνάω τώρα σε δύο-τρεις απαντήσεις που οφείλω να δώσω, γιατί άκουσα ξανά μερικά προφανή λάθη.

Πρώτα-πρώτα, κύριε Φωτιάδη, υπάρχει μια ουσιώδης διαφορά μεταξύ των συμβάσεων που εσείς υπογράψατε και των συμβάσεων που εμείς υπογράψαμε. Είναι διαφορά μείζονος σημασίας για την προάσπιση των συμφερόντων του δημοσίου, αλλά και για την αξία των συμβάσεων. Εσείς είχατε επιλέξει ένα επίσης διεθνώς αποδεκτό σύστημα, αυτό των διαπραγματεύσεων. Δηλαδή, υπήρχε μία βάση διακήρυξης και μέχρι την υπογραφή της σύμβασης και την κύρωσή της, γίνονταν διαπραγματεύσεις επί της βάσεως αυτής. Εγώ δέχομαι ότι κάνατε καλές διαπραγματεύσεις. Όμως, η διαπραγμάτευση πάντοτε έχει κινδύνους. Ε, εμείς επιλέξαμε το σύστημα της μη διαπραγμάτευσης!

Υπάρχει μία διακήρυξη. Αυτή είναι. Επ' αυτής προσφέρει ο ανάδοχος και από εκεί και πέρα δεν υπάρχει καμμία διαπραγμάτευση! Λέει διάφορα. Δεν τα ακούμε. Προχωρούμε με τους όρους της διακήρυξης. Άρα τίποτα δεν αλλάξαμε από τη διακήρυξη στη σύμβαση αυτή. Απολύτως τίποτα! Ό,τι προέβλεπε, αυτό και τελικώς υπεγράφη.

Επαναλαμβάνω ότι αυτή είναι μεγάλη διαφορά. Επιτρέψτε μου -και λόγω ηλικίας και λόγω πείρας σε έργα- να εισηγηθώ και στο μέλλον, στην όποια κυβέρνηση να ακολουθήσει την ίδια αρχή, δηλαδή να μην κάνει διαπραγματεύσεις. Να έχει μία πλήρη διακήρυξη και βάσει αυτής να λέει: «Αυτό είναι. Το υπογράφεις ή δεν το υπογράφεις; Δεν το υπογράφεις; Άκυρος ο διαγωνισμός!».

Δεύτερο στοιχείο. Αν και είσαστε προσεκτικός και ακούγατε, δεν ακούσατε φαίνεται αυτά που είπα με απόλυτη τεκμηρίωση των στοιχείων, που ο κοινός μας σύμβουλος και ο δικός μας και ο δικός σας, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος έδωσε σ' έναν αποκαλυπτικό πίνακα. Και μάλιστα, από λάθος ασφαλώς παραλείψατε να βάλετε στο κόστος που πληρώνει ο παραχωρησιούχος το ισόποσο κόστος του 1,2 δισεκατομμυρία ευρώ των δαπανών λειτουργίας, συντήρησης, χρήσης, κεφαλαίων κ.λπ. για τριάντα χρόνια.

Σας διαβάζω, λοιπόν, ότι εάν είναι 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ το κόστος κατασκευής, είναι 1,18 δισεκατομμύρια ευρώ, αυτό το κόστος. Άρα το συνολικό είναι διπλάσιο. Άμα δεν το καταλαβαίνουμε αυτό, τι να πούμε από κει και πέρα, τι να συζητήσουμε, για τι πράγμα να μιλάμε; Και επιμένετε πεισματικά και στο 30% το εργολαβικό όφελος.

Πράγματι στα δημόσια έργα εάν είναι μικρές οι εκπτώσεις, μπορεί να επιτευχθεί αυτό. Συμφωνώ μαζί σας. Εδώ, όμως, γίνεται ένα σκληρό παζάρι μεταξύ του παραχωρησιούχου, των τραπεζών δηλαδή που τον στηρίζουν και του κατασκευαστή που είναι υπεργολάβος. Σας το είπα και την άλλη φορά. Τον στύβουν τον κατασκευαστή, γιατί έχουν κάθε συμφέρον αυτοί και όχι εμείς, να μειώσουν το κέρδος του. Και μου λένε οι χρηματοοικονομικοί μας σύμβουλοι ότι διεθνώς το κέρδος σ' αυτές τις δουλειές, δεν είναι πάνω από 5%, διότι δεν του το επιτρέπουν οι τράπεζες. Θέλουν να μην επιβαρυνθεί άλλο το έργο και να κερδίσει παραπάνω βεβαίως ο μέτοχος, αυτός που παίρνει τις μετοχές αυτού του έργου.

Συνεπώς εάν τα αθροίσουμε όλα αυτά με τα απλά μαθηματικά που όλοι γνωρίζουμε και σεις καλύτερα από μένα ασφαλώς, βγάζουμε ότι στη χειρότερη περίπτωση έχουμε 32,6% συμβολή του δημοσίου στο σύνολο του έργου, που είναι πάρα πολύ καλή η σχέση σε σχέση με τις προηγούμενες συμβάσεις και στην καλύτερη περίπτωση μόνο 15,8%.

Επαναλαμβάνω και πάλι ότι όλοι πιστεύουμε και σεις ασφαλώς, γιατί έχετε και τη σχετική ευφυία, αλλά και εγώ ως μηχανικός, ότι η μεγάλη αύξηση της κυκλοφορίας μέχρι και θα μηδενίσει την επιδότηση της λειτουργίας, όπως προβλέπει η σύμβαση. Και αυτό είναι ένα άλλο μεγάλο προσόν της σύμβασης. Έχει πίνακα η σύμβαση και λέει, αυξήθηκε η επιδότηση της λειτουργίας 50%; Σου δίνω το 1/3 της επιδότησης. Αυξήθηκε 70%; Θα έχεις μηδέν επιδότηση. Το λέει η σύμβαση. Συνεπώς προβλέ-

πεται αυτός ο μηδενισμός, που θα γίνει κιόλας κατά τις προβλέψεις όλων μας.

Επίσης, δεν έβαλα στη ζυγαριά τα οφέλη από το κέρδος, χρόνου, βενζίνης κ.λπ., που όπως είπε και ένας συνάδελφος από τη Συμπολίτευση, είναι πάνω από 4.000.000.000 ευρώ.

Επιτρέψτε μου πριν κλείσω να πω ότι στενοχωρήθηκα ακούγοντας τον κ. Αντωνακόπουλο, ο οποίος χωρίς να έχει μελετήσει το θέμα, είπε διάφορες κορώνες του τύπου «έχουμε αγωνία για τα κέρδη επιχειρηματία». Αν είναι δυνατόν! Ή ότι ο διαιτητής είναι στημένος ή ότι στον Καϊάφα κάνουμε ένα περιβαλλοντικό ανοσιούργημα για τα συμφέροντα του επιχειρηματία. Και δυστυχώς την έπαθε, διότι εάν ακολουθήσουμε την πρόταση που οι κάτοικοι υποστηρίζουν με καλή πίστη, γιατί δεν θέλουν να περάσει ο δρόμος από τα μέρη τους, καλά κάνουν, την πρόταση δηλαδή των κατοίκων και του ιδίου να περάσει από τα βουνά, το έργο θα στοιχίσει άλλο ένα μεγάλο ποσό, δεν ξέρω πόσο είναι, πάντως είναι της τάξεως των 100 και πλέον εκατομμυρίων ευρώ, αυτό θα είναι σε όφελος του επιχειρηματία. Αυτό ζητάνε οι κάτοικοι, και καλά κάνουν και το ζητάνε. Αλλά το ζητάει και ο ίδιος ο κ. Αντωνακόπουλος. Ζητάει δηλαδή να δώσουμε στον επιχειρηματία άλλα 100.000.000 ευρώ και μάλιστα εξωσυμβατικά, για να κάνει την παράκαμψη. Λουκούμι για τον επιχειρηματία αυτό. Αυτό ακριβώς ζήτησε.

Και βέβαια για το περιβάλλον δεν είπε ότι στο έργο αυτό με γενναιότητα ο Υπουργός Γεώργιος Σουφλιάς, σπάνια για την εποχή μας, έβαλε άλλα 120.000.000 ευρώ, για να κάνει είκοσι χιλιόμετρα σήραγγες και εννέα χιλιόμετρα γέφυρες, για τη διάσωση της πανίδας και της χλωρίδας, αρκούδας, λύκου, μαύρης πεύκης κ.λπ.. Πρώτη φορά γίνεται στην Ελλάδα τέτοια περιβαλλοντική παρέμβαση σε έργο.

Και πρέπει από το Βήμα αυτό να ευχαριστήσω τον «ΑΡΚΤΟΥΡΟ», την «ΚΑΛΛΙΣΤΩ» και όλους τους περιβαλλοντικούς συλλόγους της περιοχής, που με την πίεσή τους με κουβάλησαν επάνω, αλλά μετά το χάρηκα, διότι είδα ακριβώς τι μπορεί να συμβεί και τι πρέπει να κάνουμε. Πήγαμε και τα εντάξαμε αυτά τα τεχνικά, ώστε το έργο να είναι, πράγματι, όπως είπα και περιβαλλοντικά δόκιμο.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε –και κλείνω μ' αυτό- θέλω να ευχαριστήσω θερμά όλους όσους μίλησαν και όλους όσους ενδεχομένως αντέδρασαν. Θέλω να πω και πάλι ότι θεωρώ τα έργα διαχρονικά και τη συμβολή όλων των κυβερνήσεων σημαντική στα έργα αυτά. Είπε κάποια στιγμή ο εισηγητής μας ότι τα έργα αυτά κρατούν πολλές πενταετίες και πράγματι έτσι είναι. Και θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι ουδέποτε ο Υπουργός Γιώργος Σουφλιάς και εγώ, θα φέρναμε στη Βουλή μια σύμβαση, την οποία δεν θα θεωρούσαμε άκρως συμφέρουσα για το ελληνικό δημόσιο.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της ενότητας των άρθρων πρώτο έως τέταρτο και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο πρώτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο πρώτο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο δεύτερο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο δεύτερο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο τρίτο ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς το άρθρο τρίτο έγινε δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου τέταρτου.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το ακροτελεύτιο άρθρο τέταρτο έγινε δεκτό ομόφωνα.

Συνεπώς το νομοσχέδιο 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» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Ερωτάται το Τμήμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο 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» έγινε δεκτό, κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65) και ρύθμιση συναφών θεμάτων

Άρθρο πρώτο
Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 31ης Μαΐου 2007 Σύμβαση Παραχώρησης που αφορά στη Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), που υπογράφηκε μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης» και το διακριτικό τίτλο «Οδός Κεντρικής Ελλάδας Α.Ε.», που εδρεύει στο Δήμο Λαμίας, 1ο χλμ. Εθνικής Οδού Λαμίας - Αθηνών και β) εκ τρίτου των Αρχικών Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας (Α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A., που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας (Plaza Manuel Gomez Moreno, no 2, 28020 Madrid Spain), (Β) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία ΓΕΚ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ, που εδρεύει στην Αθήνα (Λεωφ. Μεσογείων 85), (Γ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A., που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας (Avda de Tenerife 4-6, San Sebastian de los Reyes, 28700 Madrid, Spain), (Δ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία DRAGADOS S.A., που εδρεύει στη Μαδρίτη Ισπανίας (Avda de Tenerife 4-6, San Sebastian de los Reyes, 28700 Madrid, Spain), το κείμενο της οποίας ακολουθεί:

Άρθρο δεύτερο

1. α) Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου περιέρχονται άνευ ανταλλάγματος στο Δημόσιο κατά πλήρη κυριότητα οι παρόδιες εκτάσεις του τμήματος του οδικού άξονα του διευρωπαϊκού δικτύου Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων (ΠΑΘΕ) από τη Σκάρ-φεια (χ.θ. 181+480) έως τις Ράχες (χ.θ. 240+300) του ίδιου οδικού άξονα, που μεταβιβάσθηκαν από το Δημόσιο στην Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων Α.Ε. με το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε., δυνάμει της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001 (ΦΕΚ 178 Α'), στις οποίες περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της ανωτέρω παραγράφου.

β) Η ανωτέρω μεταβίβαση συντελείται από της μεταγραφής του αποσπάσματος της απογραφής που διενεργήθηκε, σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του ανωτέρω νόμου, κατά το τμήμα της που περιέχει περιγραφή των δια του παρόντος μεταβιβαζόμενων ακινήτων και εμπραγμάτων δικαιωμάτων. Η μεταγραφή πραγματοποιείται ατελώς το αργότερο εντός μηνός από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως αυτή ορίζεται με το άρθρο 5.2.2 της κυρούμενης Συμβάσεως Παραχώρησης.

γ) Από της μεταγραφής αυτής και με την επιφύλαξη της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, το Δημόσιο υπεισέρχεται αυτοδικαίως και σε όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. από ενοχικές συμβάσεις της με τρίτους, οι οποίες αφορούν στα ανωτέρω μεταβιβαζόμενα περιουσιακά στοιχεία.

δ) Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου.

ε) Ως αξία για την αναδιαμόρφωση του μετοχικού κεφαλαίου της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μετά την ανωτέρω μεταβίβαση, λαμβάνεται η αξία στην οποία τα μεταβιβαζόμενα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου περιουσιακά στοιχεία αποτιμήθηκαν, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001.

2. Από την ανωτέρω μεταγραφή και μέχρι και την ημερομηνία επίτευξης εκάστης προθεσμίας παράδοσης στον Παραχωρησιούχο τμημάτων του Έργου που κατασκευάζονται από το Δημόσιο, όπως οι προθεσμίες αυτές προβλέπονται στο άρθρο 6.4.2 της κυρούμενης με τον παρόντα νόμο Συμβάσεως Παραχώρησης και όπως αυτή προκύπτει από το οικείο Πρωτόκολλο Παράδοσης Νέου Τμήματος, που προβλέπεται στο άρθρο 6.5.2 της ίδιας Συμβάσεως, η εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. ασκεί αντί του Δημοσίου, αλλά για δικό της λογαριασμό, τα δικαιώματα που απορρέουν από την παράγραφο 1.α του άρθρου 3 του ν. 2938/2001 και έχει τις αντίστοιχες υποχρεώσεις επί του τμήματος που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. α) Εντός πέντε ημερών από την έγγραφη πρόσκληση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων προς την εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και την Παραχωρησιούχο εταιρεία με το διακριτικό τίτλο «Οδός Κεντρικής Ελλάδας Α.Ε.», στην οποία επισυνάπτεται το οικείο Πρωτόκολλο Παράδοσης Νέου Τμήματος της προηγούμενης παραγράφου, υπογράφεται μεταξύ της ανωτέρω υπηρεσίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και του Παραχωρησιούχου, πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής, με το οποίο παραδίδονται οι αναφερόμενοι στην περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου χώροι και εγκαταστάσεις στον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 6.5.2 και 12 της κυρούμενης Συμβάσεως Παραχώρησης.

β) Από της υπογραφής του σχετικού πρωτοκόλλου, ο Παραχωρησιούχος υπεισέρχεται ως εκμισθωτής, αποκλειστικά για το χρόνο της Περιόδου Παραχώρησης, στις μισθωτικές συμβάσεις που περιλαμβάνονται στις αναφερόμενες, στην περίπτωση (γ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ενοχικές συμβάσεις, εφόσον αυτές αφορούν τα Νέα Τμήματα που θα παραδοθούν στον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο (α).

γ) Εκκρεμείς δίκες της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. κατά την ημερομηνία υπογραφής του ανωτέρω πρωτοκόλλου, καθώς και εκείνες που εγείρονται εφεξής και αφορούν στο προηγούμενο διάστημα, συνεχίζονται ή ασκούνται επ' ονόματι του Δημοσίου ή απευθύνονται κατ' αυτού.

Άρθρο τρίτο

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 24.1.5 (1) και (2) της κυρούμενης με το άρθρο πρώτο του παρόντος, Συμβάσεως Παραχώρησης, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του άρθρου Τρίτου του ν. 3535/2007 (ΦΕΚ 41 Α').

2. Ο προβλεπόμενος από το άρθρο 15.7 της κυρούμενης με τον παρόντα νόμο Συμβάσεως Παραχώρησης πειθαρχικός έλεγχος επί των εργοληπτικών επιχειρήσεων του Κατασκευαστή, των μελών του και των τυχόν υπεργολάβων του, όπως και των τυχόν υπεργολάβων του Παραχωρησιούχου, ασκείται με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου Τέταρτου του ν. 3535/2007.

3. Κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αφορά σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν δεν ισχύει, όσον αφορά στο αντικείμενο της Συμβάσεως Παραχώρησης που κυρώνεται με το νόμο αυτόν.

Άρθρο τέταρτο

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει δέκα ημέρες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως."

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Τμήμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Τμήμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 13.58,' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 13 Ιουλίου 2007 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επίκαιρης επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τους Υπουργούς Ανάπτυξης και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη «ΛΑΡΚΟ».

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**