

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΠΖ'

Παρασκευή 17 Φεβρουαρίου 2006

Αθήνα, σήμερα στις 17 Φεβρουαρίου 2006, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.40' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): 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. Δημήτριο Τσιόγκα, Βουλευτή Λαρίσης, τα ακόλουθα:

A. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εξωραϊστικός Σύλλογος «ΝΕΟ ΔΕΛΤΑ» ζητεί οικονομική ενίσχυση.

2) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ηλίας Καλαθάς ζητεί να του χορηγηθεί άδεια πώλησης φυσικού παραγόμενου καπνού.

3) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Γόννων ζητεί να δοθεί παράταση της προθεσμίας κατάθεσης δικαιολογητικών για τους σεισμόπληκτους της περιοχής του κ.λπ..

4) Η Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΡΛΕΠΕ – ΣΗΦΟΥΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Εύβοιας ζητεί τη χρηματοδότηση έργων επισκευής σχολικών κτιρίων του Νομού Εύβοιας.

5) Η Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΡΛΕΠΕ – ΣΗΦΟΥΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σκύρου ζητεί την επισκευή της επαρχιακής οδού της νήσου Σκύρου.

6) Η Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΡΛΕΠΕ – ΣΗΦΟΥΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αλιευτικός Αγροτικός Σύλλογος Αλιβερίου και το Σωματείο Επαγγελματιών Αλιέων Νότιας Εύβοιας ζητούν την επίλυση προβλημάτων των άνεργων παιδιών τους με προγράμματα απασχόλησης του Ο.Α.Ε.Δ..

7) Ο Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαστηριακών Υπαλλήλων Ι.Κ.Α. ζητεί τη χορήγηση πιστοποιητικών

ακτινοπροστασίας για τα Ακτινοδιαγνωστικά, Ακτινοθεραπευτικά και Πυρηνικής Ιατρικής Εργαστήρια του Ι.Κ.Α..

8) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΚΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Νομού Ηλείας ζητεί την άμεση πρόσληψη προσωπικού στις πυροσβεστικές υπηρεσίες του Νομού Ηλείας κ.λπ..

9) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΦΩΤΙΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Γόννων ζητεί την παράταση της προθεσμίας για την κατάθεση δικαιολογητικών από τους σεισμόπληκτους της περιοχής του κ.λπ..

10) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη χρηματοδότηση του Αυτοκινητοδρόμου της Πάτρας.

11) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο αίτημα για πρόσθετα μέτρα πυρασφάλειας στο Δημοτικό Θέατρο «Απόλλων» στην Πάτρα.

12) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην έξαρση της εγκληματικότητας στις συνοικίες της Πάτρας.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη μη τήρηση των όρων περιβαλλοντικών επιπτώσεων από πυρηνελαουργείο στη Βιομηχανική Περιοχή των Πατρών.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην καθυστέρηση αναβάθμισης του αεροδρομίου στον Άραξο.

15) Ο Βουλευτής Β' Αθήνας κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δίκτυο Ελλήνων Αποδήμων Αιρετών Αυτοδιοίκησης της Ευρώπης ζητεί τη λήψη μέτρων για την κοινωνική ενσωμάτωση των μεταναστών, την προστασία του περιβάλλοντος κ.λπ..

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων του Ενιαίου Λυκείου Καστριτσίου – Πανεπιστημιούπολεως Πατρών εκφράζει τις απόψεις του για την ορθή οργάνωση του

Προγράμματος Πρόσθετης Διδακτικής Στήριξης.

17) Ο Βουλευτής Αργολίδας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Αλιέων Ερμιόνης ζητεί την επίσπευση των διαδικασιών για τη χρηματοδότηση αντικατάστασης αλιευτικών σκαφών των μελών του.

18) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο αίτημα για τη συνέχιση της λειτουργίας του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αττικής.

19) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην πρόταση κατασκευής του νέου κτηρίου της Εθνικής Λυρικής Σκηνής στην περιοχή του Ελαιώνα.

20) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην καθυστέρηση του έργου της διάνοιξης της οδού Θηβών.

21) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών.

22) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις διαμαρτυρίες των πολιτών, όσον αφορά στις προδιαγραφές των φωτογραφιών για τα νέου τύπου διαβατήρια.

23) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Ιωαννίνων ζητεί να δοθεί δικαίωμα διορισμού στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση στους πτυχιούχους του Τμήματος Επιστημών της Τέχνης, του Πανεπιστημίου Αθηνών.

24) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη ρύθμιση των φαναριών της λεωφόρου Κηφισίας.

25) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Νομού Ηλείας ζητεί την άμεση πρόσληψη προσωπικού στις πυροσβεστικές υπηρεσίες του Νομού Ηλείας κ.λπ..

26) Η Βουλευτής Εύβοιας κ. ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΡΛΕΠΕ – ΣΗΦΟΥΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Εύβοιας ζητεί την επισκευή της επαρχιακής οδού Αγίου Δημητρίου – Καλλιανού Εύβοιας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 6590/19-1-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δημήτρη Κουσελά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 376/9-2-06 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αρ. πρωτ. 6590/19.1.06 ερώτησης του βουλευτή κ. Δ. Κουσελά, και όσον αφορά αρμοδιότητες του Υπουργείου Ανάπτυξης, σας γνωρίζουμε ότι το Εθνικό Δίκτυο Έρευνας και Τεχνολογίας (ΕΔΕΤ Α.Ε.) εξυπηρετεί τις ερευνητικές και εκπαιδευτικές ανάγκες του ΤΕΙ Καλαμάτας με κύκλωμα 2 Mbps PCM το οποίο καταλήγει στον κόμβο ΕΔΕΤ στην Πάτρα. Επίσης ως ερευνητικό- εκπαιδευτικό δίκτυο κορμού εξυπηρετεί τις ανάγκες του Πανελληνίου Σχολικού Δικτύου το οποίο ως δίκτυο πρόσβασης με τη σειρά του εξυπηρετεί τα σχολεία του Νομού Μεσσηνίας.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ»

2. Στην με αριθμό 6469/17-1-2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Θανάση Παπαγεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/2869/9-2-2006 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας

Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης, με αριθμό 6469/17-1-2006, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θανάσης Παπαγεωργίου με θέμα: «Στασιμότητα στη βαθμολογική εξέλιξη των μεταπαγνύων από τον ΟΣΕ σε άλλες υπηρεσίες», σας γνωρίζουμε ότι :

Σύμφωνα με το άρθρο 12 του Ν.2671/1998, το πλεονάζον προσωπικό του Ο.Σ.Ε. μεταφέρθηκε στο δημόσιο με την ίδια σχέση εργασίας που είχε στον Ο.Σ.Ε., δηλαδή με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου. Δεν εντάχθηκε σε θέσεις μονίμου προσωπικού και συνεπώς δεν παρέχεται από το νόμο η δυνατότητα βαθμολογικής και ιεραρχικής εξέλιξης για το προσωπικό αυτό, όπως άλλωστε συμβαίνει και για το λοιπό προσωπικό με σύμβαση εργασίας αορίστου χρόνου στο δημόσιο και τα Ν.Π.Δ.Δ.. Ως προς τη ρύθμιση της βαθμολογικής και ιεραρχικής εξέλιξης των συμβασιούχων αορίστου χρόνου του δημοσίου και των Ν.Π.Δ.Δ., το θέμα, όπως έχει δηλώσει ήδη ο Πρωθυπουργός, θα συζητηθεί κατά την αναθεώρηση του Συντάγματος.

Ο Υφυπουργός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΟΥΛΑΚΟΣ»

3. Στις με αριθμό 6867/26-1-2006, 6929/27-1-2006 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Έκτορα Νασιώκα, Λεωνίδα Γρηγοράκου, Παναγιώτη Σγουρίδη, Χρήστου Χαΐδου, Ιωάννη Μαγκριώτη και κ. Αικατερίνης Περλεπέ-Σηφουνάκη, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 10373/9-2-2006 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αρ. 6867/26-1-2006 και 6929/27-1-2006 ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από τους Βουλευτές κ.κ. Ε. Νασιώκα, Λ. Γρηγοράκο, Π. Σγουρίδη, Κ. Περλεπέ-Σηφουνάκη, Χ. Χαΐδο, και Ι. Μαγκριώτη, σχετικά με την έλλειψη φαρμάκων για καρκινοπαθείς στο Γ.Ν. «Παπαγεωργίου» Θεσσαλονίκης, σας γνωρίζουμε ότι το εν λόγω θέμα αναπτύχθηκε στη Βουλή των Ελλήνων κατά την διάρκεια συζήτησης της επίκαιρης ερώτησης 409/30.1.2006 του Βουλευτή κ. Ε. Σκουλάκη, που διεξήχθη την 6.2.2006.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ»

4. Στην με αριθμό 6946/27-1-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ανδρέα Μακρυπιδίδη, δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2655/9-2-06 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Μακρυπιδίδη, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του ν. 2545/97, με βάση τις διατάξεις του οποίου καθορίστηκε ως ΒΕΠΕ η ΝΑ.ΒΙ.ΠΕ Αστακού, προβλέπεται ότι: «στις ΒΕΠΕ, πέραν των κυρίως βιομηχανικών, βιοτεχνικών και λοιπών εγκαταστάσεων... επιτρέπεται να περιλαμβάνεται και η εγκατάσταση διαμετακομιστικών κέντρων, αποθηκών και σταθμών εμπορευματοκιβωτίων για τη διακίνηση πάσης φύσεως προϊόντων δραστηριοτήτων».

Βάσει των ανωτέρω, ανήκει στην πρωτοβουλία των ιδιωτών επενδυτών να επιλέξουν τη συγκεκριμένη δραστηριότητα.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ»

5. Στην με αριθμό 6192/10-1-2006 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ασημίνας Ξηροτύρη – Αικατερινάρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Γ.Π. 4782/10-2-06 έγγραφο από τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 6192/10-1-2006 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κ. Α. Ξηροτύρη - Αικατερινάρη σχετικά με θέματα του ΓΝ Θεσσαλονίκης «Παπαγεωργίου», σας γνωρίζουμε τα παρακάτω:

Το ΔΣ του ΓΝΘ «Παπαγεωργίου» αφού έλαβε υπόψη του τις προτάσεις των φορέων, στην 202/8-12-2005 συνεδρίασή του, ενέκρινε σχέδιο τροποποίησης του Εσωτερικού Κανονισμού Λειτουργίας του Νοσοκομείου, το οποίο υπέβαλε μαζί με τις προτάσεις όλων των φορέων στη Β' ΔΥΠΕ Κεντρικής Μακεδο-

νίας και στο Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης για περαιτέρω έλεγχο.

Εκ παραδρομής στο σχέδιο τροποποίησης οι ιατρικές θέσεις παθολογοανατόμων και κυτταρολόγων προβλέφθηκαν συνολικά και ως εκ τούτου έγινε διόρθωση και η σχετική απόφαση υποβλήθηκε αρμοδίως.

Το εν λόγω θέμα θα εξεταστεί από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Ο Υπουργός
ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ»

6. Στην με αριθμό 6499/17-1-2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Άγγελου Μανωλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5819/9-2-2006 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Α. Μανωλάκης, σας γνωρίζουμε ότι η Πυροσβεστική Υπηρεσία Κορίνθου στεγάζεται σε μισθωμένο ιδιωτικό κτίριο, του οποίου η αναμίσθωση έγινε το 2002 επειδή δεν βρέθηκε άλλο καταλληλότερο για τη στέγασή της κτίριο. Κατά το έτος αυτό, από την Κτηματική Υπηρεσία του νομού Κορινθίας, συντάχθηκε έκθεση καταλληλότητας του κτιρίου, σύμφωνα με την οποία αυτό κρίθηκε ακατάλληλο για τη στέγασή της Υπηρεσίας, λόγω έλλειψης των απαιτούμενων για τις ανάγκες της χώρων και όχι λόγω προβλήματος στη στατικότητα ή ύπαρξης μη αναστρέψιμων βλαβών από σεισμικές δονήσεις.

Κατόπιν των ανωτέρω, η Υπηρεσία αναζήτησε για μίσθωση νέο κτίριο, μεγαλύτερου εμβαδού, που να καλύπτει τις πρόσθετες ανάγκες της, μετά και την ανάληψη από το Πυροσβεστικό Σώμα της δασοφυλάκησης, όπως ύπαρξη μεγάλου στεγασμένου χώρου για αμαξοστάσιο, επιχειρησιακά κατάλληλη θέση, λειτουργικότητα κ.λπ.. Κτίριο που να καλύπτει τις απαιτήσεις αυτές δεν βρέθηκε ούτε κατά τον τελευταίο διαγωνισμό που διενεργήθηκε την 24-10-2005 από την Κτηματική Υπηρεσία και απέβη άγονος. Ωστόσο η διαδικασία εξεύρεσης κτιρίου βρίσκεται σε εξέλιξη και στο προσεχές διάστημα ο διαγωνισμός θα επαναληφθεί, προκειμένου να αντιμετωπισθεί οριστικά το στεγαστικό πρόβλημα της εν λόγω Υπηρεσίας.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ»

7. Στην με αριθμό 6479/17-1-2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ευάγγελου Βενιζέλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5817/9-2-2006 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Βενιζέλος, σας γνωρίζουμε ότι στον συνοριακό φύλακα Δημήτριο ΧΑΣΕΚΙΔΗ απονεμήθηκε την 18-2 και 4-10-2005 η ηθική αμοιβή «ΕΠΑΙΝΟΣ» για πράξεις άξιες ιδιαίτερης μνείας, που έλαβαν χώρα την 12-10-2004 και 17-9-2005, αντίστοιχα, στη Θεσσαλονίκη. Η Υπηρεσία, αφού ακολουθήθηκε η προβλεπόμενη από τις ισχύουσες διατάξεις διαδικασία, έκρινε ότι και στη δεύτερη περίπτωση έπρεπε να του απονεμηθεί η ανωτέρω ηθική αμοιβή και όχι το «Αστυνομικό Αριστείο Ανδραγαθίας», επειδή, κατά την άποψή της, δεν συνέτρεξαν σωρευτικά προς τούτο οι προβλεπόμενες από το νόμο προϋποθέσεις, αλλά εκείνες για την απονομή «ΕΠΑΙΝΟΥ».

Σε ό,τι αφορά το αναφερόμενο έγγραφο της Ένωσης Συνοριακών Φυλάκων νομού Θεσσαλονίκης, σας πληροφορούμε ότι, σύμφωνα με την άποψη της Υπηρεσίας, αυτό δεν μπορεί να υποκαταστήσει την αιτιολογημένη υπηρεσιακή πρόταση ή την αίτηση του ενδιαφερομένου, δεδομένου ότι αυτός δεν έχει υποβάλει σχετική αίτηση.

Κατόπιν των ανωτέρω και επειδή από το σύνολο των εξετασθέντων στοιχείων του συμβάντος της 17-9-2005 δεν προκύπτουν λεπτομέρειες γι' αυτό, η αρμόδια Διεύθυνση του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας θα ζητήσει από τη Διεύθυνση Ασφαλείας Θεσσαλονίκης όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, προκειμένου να επανεξετασθεί η όλη υπόθεση, σύμφωνα με το

ισχύον, για την απονομή των ηθικών αμοιβών, θεσμικό πλαίσιο.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ»

8. Στην με αριθμό 6474/17-1-2006 ερώτηση της Βουλευτού κ. Αθανασίας Μερεντίτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/5816/9-2-2006 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Αθανασία Μερεντίτη, σας γνωρίζουμε ότι, για το αντικείμενο αυτής, ενημερώθηκε η Εθνική Αντιπροσωπεία με το 7017/4/5496 από 11-10-2005 έγγραφό μας, σε απάντηση της 2312/20-9-2005 ερώτησης, που κατέθεσε η ανωτέρω Βουλευτής, με το ίδιο περιεχόμενο.

Πέραν αυτών, σε ό,τι αφορά στη στελέχωση της Αστυνομικής Διεύθυνσης Τρικάλων, σας πληροφορούμε ότι το θέμα της στελέχωσης των αστυνομικών Υπηρεσιών αντιμετωπίζεται μέσα από τις δυνατότητες που παρέχει η δύναμη του Σώματος της Ελληνικής Αστυνομίας, με ορθολογική κατανομή αυτής. Στο πλαίσιο δε αυτό έχει στελεχωθεί και η Αστυνομική Διεύθυνση Τρικάλων με δύναμη, η οποία, σήμερα, υπερβαίνει την οργανική της κατά 4 άτομα και βρίσκεται σε πλεονεκτικότερη θέση από άλλες Αστυνομικές Διευθύνσεις που αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα, ενώ το Αστυνομικό Τμήμα Τρικάλων έχει στελεχωθεί με δύναμη, η οποία υπερβαίνει την οργανική του κατά 7 άτομα. Επίσης, στην αναφερόμενη Διεύθυνση, υπηρετεί και ικανός αριθμός συνοριακών φυλάκων, που συμβάλλουν αποφασιστικά στην αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης, υποβοηθώντας το έργο της αστυνόμευσης της περιοχής. Πάντως, για την περαιτέρω ενίσχυσή της, κατά τις τακτικές μεταθέσεις του τρέχοντος έτους, προκηρύχθηκαν προς πλήρωση 11 θέσεις αστυνομικών κατωτέρων βαθμών.

Τέλος, σε ό,τι αφορά στο αίτημα για ίδρυση Τμήματος Μεταγωγών-Δικαστηρίων στα Τρίκαλα, σας πληροφορούμε ότι το θέμα αυτό, καθώς και αυτό της λειτουργίας και προοπτικής των υφιστάμενων Υπηρεσιών της Αστυνομικής Διεύθυνσης Τρικάλων, εντάσσεται και θα εξετασθεί στο πλαίσιο του γενικότερου σχεδιασμού αναδιάρθρωσης-αναδιοργάνωσης των περιφερειακών αστυνομικών Υπηρεσιών, που βρίσκεται σε εξέλιξη και αποβλέπει στη συγκρότηση δυναμικότερων, ορθολογικά κατανομημένων, βάσει των πραγματικών αναγκών κάθε περιοχής και προσαρμοσμένων στη σύγχρονη αστυνομική πραγματικότητα, αστυνομικών μονάδων.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ»

9. Στην με αριθμό 6483/17-1-2006 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Γρηγόρη Νιώτη, Μιχάλη Καρχιμάκη και Χρήστου Αηδόνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 8408/0092/2-2-2006 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Γρηγόρης Νιώτης, Μιχάλης Καρχιμάκης και Χρήστος Αηδόνης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Τα πρόσωπα στα οποία μεταβιβάζεται η σύνταξη θανάτου συνταξιούχου του Δημοσίου, ορίζονται περιοριστικά στις διατάξεις των άρθρων 5,6,31 και 32 του Κώδικα Πολιτικών και Στρατιωτικών Συντάξεων και στις όμοιες των κεφαλαίων Δ' και Β' των Τμημάτων Β' και Γ' και των άρθρων 61, 72 και 92 έως 94 του Κώδικα Πολεμικών Συντάξεων.

Διεύρυνση των προσώπων που συνταξιοδοτούνται από το Δημόσιο, με την προσθήκη σε αυτά και των χρωών θυγατέρων αποβιωσάντων υπαλλήλων και συνταξιούχων του Δημοσίου, δεν αντιμετωπίζεται από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

2. Σημειώνεται ότι οι διατάξεις της παρ 1 του άρθρου 9 του ν. 1654/86 θέσπισαν περιορισμούς στο δικαίωμα συνταξιοδότησης των διαζευγμένων θυγατέρων θανόντων υπαλλήλων ή συνταξιούχων του Δημοσίου, με στόχο τη σταδιακή εξάλειψή του, ενώ με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 1 του ν.

1902/90, εξισώθηκαν συνταξιοδοτικά τα θήλεα με τα αρρένα τέκνα όσων υπαλλήλων διορίστηκαν στο Δημόσιο από 1-1-1983 και μετά.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

10. Στην με αριθμό 6527/17-1-2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Παρασκευά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1010681/159/ΟΟΤΥ/Δ/3-2-2006 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο από 17-1-2006 έγγραφό σας, σχετικά με την με αρ. πρωτ.: 6527/17-1-2006 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Ι. Παρασκευάς σχετικά με την αναπροσαρμογή των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων στο Ν. Δωδ/σου, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το σύστημα αντικειμενικού προσδιορισμού της φορολογητέας αξίας των ακινήτων και κατά το νόμο και κατά την έννοια που ο όρος «αντικειμενικός» προσδίδει, καταγράφει αντικειμενικά την υφιστάμενη κατάσταση της αγοράς των ακινήτων.

Το σύστημα του Αντικειμενικού (προσδιορισμού της φορολογητέας αξίας των ακινήτων δεν είναι στατικό αλλά μεταβαλλόμενο, τροποποιούμενο και προσαρμόζόμενο στις συνθήκες που κάθε φορά επικρατούν στην αγορά.

Είναι εσφαλμένη η αντίληψη σύμφωνα με την οποία οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων καθορίζονται για την άσκηση φορολογικής και γενικότερα δημοσιονομικής πολιτικής.

Η άσκηση της αναπτυξιακής ή φορολογικής πολιτικής γίνεται με τα αναπτυξιακά ή φορολογικά μέτρα μεταξύ των οποίων και τα διάφορα κίνητρα και οι φορολογικοί συντελεστές και όχι με την στρέβλωση των τιμών του αντικειμενικού συστήματος που οδηγεί σε μη αντικειμενικές και άδικες τιμές μεταξύ των διαφόρων περιοχών της χώρας.

Της αναπροσαρμογής των αντικειμενικών αξιών προηγείται μελέτη του πραγματικού επιπέδου τιμών και των μεταξύ τους σχέσεων για όλη την επικράτεια (πραγματική εικόνα της αγοράς).

Στην ήδη ισχύουσα αναπροσαρμογή των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων για το δήμο της Ρόδου αφού λήφθηκαν υπόψη οι προτάσεις που υποβλήθηκαν από την αρμόδια επιτροπή του άρθρου 41 ν. 1249/82 και αφού μελετήθηκαν οι ιδιαιτερότητες, οι συνθήκες και τα εμπορικά δεδομένα που ισχύουν σε σύγκριση με όλες τις περιοχές της χώρας καθορίστηκαν τιμές και συντελεστές, ούτως ώστε να αποδίδονται σωστά οι αξίες των ακινήτων που σε κάθε περίπτωση είναι χαμηλότερες από τις τιμές της αγοράς. Ειδικά για τους συντελεστές εμπορικότητας σε ένα μεγάλο ποσοστό έγιναν μειώσεις.

Σε περίπτωση που αποδειχτεί τεκμηριωμένα πως οι νέες τιμές των αντικειμενικών αξιών των ακινήτων είναι μεγαλύτερες από τις τιμές της αγοράς θα επανεξεταστούν και θα ληφθούν υπόψη στην επόμενη αναπροσαρμογή.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 20 Φεβρουαρίου 2006.

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

1. Η με αριθμό 459/13.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Παναγιώτη Αντωνακόπουλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την εγκατάλειψη της καλλιέργειας βιομηχανικής ντομάτας στο Νομό Ηλείας.

2. Η με αριθμό 480/14.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεωργίου Χουρμουζιάδη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη μονιμοποίηση των συμβασιούχων στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης κ.λπ..

3. Η με αριθμό 474/14.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Φωτίου Κουβέλη προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με την πλήρωση των κενών οργανικών θέσεων των δικαστικών υπαλλήλων κ.λπ..

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

1. Η με αριθμό 457/13.2.2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ελπίδας Τσουρή προς τον Υπουργό Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου.

2. Η με αριθμό 479/14.2.2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την υπογειοποίηση του προαστιακού σιδηρόδρομου στην περιοχή των Σεπολίων κ.λπ..

3. Η με αριθμό 476/14.2.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με την εθελουσία έξοδο στον ΟΤΕ κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου.

Θα συζητηθούν μαζί, επειδή αναφέρονται στο ίδιο θέμα, και χωρίς να επηρεάζεται ο χρόνος, η πρώτη με αριθμό 472/28/13-2-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Μιλτιάδη Παπαϊωάννου και η τρίτη με αριθμό 471/27/13-2-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή και πρώην Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικολάου Κωνσταντόπουλου προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με το πρόσφατο θέμα των υποκλοπών κ.λπ..

Αναλυτικότερα, η επίκαιρη ερώτηση του κ. Παπαϊωάννου έχει ως εξής:

«Οι κυβερνητικές σας ευθύνες για την υπόθεση των υποκλοπών είναι τεράστιες και έτσι καταγράφονται στη συνείδηση της συντριπτικής πλειοψηφίας των Ελλήνων πολιτών. Για ένα μείζον πολιτικό θέμα που αφορά την ασφάλεια της χώρας και την ωμή καταπάτηση ανθρωπίνων δικαιωμάτων δεν είπατε και εξακολουθείτε να μην λέτε όλη την αλήθεια. Επιχειρήσατε να το συγκαλύψετε και στη συνέχεια να το αξιοποιήσετε επικοινωνιακά, χάριν κομματικών σκοπιμοτήτων, σε συνεννόηση με την ιδιωτική εταιρεία που εμπλέκεται στην υπόθεση. Στην προσπάθειά σας αυτή, εμπλέξατε και αγνοήσατε βασικούς δημοκρατικούς μας θεσμούς (τη Βουλή, τη δικαιοσύνη, τις ανεξάρτητες αρχές), με αποτέλεσμα την αποδυνάμωσή τους αλλά και τη διαμόρφωση ενός γενικευμένου αισθήματος ανησυχίας και ανασφάλειας των πολιτών.

Σήμερα, κύριε Πρωθυπουργέ, εμφανιστήκατε -πολύ καθυστερημένα- και μας μιλήσατε για «το μέλλον», για το «αύριο», χωρίς να προσθέσετε επί της ουσίας τίποτα και χωρίς επιπλέον να αισθανθείτε την ανάγκη της «συνγνώμης», της ανάληψης ή του καταλογισμού κάποιων έστω πολιτικών ευθυνών, την ώρα που η Κυβέρνησή σας, αλλά και το κύρος της χώρας έχουν από τους χειρισμούς σας υποστεί σοβαρό πλήγμα. Ζητάτε συναίνεση, χωρίς να γνωρίζουμε τι ακριβώς συνέβη, ποια είναι η αλήθεια.

Ερωτάται ο κύριος Πρωθυπουργός:

1. Θα ανταποκριθεί στη θεσμική και πολιτική του υποχρέωση να ενημερώσει την Εθνική μας Αντιπροσωπεία και τους Έλληνες πολίτες για το σύνολο των πραγματικών πτυχών της υπόθεσης;

2. Τι προτίθεται να πράξει στην κατεύθυνση της ανάληψης ή του καταλογισμού πολιτικών ευθυνών;

Είναι στις προθέσεις του να ενημερώνει την Εθνική Αντιπροσωπεία σε ερωτήσεις Βουλευτών ή θα δίνει απαντήσεις μόνον σε ερωτήσεις των Αρχηγών Κομμάτων, όπως δήλωσε ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας;»

Αναλυτικότερα η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κωνσταντόπουλου έχει ως εξής:

«Οι εγκληματικές ενέργειες σε βάρος της χώρας, των πολιτών και της Κυβέρνησης», που αναφέρει στη δήλωσή του ο κ. Καραμανλής, αποδεικνύουν ότι βρήκε ανοικτό πεδίο και αναπτύχθηκε οργανωμένη επιχείρηση υπονόμευσης της Ελληνικής Δημοκρατίας, αποσταθεροποίησης του πολιτικού συστήματος, κατασκοπίας σε βάρος των κρατικών συμφερόντων, κακουργηματικής παραβίασης του απορρήτου των επικοινωνιών και των ατομικών δικαιωμάτων.

Το θέμα δεν κλείνει πολιτικά με τις εκ των υστέρων πολιτικές διακηρύξεις και την κυβερνητική βούληση, ούτε με συστάσεις γνωμοδοτικών επιτροπών για το μέλλον. «Αυτοί που εμπλέκονται σε παρόμοια εγκλήματα και εκείνοι που χρησιμοποιούν προϊόντα εγκλήματος», όπως αναφέρει ο κ. Καραμανλής, έδρασαν στα πλαίσια των συμφωνιών που υπογράφουν οι κυβερνήσεις με άλλα κράτη και ιδιωτικές εταιρείες, μετατρέποντας τη δημοκρατία των συνταγματικών εγγυήσεων σε σκιάδη δημοκρατία των δικτύων επιτήρησης και διαπλοκής μυστικών υπηρεσιών και επιχειρηματικών κέντρων.

Ερωτάται ο κύριος Πρωθυπουργός:

Γιατί η Κυβέρνηση δεν είπε αυτά που λέει σήμερα πριν από ένα χρόνο, όταν αποκαλύφθηκε η εγκληματική δράση του οργανωμένου δικτύου σε βάρος της Ελληνικής Δημοκρατίας, αλλά επέλεξε να κρατήσει σε άγνοια και αδράνεια πολιτικές δυνάμεις και ανεξάρτητες αρχές, καλύπτοντας δια της αρχής αυτόφωρα κακουργήματα;

Γιατί έστω και σήμερα δεν θέλει η Κυβέρνηση να προσδιορίσει με το όνομά τους όσους εμπλέκονται σε παρόμοια εγκλήματα ούτε επίσης θέλει να αποκαλύψει για ποιους λόγους γίνονται στόχοι αυτών των μηχανισμών τα εθνικά συμφέροντα και η ασφάλεια των πολιτών, ώστε ο ελληνικός λαός να αντιπάρει το συνταγματικό πατριωτισμό του;»

Στις ερωτήσεις των δύο συναδέλφων θα απαντήσει ο Υπουργός Δικαιοσύνης κ. Παπαληγούρας.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιχειρείται συστηματικά τούτες τις ημέρες ο Πρωθυπουργός και η Κυβέρνηση να παρουσιαστούν περίπου ως δράστες του πρωτοφανούς αυτού σκανδάλου, του σκανδάλου των υποκλοπών, του οποίου υπήρξαν οι κύριοι στόχοι με πρώτα, βέβαια, θύματα την ασφάλεια της χώρας και τα ατομικά δικαιώματα των πολιτών.

Επιχειρείται ακόμη μια συστηματική αντιστροφή των εννοιών. Η άμεση παραπομπή της υπόθεσης στη δικαιοσύνη μάς καταλογίζεται ως προσπάθεια συγκάλυψης. Η ανεξάρτητη δικαστική έρευνα χαρακτηρίζεται ως κυβερνητική υπεκφυγή. Η υπεύθυνη ενημέρωση των πολιτών από την Κυβέρνηση βαπτίζεται «επιχείρηση απόκρυψης της αλήθειας».

Την πλήρη αλήθεια για τη ζοφερή αυτή υπόθεση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν την ξέρουμε ακόμη, ούτε εμείς ούτε εσείς. Είναι το διακύβευμα μιας μεθοδικής δικαστικής διερεύνησης όλων των πτυχών και παραμέτρων του μεγάλου πράγματος αυτού εγκλήματος των υποκλοπών. Ό,τι εγνώριζε η Κυβέρνηση το εξέθεσε ενώπιον της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, αλλά και ενώπιον της ίδιας της κοινής γνώμης.

Χειριστήκαμε ευθύς εξ αρχής το θέμα με υπευθυνότητα και καθαρότητα, με μοναδικό γνώμονα την προστασία τόσο του δημοσίου συμφέροντος, όσο και των ιδίων των πολιτών. Η Κυβέρνηση προτίμησε να μην δημοσιοποιήσει άμεσα την αποκάλυψη της VODAFONE, πριν ελεγχθεί η σοβαρότητα και η ακρίβεια των καταγγελιών, καθώς και πριν σταθμιστούν όλες οι παράμετροι, καθώς το θέμα ήταν συνυφασμένο με την εθνική μας ασφάλεια.

Η εοπευσμένη και αβασάνιστη δημοσιοποίηση της καταγγελίας, χωρίς προηγούμενη έρευνα, θα ήταν προφανώς, προφανέστατα, πιο ανεξόδη για την Κυβέρνηση. Αντ' αυτής προκρίναμε την οδό της ευθύνης, την οδό της ουσίας, θεωρώντας επιβεβλημένο να προηγηθεί της όποιας δημοσιοποίησης η αστυνομική αφενός και η δικαστική αφετέρου έρευνα της υπόθεσης. Και ευθύς εξ αρχής είχαμε αποφασίσει να δημοσιοποιήσουμε την υπόθεση αμέσως μετά το πέρας της προκαταρκτικής εξέτασης και αυτό πράξαμε.

Η άμεση εντολή του Πρωθυπουργού για παραπομπή της υπόθεσης στη δικαιοσύνη καταδεικνύει την πρόθεση της Κυβέρνησης όχι να συγκαλύψει, αλλά να αποκαλύψει το θέμα.

Γιατί αναπόδραστα, ανεξαιρέτα, ό,τι πάει στη δικαιοσύνη δημοσιοποιείται, έρχεται στο φως.

Η εκτελεστική εξουσία προσέφυγε χωρίς χρονοτριβές στην ανεξάρτητη δικαστική εξουσία που αξιοποιεί την έρευνα των αρχών ασφαλείας για τη διερεύνηση όλων των πτυχών αυτού του εθνικά ευαίσθητου θέματος. Τι πιο σύνηθες, τι πιο θεσμικά και συνταγματικά ανεπίληπτο από τη στάση αυτή;

Δεν ζητήθηκε πράγματι στην πρώτη αυτή φάση της αστυνομικής και της προκαταρκτικής δικαστικής έρευνας, η συνδρομή της ΑΔΑΕ, δεδομένου ότι κατά τον χρόνο της καταγγελίας είχε μόλις αρχίσει να οργανώνεται η ανεξάρτητη αυτή αρχή. Στοιχειώδεις προσωπικό απέκτησε μόλις τον Ιανουάριο του 2005, γι' αυτό και δεν είχε τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στη βασική καταστατική υποχρέωσή της, της διενέργειας συστηματικών, τακτικών ελέγχων των εταιρειών κινητής τηλεφωνίας και δεν

έχει μέχρι σήμερα.

Επιπλέον, δεν υφίσταται τυπική υποχρέωση από το νόμο ενημέρωσης της Α.Δ.Α.Ε. από την Κυβέρνηση, όπως προκύπτει και από τον ίδιο τον ιδρυτικό, τον καταστατικό νόμο της Α.Δ.Α.Ε., αλλά και από τις δηλώσεις του ίδιου του Προέδρου της. Η μη ύπαρξη τέτοιας υποχρέωσης βρίσκει σύμφωνο και τον ίδιο τον εισαγγελέα του Αρείου Πάγου.

Η προκαταρκτική εξέταση διήρκεσε δέκα μήνες και δέκα ημέρες. Η Αντιπολίτευση καταγγέλλει τον χρόνο ως τάχα υπερβολικό. Όμως, παραγνωρίζει ότι προϋπόθεση για την πρόοδο της δικαστικής έρευνας είναι να προχωρήσει ουσιαστικά η αστυνομική έρευνα. Σ' αυτή, κατ' αρχάς, βασίζεται η δικαιοσύνη που, όπως ξέρετε, δεν διαθέτει η ίδια αυτόνομο επιχειρησιακό μοχλό.

Και οι αρχές ασφαλείας είχαν πράγματι να επιτελέσουν ένα πολύ δυσχερές, ένα εκτεταμένο και πολύπλοκο έργο, προκειμένου να εντοπίσουν και να ελέγξουν χιλιάδες άτομα σε ολόκληρη την επικράτεια που είχαν επικοινωνήσει με τα δεκατέσσερα τηλεφωνα «σκιές» που κατέγραφαν τα εκατό περίπου παρακολουθούμενα τηλεφωνα. Η πρόσβαση στην αλήθεια δυσχεράνηκε επιπλέον και από την αφαίρεση του παράνομου λογισμικού από τη VODAFONE.

Επιπλέον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόνος αρμόδιος να κρίνει το αναγκαίο εύρος και το αναγκαίο βάθος μιας προκαταρκτικής εξέτασης –και άρα τη διάρκειά της– είναι ο ανεξάρτητος δικαστικός λειτουργός που τη διεξάγει.

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

Θυμίζω ότι η ίδια η κορυφή της εισαγγελικής αρχής, ο Εισαγγελέας του Αρείου Πάγου ο κ. Λινός, θεώρησε επιβεβλημένη και ενέκρινε ο ίδιος –γραπτώς ενέκρινε– την παράταση του χρόνου περάτωσης της προκαταρκτικής εξέτασης δύο φορές.

Η κύρια ανάκριση ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης):

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αλλιώς να ζητήσω και τη γνώμη των συναδέλφων να παραταθεί ο χρόνος σας.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, είναι μέγα θέμα. Ας ολοκληρώσει ο κύριος Υπουργός.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης):

Τελειώνω κύριε Πρόεδρε.

Η κύρια ανάκριση που ήδη ξεκίνησε, έχει πλέον στη διάθεσή της το υπόβαθρο των στοιχείων και των πληροφοριών της προκαταρκτικής εξέτασης, ώστε να ρίξει φως στις ευθύνες των όποιων εμπλεκόμενων στη σκοτεινή αυτή υπόθεση και να ξεδιαλύνει τα ερωτηματικά που παραμένουν ακόμη αναπάντητα.

Εξαντλητικά, επίσης, διερευνάται η όλη υπόθεση της αυτοκτονίας του Κώστα Τσαλίκιδη.

Θέληση και προσδοκία όλων μας είναι να καταλογιστούν ευθύνες, να εντοπιστούν οι ένοχοι, να αποκαλυφθεί η αλήθεια. Αυτή είναι η βούληση της Κυβέρνησης, αυτή είναι η απαίτηση όλων των πολιτών.

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

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, επιθυμώ κατ' αρχάς να καταγράψω τη συνειδητή απουσία του Πρωθυπουργού από τη Βουλή, από την ώρα του Πρωθυπουργού. Η συμπεριφορά του αναμφίβολα αποτελεί μια έκφραση απαξίας και υποβάθμισης των κοινοβουλευτικών μας διαδικασιών.

Καταγράφω το θλιβερό γεγονός ότι δεν έχει παρουσιαστεί ούτε μία φορά να απαντήσει σε τριάντα και πλέον ερωτήσεις Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Έχει πάρει τις αποφάσεις του να μην έρχεται στη Βουλή; Θα παρακαλέσω την Πρόεδρο να επικοινωνήσει μαζί του και να μας το ανακοινώσετε. Δεν είναι σωστό κάθε φορά να δημιουργείται πρόβλημα με την παρουσία του Πρωθυπουργού στην Εθνική μας Αντιπροσωπεία.

Έρχομαι στην ουσία της ερώτησης. Βρισκόμαστε αναμφίβολα, κύριοι συνάδελφοι, μπροστά σε ένα τεράστιος έκτασης πολιτικό σκάνδαλο. Ζητήσαμε από τον Πρωθυπουργό της

χώρας να πει όλη την αλήθεια στον ελληνικό λαό και να καταλογίσει πολιτικές ευθύνες για το αντικειμενικό γεγονός ότι η ηγεσία της χώρας μας, για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, έπεσε θύμα εγκληματικών ενεργειών από κάποιους που ακόμα ο ελληνικός λαός δεν τους γνωρίζει.

Υπήρξε το έγκλημα της παρακολούθησης, κύριε Υπουργέ και υπήρξε και το έγκλημα της συγκάλυψης. Όλο αυτό θέτει ένα τεράστιο θέμα εμπιστοσύνης πλέον των πολιτών που αισθάνονται ανασφάλεια απέναντι στην Κυβέρνηση. Αν ακόμα δεν γνωρίζετε ποιοι μας παρακολουθούσαν και γιατί, είστε ανίκανοι να κυβερνάτε τη χώρα, να εγγυάστε την ασφάλειά μας. Αν πάλι το γνωρίζετε και δεν λέτε την αλήθεια, τα πράγματα είναι ακόμα χειρότερα.

Εσείς, κύριε Υπουργέ της Δικαιοσύνης, υποτιμήσατε δυστυχώς και εξακολουθείτε να υποτιμάτε τη νοημοσύνη μας. Είπε κανείς να μη γίνει δικαστική έρευνα; Τώρα που υπάρχει δημοσιοποίηση του γεγονότος, η διαδικασία της τακτικής ανάκρισης δεν είναι μυστική; Την εμποδίζει κανείς; Η δημοσιοποίηση δεν βοηθάει, ώστε να γίνει πλήρης εξυγίανση στο ζήτημα του Κώστα Τσαλίκιδη που αναφερόμαστε προηγουμένως;

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

Πολύ λίγο χρόνο θα χρειαστώ ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, ζητήσατε από τον Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου τη διεξαγωγή μιας αργόσυρτης προκαταρκτικής εξέτασης, αντί να ζητήσετε αμέσως την άρση της ποινικής δίωξης και μάλιστα σε βαθμό κακουργήματος, για την εταιρεία, για τον τόπο δηλαδή που έγινε το έγκλημα. Δεν ευθύνεστε γι' αυτό; Και σήμερα εξακολουθείτε να εμπλέκετε τους εισαγγελείς και να μεταθέτετε τις ευθύνες εκεί.

Κύριε Υπουργέ, είστε μέρος του προβλήματος και θα έπρεπε να είχατε αναλάβει τις ευθύνες σας. Θα έπρεπε να είχατε παραιτηθεί, γιατί η πολιτική ευθύνη είναι και αντικειμενικό γεγονός.

Καλέσαμε τον Πρωθυπουργό να μας απαντήσει στα ερωτήματα που έχουν μπει. Λέτε για θέμα υψίστης εθνικής ασφαλείας. Μάλιστα. Δεν έπρεπε να ενημερωθεί ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, οι Αρχηγοί των πολιτικών κομμάτων, οι αρμόδιες αρχές; Έχετε δώσει απαντήσεις σ' αυτά;

Γιατί, κύριε Υπουργέ, δεν αναζητήσατε ευθύνες από τη συγκεκριμένη εταιρεία, αλλά την είχατε προνομιακό συνομιλητή σας για πολύ καιρό; Γιατί, κύριε Υπουργέ, δεν αναζητήσατε ευθύνες από τις υπηρεσίες ασφαλείας; Είστε ικανοποιημένοι από τη λειτουργία της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών; Μην τυχόν όλοι αυτοί συμμετέχουν στην επιχείρηση συγκάλυψης και γι' αυτό τους έχετε απέξω; Τώρα, θυμηθήκατε την ΑΔΑΕ;

Πήγε ο κύριος Πρωθυπουργός προχθές και μας μίλησε για το μέλλον και αφόρισε το παρελθόν. Κύριε Υπουργέ, ενδιαφέρει το παρόν, ενδιαφέρουν τα γεγονότα, ενδιαφέρει ότι αυτήν τη στιγμή η χώρα μας έχει διασυρθεί διεθνώς μ' αυτήν την υπόθεση. Όλα αυτά δείχνουν έναν Πρωθυπουργό με φοβικά σύνδρομα που φοβάται να πει την αλήθεια και να καταλογίσει ή να αναλάβει ευθύνες εκεί που υπάρχουν.

Για όλα αυτά σας ελέγχουμε, κύριε Υπουργέ και πρέπει να γνωρίζετε ότι κανένας δεν μπορεί να κρύβει τις αλήθειες. Τα μισά λόγια, το ψέμα, η υποκρισία, η προπαγάνδα έχουν ημερομηνία λήξης. Ο λαός ανησυχεί, ο λαός νοιώθει ανασφάλεια και οι ευθύνες σας ανήκουν αποκλειστικά.

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

Το λόγο έχει ο πρώην Πρόεδρος του Συνασπισμού κ. Κωνσταντόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, πρόκειται για τη σοβαρότερη υπόθεση κατασκοπείας σε βάρος της χώρας, εμπορίας απόρρητων πληροφοριών και πολιτικής αποσταθεροποίησης. Δυστυχώς, οι πολίτες βλέπουν σαν να υπάρχει ένα πρόγραμμα προστασίας ενόχων δραστών ή μαρτύρων συνηγόρων.

Εκεί παρέπεμψε η απονομή ευσήμων από Υπουργό της Κυβέρνησης στον κ. Κορωνιά.

Δώστε τώρα στη δημοσιότητα το μεγάλο αδελφό με το όνομα

του. Τον ξέρετε και μπορείτε να τον αποκαλύψετε στην ελληνική κοινωνία.

Αποκαλύψτε τη διαπλοκή ξένων μυστικών υπηρεσιών, εσωτερικών υπηρεσιών και επιχειρηματικών κύκλων, που παγίδευσαν την πολιτεία και την κοινωνία.

Για να μιλήσω πολιτικά και συγκεκριμένα, ανακοινώστε τι έγινε εντός της VODAFONE, εντός της Ε.Υ.Π., ποιοι, πότε και σε ποιους έδωσαν τους αριθμούς, οι οποίοι παρηκολούθοντο.

Ανακοινώστε πώς είναι δυνατόν ξένες μυστικές υπηρεσίες να βρίσκονται εξαρχής μέσα στο λογισμικό ασφαλείας που μας το μοσχοπούλησαν, δήθεν για να μας προστατεύσουν. Βάλτε τη VODAFONE και τα στελέχη της στη θέση του υπόλογου συνεργού, για να μην καταστρέφονται εκ του ασφαλούς και για να μην εμφανίζονται κατά το δοκούν πειστήρια, όπως ακόμη και για τον αδιευκρίνιστο θάνατο του άτυχου Τσαλικίδη.

Καταργήστε το θεσμικό πλαίσιο των νομίμων δήθεν παγιδεύσεων που, με άλλοθι την αντιτρομοκρατική πολιτική και το εθνικό συμφέρον, παραβιάζουν την εθνική ασφάλεια και εγκαθιστούν τη διαδικτυακή τρομοκρατία.

Δώστε στη δημοσιότητα τα πορίσματα των εσωτερικών διοικητικών ερευνών και ελέγχων που έχουν γίνει στην Ε.Υ.Π., στην Ελληνική Αστυνομία και στον Ο.Τ.Ε. κ.α.

Ενημερώστε πολιτικά τα κόμματα και τη Βουλή γι' αυτούς που κατασκόπευαν. Γιατί δεν κατασκόπευαν μη έχοντας τι άλλο να κάνουν, για να παίξουν στον ελεύθερο χρόνο τους, αλλά κατασκόπευαν, για να ξέρουν τις αποφάσεις της Κυβέρνησης και του πολιτικού συστήματος, για να πιέζουν προς επιθυμητές λύσεις, για να αποσταθεροποιούν τη λειτουργία των πολιτικών θεσμών, για να εκβιάζουν προκειμένου να δίνονται συγκεκριμένες αποφάσεις, ώστε κύκλοι ομώνυμοι και αλληλοτεταγμένοι να κερδοσκοπούν.

Αυτά τα ζητήματα δεν είναι ζητήματα της δικαιοσύνης, αλλά της Κυβέρνησης. Η δικαιοσύνη θα ερευνήσει το αξιόποινο, ποιοι εμπλέκονται, το βαθμό της εμπλοκής τους και θα προχωρήσει εν τέλει με την ποινική δίωξη. Εσείς, όμως, πρέπει να ενεργήσετε πολιτικά. Δεν είναι ποτέ δυνατόν να έχει στηθεί αυτό το κύκλωμα παγίδευσης ολόκληρης της ελληνικής πολιτείας και κοινωνίας, χωρίς να υπάρχει συνέργεια μυστικών υπηρεσιών, υπηρεσιών της Ε.Υ.Π. και επιχειρηματικών κέντρων που έχουν τη μήτρα, για να δώσουν την τεχνολογία αυτού του λογισμικού.

Αυτά σας καλούμε να πείτε, κύριε Υπουργέ. Προσθέτω ακόμη ότι σας καλούμε να προχωρήσετε σε μία εθνική στρατηγική για την ασφάλεια των δικτύων και των πληροφοριών, γιατί βρισκόμαστε μπροστά σε μία τραγική διαπίστωση: Οι ηλεκτρονικές υπηρεσίες εξελίσσονται αλματωδώς και η Ελληνική Δημοκρατία δεν διαθέτει ούτε το θεσμικό ούτε το πολιτικό ούτε το λογισμικό σύστημα ασφαλείας. Δεν υπάρχουν πολιτικά, θεσμικά, λογισμικά αντίβαρα στην ασύδοτη δράση αυτών των κυκλωμάτων που δεν είναι, κύριε Υπουργέ, οι απλοί hackers, δεν είναι οι συνήθεις πειρατές του ηλεκτρονικού εγκλήματος.

Η Κυβέρνηση ομίλησε αρχικά για τηλέφωνα-σκιές. Κύριε Υπουργέ, ξέρετε πολύ καλά ότι τα τηλέφωνα-σκιές παραπέμπουν στη σκιώδη δημοκρατία, όπου η εθνική ανεξαρτησία, η ασφάλεια της χώρας, η δημοκρατική αξιοπρέπεια και νομιμότητα, η κατοχύρωση του δημοσίου συμφέροντος και η υπεράσπιση των δικαιωμάτων των πολιτών θα γίνονται διαδικτυακό παιχνίδι κάποιων υπερεξουσιαστών, που θα είναι διευθύνοντες σύμβουλοι σε πολυεθνικές εταιρίες ή θα είναι αφανή στελέχη εσωτερικών και ξένων μυστικών υπηρεσιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο προκειμένου να δευτερολογήσετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, όσοι αβασάνισα κατηγορούν την Κυβέρνηση για καθυστέρηση δήθεν της δικαστικής έρευνας, στην πραγματικότητα ψέγουν τον Υπουργό Δικαιοσύνης, επειδή δεν υπερέβη τις εξουσίες και τις αρμοδιότητες που περιοριστικά του δίνουν το Σύνταγμα και ο Κώδικας της Ποινικής Δικονομίας. Στην πραγματικότητα τον ψέγουν, επειδή δεν παρενέβη κατά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής εξέτασης, δεν επεχείρησε να χειραγωγήσει τη δικαιοσύνη.

Και λίγο μάθημα νομικών. Κατά τα άρθρα 43 και 242 του Κώδικα Ποινικής Δικονομίας για τη δίωξη τέτοιων αξιόποινων πράξεων, των αξιόποινων πράξεων των υποκλοπών που καταγγέλλθηκαν και που βέβαια δεν είναι αυτόφωρες, είναι υποχρεωτική, κύριε Παπαϊωάννου, η διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Διαβάστε τη σχετική παράγραφο του άρθρου 30 της Ποινικής Δικονομίας, κύριε Υπουργέ.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Να το διαβάσετε εσείς. Και ρωτήστε παρακαλώ και τον ερωτώμενο, επίσης επί του θέματος, διαπρεπή δικηγόρο, τον κ. Κωνσταντόπουλο. Θα σας τα μάθει. Η παρουσία άλλωστε του Εισαγγελέως του Αρείου Πάγου, του κ. Λινού, κατά την ενημέρωσή μου από τον κ. Κορωνιά στο Υπουργείο Δικαιοσύνης, αποτελούσε οπωσδήποτε εγγύηση εφαρμογής των δικονομικών κανόνων. Ή τα βάζετε και μαζί του τώρα;

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ: Εσείς τα βάλατε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ (Υπουργός Δικαιοσύνης): Δεν έχω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρμοδιότητες γενικού εισαγγελέα, όπως έχουν ενδεχομένως κάποιοι συνάδελφοί μου Υπουργοί Δικαιοσύνης σε άλλες χώρες. Γι' αυτό και δεν ευσταθούν οι κατηγορίες, εκείνων που καταλογίζουν τελικά στην Κυβέρνηση, ότι στην υπόθεση αυτή σεβάστηκε μέχρι κεραίας, το ισχύον συνταγματικό και νομικό πλαίσιο.

Δεν μπορώ προφανώς να προδικάσω την πορεία, ούτε τα αποτελέσματα, κατά μείζονα λόγο, της ανεξάρτητης δικαστικής έρευνας. Μπορώ, όμως, να σας διαβεβαιώσω για την πίστη μου, ότι η δικαιοσύνη θα προχωρήσει προς κάθε κατεύθυνση, με αίσθημα ευθύνης, με αίσθημα αντικειμενικότητας και χωρίς καμία αναστολή.

Βρεθήκαμε, πράγματι, αντιμέτωποι με ένα πρωτοφανές σκάνδαλο που αγγίζει ευαίσθητους τομείς, την εθνική ασφάλεια, τα ατομικά δικαιώματα των πολιτών, την ασφάλεια των τηλεπικοινωνιών. Θεωρώ ότι το πεδίο αυτό δεν προσφέρεται, κύριοι συνάδελφοι, ούτε για κομματικές αντεγκλήσεις, ούτε για στείρο ανταγωνισμό εντυπώσεων. Καλούμαστε αντίθετα όλοι, όλες οι πολιτικές δυνάμεις, να τοποθετηθούμε με νηφαλιότητα, να τοποθετηθούμε με ευθύνη ενώπιον των πολιτών που δίκαια περιμένουν απαντήσεις.

Εμείς θεωρούμε ότι το εθνικό αυτό σκάνδαλο των υποκλοπών μπορεί να αποτελέσει μια ευκαιρία, να προβληματιστούμε και να συζητήσουμε επί της ουσίας. Και επί της ουσίας σημαίνει: Χρειάζονται αυτήν την ώρα νομοθετικές πρωτοβουλίες; Ποιες νομοθετικές αλλαγές, ποια μέτρα απαιτούνται για να περιφρουρήσουμε αποτελεσματικότερα την ασφάλεια των επικοινωνιών; Πώς θα προστατέψουμε καλύτερα τον πολίτη από την υποκλοπή των δικαιωμάτων του;

Θεωρώ ότι αυτός πρέπει να είναι αυτονόητο ο κοινός μας στόχος, το πραγματικά ζητούμενο και το ουσιαστικό αντικείμενο της συζήτησής μας. Και αυτό ήταν και το νόημα της πρωτοβουλίας του ίδιου του Πρωθυπουργού την περασμένη Δευτέρα που ενεργοποίησε τους αρμόδιους φορείς και παράγοντες για τη διαμόρφωση ενός αυστηρότερου αφενός, αλλά και αποτελεσματικότερου αφετέρου θεσμικού πλαισίου προστασίας της εθνικής μας ασφάλειας και των συνταγματικών επιταγών.

Συμπερασματικά: Δεν επιδιώξαμε τη συγκάλυψη, αλλά την ουσιαστική διερεύνηση και αποκάλυψη της υπόθεσης. Δεν ήταν ανεύθυνη στάση, αλλά η πιο υπεύθυνη επιλογή να μη δημοσιοποιήσουμε την καταγγελία, πριν ελεγχθεί η ακρίβεια και η σοβαρότητά της, πριν σταθμιστούν όλες οι παράμετροι.

Δεν κρυφτήκαμε πίσω από τη δικαιοσύνη. Προσφύγαμε στην ανεξάρτητη δικαστική εξουσία για να βρει άκρη, για να εντοπίσει ευθύνες και ενόχους στη σκοτεινή αυτή υπόθεση. Δεν κωλυσιεργήσαμε. Η εντολή του Πρωθυπουργού ήταν άμεση και η παραπομπή του θέματος στη δικαιοσύνη ακαριαία. Μέσα σε λίγες ώρες από την καταγγελία. Δεν καθυστέρησαν οι έρευνες, ούτε η αστυνομική -παρόλο που η αστυνομία είχε τρομακτικό όγκο δουλειάς- ούτε βέβαια η δικαστική που προϋπόθετε την πρόοδο της αστυνομικής. Δεν κρύψαμε τίποτα από την κοινή γνώμη. Όσα ξέρουμε ξέρετε, και προσβλέπουμε στη δικαστική έρευνα για να φέρει στο φως τα όποια κυκλώματα έδρασαν στο

σκοτάδι σε βάρος του έθνους και των πολιτών.

Τώρα πια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το λόγο έχει η δικαιοσύνη και μόνο αυτή. Ας την αφήσουμε να κάνει τη δουλειά της.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η δεύτερη με αριθμό 477/14-2-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτη Κοσιώνη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τη λήψη μέτρων διασφάλισης ικανοποιητικών τιμών για τους εσπεριδοποαραγωγούς, διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Η πρώτη με αριθμό 473/14-2-2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Θεοχάρη Τσιόγκα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τις επιπτώσεις στον κλάδο της πτηνοτροφίας από τη γρίπη των πτηνών κ.λπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση της δεύτερης με αριθμό 478/14-2-2006 επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με το κλείσιμο του εργοστασίου «ΓΙΟΥΛΑ Α.Ε.» κ.λπ..

Συγκεκριμένα η επίκαιρη ερώτηση του κ. Τσιόγκα έχει ως εξής:

«Έπειτα από την ανακοίνωση του Ομίλου «ΓΙΟΥΛΑ» το εργοστάσιο της Ελευσίνας (πρώην ΚΡΟΝΟΣ) πρόκειται να κλείσει και να μεταφέρει την παραγωγή του στη Βουλγαρία.

Το εργοστάσιο, εξαγοράστηκε το 1990 από τον Όμιλο ΓΙΟΥΛΑ και χρησιμοποιήθηκε για να εξασφαλίσει για λογαριασμό του Ομίλου επιδοτήσεις και δάνεια ώστε να εξαπλωθεί στα Βαλκάνια με έξι εργοστάσια.

Το αποτέλεσμα σήμερα είναι 180 εργαζόμενοι να πετιούνται στην ανεργία, έπειτα από χρόνια δουλειάς μέσα σε άθλιες συν-

θήκες, στους 75-80 βαθμούς Κελσίου με πνευμονίες και άλλες επαγγελματικές ασθένειες να τους θερίζουν.

Οι μέχρι σήμερα Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και της Νέας Δημοκρατίας φέρουν τεράστια ευθύνη γιατί με την πολιτική τους από τη μια προσφέρουν γη και ύδωρ στους διάφορους βιομηχάνους ενισχύοντας τους και με δισεκατομμύρια επιδοτήσεις στο όνομα του εκσυγχρονισμού και της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας και από την άλλη τους επιτρέπουν να «πετούν» τους εργαζόμενους στην ανέχεια και την ανεργία.

Ερωτάται ο κ. Υπουργός τι μέτρα προτίθεται να πάρει η Κυβέρνηση ώστε το εργοστάσιο να μη κλείσει, οι θέσεις εργασίας να διατηρηθούν, τα δικαιώματα των εργαζομένων να προστατευθούν ανεξάρτητα από τις επιθυμίες και τη βούληση του εργοδότη;»

Στην ερώτηση του κ. Τσιόγκα θα απαντήσει ο Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, κ. Γιακουμάτος.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Και εχθές το κόμμα του Συνσπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, ο κ. Λεβέντης, έκανε την ίδια επίκαιρη. Μπορείτε να διαβάσετε και τα Πρακτικά. Η Κυβέρνηση θα πει και σήμερα ό,τι είπε χθες.

Θέλω να σας ενημερώσω ότι μόλις ενημερώθηκε η Κυβέρνηση ότι υπάρχει πρόθεση κλεισίματος της βιομηχανίας Γιούλα, την άλλη μέρα συγκάλεσε στο Υπουργείο τριμερή συμφιλιωτική σύσκεψη στην οποία παρευρίσκειτο και η Βουλευτής του Κόμματός σας, κ. Παντελάκη. Ήταν παρούσα. Και θα έπρεπε, κυρία Τσιόγκα, να μην κάνετε ερώτηση για αυτό το θέμα. Θα έπρεπε να σας ενημέρωνε η κ. Παντελάκη ότι το Υπουργείο επενέβη άμεσα. Καταθέτω στη Βουλή και το πρακτικό της τριμερούς.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, κ. Γεράσιμος Γιακουμάτος, καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο το οποίο έχει ως εξής:

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Θεώρησε παράνομες τις κατά τη φαντασία της εργοδοσίας απολύσεις και ζήτησε σε αυστηρό νόμο να τηρηθούν οι νόμιμες διαδικασίες. Διότι ξέρετε ότι αυτή η Κυβέρνηση έχει κάνει γνωστό -στην ουσία το έχει κάνει πραγματικότητα- ότι θα εφαρμόζονται οι νόμοι προς πάσα κατεύθυνση, σε οποιονδήποτε και οπουδήποτε.

Το πρακτικό που θα καταθέσω στα πρακτικά λέει επί λέξει: «Να ακολουθηθούν οι νόμιμες διαδικασίες του ν.1387/83 που δεν τηρήθηκαν και θα πρέπει η εταιρεία να κοινοποιήσει στο Υπουργείο τα περί ομαδικών απολύσεων».

Σας ενημερώνω εκ των προτέρων ότι το Υπουργείο είναι αντίθετο στις ομαδικές απολύσεις και δεν συναινεί.

Από εκεί και πέρα, κύριε συνάδελφε, μιλάτε για Βουλγαρία.

Σας ενημερώνω, κύριε Τσιόγκα, ότι αυτή η επιχείρηση έχει δέκα χρόνια λειτουργίας στη Βουλγαρία. Έχει τρία εργοστάσια. Πράγματι έχετε δίκιο ότι μέχρι τις 7 του Μάρτη που ανέλαβε η νέα Κυβέρνηση μόνο στη Βουλγαρία είχαμε τρεις χιλιάδες εφτακόσιες εφτά επιχειρήσεις. Και αυτά από το επαγγελματικό και βιοτεχνικό επιμελητήριο της Βουλγαρίας. Άλλα είναι τα στοιχεία για τα Σκόπια και άλλες χώρες. Δηλαδή φεύγανε οι επιχειρήσεις.

Σας έχω ζητήσει να μου πείτε έστω και μία εταιρεία που να έφυγε από την ημέρα που αναλάβανε εμείς τη διακυβέρνηση και μετά και να έχει εγκατασταθεί στα Βαλκάνια. Καμία. Μπορεί να κάνω λάθος, διορθώστε με. Το έχω πει επανειλημμένως. Το να επικαλείσθε, όμως, κάθε φορά μία επιχείρηση που έφυγε στις χώρες των Βαλκανίων πριν από πολλά χρόνια και να λέτε ότι το ίδιο γίνεται και επί των ημερών μας, είναι λάθος. Είναι λάθος άλλος να κάνει το φόνο και άλλος να καλείται να πληρώσει. Πράγματι έγιναν εγκληματικές παραλείψεις, με αποτέλεσμα να έχουμε αυτήν την κατάσταση που έχουμε σήμερα αναφορικά με τη μετακόμιση πολλών επιχειρήσεων στα Βαλκάνια.

Το τρίτο. Μιλάτε για επιχορηγήσεις. Εδώ, κύριε συνάδελφε, συγγέετε το χθες το γκρίζο και αδιάφανο με το σημερινό. Και το λέγω αυτό με μεγάλη υπερηφάνεια. Στηρίζω και υποστηρίζω μία Κυβέρνηση, η οποία δεν δέχεται μύγα στο σπαθί της. Και γιατί το λέω αυτό; Αναφεράτε μου, παρακαλώ, μια περίπτωση που να δόθηκε επιχορήγηση επί των ημερών μας και ο ενδιαφερόμενος να έκλεισε την επιχείρηση ή να τη μετέφερε στο εξωτερικό και να μη πήγε φυλακή. Πέστε μου μια περίπτωση.

Αναφορικά με αυτά, κύριε Πρόεδρε, δηλαδή τα θαλασσοδάνεια ουκ έστιν αριθμός. Ο Έλληνας εργαζόμενος χρησιμοποιήθηκε ως όμηρος την τελευταία δεκαετία σε επιχειρήσεις μαϊμού και απάτης, «Sex Form» κ.λπ. και ουκ έστιν αριθμός. Έχω καταθέσει στοιχεία στη Βουλή. Δόθηκαν 180.000.000, 200.000.000 ευρώ, λες και ήταν ραπανάκια και πολλές άλλες περιπτώσεις, για να πλουτίζουν οι τάχατες επιχειρηματίες και σήμερα να έχουμε αυτό το λουκέτο. Ξέρετε, κύριε Τσιόγκα, τις είκοσι επτά επιχειρήσεις. Τι επιχειρήσεις ήταν; Ήταν επιχειρήσεις με θαλασσοδάνεια, με παιγνίδια του Χρηματιστηρίου, όπου ληλάτησαν στο μεγάλο φαγοπότη της προηγούμενης δεκαετίας το δημόσιο χρήμα. Και καλείται αυτή η Κυβέρνηση να δράσει, να σταθεί δίπλα στον εργαζόμενο, σε αυτό το μεγάλο δράμα που ζει να χάνει τη δουλειά του μετά από είκοσι χρόνια. Εκεί η Κυβέρνηση παρεμβαίνει, είναι δίπλα σε αυτόν που χάνει πραγματικά τη δουλειά του, κάνει κοινωνική παρέμβαση.

Ένα δεν μπορούμε να κάνουμε, κύριε Τσιόγκα, και το ρωτάτε συνέχεια. Σας έχω πει να μου υποδείξετε ένα μοντέλο σε όλον τον κόσμο, μηδέν εξαιρουμένης και της Κούβας του Φίντελ Κάστρο, δεν θα κουράζομαι να το επαναλαμβάνω, όπου το κράτος παρεμβαίνει σε ιδιωτική επιχείρηση, να την πληρώνει για να λειτουργεί. Δεν μπορεί να γίνει αυτό, κύριε συνάδελφε. Υπάρχουν νόμοι, υπάρχει το Σύνταγμα και αυτό προστατεύει η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο ερωτών συνάδελφος κ. Τσιόγκας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Μόνο που αυτούς τους νόμους και αυτά τα Συντάγματα τα έχετε ψηφίσει εσείς με το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Και

βέβαια και οι νόμοι και το Σύνταγμα της χώρας εξυπηρετούν τα συμφέροντα της πλουτοκρατίας, τα συμφέροντα των βιομηχάνων. Αυτούς υπηρετείτε και εσείς σήμερα.

Όσον αφορά για τις επιχειρήσεις, οι οποίες φεύγουν επί των ημερών σας. Εσείς επικαλείσθε και συνεχίζετε να το λέτε, ότι από τότε που ανέλαβε η Νέα Δημοκρατία δεν έφυγε καμία επιχείρηση. Σας προκαλώ αυτήν τη στιγμή. Από τη Λάρισα η «POL COM» σηκώνει τα μηχανήματα και τα πάει στη Βουλγαρία, τώρα αυτήν τη στιγμή. Είναι επιχείρηση που φτιάχνει κουμπιά.

Έφυγε πέρυσι η «FROZA» από τη Λάρισα επί των ημερών σας. Φεύγουν οι Λαναράδες από τη Νάουσα. Φεύγουν τα καπνομάγαζα από τη Θεσσαλονίκη. Κλείνει και η «ΓΙΟΥΛΑ». Έξι εργοστάσια έφτιαξε ο Βουλγαράκης που έχει τη «ΓΙΟΥΛΑ»: Τρία στη Βουλγαρία, ένα στη Ρουμανία και δύο στην Ουκρανία. Και, βέβαια, εμείς δεν έχουμε αυταπάτες ότι σ' αυτό το σύστημα που ζούμε δεν έχει περιθώρια να δώσει στους εργαζόμενους. Καθημερινά θα αφαιρεί, καθημερινά θα τους παίρνει πίσω δικαιώματα.

Επίσης, πρέπει να πούμε ότι συνεχίζετε να επιδοτείτε τους βιομήχανους. Απαντήστε μου σας παρακαλώ. Εδώ είναι ο ν. 2601, τον οποίο ψηφίσατε μαζί με το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 1998 για τη ανασυγκρότηση των Βαλκανίων και την οικονομική διείσδυση στα Βαλκάνια. Αν θέλετε, να καταθέσω στα Πρακτικά το νόμο που ψηφίσατε και επιδοτείτε τους βιομήχανους με χοντρά λεφτά, χοντρές επιδοτήσεις να φύγουν.

Λέτε: «Τι θα κάνουμε;». Δεσμεύστε τους. Βάλτε τους ασφαλιστικές δικλίδες και δεσμεύσεις. Δεν μπορεί να τους επιδοτείτε και μετά να τα παίρνουν από εδώ και να πηγαίνουν σε όποια χώρα θέλουν. Να μην μπορούν να φύγουν, να μην μπορούν να τα πάρουν. Όχι μόνο δεν τους βάζετε δεσμεύσεις και ασφαλιστικές δικλίδες, αλλά τους επιδοτείτε.

Εμείς θέλουμε να πούμε ότι αυτή η πολιτική που εφαρμόζει σήμερα η Νέα Δημοκρατία και τα μέτρα που προτείνει είναι «ασπιρίνες», είναι ανεπαρκή και δεν πρόκειται να αλλάξουν την κατάσταση. Και όσα είπατε στους απολυμένους της «ΓΙΟΥΛΑ» ούτε «ασπιρίνες» είναι.

Εμείς προτείνουμε για τους απολυμένους να δώσει η Κυβέρνηση -το ζητάνε οι εργαζόμενοι- και να απαντήσετε στη δευτερολογία σας αν θα το κάνετε: Πρώτον, 1500 ευρώ το μήνα κατώτερο ταμείο ανεργίας, μέχρι να τους βρείτε δουλειά, και από εκεί και πάνω επιδόματα για όσους είναι παντρεμένοι κ.λπ.. Δεύτερον, να παγώσουν τα δάνεια που έχουν οι εργαζόμενοι, είτε προς τους τράπεζες είτε προς τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας, οπουδήποτε. Τρίτον, να έχουν με την κάρτα ανεργίας δωρεάν μεταφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς, ΜΕΤΡΟ, ηλεκτρικό, τρόλεϊ, αστικά κ.λπ.. Τέταρτον, να πηγαίνουν τα παιδιά τους δωρεάν στους βρεφονηπιακούς σταθμούς και πέμπτον, να παίρνουν επιδότηση ενοικίου τη στιγμή που θα μένουν άνεργοι.

Απαντήστε σ' αυτά τα αιτήματα που σας θέτουμε για τους άνεργους, γι' αυτούς που απολύονται, γι' αυτούς που κλείνουν τα εργοστάσια και μένουν στο δρόμο. Απαντήστε αν θα πάρετε αυτά τα μέτρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Πρώτον, για να μην υπάρχει καμία παρεξήγηση, γιατί ζούμε σε πονηρές εποχές και πονηρό τοπίο, ο ιδιοκτήτης της «ΓΙΟΥΛΑ» κ. Βουλγαράκης ουδεμία σχέση έχει με τον Υπουργό Βουλγαράκη. Συνωνυμία. Το λέω απλώς, για να καταλαβαίνομαστε.

Δεύτερον, λέτε ότι αυτή η Κυβέρνηση εκφράζει τα συμφέροντα των βιομηχάνων. Αυτό από πού τεκμαίρεται; Είναι μια Κυβέρνηση που προέρχεται από το λαό, που συμπορεύεται με το λαό και δουλεύει και κάνει ό,τι μπορεί για το λαό. Και το λέω αυτό, γιατί εμείς έχουμε μία λογική, κύριε Τσιόγκα. Η λογική λέει ότι θα πρέπει να κάνουμε μεταρρυθμίσεις, θα πρέπει να παρέμβουμε, θα πρέπει να κάνουμε τομές, για να παράγουμε πλούτο και όχι δανεικά, για να μπορούμε, κύριε Τσιόγκα, αυτόν τον πλούτο που θα παράγει η εθνική οικονομία να τον δώσουμε κατά προτεραιότητα κατ' απόλυτη βεβαίωση του

Πρωθυπουργού στις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις, σε ευάλωτες κοινωνικές ομάδες. Αυτός είναι ο στόχος. Γι' αυτό παλεύουμε. Γι' αυτό δίνουμε αυτές τις μάχες σε όλα τα επίπεδα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ :Στα δύο χρόνια που κυβερνάτε δώσατε προνόμια στους βιομήχανους, φοροαπαλλαγές, επιδοτήσεις. Στους εργάτες δεν δίνετε τίποτα.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Προνόμια υπάρχουν στο μυαλό κάποιων με εμμονές. Δεν υπάρχει κανένα προνόμιο. Σε μια συνταγματική, κοινοβουλευτική δημοκρατία που λειτουργεί μ' αυτούς τους θεσμούς αυτό είναι θέληση και απόφαση του ελληνικού λαού. Δεν είναι απόφαση δική σας, κύριε Τσιόγκα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Άρα, υπηρετείτε τους βιομήχανους.
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Να πάμε στην ταμπάκαρα. Δεν θα διαφωνήσω και ας φανεί και παράξενο. Να δούμε λοιπόν το επίδομα ανεργίας. Όμως τόσο καιρό, τόσα χρόνια δεν κάνατε καμία επίκαιρη ή καμία αντιπολιτευτική τακτική για τις «μαϊμού» κάρτες ανεργίας. Θα σας πω, κύριε Πρόεδρε, ότι σ' αυτό το σύντομο χρονικό διάστημα χωρίς μηχανογράφηση, μόνο από την διασταύρωση των στοιχείων Ι.Κ.Α. και Ο.Α.Ε.Δ., σαράντα πέντε χιλιάδες δούλευαν και είχαν και κάρτα ανεργίας. Μία κατηγορία, κύριε Τσιόγκα.

Δεύτερη κατηγορία: Κάρτα ανεργίας μπορεί να πάει να πάρει ο δισεκατομμυριούχος και να δηλώσει άνεργος. Θέλετε σε όλους αυτούς...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Έχετε τις καταστάσεις των εργαζομένων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόγκα, σας παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Θα απαντήσω, κύριε Τσιόγκα. Μισό λεπτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Έχετε τις καταστάσεις των εργαζομένων της «ΓΙΟΥΛΑ», της «SEX FORM»...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόγκα, μη διακόπτετε.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Κύριε Τσιόγκα, θέλετε ουσία ή κραυγές;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Δεν θέλουμε κουβέντες για να ξεφύγετε. Έχετε τις καταστάσεις του προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόγκα, μη διακόπτετε τον Υπουργό. Δεν πρέπει και δεν έχετε και δικαίωμα να τον διακόπτετε.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Κύριε Τσιόγκα, θα πρέπει να είμαστε ορθολογιστές, γιατί πρέπει να ξέρετε μία βασική αρχή: Τα χρήματα που δίνει η εκάστοτε Κυβέρνηση, δεν τα δίνει από την τσέπη της. Τα δίνει από το υστέρημα του Έλληνα φορολογούμενου πολίτη. Και πρέπει να τα διαχειριστούμε σωστά.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να κάνουμε τη μηχανοργάνωση, η οποία, κύριε Πρόεδρε –και διαβεβαιώνω το Σώμα- εντός του 2006 θα είναι on line. Θα λέει: «Τσιόγκας, Άνεργος. Επάγγελμα: Πρώην Βουλευτής.» Αναφέρω ένα παράδειγμα για το τι θα λέει. Και θα ξέρουμε, κύριε Πρόεδρε, ποιος είναι άνεργος και ποιος δεν είναι.

Και τι είναι άνεργος; Άνεργος, κύριε Τσιόγκα, είναι αυτός που θέλει πολύ να βρει δουλειά και δεν δουλεύει, γιατί δεν βρίσκει. Άνεργος δεν είναι ο σπουδαστής, ο εφοπλιστής. Αυτοί δηλώνουν σήμερα.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να φτιάξουμε το σύστημα της μηχανοργάνωσης.

Και πρέπει να σας πω ότι σας ξεφεύγει ως κόμμα –και σας το λέω για να το ψάξετε- πως ο ν.1315 επί Ανδρέα Παπανδρέου έλεγε –και ισχύει ακόμα- ότι όποιος κληθεί από τον Ο.Α.Ε.Δ. να πιάσει δουλειά ή να κάνει εκπαίδευση, κατάρτιση και δεν πάει, βγαίνει από το σύστημα. Ο Μπλερ το έχει κάνει με τρεις φορές ειδοποίησης, όπως και η Μέρκελ. Στην Ελλάδα υπάρχει μία φορά. Του σοσιαλισμού. Τότε. Του Ανδρέα Παπανδρέου.

Άρα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, ποιο είναι το ζητούμενο;

Η σωστή και έντιμη διαχείριση, κύριε Τσιόγκα, είναι να μηχανογραφήσουμε, να εκσυγχρονίσουμε, να κάνουμε on line...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Αυτά τα λέτε από την ημέρα που αναλάβατε. Πότε θα τα κάνετε;

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Τα έχουμε κάνει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόγκα, μη διακόπτετε.

Κι εσάς, κύριε Υφυπουργέ, σας παρακαλώ να ολοκληρώσετε.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Τσιόγκα, παραλάβαμε 12% εξατομικευμένη προσέγγιση του ανέργου. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε είναι στο 77%. Και σας διαβεβαιώνω ότι με το διαγωνισμό που κάναμε για τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές, τα οποία θα παραλάβουμε γύρω στο Μάιο, εντός του 2006 θα είστε κι εσείς και όλοι εγγεγραμμένοι στον Ο.Α.Ε.Δ..

Θα μπορούμε, λοιπόν, πλέον να εκσυγχρονίσουμε το σύστημα, να δούμε τον πραγματικά άνεργο και να του δώσουμε αυτό που δικαιούται. Το να διαχέουμε τον πλούτο στους «μαϊμού ανέργους», στους «μαϊμού συνταξιούχους», σε όλους αυτούς, να έχουμε δηλαδή μία τέτοια κοινωνία, είναι κάτι που δεν το αντέχει η ελληνική κοινωνία, δεν το αντέχει η ελληνική πραγματικότητα.

Ευχαριστώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ σας είπα για τους ανέργους της «ΓΙΟΥΛΑ», της «SEX FORM», του ΛΑΝΑΡΑ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόγκα, σας παρακαλώ.

Κύριε Υπουργέ, οι μαϊμούδες είναι ωραία ζώα. Μην τα προσβάλουμε.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΓΙΑΚΟΥΜΑΤΟΣ (Υφυπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Ναι αλλά δεν ζητάνε σύνταξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μακάρι καμιά φορά να ήταν η συμπεριφορά μας όπως αυτών των ζώων.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, απαντήσατε γενικά για τους ανέργους. Συγκεκριμένα δεν απαντήσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόγκα, τα υπόλοιπα μπορείτε να τα πείτε με τον κύριο Υπουργό εκτός Αιθούσης ή στο Υπουργείο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεσή με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι ένας μαθητές και μαθήτριες από το Α' Πειραματικό Δημοτικό Σχολείο Μαρασλείου μαζί με ένα συνοδό.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές. (Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της τρίτης με αριθμό 475/14.2.2006 επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τους Υπουργούς Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την αναστολή χορήγησης φαρμάκων σε απόρους ψυχασθενείς στο Αιγινήτειο Νοσοκομείο.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Λεβέντη έχει ως εξής:

«Κοινωνική πολιτική χωρίς την απόδοση των σχετικών κονδυλίων στα Νοσοκομεία εφαρμόζει εδώ και χρόνια το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, όπως αναφέρουν δημοσιεύματα και αποδεικνύεται και από σχετικά έγγραφα του Αιγινήτειου Νοσοκομείου.

Οι κατά καιρούς πολιτικές αποφάσεις για χορήγηση δωρεάν φαρμάκων και νοσηλείας σε κατηγορίες του πληθυσμού δεν συνοδεύονται και από τη χορήγηση των απαραίτητων πόρων, όπως αποδεικνύεται από τα έγγραφα του Αιγινήτειου Νοσοκομείου.

Συγκεκριμένα, η Εφορία του Πανεπιστημιακού Αιγινήτειου Νοσοκομείου αποφάσισε τη διακοπή χορήγησης φαρμάκων σε άπορους εξωτερικούς ασθενείς του με ψυχικά νοσήματα. Επικαλείται ότι αδυνατεί να καλύψει τις δαπάνες και προτρέπει

τους ασθενείς να απευθυνθούν σε αντίστοιχες κλινικές νοσοκομείων του Ε.Σ.Υ., με συνέπεια να δημιουργούνται σοβαρά προβλήματα και ταλαιπωρία σε αυτή την ευαίσθητη ομάδα ασθενών.

Από τα σχετικά έγγραφα του νοσοκομείου αναδεικνύεται η κωλυσιεργία του Υπουργείου Υγείας να ενταλματοποιήσει τα κονδύλια που αφορούν νοσήλεια και φάρμακα απόρων ασθενών ύψους 4.000.000 ευρώ. Σύμφωνα με τα στοιχεία του νοσοκομείου η μηνιαία δαπάνη των απόρων ασθενών ανέρχεται σε 70.000 ευρώ.

Με βάση τα παραπάνω ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί: Τι μέτρα προτίθενται να πάρουν ώστε:

Να αποδοθούν άμεσα τα οφειλόμενα ποσά στο Αιγινήτειο Νοσοκομείο και να συνεχισθεί απρόσκοπτα η χορήγηση φαρμάκων στους απόρους ασθενείς με ψυχικά νοσήματα;

Να υπάρχει σταθερή καταβολή των κονδυλίων για νοσήλεια και φάρμακα των απόρων ασθενών ώστε να αποφευχθεί στο μέλλον παρόμοια κατάσταση;»

Στην ερώτηση του κ. Λεβέντη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ταλιαδούρος.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Θα ήθελα να ενημερώσω τον κύριο συνάδελφο ότι με έγγραφη επιστολή της Υπουργού Παιδείας κ. Γιαννάκου στις 10 Φεβρουαρίου δόθηκε εντολή στον πρόεδρο της Εφορίας του Αιγινήτειου Νοσοκομείου καθηγητή κ. Στεφανάδη να συνεχίσει το Αιγινήτειο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο την προγενέστερη πολιτική που ίσχυε μέχρι 31.12.2005 σχετικά με τη χορήγηση φαρμάκων σε εξωτερικούς ασθενείς, κατόχους βιβλιαρίου οικονομικής αδυναμίας μέχρις ότου διευθετηθεί οριστικά το θέμα.

Παράλληλα, ο τώως Υπουργός Υγείας κ. Κακλαμάνης με επιστολή του στις 9 Φεβρουαρίου στο νοσοκομείο «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ» ζήτησε να εξετάζονται και να εξυπηρετούνται κατά προτεραιότητα από το φαρμακείο του νοσοκομείου χωρίς να υποβάλλονται σε εξέταση από τα εξωτερικά ιατρεία του νοσοκομείου οι ασθενείς του Αιγινήτειου Νοσοκομείου που προσκομίζουν βιβλιάριο οικονομικής αδυναμίας και να τους χορηγούνται όλα τα φάρμακα τα οποία δικαιούνται.

Τρίτον, προωθείται απόφαση από το Υπουργείο Παιδείας σχετικά με τα κονδύλια του Αιγινήτειου Νοσοκομείου με τα οποία για το οικονομικό έτος 2006 το νοσοκομείο θα επιχορηγηθεί αρχικά για λειτουργικές δαπάνες με το ποσό των 12,5 εκατομμυρίων ευρώ. Είναι ένα θέμα το οποίο εκκρεμεί από το 1999 λόγω αδυναμίας της Νομαρχίας Αθηνών να προβεί σε εκκαθάριση των παραστατικών. Ήδη βρίσκεται σε επικοινωνία με το Υπουργείο Υγείας προκειμένου και αυτό το ζήτημα να διευθετηθεί οριστικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Λεβέντης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, όταν διάβασα αυτό το έγγραφο του Αιγινήτειου Νοσοκομείου έτριβα τα μάτια μου γιατί δεν μπορούσα να το πιστέψω. Λέει «ανακοινώνουμε στους ενδιαφερομένους ότι από 1.1.2006 το Αιγινήτειο Νοσοκομείο αδυνατεί να καλύπτει τις δαπάνες για τα φάρμακα των εξωτερικών, οικονομικά αδυνάτων ασθενών. Κατόπιν αυτού με απόφαση της Εφορίας του Δ.Σ. δεν χορηγούνται φάρμακα από το φαρμακείο του νοσοκομείου. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στις αντίστοιχες κλινικές των νοσοκομείων του Εθνικού Συστήματος Υγείας».

Μα, είναι πράγματα αυτά; Ζούμε στο 2006 και συμβαίνουν

τέτοια πράγματα στη χώρα μας; Οι ψυχικά πάσχοντες ασθενείς είναι πολλαπλά αδύναμοι. Έχουμε και απόρους ασθενείς. Εδώ συζητάμε για κατάργηση της Λέρου, για αποασυλοποίηση. Υπάρχουν τεράστια κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση τα οποία δυστυχώς δεν έχουν απορροφηθεί, για την ψυχιατρική μεταρρύθμιση. Και επειδή θέλουμε 70.000 ευρώ το μήνα για ένα μεγάλο νοσοκομείο όπως είναι το Αιγινήτειο που είναι έδρα της Ψυχιατρικής Κλινικής του Πανεπιστημίου Αθηνών απ' όπου περνάνε χιλιάδες ασθενείς, φθάνουμε σε αυτό το χάλι και τους λέμε κύριοι δεν έχουμε φάρμακα. Έχουμε έναν άπορο, έναν άνθρωπο με ψυχικό νόσημα που έχει δυσκολία και να κυκλοφορήσει. Του λέμε να πάει να ψάξει να βρει άλλα νοσοκομεία. αυτό είναι ανήκουστο.

Χαίρομαι που άκουσα τη διαβεβαίωσή σας. Όμως, η διαβεβαίωση είναι ένα μπάλωμα γιατί θα φεύγουν από το «Αιγινήτειο» και θα πηγαίνουν στον «Ευαγγελισμό». Δεν ξέρω αν έτσι θα εξυπηρετούνται. Πρέπει να υπάρξει οριστική ρύθμιση. Δεν ξέρω αν θα χορηγηθεί αυτό το κονδύλι των 12,5 εκατομμυρίων ευρώ που είπατε. Θα περιλαμβάνει και το χρέος που έχει η πολιτεία, το Υπουργείο Υγείας ή και το Υπουργείο Παιδείας για τα φάρμακα αυτών των ασθενών, γιατί χρωστάνε 4.000.000 από το 1999;

Θέλω να ελπίζω ότι δεν θα υπάρξει ξανά τέτοιο φαινόμενο για τους ψυχικά αδύναμους και άπορους, κύριε Υπουργέ, ούτε στο Αιγινήτειο Νοσοκομείο ούτε σε κανένα άλλο νοσοκομείο.

Καταθέτω για τα Πρακτικά τα σχετικά έγγραφα.

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

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Σπυρίδων Ταλιαδούρος έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι με την άμεση παρέμβαση των Υπουργών Υγείας και Παιδείας επιλύεται βραχυπρόθεσμα το πρόβλημα και δεν υπάρχει ζήτημα να μην χορηγούνται στους ασθενείς αυτούς τα φάρμακα. Επίσης, η επιχορήγηση των 12,5 εκατομμυρίων ευρώ που προβλέπεται και θα έρθει από το Υπουργείο Παιδείας, οπωσδήποτε θα δώσει μια άλλη πνοή στο Ίδρυμα.

Από την άλλη πλευρά να πω ότι το πρόβλημα, όπως το επισημάνετε, εκκρεμεί από το 1999, λόγω αδυναμίας κατά βάση της Νομαρχίας Αθηνών να προχωρήσει σε εκκαθάριση των λογαριασμών, που σύμφωνα με την σύμβαση που υπογράφηκε το 1996 προβλέπει την υποχρέωση υποβολής στη Διεύθυνση Υγείας της Νομαρχίας Αθηνών όλων των παραστατικών στοιχείων νοσηλείας των ασθενών και των δικαιολογητικών για την πραγματοποιηθείσα δαπάνη. Στη συνέχεια από το Υπουργείο Υγείας καταβάλλεται το ποσό.

Ήδη και αυτό το θέμα οδεύει προς επίλυση, ύστερα από συνεχή επικοινωνία της αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Υγείας με την αρμόδια Διεύθυνση της Νομαρχίας Αθηνών, για να προχωρήσει η εκκαθάριση, ώστε και τα οφειλόμενα στο παρελθόν, που ανέρχονται περίπου στα 4.000.000 ευρώ να διευθετηθούν. Έτσι, θα επιλυθεί οριστικά ένα χρονίζον πρόβλημα στο Αιγινήτειο Νοσοκομείο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 43/1-2-2006 επερώτηση του Βουλευτή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Χρίστου Βερελή, σύμφωνα με το άρθρο 134 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τη μη κατάθεση εγγράφων για την Ολυμπιακή Αεροπορία

Το λόγο έχει ο επερωτών κ. Χρίστος Βερελής για δέκα λεπτά.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, είναι από τις σπάνιες περιπτώσεις που φτάνουμε στη Βουλή να συζητάμε με την διαδικασία της επερώτησης κάτι το οποίο θεωρητικά είναι πάρα πολύ απλό.

Ποιο είναι το θέμα; Υπάρχει η εξέλιξη της ιστορίας της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» εδώ και ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Στο διάστημα αυτό έγιναν επανειλημμένες προσπάθειες. Υπήρξε για πρώτη και μόνη φορά τις τελευταίες δεκαετίες μια διαρθρωτική παρέμβαση, η οποία έγινε στην «Ολυμπιακή Αεροπορία». Αποτέλεσμα αυτής ήταν να δημιουργηθεί μια νέα εταιρεία, οι «Ολυμπιακές Αερογραμμές».

Αυτή η νέα εταιρεία συνδυάστηκε με δυο σημαντικά βήματα, τα οποία κυρώθηκαν και με νόμο από τη Βουλή. Το πρώτο ήταν να υπάρξει ένας πλήρης διαχωρισμός της παλαιάς εταιρείας από την νέα εταιρεία, ο οποίος συμπεριλάμβανε και νομικό διαχωρισμό, κάτι το οποίο κυρώθηκε, όπως σας είπα, με το ν. 3185. Υπήρξε μάλιστα και μετέπειτα αποφάσεις, αλλά και με ομόφωνη γνώμοδοτηση της Ολομέλειας του Νομικού Συμβουλίου του κράτους συναίνεση αυτού του πολύ σημαντικού οργάνου της ελληνικής δικαιοσύνης.

Η προσπάθεια η οποία έγινε, είχε και ένα δεύτερο βήμα, να υπάρξει ένας ουσιαστικός χωρισμός του πτητικού έργου της εταιρείας και να υπάρξουν νέοι κανονισμοί εργασίας, κάτι το οποίο ήταν απαραίτητο να γίνει, διότι στην πολύ μεγάλη μέσα στο χρόνο πορεία της Ολυμπιακής υπήρξαν άπειρες συμβάσεις για διάφορες κατηγορίες εργαζομένων. Οι διάφορες κατηγορίες εργαζομένων είχαν πλέον συμβάσεις και κανονισμούς εργασίας που ήταν εκτός αγοράς.

Και επειδή η απόφαση ήταν η εταιρεία αυτή να διασωθεί δια της ιδιωτικοποίησης, έπρεπε να γίνουν τα βήματα αυτά. Κάνουμε κι ένα διαγωνισμό, ο οποίος απέδωσε ενδιαφέρον. Και το ενδιαφέρον που δημιουργήθηκε έγινε ακριβώς γιατί υπήρχαν τα δύο αυτά σημαντικά προαπαιτούμενα από την αγορά. Φτάσαμε έτσι να έχουμε το ενδιαφέρον μιας εταιρείας μετά από διαγωνισμό, που κορυφώθηκε στο τέλος του 2003 και υπήρξε συγκεκριμένο ενδιαφέρον στην αρχές του 2004. Επειδή ήταν προεκλογική περίοδος, δεν ήταν δυνατόν, όπως καταλαβαίνετε, να υπογραφεί σύμβαση και παραπέμφθηκε το θέμα για μετά τις εκλογές. Η Κυβέρνηση, η οποία προέκυψε, έκρινε ότι δεν έπρεπε να προχωρήσει τη διαδικασία αυτή. Οι λόγοι είναι δικό τους. Δεν έχουν κατανοηθεί από εμάς, δεν έχουν κατανοηθεί από την αγορά. Είναι κάτι, το οποίο προσωπικά κρίνω ως λάθος. Έπρεπε να προχωρήσει τότε η Κυβέρνηση.

Υπάρχουν δύο λογικές, για τις οποίες ενδεχομένως δεν προχώρησε: Η μία είναι να μην κατάλαβε. Η δεύτερη είναι μια λογική, η οποία είναι δυσάρεστη: Υπάρχουν ανταγωνιστές της Ολυμπιακής στην αγορά, οι οποίοι ενδεχομένως ουδέποτε θέλησαν να υπάρξει λύση για το πρόβλημα της Ολυμπιακής, ουδέποτε θέλησαν να υπάρχει εξυγιαντική προοπτική για την Ολυμπιακή. Αυτό, το οποίο θέλησαν ήταν η Ολυμπιακή να ακολουθήσει μια πτωτική πορεία και είτε να κλείσει είτε να περιέλθει σε κατάσταση ακινησίας διά της σήψης. Είναι κάτι, το οποίο παρακολουθούμε στην πορεία εδώ κι ένα μεγάλο διάστημα μέχρι και σήμερα.

Υπήρξε μία επαφή της ελληνικής Κυβέρνησης αμέσως μετά τις εκλογές με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αυτό το αναφέρει και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε διάφορα έγγραφα της. Θα επανέλθω, αν χρειαστεί και θα καταθέσω και έγγραφα. Έτσι, ξεκίνησε μια διαδικασία αμέσως μετά τις εκλογές. Και

λέω αμέσως μετά τις εκλογές και είναι σημαντικό αυτό, διότι το έναυσμα και η δυνατότητα δόθηκε με τις διαβεβαιώσεις της σημερινής Κυβέρνησης. Υπήρξε και μια απόφαση, η οποία εξεδόθη στις 14 Σεπτεμβρίου 2005 και η οποία περιελάμβανε και τη νέα εταιρεία, τις «Ολυμπιακές Αερογραμμές». Πώς ήταν δυνατόν να περιληφθεί στην απόφαση η νέα εταιρεία; Ήταν δυνατόν να περιληφθεί μόνο με μια προϋπόθεση: ότι θα μπορούσε νομικά να υπάρξει η σύνδεση ανάμεσα στις δύο εταιρείες. Και αυτό, το οποίο δεν επέτρεπε ο νόμος, δεν επέτρεψε η στρατηγική και η αρχιτεκτονική που είχε επιλεγεί, επιτράπη μ' ένα έγγραφο, το οποίο απέστειλε η ελληνική Κυβέρνηση στις 2 Ιουνίου 2005 προς την επιτροπή και στο οποίο αναφέρεται ρητώς ότι η νέα εταιρεία είναι διάδοχος εταιρεία της παλαιάς. Αυτό έδωσε το δικαίωμα στη συνέχεια να υπάρξει η διασύνδεση και να υπάρξει και η έκδοση της απόφασης. Και αμέσως στην παράγραφο 1 της απόφασης αυτής περιλαμβάνεται και η νέα εταιρεία.

Αυτό ήταν το αποφασιστικό χτύπημα κατά των «Ολυμπιακών Αερογραμμών». Ζήτησα μετά από αυτό από τον αρμόδιο Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και τον αρμόδιο Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών να μας εξηγήσουν τους λόγους και να μας δώσουν το έγγραφο αυτό. Με έκπληξη διαπίστωσα με επανειλημμένες ερωτήσεις ότι αρνούνται να καταθέσουν το συγκεκριμένο έγγραφο. Πιστεύω ότι ο λόγος είναι απλός: δεν θέλουν να προσωποποιηθεί αυτή η πράξη, που είναι κατ' ουσίαν μια πράξη παραδοχής, είναι μια πράξη, η οποία μπορεί να λάβει πάρα πολλούς χαρακτηρισμούς. Είναι μια πράξη, για παράδειγμα, διευκόλυνσης του ανταγωνισμού. Το όνειρο του ανταγωνισμού ήταν να καταπέσει η λογική αυτού του νόμου. Και ήρθε η έγγραφη παραδοχή στις 2 Ιουνίου να εξυπηρετήσει τον ανταγωνισμό και να δώσει το δικαίωμα στην επιτροπή να συμπεριλάβει στην απόφαση την «Ολυμπιακή Αεροπορία».

Υπάρχει μία τακτική που μπορεί κανείς να ακολουθήσει. Όταν υπάρχει ένα έγγραφο κρίσιμο, όταν είναι μία διαδικασία σε εξέλιξη και όταν υπάρχει μία ερώτηση στη Βουλή, καλείται ο ενδιαφερόμενος Βουλευτής και του λένε «Δεν μπορούμε να σου δώσουμε το έγγραφο αυτό. Έλα να δεις, να το συζητήσουμε κ.λπ.». Δεν πρόκειται περί αυτού. Πρόκειται περί διαδικασίας απόκρυψης του ενόχου, μιας πράξης που είναι πράξη που καταδικάζει την καινούργια εταιρεία.

Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Το αποτέλεσμα ήταν να έρθει η ίδια η Κυβέρνηση στη συνέχεια και να πει ότι τώρα πρέπει να κάνουμε μια καινούργια ακόμη εταιρεία, την τρίτη κατά σειρά, προκειμένου να μπορέσουμε να έχουμε την Ολυμπιακή βιώσιμη, γιατί τη θέλουμε.

Και πότε αποφάσισαν αν τη θέλουν; Αποφάσισαν ότι τη θέλουν, αφού ο Πρωθυπουργός φέτος στην Έκθεση Θεσσαλονίκης είχε κάνει αυτές τις σκληρές επισημάνσεις, ότι το θέμα πρέπει να λυθεί άμεσα, υπονοώντας σαφώς, όπως εξήγησε αμέσως μετά και ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, ότι η Ολυμπιακή έπρεπε να κλείσει.

Όμως, αυτή η αποφασιστικότητα διήρκεσε μόνο λίγα εβδομάδα. Διότι αντελήφθησαν ότι το κόστος απ' αυτήν τη διαδικασία θα ήταν πάρα πολύ υψηλό και οικονομικά και από πλευράς εξυπηρέτησης των αναγκών της χώρας, σε ό,τι αφορά τις αεροπορικές συνδέσεις και σε ό,τι αφορά ακόμη και το πολιτικό κόστος. Διαπίστωσαν, επίσης, ότι η κοινή γνώμη είχε ταχθεί πλήρως υπέρ της διατήρησης της Ολυμπιακής. Έτσι, αφού δεν μπόρεσαν ευθέως να κλείσουν την εταιρεία, αποφάσισαν να κάνουν μια καινούργια διαδικασία, που καταδίκαιζε την εταιρεία σιγά-σιγά σε μαρasmus.

Ρώτησα πάλι πριν από λίγες ημέρες τους αρμόδιους Υπουργούς ποιο είναι το πτητικό πρόγραμμα της εταιρείας για φέτος το καλοκαίρι, εάν θα έχει επαρκή στόλο. Ρώτησα για παράδειγμα να μου πουν πώς θα αντιμετωπίσουν την επιθετικότητα των άλλων εταιρειών, αφού δεκαπέντε άλλες εταιρείες, λόγω της προοριζόμενης προσέλευσης το καλοκαίρι ξένων τουριστών, έχουν ζητήσει να επεκτείνουν τα προγράμματά τους. Η Ολυμπιακή μειώνει τον αριθμό των αεροσκαφών, μειώνει τα δρομολόγια της.

Περιμένω να πάρω την απάντηση αυτή, αλλά σήμερα απαιτώ,

ως μέλος αυτής της Βουλής, να υπάρξει μια απάντηση πειστική και κυρίως να υπάρξει η κατάθεση αυτού του εγγράφου της 2ας Ιουνίου 2005, ενός εγγράφου που θα καταδείξει αυτόν που τόλμησε να υπογράψει την καταδίκη μιας προσπάθειας.

Αυτή η προσπάθεια σήμαινε ότι θα υπάρξει επιβίωση για την Ολυμπιακή. Αυτή η υπογραφή δίδει στον ανταγωνισμό της Ολυμπιακής εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ. Περί αυτού πρόκειται. Η Κυβέρνηση δεν δικαιούται να αποκρύπτει τον ένοχο.

Όπως, επίσης, να θυμίσω στον κύριο Υπουργό, μια και θα μιλήσει, να μας εξηγήσει για ποιο λόγο αρνήθηκε επί πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα και μέχρι σήμερα δεν το έχει κάνει, να καταθέσει στη Βουλή τα ποινικά μητρώα των μελών των διοικητικών συμβουλίων που απαρτίζουν τον τομέα της ευθύνης του και ιδιαίτερα της Ολυμπιακής, παλαιάς και νέας. Έχει κάτι να κρύψει; Αν μου πει ότι είναι θέμα προσωπικών δεδομένων, ας με καλέσει να τα δω. Γνωρίζει πολύ καλά ότι δεν πρόκειται να τα κοινολογήσω. Φοβούμαι όμως πως δεν είναι αυτό το θέμα.

Ευχαριστώ

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

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

Το λόγο έχει ο Υπουργός κ. Λιάπης.

ΜΙΧΑΗΛ - ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου, κατ' αρχήν, να κάνω μια παρατήρηση για το χθεσινό σιδηροδρομικό δυστύχημα και να εκφράσω τη βαθιά μου οδύνη για την απώλεια δυο συμπολιτών μας και, επίσης, να εκφράσω τα ειλικρινή συλλυπητήρια στους συγγενείς των θυμάτων.

Από την πρώτη στιγμή ήμασταν κοντά στους τραυματίες. Η Κυβέρνηση κινητοποίησε αμέσως το μηχανισμό της πολιτείας και εύχομαι και ελπίζω σύντομα να αποκατασταθεί η υγεία τους.

Ως γνωστόν, τα αίτια του δυστυχήματος οφείλονται καθαρά σε ανθρώπινο λάθος, όταν ο οδηγός ενός αγροτικού φορτηγού διέσχισε χωρίς να υπάρχει κάποια διάβαση –αυθαίρετα θα έλεγα- τις σιδηροδρομικές γραμμές.

Αυτό όμως είναι ένα στοιχείο –όλη αυτή η θλιβερή υπόθεση- που μας κάνει να χαλυβδώνουμε περισσότερο τη θέλησή μας, για να ενισχύσουμε και να θωρακίσουμε και να εκσυγχρονίσουμε το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, για να υπάρχουν σύγχρονα, ασφαλή και γρήγορα τρένα.

Και η δεύτερη παρατήρηση –θα έλεγα έκπληξη- στον αγαπητό φίλο, τον κ. Βερελή, είναι πώς τα κατάφερε ώστε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. από κατηγορούμενο για την απαξίωση της πολιτικής όλα αυτά τα είκοσι χρόνια, να γίνει και κατήγορος. Νομίζω ότι αυτή η πολιτική συμπεριφορά μπορεί εύκολα να καταγραφεί στο Βιβλίο Γκίνες.

Εγώ θα ήθελα να σας πω πραγματικά τι σκέπτομαι γι' αυτήν την υπόθεση και να αφιερώσω και λίγο χρόνο, αγαπητοί συνάδελφοι, στην ιστορία των τελευταίων ημερών. Αυτήν την περίοδο η Κυβέρνηση βρίσκεται στην κορύφωση μιας διαδικασίας για την επίλυση, της περίπλοκης αυτής εξίσωσης, που ονομάζεται Ολυμπιακή.

Είναι ένα πρόβλημα, για τη δημιουργία του οποίου η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει τη μικρότερη ευθύνη. Διότι την Ολυμπιακή στη σημερινή της κατάσταση την έχουν οδηγήσει τα συσσωρευμένα λάθη του παρελθόντος. Οι έντονες κομματικές παρεμβάσεις, η έλλειψη στρατηγικής και πολλές φορές και η πλημμελής διοίκηση.

Εμείς όμως σήμερα κάνουμε μια τίτνια προσπάθεια για την οριστική λύση αυτού του προβλήματος. Μια προσπάθεια για την οποία απαιτούνται λεπτοί χειρισμοί, καθώς οι ισορροπίες που έχουν διαμορφωθεί είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες, ιδιαίτερα λεπτές, μια προσπάθεια για την οποία απαιτείται φρόνηση και καλή πίστη απ' όλες τις πολιτικές δυνάμεις. Διότι το θέμα είναι εθνικό. Δεν είναι θέμα κομματικής αντιπαράθεσης.

Κάνουμε μάλιστα μια προσπάθεια για την οποία υπάρχουν θετικές ενδείξεις ως προς το αποτέλεσμα. Έτσι επ' ουδενί δεν θα θέλαμε να διαταράξουμε το κατ' αρχήν ευνοϊκό κλίμα, το οποίο σήμερα υπάρχει. Εκ μέρους των εργαζομένων, αλλά και πιθανών επενδυτών. Ένα αποτέλεσμα που πρέπει να το πετύχουμε σε στενά χρονικά περιθώρια και σ' ένα ασφυκτικό περι-

βάλλον. Μια λύση στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κανόνων του ανταγωνισμού. Σε μια απελευθερωμένη αγορά, όπως είναι η αεροπορική.

Σε αυτό το δύσκολο περιβάλλον λοιπόν έρχεστε εσείς, κύριε Βερελή και εγείρετε θέμα διαδοχής μεταξύ των δύο εταιρειών. Κομματική σκοπιμότητα; Δεν νομίζω. Πολιτική αφροσύνη; Το αποκλείω εκ μέρους σας. Τότε γιατί ανοίγετε τέτοιο θέμα;

Ανατρέχοντας στην όλη διαδρομή για την αναδιάρθρωση της «Ολυμπιακής Αεροπορίας» με τη δημιουργία των «Ολυμπιακών Αερογραμμών», βλέπουμε ότι το θέμα της διαδοχής έχει τεθεί από την Επιτροπή ήδη από τις αρχές του έτους 2003. Είναι ένα θέμα ευαίσθητο και σύνθετο τόσο από πλευράς εθνικού όσο και από πλευράς κοινοτικού δικαίου. Η επίσημη και διαχρονική θέση της ελληνικής Κυβέρνησης είναι η αμφισβήτηση της απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Αυτή τη θέση στηρίζουμε κι εμείς σήμερα, διεθνώς. Αυτήν τη θέση υπερασπιζόμαστε και δικαστικά με τις σχετικές προσφυγές μας. Με τα ίδια με σας νομικά επιχειρήματα. Σχεδόν με ταυτόσημες διατυπώσεις. Και δίνουμε μάχη για να υπερκεράσουμε τα εμπόδια που με την πολιτεία της και τις παραλείψεις της είχε δημιουργήσει η προηγούμενη κυβέρνηση.

Παρ' όλα αυτά ευθυγραμμίζαμε με τη δικιά σας άμυνα. Και στηρίζουμε την προσπάθεια που είχατε ξεκινήσει, παρά τις όποιες εγγενείς αδυναμίες της.

Το πράττουμε δε αυτό, διότι πιστεύουμε όχι μόνο στη συνέχεια της ελληνικής πολιτείας, αλλά και διότι πιστεύουμε ότι αυτό είναι προς το εθνικό συμφέρον. Το εθνικό συμφέρον, επιβάλλει να μην εγείρουμε νέα εμπόδια όπως θα ήθελαν ορισμένοι.

Στο σημείο αυτό θέλω να θυμίσω ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας κατάφερε, στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, να φτάσει για πρώτη φορά στην υπογραφή ΜΟΥ (Μνημείο Βασικών Θέσεων), με ένα από τα επενδυτικά σχήματα που οι χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι είχαν επιλέξει ως προτιμώμενο επενδυτή.

Δυστυχώς, όμως, η έκδοση της απόφασης της επιτροπής - στις 14 Σεπτεμβρίου 2005- απέτρεψε την υπογραφή συμφωνητικού μεταβίβασης των «Ολυμπιακών Αερογραμμών».

Αυτό συνέβη διότι οι επενδυτές –πάντα γύρω από το θέμα της διαδοχής- ήθελαν μεταξύ άλλων την παροχή εγγυήσεων εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου. Εγγυήσεων για τα ποσά που οι «Ολυμπιακές Αερογραμμές» θα καταδικάζονταν να τους επιστρέψουν ως κρατικές ενισχύσεις. Και αυτό γιατί είχαν επιφύλαξεις για τα ζητήματα της διαδοχής.

Η παροχή όμως τέτοιων εγγυήσεων, και αν ακόμα ήθελε να τις δώσει το ελληνικό δημόσιο, θα συνιστούσε κατά το Κοινοτικό Δίκαιο κρατική ενίσχυση υπέρ του αγοραστή. Επομένως δεν μπορούσαν να δοθούν.

Αγαπητέ κύριε Βερελή, η υπόθεση της Ολυμπιακής λοιπόν είναι μία κρίσιμη υπόθεση εθνικού συμφέροντος και ως τέτοια την αντιμετωπίζει η Κυβέρνηση. Για εμάς συνεπώς δεν υπάρχει περιθώριο, ελπίζω ούτε και για σας. Δεν υπάρχει συνεπώς περιθώριο μικροκομματικών παιχνιδιών. Την υπόθεση της Ολυμπιακής η Κυβέρνηση τη χειρίζεται με απόλυτη υπευθυνότητα και το ίδιο πράττουμε ως προς τη δημοσιοποίηση ευαίσθητων εγγράφων όπως το συγκεκριμένο που μου ζητάτε, το οποίο βεβαίως ανά πάσα στιγμή εσείς προσωπικά –όπως και οποιοσδήποτε συνάδελφος- έχετε τη δυνατότητα να το δείτε, όπως τα προσωπικά δεδομένα ορισμένων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου που αναφέρατε στην ομιλία σας. Ευχαρίστως, αυτό μπορεί να γίνει όποτε θέλετε.

Δεν μπορούμε όμως να διακινούμε τέτοια έγγραφα. Δεν υπάρχει λόγος να διακινούμε τέτοια έγγραφα, τα οποία αφορούν λεπτά σημεία σε μία ευαίσθητη εποχή και μπορούν να βλάψουν την υπόθεση της Ολυμπιακής. Και δεν το πράττουμε διότι θέλουμε να υποβαθμίσουμε την κοινοβουλευτική διαδικασία, όπως άδικα με κατηγορήσατε, αλλά διότι αυτό είναι –όπως είπα και προηγουμένως- προς το εθνικό συμφέρον, προς το συμφέρον της ίδιας της Ολυμπιακής.

Είναι γνωστό ότι η σημερινή κατάσταση, αγαπητοί συνάδελφοι, απαιτεί σύνεση και όχι αντιπολιτευτικές κορώνες, διότι και

η ίδια η κοινωνία θέλει και συναίνεση και χαμηλούς τόνους. Διότι, με άλλα λόγια, θέλει ένα επιτυχές αποτέλεσμα και εμείς, σαν Κυβέρνηση, δίνουμε πρώτοι το καλό παράδειγμα.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι εγώ προσωπικά επιδιώκω τη σύνθεση, τη γεφύρωση των αντιθέσεων, τη μετριοπάθεια και ασφαλώς τη συναίνεση. Την επεδίωξα και θα συνεχίσω να το πράττω. Γνωρίζετε ότι ουδέποτε έριξα μια ματιά στο παρελθόν. Δεν μ' ενδιαφέρει τι έγινε και ποιοι έχουν ευθύνες, ευθύνες οι οποίες αναμφίβολα υπάρχουν και είναι βαριές.

Εμένα όμως μ' ενδιαφέρει το αύριο, μ' ενδιαφέρει η λύση. Φαντάζομαι ότι όλοι θέλουν τη λύση. Φαντάζομαι ότι κανείς δεν θα ήθελε να βάλει τρικλοποδιά σε αυτήν την προσπάθεια. Και ελπίζω ότι όλοι αναγνωρίζουμε τη σημασία της.

Να σας θυμίσω, επίσης, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι προσωπικά ενημέρωσα το Σώμα για τις εξελίξεις στην Ολυμπιακή πριν από λίγους μήνες και ομολογώ –εδώ μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα– ότι αυτό έγινε σε μία άριστη συνεδρίαση που κυριάρχησαν οι χαμηλοί τόνοι και οι εποικοδομητικές προτάσεις. Έχουμε, λοιπόν, χειριστεί το θέμα σεβόμενοι την ανάγκη για ενημέρωση.

Επίσης να σας θυμίσω, κύριε συνάδελφε, ότι εγώ προσωπικά έχω ενημερώσει την κοινοβουλευτική αντιπροσωπεία του κόμματός σας υπό τον κ. Βενιζέλο. Είναι συνάδελφοί σας που είχαν την καλοσύνη να έλθουν στο Υπουργείο για να τους ενημερώσω πλήρως και σε λεπτομέρειες για το φάκελο και να τους εξηγήσω σε ποιο ακριβές σημείο βρισκόταν το θέμα της Ολυμπιακής και τις δυσκολίες που προσωπικά αντιμετώπιζα. Πλήρης ενημέρωση, ανοιχτά χαρτιά.

Πρέπει να ομολογήσω επίσης εδώ ότι η συνάντησή μας ήταν σε πολύ καλό κλίμα και με την απόλυτη αίσθηση της υπευθυνότητας για την κρισιμότητα της περιόδου που περνάμε. Δεν υπάρχει, λοιπόν, θέμα μη ενημέρωσης. Όποτε θέλετε –το είπα και προηγουμένως– κι εσείς και οι αγαπητοί συνάδελφοι απ' όλες τις πτέρυγες μπορείτε να έρθετε στο γραφείο μου, να δείτε όλους τους φακέλους και να ενημερωθείτε σε κάθε λεπτομέρεια. Είστε ευπρόσδεκτοι. Κι εσείς προσωπικά, κύριε Βερελή, ακόμη περισσότερο ευπρόσδεκτος. Είμαι πρόθυμος να σας ενημερώσω με όλα τα έγγραφα, για τα οποία όμως –επαναλαμβάνω– η δημόσια συζήτηση είναι επιζήμια. Και το ξέρετε πολύ καλά εσείς αυτό, από το δύσκολο Υπουργείο τις τυχές του οποίου είχατε επί τέσσερα χρόνια στα χέρια σας, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Εν κατακλείδι, κυρίες και κύριοι, η υπόθεση της Ολυμπιακής δεν χρειάζεται αναταράξεις, εάν θέλουμε μια επιτυχή έκβαση. Η Κυβέρνηση επιθυμεί μια επιτυχή έκβαση αυτής της υπόθεσης, όπως ασφαλώς κι εσείς και ο ελληνικός λαός.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Βερελή, θέλετε να δευτερολογήσετε;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με προσοχή τα όσα είπε ο Υπουργός κ. Λιάπης και φοβάμαι ότι πρέπει να επαναλάβω σε ό,τι αφορά το περίφημο πλέον έγγραφο της 2ας Ιουνίου 2005 άλλη μία φορά, για να γίνει κατανοητή η σημασία του και το τι δημιουργήσε το συγκεκριμένο έγγραφο.

Διαβάζω το σημείο 182 από την Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με την οποία παρασύρεται η εταιρεία «Ολυμπιακές Αερογραμμές» μέσα σε μία δίνη προβλημάτων και εξαιτίας της απόφασης αυτής έχουμε σήμερα πολύ δυσμενείς εξελίξεις. Λέει λοιπόν: «Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι ο χαρακτηρισμός της Νέας Ολυμπιακής Αεροπορίας ως διαδόχου εταιρείας της Ολυμπιακής Αεροπορίας αναγνωρίστηκε ρητά από την Ελλάδα στην επιστολή της, της 2ας Ιουνίου 2005 προς την Επιτροπή, στην οποία αναφέρεται στη Νέα Ολυμπιακή Αεροπορία ως «διάδοχο εταιρεία της Ολυμπιακής Αεροπορίας για τους σκοπούς της ανάκτησης»». Και έρχομαι στην περιλήψη της Απόφασης, στο άρθρο 2, στην πρώτη παράγραφο: «Η Ελλάδα ανακτά από την «Ολυμπιακή Αεροπορία» και κάθε διάδοχο εταιρεία την αναφερόμενη στο άρθρο 1 ενίσχυση».

Αυτό είναι η λυδία λίθος της ακύρωσης μιας προσπάθειας και μιας προοπτικής και είναι αυτό, το οποίο ικανοποιεί απολύτως τον ανταγωνισμό. Περί αυτού πρόκειται. Σε όλα τα άλλα να συμφωνήσουμε, κύριε Λιάπη, και να συζητήσουμε όσο θέλετε. Επ' αυτού όμως υπάρχει μείζον θέμα και το θέμα αυτό είναι δυστυχώς ηθικό. Αυτός ο οποίος υπέγραψε το συγκεκριμένο έγγραφο βαρύνεται με μία πράξη, η οποία κοστίζει στον ελληνικό λαό πάρα πάρα πολύ. Και δυστυχώς δεν μπορούμε να τον καλύπτουμε. Εγώ είμαι βέβαιος ότι δεν είστε εσείς. Αυτός όμως ο οποίος είναι, θα πρέπει να απολογηθεί γι' αυτό.

Και επειδή σας άκουσα προηγουμένως, –δεν ξέρω αν υπάρχει άλλος τρόπος να σας αναγκάσω θα πρέπει να δοθεί λύση διαφορετικής φύσης και επ' αυτού θα πρέπει να επανέλθουμε. Αναφέρατε προηγουμένως, αν κατάλαβα καλά, ότι ο προηγούμενος διαγωνισμός εκηρύχθη άγονος. Και έχω ρωτήσει και θα ήθελα να μου το επαναλάβετε: Έχει κηρυχθεί επισήμως άγονος; Με ποια απόφαση και ποιο αιτιολογικό; Διότι από την απόφαση και το αιτιολογικό εξαρτάται επίσης και μία απαίτηση, την οποία μπορεί να έχει εκ της συμβάσεως, του Μ.Ο.Υ. το οποίο υπογράψατε με τον υποψήφιο ανάδοχο, ότι αν με ευθύνη του ελληνικού δημοσίου κριθεί άγονος, θα εισπράξει αυτός 300.000 δολάρια. Και ερωτώ με την ευκαιρία που είστε εδώ: Θα τα εισπράξει τα 300.000 δολάρια; Υπάρχει μία περιέργεια στην Αίθουσα για το θέμα αυτό, γιατί είχε κάνει εντύπωση πώς έχετε προχωρήσει σε μία διαδικασία και έχετε υποσχεθεί ότι, εάν με ευθύνη της Κυβέρνησης σταματήσουν οι διαδικασίες, θα εισπράξει 300.000 δολάρια για τα έξοδά του.

Και ένα δεύτερο. Εξακολουθεί να υπάρχει το σχέδιο δημιουργίας της νέας μεικτής εταιρείας, στην οποία αναγκαστήκατε να προσφύγετε ως προοπτική από τη στιγμή που υπήρξε το συγκεκριμένο έγγραφο της 2ας Ιουνίου 2005 και με το οποίο τορπιλίστηκε η όλη προσπάθεια;

Εύχομαι τα πράγματα να πάνε καλά. Αυτό όμως το οποίο βλέπουμε είναι να ακολουθείται μία σχεδίαση, η οποία είναι η εξυπηρέτηση του ανταγωνισμού διά της συρρίκνωσης και της σήψης της Ολυμπιακής. Και σε αυτό θα πρέπει η Κυβέρνησή σας να δώσει απαντήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν θα μπω στον πειρασμό να σας δώσω απαντήσεις επί των δύο τελευταίων ερωτήσεών σας, διότι δεν αφορούν τη σημερινή επερώτηση. Αλλά αν θέλετε να κάνετε κάποιον κοινοβουλευτικό έλεγχο και να δούμε το μέλλον της εταιρείας και το τι προοπτική διανοίγεται μπροστά, ευχαρίστως. Όμως σε μια τέτοια κρίσιμη εποχή δεν θα ανοίξουμε τα χαρτιά μας.

Όσον αφορά το άλλο θέμα, για το οποίο επιμένετε, κύριε Βερελή, του δίνετε μεγαλύτερη νομική σημασία απ' ό,τι υπάρχει. Είναι ένα έγγραφο το οποίο εσείς μπορείτε ανά πάσα στιγμή –σας διαβεβαιώνω– να το δείτε και να το αναλύσουμε. Είναι στη δική σας νομική επιχειρηματολογία, δικών σας αντιστοίχων εγγράφων, όταν επιχειρούσατε να ιδιωτικοποιήσετε την εταιρεία.

Δεν νομίζω ότι τέτοιου είδους συζητήσεις –επαναλαμβάνω τη θέση μου από την πρωτολογία μου– πρέπει να τις κάνουμε ανοικτά, σε ευαίσθητες χρονικές στιγμές, όταν η Ολυμπιακή βρίσκεται σε μία φάση εξυγίανσης και όταν αντίστοιχα υπάρχει μια προσπάθεια για να σχηματιστεί ένας καινούργιος όμιλος που θα δώσει τη δυνατότητα και στους εργαζόμενους, αλλά κυρίως στην ελληνική κοινωνία να πετά. Και να ικανοποιήσουν πάγια και χρόνια αιτήματά τους. Εάν θέλετε, είστε ευπρόσδεκτος.

Όμως, σας λέω το εξής, για να μην εκπλαγείτε. Δεν θα δείτε τίποτα διαφορετικό από αυτό που και εσείς και οι υπηρεσίες σας, για χρόνια τώρα, γράφατε στην αλληλογραφία σας με την Ευρωπαϊκή Ένωση και με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Σας είπα –και πρέπει να το εκτιμήσετε αυτό, γιατί σας το λέω εγώ– ότι είμαστε ευθυγραμμισμένοι στην ίδια επιχειρηματολογία που υπερασπιζόμαστε εμείς την Ολυμπιακή όλα αυτά τα χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση της με αριθμό 43/1.2.2006 επερώτησης του Βουλευτή του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Χρίστου Βερελή, προς τους Υπουργούς

Οικονομίας και Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τη μη κατάθεση εγγράφων για την Ολυμπιακή Αεροπορία.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της με αριθμό 39/17.1.2006 επερώτησης των Βουλευτών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ.κ. Θεοχάρη Τσιόκα, Ευάγγελου Βενιζέλου, Παρασκευής (Εύης) Χριστοφιλοπούλου, Αντωνίας (Τόνιας) Αντωνίου, Εμμανουήλ Στρατάκη, Αριστείδη Μουσίωνη, Παναγιώτη Αντωνιάκου, Μιλτιάδη Βέρρα, Λεωνίδα Γρηγοράκου, Δημητρίου Λιντζέρη, Έκτορα Νασιώκα, Αικατερίνης Περγλέ-Σηφουνάκη, Εμμανουήλ Σκουλάκη, Βασιλείου Τόγια, Αθανασίου Τσούρα, Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη, Χρήστου Χάιδου, Αναστασίου Χωρέμη, Ευάγγελου Παπαχρήστου, Βασιλείου Κεγκερόγλου, Ιωάννη Μανιάτη, Χρίστου Βερελή, Ελπίδας Τσουρή, Λάζαρου Λωτίδη, Νικολάου Σαλαγιάννη, Χρήστου Πρωτόπαπα, Κωνσταντίνου Ρόβλια, Πέτρου Ευθυμίου και Ιωάννη Βλατή προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης για θέματα των Ελληνικών Σιδηροδρόμων.

Ο κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος, Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Λεβέντη.

Ο Γραμματέας του Προεδρείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Δημήτριος Ρέππας ορίζει Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο την κ. Αντωνίου.

Το λόγο έχει ο πρώτος επερωτών κ. Θεοχάρης Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφισβήτητο η εξέλιξη των μεταφορών, ιδιαίτερα μετά τον πόλεμο, στην Ελλάδα υπήρξε μονομερής, αφού σε αντίθεση με την ανάπτυξη των οδικών δικτύων ο ελληνικός σιδηρόδρομος περιθωριοποιήθηκε. Στη χώρα μας, λοιπόν, σε αντίθεση με όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, το μεγαλύτερο, για να μην πω το αποκλειστικό, μέρος του μεταφορικού έργου μετακινήθηκε στις οδικές μεταφορές.

Οι επιπτώσεις είναι εμφανείς και οι ζημιές ανυπολόγιστες όχι μόνο για το ρόλο που πρέπει να διαδραματίσει η χώρα μας σήμερα ως σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο αλλά γιατί επέρχεται κόστος στην ταχύτητα και στην αποτελεσματικότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι ανυπολόγιστες επιπτώσεις στην εθνική οικονομία μεταξύ των άλλων αφορούν και την τεράστια σπατάλη καυσίμων και πόρων και το συνεχώς αυξανόμενο ετήσιο απολογισμό σε νεκρούς, τραυματίες και ταυτόχρονα τη συνεπαγόμενη μόλυνση και καταστροφή του περιβάλλοντος.

Όταν, λοιπόν, σε ολόκληρη την Ευρώπη το μεταφορικό έργο γίνεται συμπληρωματικό με τα είδη δικτύων που υπάρχουν –και αυτό έχει ευεργετικά αποτελέσματα στο κόστος και στην ταχύτητα εξυπηρέτησης για όλες τις παραγωγικές δυνάμεις και τους πολίτες– όταν σε ολόκληρη την Ευρώπη ο σιδηρόδρομος έχει ήδη καλύψει πάνω από το 12% του μεταφορικού έργου και προγραμματίζει υποδομές για να φτάσει ψηλότερα, στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος καλύπτει μεταφορικό έργο τυπικά μόλις 2% και με τα στοιχεία που έχουμε εμείς, φθίνει στο 1,5%.

Το σημαντικότερο όμως είναι άλλο: ότι ταυτόχρονα οι εξελίξεις στην Ευρώπη τρέχουν στον τομέα των μεταφορών. Οι αποφάσεις, οι σχεδιασμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ μπορούν να γίνουν ευκαιρίες για να κερδηθεί για την Ελλάδα το χαμένο έδαφος και να κατακτηθεί ο σύγχρονος ρόλος της χώρας ώστε να γίνει επωφελής για τις παραγωγικές δυνάμεις και τους πολίτες, η Κυβέρνηση, δύο χρόνια μετά την ανάληψη της κυβερνητικής ευθύνης, όχι μόνο οδηγεί σε απαξίωση το σιδηρόδρομο, αλλά τινάζει στον αέρα το μέλλον των επενδύσεων στην υποδομή και στο τροχαίο υλικό. Δημιουργεί, επίσης, ένα συνεχώς επιδεινούμενο κλίμα ανασφάλειας στο προσωπικό και απαξιώνει κυρίως μέσα του Υπουργού Οικονομίας στη συνείδηση της ελληνικής κοινωνίας τον όμιλο Ο.Σ.Ε. ως δήθεν υπερπλεωμένο και ότι αυτός είναι που επιβαρύνει την οικονομία.

Ελέγχουμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση γιατί δύο χρόνια μετά δεν κατανοεί τι συμβαίνει στην Ευρώπη, όταν ήδη με την απόφαση του Γκέτεμποργκ το 2006 ζητείται από τις χώρες μέλη να μεταφέρουν 1,3 εκατομμύρια τόνους από τις οδικές μεταφορές στους σιδηροδρόμους. Όταν αυτό το ζητάνε οι Αρχηγοί κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εμείς πάνω σ' αυτό δεν σχεδιάζουμε.

Αντίθετα λειτουργούμε αντιαναπτυξιακά ως χώρα, αντιπεριβαλλοντικά και αντιοικονομικά για τις παραγωγικές δυνάμεις.

Το χειρότερο όμως είναι άλλο. Η Κυβέρνηση φαίνεται ότι ενώ παρέλαβε τη μεγάλη επιτυχία που δημιούργησε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το για ορισμένους ανέλπιστο δεδομένο της ένταξης της χώρας μας στα ευρωπαϊκά και διευρωπαϊκά δίκτυα και ενέταξε τη διασφάλιση του δυτικού άξονα, τη σύνδεση με τη Βουλγαρία και την Τουρκία, τη δημιουργία των αυτοκινητοδρόμων της θάλασσας, όχι μόνο δεν προχώρησε σε τίποτα άμεσα, αλλά με τις πολιτικές της απραξίες δημιουργεί πλέον κινδύνους εξοβελισμού των αντίστοιχων υποδομών και από το Γ' και από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και από άλλες ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις.

Με την ευκαιρία αυτή, κύριε Υπουργέ, θέλουμε να σας υπογραμμίσουμε το εξής: Ασφαλώς γνωρίζετε ότι στη Ευρωπαϊκή Ένωση, τα ισχυρά λόμπι των χωρών και των επιχειρήσεων πιέζουν για την ταχύτερη επιτάχυνση της απελευθέρωσης και την άρση του καμποτάζ σε γρηγορότερους χρόνους.

Γνωρίζετε ότι εμείς θέλουμε ένα εύλογο χρόνο προκειμένου να οργανώσουμε το σιδηροδρομικό δίκτυο για να μπορεί να μπει ανταγωνιστικά σε αυτές τις νέες προκλήσεις. Γνωρίζετε –και το γνωρίζετε γιατί η απόφαση πάρθηκε πρόσφατα– ότι ήδη η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί επιλέξιμη τη χρηματοδότηση και των τρένων για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξή τους.

Γι' όλα αυτά, λοιπόν, εσείς όχι μόνο δεν κάνατε τίποτα, αλλά ως Κυβέρνηση φαίνεται ότι θέλετε να απαξιώσετε τον όμιλο του Ο.Σ.Ε. Αυτό θέλετε; Θέλετε να στηρίξετε κάτι άλλο; Θέλετε να φορτώσετε και άλλο τα οδικά δίκτυα; Ευθύνω το διατυπώνουμε και θα σας εξηγήσουμε το γιατί. Θέλετε να παραδώσετε και το σιδηρόδρομο ως προς τα ενδιαφέροντα σημεία του στις ακραίες δυνάμεις της αγοράς;

Η διορατική παρέμβαση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να εντάξει τη χώρα στα διευρωπαϊκά δίκτυα και η διασφάλιση του δυτικού άξονα άνοιξε νέους δρόμους ανάπτυξης και συνοχής στις πιο απομονωμένες και φτωχότερες περιοχές της χώρας μας, όπως είναι η Ήπειρος και η δυτική Μακεδονία. Η πολυπόθητη γραμμή Γιάννενα- Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα-Κοζάνη ακόμα και Καστοριά μπορεί να μη λείει τίποτα για τις ακραίες δυνάμεις της αγοράς, αλλά για την ανάπτυξη της περιφέρειας, για την ανάπτυξη της χώρας και για τους πολίτες λείει πολλά.

Με ποιους, λοιπόν, είστε; Δεν γνωρίζετε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δημοσίευσε ήδη το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο στις 3-3-2004 και μεταξύ των άλλων δίνει το δικαίωμα σε ξένες εταιρείες να μπορούν να λειτουργούν πλήρως ελεύθερα στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων και μέσα στις χώρες κράτη-μέλη; Θα θυσιάσουμε τα πάντα: την ασφάλεια, την ποιότητα, το κόστος, στο βωμό του κέρδους;

Ενώ, λοιπόν, όλα αυτά συμβαίνουν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είκοσι τέσσερις μήνες μετά όχι μόνο ανέχεται, αλλά συντηρεί παραλείψεις, καθυστερήσεις και συκοφαντίες το σύστημα περιθωριοποίησης των σιδηροδρόμων. Συντηρεί ένα σύστημα τυφλών και ετεροβαρών ολιγοπωλίων παρεμβάσεων στις μεταφορές και ιδιαίτερα στο σιδηρόδρομο. Ενώ η σύγχρονη πολιτική κατεύθυνση είναι η συμπληρωματική ανάπτυξη των μέσων μεταφορών για να εξυπηρετείται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα ο πολίτης, ενώ πρέπει ο πολίτης και οι παραγωγικές δυνάμεις να επωφελούνται απ' όλο αυτό το σύστημα, όλο το μεταφορικό έργο μεταφέρεται στις οδικές συγκοινωνίες.

Για παραδειγμα, η Κυβέρνηση ακόμα ανέχεται να κρύβεται το Κ.Τ.Ε.Λ. από τον Ο.Σ.Ε. και ο Ο.Σ.Ε. από το Κ.Τ.Ε.Λ.. Δεν ενθαρρύνει τη συνεργασία τους. Ταλαιπωρείται ο πολίτης. Μπλοκάρονται τα δίκτυα παραγωγής, διακίνησης και εμπορίας. Γι' αυτό σας κατηγορούμε. Δεν έχετε στρατηγική μεταφορών. Στρεβλώνετε την αγορά για να στηρίζετε ολιγοπωλιακές συντεχνίες.

Κι όμως, εμείς λέμε ότι η Ελλάδα δεν πρέπει να χάσει αυτήν την ευκαιρία. Κατηγορούμε την Κυβέρνηση ότι δεν κατανοεί ότι η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών θα έχει σημαντική οφέλη για τη χώρα. Σας κατηγορούμε ότι απαξιώνετε και συρρικνώνετε τον Ο.Σ.Ε..

Αλλά αφού δεν θέλει ο Πρωθυπουργός, ο Υπουργός Οικονομίας, το επιτελείο της Κυβέρνησης να χτίσει πάνω σ' αυτό που

παρέλαβε, δεν θέλει να κάνει ένα βήμα παραπάνω, τουλάχιστον κάνει σωστά τους τροχονόμους των πολιτικών του Π.Α.Σ.Ο.Κ.. Παραλάβατε ένα πρόγραμμα για τα έτη 1994-2006 πέντε δισεκατομμυρίων ευρώ που ήταν εξασφαλισμένα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, από το Ταμείο Συνοχής, από τα Π.Ε.Π.. Με βάση αυτά τα πέντε δισεκατομμύρια ευρώ πρέπει μέχρι το 2006 να ολοκληρώσετε την Π.Α.Θ.Ε., να προχωρήσετε στην ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου αεροδρόμιο - Πειραιά, να κατασκευάσετε το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, να το συνδέσετε με το λιμάνι του Ικονίου, να ανακαινίσετε τις περιφερειακές γραμμές, να εφοδιαστούν οι σιδηρόδρομοι με σύγχρονο τροχαίο υλικό.

Ξέρετε πάρα πολύ καλά και εσείς ότι έχετε χρονικές δεσμεύσεις. Μέχρι το τέλος του 2006 πρέπει να κάνετε συμβασιοποιήσεις και μέχρι το τέλος του 2008 πρέπει να εκτελέσετε τα έργα. Δεν κάνατε τίποτε. Σας κατηγορούμε ότι με ευθύνη σας η χώρα μας χάνει πόρους. Το επιβεβαιώσε και ο Γενικός σας Γραμματέας στην πρόσφατη συνεδρίαση –αν χρειαστεί θα το αποδείξω κύλας- της επιτροπής, όπου για το 2005 αποδέχθηκε ότι αποσύρονται από το σιδηρόδρομο 350.000.000 ευρώ. Σας κατηγορούμε ότι είκοσι τέσσερις μήνες μετά δεν έχετε συμβασιοποιήσει ούτε ένα καινούργιο έργο και οι όποιες απορροφήσεις που επικαλείσθε ότι αυξήθηκαν, αφορούν απορροφητικότητες που γίνονται με συμβάσεις που παραλάβατε από την προηγούμενη κυβέρνηση. Δεν κάνατε καμία καινούργια σύμβαση. Πείτε μας μία.

Αντίθετα, τι κάνατε; Περικόψατε το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και χρεώσατε τον ΟΣΕ με δανεισμούς. Αυτό σημαίνει, λοιπόν, ότι μέχρι το 2006 πρέπει να διακηρύξετε και να συμβασιοποιήσετε έργα ύψους τουλάχιστον 2.000.000.000 ευρώ, αλλιώς θα χαθούν και ως έργο και ως πόροι για τη χώρα. Τι είδους, λοιπόν, ανάπτυξη οραματίζετε και για ποιους;

Γι' αυτό σας κατηγορούμε ότι ο σιδηρόδρομος στη χώρα μας θα έχει απώλειες πόρων πάνω από ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Από πού θα υποσχεθείτε και πάλι στους πολλούς ότι θα τα αναπληρώσετε στο μέλλον αυτά; Σας ελέγχουμε, γιατί από τα περιφερειακά προγράμματα, από τα Π.Ε.Π., αφαιρείτε ήδη πόρους στο όνομα της έλλειψης ωριμότητας. Αλλά το πρόβλημα της ωριμότητας δεν είναι στα έργα. Το πρόβλημα είναι αλλού. Βρίσκεται στις δεσμεύσεις και στις υποχρεώσεις που έχετε αναλάβει ως Κυβέρνηση και στο σκληρό σύστημα εξουσίας που δημιουργήσατε.

Ακόμα στην Ελλάδα αναρωτιούνται όλοι τι έγινε με το έργο του Καλλιδρόμου. Υπογράψατε σύμβαση, την πήρατε πίσω, το ξαναδημοπρατήσατε. Τώρα ξαναυπογράψατε σύμβαση με άλλον ανάδοχο. Αυτό είναι το πρόβλημα; Όχι. Γιατί απ' αυτήν την ιστορία, πέρα από το διασυρμό της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, πέρα από τον κολοβό και ανεπαρκή ν. 3263 του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. που ξέχασε στα κριτήρια να συμπεριλάβει την εμπειρία, πέρα από τα άλλοθι που προβάλετε, ξέρετε τι έμεινε; Έμεινε ένα «δια ταύτα». Ποιο είναι; Είναι ότι η κατασκευή του έργου αυτού επιβαρύνει επιπλέον τον πολίτη, γιατί η έκπτωση που τώρα έδωσε ο τελευταίος ανάδοχος είναι μικρότερη από την προηγούμενη. Αυτή τη διαφορά την επιβαρύνεται το δημόσιο, την επιβαρύνεται ο ελληνικός λαός. Γιατί ενδεχόμενα ο προηγούμενος εργολήπτης που τώρα ακυρώθηκε θα διεκδικήσει ή πιθανότατα να διεκδικήσει με τον έναν ή άλλον τρόπο απωλεσθέντα κέρδη. Αυτό έχει επιπτώσεις στον πολίτη.

Για ποιους, λοιπόν, κυβερνάτε; Δηλαδή έχουμε ζημιά σε βάρος των ελληνικών σιδηροδρόμων, ζημιά σε βάρος της εθνικής οικονομίας, ζημιά σε βάρος των Ελλήνων πολιτών. Και δεν συνέβη μόνο μια φορά αυτό. Δεν έγινε ακριβώς το ίδιο με το έργο Τιθorea-Λιανοκλάδι-Δομοκός; Δεν έγινε το ίδιο με το έργο Αίγιο-Πάτρα-Τράπεζα-Πλάτανος; Τελικά τι κάνατε; Σας εμποδίζουν κάποιοι; Υλοποιείτε προεκλογικές δεσμεύσεις; Αποφασίζουν άλλοι;

Πείτε μας, πόσες ακριβώς διακηρύξεις και συμβάσεις ακυρώσατε και γιατί. Υποτίθεται ότι λόγω μοναδικότητας του κατασκευαστή μπήκατε στην αξιοποίηση του τροχαίου υλικού. Μπορείτε να μας πείτε, σε τι ποσοστό έχει αξιοποιηθεί σήμερα και

είναι σε λειτουργία το τροχαίο υλικό; Γι' αυτό σας ελέγχουμε. Όχι μόνο δεν χιζέτε, αλλά γκρεμίζετε. Πολλά προγραμματισμένα έργα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης ξέρετε ότι τα χάνει η χώρα και θέλετε να υποσχεθείτε ότι θα γίνουν στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Πείτε καθαρά στον ελληνικό λαό ότι στην πράξη στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης δεν θα βάλετε ούτε ένα καινούργιο έργο. Όλα θα είναι έργα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Η Κυβέρνηση, αντί για ανάπτυξη, οδηγεί το σιδηρόδρομο σε συρρίκνωση. Οι επί μέρους ελάχιστες παρεμβάσεις που κάνατε μέχρι τώρα είναι τυφλές, ημιτελείς, δεν βλέπουν Ευρώπη, Βαλκάνια, Ασία. Εγκαταλείψατε το περιφερειακό πρόγραμμα. Το μειώσατε, ναι ή όχι, κατά 40% στο σιδηρόδρομο; Δημιουργήσατε, ναι ή όχι, στην πράξη την Ελλάδα των άνωθεν ταχυτήτων; Η Πελοπόννησος έχει μείωση του επιβατικού έργου; Στην ανατολική Μακεδονία γίνονται μερεμέτια; Εδώ κατασκευάζετε το έργο του Ο.Σ.Ε. στον Έβρο και τα σκύρα, που έπρεπε να έχουν συντελεστή πάνω από 14, έχουν 11. Θα τους ελέγξει κάποιος αυτούς;

Ξέρω τι θα πείτε. Αναθέσαμε μελέτες για το δυτικό άξονα. Όμως, εμείς σας ρωτάμε: οι μελέτες, που αναθέσατε για το δυτικό άξονα, θα είναι έτοιμες το 2006, για να μπορούν να ενταχθούν ως έργα στο καινούργιο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Πάρτε τώρα θέση. Πείτε καθαρά τι σας δεσμεύει και μπλοκάρει το επενδυτικό πρόγραμμα.

Δημιουργείται πρόβλημα στην αξιοπιστία της χώρας. Πείτε μας, αν θα ολοκληρωθούν η Π.Α.Θ.Ε. και το έργο στο Θριάσιο.

Είναι προφανές, λοιπόν, ότι έχουμε διαφορά αντίληψης για τις κοινωνικές και παραγωγικές δυνατότητες που θέλουμε να εκφράσουμε. Η πολιτική σας έχει θύματα τους ανθρώπους, την παραγωγικότητα, την περιφέρεια, την ανάπτυξη, το περιβάλλον, τον υγιή ανταγωνισμό, έχει θύμα τη συνοχή της ανάπτυξης της Ελλάδας. Ακόμα και στο τρίπτυχο «ποιότητα, ασφάλεια και ταχύτητα», που λέτε ότι το ασπάζεστε, εσείς προτιμήσατε μόνο την ταχύτητα. Πολλαπλασιάσατε την ταχύτητα αλλά πολλαπλασιάσατε και τις καθυστερήσεις. Για λόγους εντυπωσιασμού στην Έκθεση της Θεσσαλονίκης μειώσατε κατά ένα τέταρτο το χρόνο και τώρα όλα τα δρομολόγια από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη πάνε με καθυστέρηση δέκα και είκοσι λεπτών. Άρα, λοιπόν, τι κάναμε; Τίποτα.

Επειδή δεν προχωρά το έργο των υποδομών, για να δείξετε ότι κάνετε κάτι, αυξήσατε τα όρια της ταχύτητας μέσα στις πόλεις και στα χωριά. Αυτό έχει επιπτώσεις. Τα τέσσερα συμβάντα με τα ατυχήματα δείχνουν πόσο απαραίτητο είναι το έργο της ηλεκτροκίνησης, της σηματοδότησης, της τηλεδιοίκησης, της αναβάθμισης των γραμμών. Δεν ξέρετε, αλήθεια, ότι αυτές τις επισημάνσεις σας τις έκανε και εργαζόμενος στην ιεραρχία είκοσι μέρες πριν γίνει το ατύχημα στο Άδενδοθ;

Πείτε μας, σαπίζει, ναι ή όχι, το τροχαίο υλικό στις αποθήκες της Θεσσαλονίκης; Λειτουργούν, ναι ή όχι, τα καταγραφικά γραμμής; Ποια είναι τα συμπληρωματικά μέτρα, που έλαβε ο Ο.Σ.Ε. λόγω των αποκλίσεων από τους σταθμούς σε κλειδούχους, σταθμάρχες κ.λπ.;

Έχουμε, λοιπόν, διαφορά αντίληψης, όχι μόνο γιατί συρρικνώνετε το σιδηρόδρομο αλλά ταυτόχρονα και γιατί τον απαξιώνετε. Στοιβάξετε τα αυτοκίνητα στα οδικά δίκτυα και αυτό δημιουργεί θύματα. Η Νέα Δημοκρατία δεν έχει σχέδιο για τη χώρα.

Γιατί αλλάζουν διαρκώς οι συνθέσεις των ασκούντων διευθυντικών ρόλους; Είναι υπαρκτή ή όχι η διοικητική αρρυθμία; Ποιες ισορροπίες, ποιες υποχρεώσεις και σε βάρος ποιών θέλει να καλύψει η Κυβέρνηση, όταν τους αλλάζει συνέχεια; Μπορεί να λειτουργήσει και να εκσυγχρονιστεί, να διαμορφώσει σχέδιο, ρόλο για το σιδηρόδρομο σε μία χώρα μία κυβέρνηση ή οι συναρμόδιοι Υπουργοί που στη στελέχωση των διοικητικών συμβουλίων του Ο.Σ.Ε. προτιμούν αντί για τεχνοκράτες φανατικούς συνδικαλιστές μιας συγκεκριμένης γαλάζιας παράταξης; Ποιος απαξιώνει, λοιπόν, το ρόλο του Ο.Σ.Ε.; Αξιοκρατία για την ηγετική ομάδα της Νέας Δημοκρατίας δεν έχει η γνώση αλλά το χρώμα. Έλεος!

Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό. Κύριε Υπουργέ, ελέγξτε παράλ-

ληλα πόσους πολυθεσίτες ισχυρά αμειβόμενους έχετε από τη γαλάζια παράταξη των εργαζομένων, όταν μάλιστα το προσωπικό αμείβεται κατά μέσο όρο με 1.100 ευρώ. Αυτά είναι τα ρετιρέ που θέλουν να χτυπήσουν ο Υπουργός Οικονομίας και η Κυβέρνηση;

Ποιος διοικεί τελικά τον Ο.Σ.Ε.; Η διοικητική παραλυσία είναι έντονη. Τι είδους αξιοκρατία εξήγγειλε ο Πρωθυπουργός, όταν πάνω από χίλιες μεταθέσεις έγιναν στις διοικήσεις του Ο.Σ.Ε. για κομματικούς λόγους; Πώς θα ανταποκριθεί ο Ο.Σ.Ε. στο ρόλο του, όταν στη θέση της νόμιμης υπηρεσιακής δομής αποφασίζει η λεγόμενη παράγκα του όγδοου; Δεν γνωρίζετε ότι η παράγκα έχει μετατρέψει τον έβδομο όροφο σε ψυγείο; Δεν γνωρίζετε ότι διώκονται στελέχη με γνώσεις, επάρκεια, ευρύτερες αντιλήψεις πάνω στις μεταφορές και στις συγκοινωνίες; Ποιος προστατεύει την παράγκα; Από πού αντλεί τη δύναμή της; Από το λαό, από το κόμμα, από πιο ψηλά, από κάπου αλλού;

Το χειρότερο, όμως, είναι άλλο. Αυτή η παράγκα έθεσε στο περιθώριο όλους τους επιλεγμένους νομίμους αξιωματούχους του Ο.Σ.Ε. και έκανε ανάθεση καθηκόντων σε δικά της παιδιά. Ξέρετε ποια είναι η οικονομική επιβάρυνση του Ο.Σ.Ε.; Πάνω από 500.000 ευρώ είναι ετήσιο κόστος.

Αυτή είναι η περικοπή των ελλειμμάτων που μας έλεγε ο κ. Αλογοσκούφης. Και αντί γι' αυτό, τι προσφέρετε στους εργαζόμενους; Ανασφάλεια, μισθούς πολλαπλών ταχυτήτων, προσλήψεις δικών σας παιδιών στις θυγατρικές, αύξηση του ορίου ηλικίας, κατάρνηση των συλλογικών συμβάσεων, μεροληπτικές χορηγήσεις επιδομάτων, απαξίωση του Ο.Σ.Ε., ανασφάλεια στους χρήστες.

Ας δεχτούμε, όμως, ότι εσείς προσωπικά έχετε άλλες προθέσεις. Το ερώτημα είναι, ποιος διαμορφώνει τις πολιτικές για τις Δ.Ε.Κ.Ο.. Δεν είναι ο Υπουργός Οικονομίας που έλεγε ότι ο Έλληνας φορολογούμενος φορτώθηκε με 472.000 ευρώ, γιατί ο Ο.Σ.Ε. έχει συσσωρευμένες ζημιές και ότι με αυτά, δήθεν, τα χρήματα θα κάναμε σχολεία, νοσοκομεία, δρόμους. Λαϊκίζει φθηνά ο Υπουργός και ο σκληρός πυρήνας της Νέας Δημοκρατίας.

Να κλείσουμε, λοιπόν, τα ΕΛ.ΤΑ., να κλείσουμε τον Ο.Σ.Ε., να κλείσουμε τον Ο.Τ.Ε., να κλείσουμε τη Δ.Ε.Η., και να λειτουργούν αυτά μόνο σε τόπους που έχουν κέρδος. Όλα θυσία στις ακραίες δυνάμεις της αγοράς. Ποιος μικραίνει, λοιπόν, την Ελλάδα; Ποιος δημιουργεί τη λεγόμενη δημιουργική λογιστική;

Θα συμφωνήσετε και εσείς, ελπίζω, ότι ο σημερινός δικός σας Πρόεδρος του Ο.Σ.Ε., ο διακεκριμένος οικονομολόγος καθηγητής κ. Μπαλτάς, ισχυρίζεται ότι το πραγματικό έλλειμμα στον Ο.Σ.Ε. είναι μόνο 20.000.000 με 30.000.000 ευρώ. Γιατί, λοιπόν, τρομοκρατεί με τα ελλείμματα ο Πρωθυπουργός και ο ΥΠ.ΕΘ.Ο.; Δώστε μας μια πειστική απάντηση, αλλιώς θα την εκφράσει σύντομα ο λαός. Και για να μιλήσουμε καθαρά, το συνολικό έλλειμμα προκύπτει όχι από την ευθύνη του Ο.Τ.Ε., αλλά από τις αδυναμίες του κράτους να κάνει αυτό που κάνουν σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Πείτε καθαρά, λοιπόν, ότι το πρόβλημα δεν είναι εκεί. Ότι δεν είναι μέσα στις επιλογές σας, μέσα στις κυβερνητικές υποχρεώσεις, μέσα στις δεσμεύσεις σας ο σιδηρόδρομος. Δεν είναι η λογική σας στηριγμένη στην ανάπτυξη των συμπληρωματικών μεταφορών επ' ωφελεία όλων. Από κάποιους, λοιπόν, εξαρτάσθε. Σε κάποιους έχετε υποχρέωση. Κυβερνάτε για τους λίγους. Αδιαφορείτε για την Ελλάδα. Ο δρόμος σας, ο μονόδρομος σας για τον Ο.Σ.Ε. είναι τυφλός. Δεν βλέπει Ευρώπη, δεν βλέπει Βαλκάνια, δεν βλέπει Μεσόγειο, δεν βλέπει το ρόλο της Ελλάδας, ως σύγχρονο διαμετακομιστικό κέντρο. Δεν βλέπει τους εργαζόμενους, δεν βλέπει την Ελλάδα. Η Ελλάδα χάνει πόρους από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και έχετε απλώς εξαντλήσει τη δράση στον Ο.Σ.Ε. σε υποχρεώσεις πελατειακού χαρακτήρα. Θυσιάζετε την ανταγωνιστικότητα, την ποιότητα και την ασφάλεια. Καλλιεργείτε αντί για συνεργασίες επ' ωφελεία όλων, αντιπαλότητες μεταξύ των διαφόρων εμπλεκομένων δυνάμεων στις μεταφορές.

Εμείς σας προτείνουμε έναν άλλο δρόμο. Συμμετέχουμε σε ευρωπαϊκές εξελίξεις. Βλέπουμε ότι η βιωσιμότητα του Ο.Σ.Ε. δεν πρέπει να προκύψει μέσα από τη συρρίκνωση του έργου

του αλλά θεωρούμε τον Ο.Σ.Ε., ως συμπληρωματικό εθνικομεταφορικό μέσο που θα αγκαλιάζει όλη την Ελλάδα.

Προτείνουμε την οικονομική ανάκαμψη του Ο.Σ.Ε. μέσα από τη διεύρυνση του αντικειμένου. Ανταποκρινόμαστε με προτάσεις ασφάλειας στους πολίτες και στους εργαζόμενους για το νέο του ρόλο. Πιστεύουμε ότι κρίσιμο εργαλείο για να προχωρήσουμε μπροστά, είναι να καθίσετε και να κουβεντιάσετε με τους εργαζόμενους. Να στηρίξετε τις συλλογικές συμβάσεις, να δείξετε στο σκληρό πυρήνα της Κυβέρνησής σας ότι υπάρχει και άλλος δρόμος για την προοπτική της Ελλάδας και της συνοχής.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τσιόκα, θέλω να σας ενημερώσω ότι για τη δευτερολογία σας απομένει χρόνος τεσσάρων λεπτών.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχάριστο είναι αυτό; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας):** Τι να κάνουμε, έτσι είναι. Βλέπετε, ο Κανονισμός είναι αυστηρός. Για να μην διακόψω την ομιλία σας, παίρνετε χρόνο και από τη δευτερολογία σας. Το ίδιο μπορούν να κάνουν και οι άλλοι επερωτώντες, για να ολοκληρώσουν τη σκέψη τους και την αγόρευσή τους.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το γνωρίζω, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ορέστης Κολοζώφ ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Τσιόγκα Δημήτριο.

Το λόγο έχει τώρα ο επερωτών κ. Παναγιώτης Αντωνακόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, θα σταθώ κυρίως στο επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε. στη δυτική Ελλάδα, όπου τελικά παραλάβατε ως Κυβέρνηση ένα πολύ φιλόδοξο και διασφαλισμένο, θα έλεγα, χρηματοδοτικό σχέδιο, στο οποίο όμως παρατηρούνται φοβερές καθυστερήσεις και ακυρώσεις.

Το 2003 στα διευρωπαϊκά δίκτυα εντάχθηκε και ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας, χαρακτηρισζόμενος ως διευρωπαϊκό δίκτυο και είναι ο μόνος άξονας που έχει χαρακτηριστεί έτσι, ενώ όλοι οι υπόλοιποι σε ελλαδικό χώρο άξονες θεωρούνται διασύνδεση με τα ευρωπαϊκά δίκτυα.

Στη συνέχεια, το 2004, με την απόφαση 884 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, που δημοσιεύτηκε στο περιοδικό «L-201» της εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπήρξαν και τα χρονοδιαγράμματα ωρίμανσης, εκτέλεσης και χρηματοδότησης αυτού του έργου.

Σήμερα λοιπόν βρισκόμαστε πολύ μακριά απ' αυτά τα χρονοδιαγράμματα. Τόσο μακριά, που ίσως να χάνεται οριστικά το έργο αυτό. Στην εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προβλέπονται και χρονοδιαγράμματα -βεβαίως όχι της τελικής απορρόφησης για τα οποία μας παραπέμπετε πολλές φορές στο 2014- αλλά και χρονοδιαγράμματα ωρίμανσης του έργου. Έτσι, λοιπόν, όσον αφορά στις εγκρίσεις των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ουσιαστικά δεν έγινε τίποτα. Το 2005 τελείωνε ένα πρώτο όριο για να έχουμε απορροφητικότητα από την τρίτη προγραμματική περίοδο. Έτσι, λοιπόν, παραπέμπεται χρηματοδοτικά στην τέταρτη χρηματοδοτική περίοδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Όμως και για εκεί δεν φαίνεται να είμαστε έτοιμοι.

Έτσι, λοιπόν, η προοπτική ενός μεγάλου διαμετακομιστικού κέντρου στη Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, όπου είναι απαραίτητο στοιχείο για να λειτουργήσει ο αδιατάκτος διάδρομος στον τομέα των πολύτροπων μεταφορών, ακυρώνεται. Και βέβαια γνωρίζετε ότι η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει αυτόν το χαρακτήρα. Είναι μια πύλη εισόδου προς και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι μια περιοχή που έχει πολλές προσδοκίες στον τομέα των υπηρεσιών. Ουσιαστικά αγνοείτε και τη στρατηγική ανάπτυξης του εμπορίου, όπως έχει εκπονηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα αρμόδια όργανα, και ουσιαστικά στερείτε από τη χώρα μια συμμετοχή σ' αυτόν τον τομέα.

Παράλληλα όμως και άλλες δράσεις που αφορούν στο σιδη-

ρόδρομο που είναι στα όρια της δυτικής Ελλάδας έχουν εγκαταλειφθεί. Το τμήμα Κιάτο-Αίγιο και Αίγιο-Πάτρα συνεχώς, σε απαντήσεις σας αλλάζετε εσείς ο ίδιος τα χρονικά όρια στα οποία θα ολοκληρωνόταν το έργο. Για παράδειγμα έχουμε μια πρώτη απάντηση ότι θα είχαμε έναρξη εργασιών το 2005 ενώ ουσιαστικά φαίνεται ότι οι απαλλοτριώσεις δεν θα έχουν τελειώσει ούτε το 2007 για το τμήμα Αίγιο-Κιάτο. Επομένως, έξω και απ' αυτό το χρονικό περιθώριο. Για το Αίγιο-Πάτρα το σχέδιο προέβλεπε έναρξη του δεύτερου εξαμήνου του 2006 και ολοκλήρωση εργασιών το 2011. Και αυτό φαίνεται ότι είναι εντελώς απόμακρο.

Όσον αφορά στο περιφερειακό δίκτυο στη δυτική Ελλάδα και σε αυτό δείχνετε τον ίδιο βαθμό συνέπειας τήρησης των λεγομένων σας. Έτσι, λοιπόν, ενώ έχουμε απαντήσεις, για παράδειγμα το Νοέμβριο του 2004 ότι η υλοποίηση του τμήματος Πύργος- Πάτρα- Καλαμάτα θα έχει τελειώσει το 2007, σε πρόσφατη νέα απάντησή σας μεταθέτεται αυτό το όριο τον Αύγουστο του 2008. Και παρ' όλ' αυτά δεν φαίνεται ουσιαστικά να υπάρχει διαδικασία εκκίνησης των έργων ούτε στα περιφερειακά προγράμματα, όπου και εκεί έχουν ενταχθεί στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας συγκεκριμένα έργα.

Παράλληλα κλείνεται σταθμούς. Για παράδειγμα στην Ηλεία έκλεισαν: Βάρδα, Γαστούνη, Ανδραβίδα. Έκλεισαν συγκεκριμένοι σταθμοί που είχαν κίνηση. Μετακινείτε προσωπικό από τα περιφερειακά τμήματα στα κεντρικότερα. Και βέβαια κάνατε και αναθέσεις αρμοδιοτήτων οι οποίες είναι προκλητικές για την οικονομική επιβάρυνση του Ο.Σ.Ε. αλλά είναι προκλητικές διότι υπάρχει και ακαταλληλότητα υπηρεσιακή. Παράλληλα στον Ο.Σ.Ε. εκτυλίσσονται περίεργα και τεράστια θα έλεγα σκάνδαλα χωρίς να είναι υπερβολική η χρήση του όρου.

Αναφέρθηκε από τον ομιλητή μας προηγουμένως ότι στο τμήμα Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο, που κατασκευάζεται τώρα, ενώ η μελέτη προβλέπει χρήση σκύρας, υλικού δηλαδή σκληρότητας τουλάχιστον με συντελεστή 14, χρησιμοποιείται υλικό σκληρότητας με συντελεστή 11, διότι έτσι εξυπηρετείτε συγκεκριμένο λατομείο κομματικού σας φίλου, κομματικού σας πελάτη, όπως λέει και ο συνάδελφος. Αυτό να το ελέγξετε, γιατί πρόκειται για μια εγκληματική απόκλιση από τους όρους της μελέτης γιατί η ασφάλεια αυτής της γραμμής είναι πλέον στον αέρα όταν θα χρησιμοποιηθεί. Μπορεί να μη χρησιμοποιηθεί γιατί μπορεί να μην την παραλάβετε. Η ουσία όμως είναι ότι θα έχουν γίνει πληρωμές.

Στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού είναι χαρακτηρισικά τα παραδείγματα στον προαστιακό. Να σας καταθέσω την κατάσταση των τριάντα πέντε προσλήψεων τον Αύγουστο του 2005, όπου κατά παραβίαση της απόφασης του Α.Σ.Ε.Π. του 2004 που κατέτασσε τον Προαστιακό στους οργανισμούς που ήταν υπόχρεοι μέσω Α.Σ.Ε.Π. να παίρνουν προσωπικό, έχετε προσλάβει τριάντα πέντε άτομα, συγγενικά πρόσωπα

Βουλευτών σας. Φέρουν και το ίδιο επώνυμο. Και ερωτάστε πώς πληρώνονται αυτοί οι άνθρωποι; Με ποιον τρόπο πληρώνονται; Και πώς δουλεύουν εκεί; Με ποια υπηρεσιακή κατάσταση;

Θα καταθέσω στα Πρακτικά τα ονόματά τους. Βεβαίως υπάρχει και μία σειρά από άλλα τρομερά ζητήματα, που πρέπει να τα γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ. Να μας απαντήσετε τώρα πόσο καιρό έχει να γίνει έλεγχος των βλαβών στις υποδομές του σιδηροδρόμου, που αυτό φέρνει τα εσωτερικά πρόστιμα με βραδυπορία, με αποτέλεσμα να κατεβάζουν τα τρένα την ταχύτητα σε ορισμένα σημεία του δικτύου και να είναι αναγκασμένοι οι μηχανοδηγοί να παραβιάζουν τα όρια εγκληματικά σε άλλα σημεία για να πιάσουν αυτούς τους στόχους που βάζετε και τους ανακοινώνετε σε φιέστες τύπου Δ.Ε.Θ..

Σας πληροφορώ ότι είναι πολύ επικίνδυνο το χρονικό όριο που δεν έχει γίνει τέτοιος έλεγχος, δεν έχει καταγραφεί με τη συρμοσειρά όπως λένε οι τεχνίτες του Ο.Σ.Ε. –δεν ξέρω για ποιο λόγο το κάνετε αυτό- με αποτέλεσμα να μεταφέρετε έντονη πίεση στους εργαζόμενους για να πιάνουν τα χρονικά πλάνα που τους βάζετε, πλην όμως θα πρέπει να εξετάσετε τι σχέση μπορεί να έχει αυτό με τα αυξημένα ατυχήματα.

Παράλληλα υπάρχει μια προκλητική αμοιβή της τάξεως των 70.000 και 80.000 ευρώ σε στελέχη που τους έχετε αναθέσει τρεις και τέσσερις αρμοδιότητες. Και δεν είναι εργαζόμενοι αυτοί που κατέχουν τέτοιες θέσεις. Από τη μια πλευρά προβαίνετε σε κατασυκοφάντηση των εργαζομένων και από την άλλη μας φέρνετε μισθούς ανθρώπων που τους έχετε κάνει διευθύνοντες συμβούλους, γενικούς διευθυντές και να είναι διοικητές σε τρεις-τέσσερις θυγατρικές με αυτές τις παχυλές αμοιβές. Μπορούμε να σας πούμε ποιοι είναι αυτοί. Βεβαίως τους γνωρίζετε, διότι με δική σας πολιτική στήριξη κατέχουν αυτές τις θέσεις. Δεν είναι τυχαίοι εργαζόμενοι. Δεν είναι φορτοεκφορτωτές στο λιμάνι του Πειραιά που πληρώνονται Σαββατοκύριακα, νυχτερινά κ.λπ. και μας τους παρουσιάζετε σαν υψηλά αμειβόμενους. Είναι κάτι προνομιούχοι του συστήματος εξουσίας, είναι κάποια νέα στηρίγματα του νέου κράτους της νέας εγκαθίδρυσης, στην οποία έχετε προβεί. Σας ευχαριστώ.

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

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Παναγιώτης Αντωνάκοπουλος, καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρωθυπουργός με επιστολή του στην Πρόεδρο της Βουλής γνωστοποίησε την πρόσφατη κυβερνητική μεταβολή.

Η σχετική επιστολή καταχωρίζεται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Επίσης έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, σαράντα μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το Λύκειο Νέας Περάμου Αττικής.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές. (Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Έκτορας Νασιώκας.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σήμερα ελέγχουμε την Κυβέρνηση, με την επερώτησή μας, για τις παραλείψεις και τις συνειδητές λαθεμένες πολιτικές, που ασκεί στο χώρο των μεταφορών και ιδιαίτερα του Ο.Σ.Ε. αυτά τα δύο χρόνια που βρίσκεται στην εξουσία. Ελέγχουμε την Κυβέρνηση για ένα πάρα πολύ μεγάλο θέμα που αφορά το μέλλον των Ελληνικών Σιδηροδρόμων που η Κυβέρνηση με δική της ευθύνη απαξιώνει όλο αυτό το χρονικό διάστημα. Έχουμε μεγάλες καθυστερήσεις σε έργα καθώς επίσης και μεγάλες απώλειες πόρων από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και επιπλέον απεργάζεται συνειδητά η Κυβέρνηση λύση ιδιωτικοποίησης εις βάρος των πολιτών και των εργαζομένων.

Αυτή η ενέργειά μας είναι πράξη ευθύνης για το ΠΑ.ΣΟ.Κ., γιατί θεωρεί το θέμα των σιδηροδρόμων μείζον εθνικό θέμα. Ελέγχουμε την Κυβέρνηση με τον ισχυρότερο τρόπο που έχουμε, στη διάθεσή μας αυτόν που μας δίνει το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής, δηλαδή με την επερώτησή.

Πρέπει να απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, -είναι απολογούμενη η Κυβέρνηση- και στη Βουλή και στον ελληνικό λαό. Ο τόπος έχει ανάγκη από υπεύθυνη πολιτική και σοβαρή κυβέρνηση. Και, δυστυχώς, για όλα τα θέματα, που απασχολούν σήμερα τον ελληνικό λαό, δεν υπάρχει υπεύθυνη πολιτική, δεν υπάρχει σοβαρή Κυβέρνηση.

Το μέγα σκάνδαλο των υποκλοπών, που ταλανίζει την ελληνική κοινωνία, το έγκλημα, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός, της παράνομης παρακολούθησης και το πολιτικό έγκλημα, που λένε όλοι οι πολίτες, της συγκάλυψης εκ μέρους της Κυβέρνησης του κ. Καραμανλή δεν αντιμετωπίζεται με υπεύθυνη πολιτική. Εσείς ιδιαίτερα, κύριε Υπουργέ, έχετε παρακαμφθεί τελείως, παρ' όλο που έχετε την αρμοδιότητα των τηλεπικοινωνιών. Δεν έχουμε, λοιπόν, σοβαρή Κυβέρνηση. Το είδαμε και προχθές.

Η σοβαρή αντιπολίτευση απαιτεί τα μεγάλα θέματα να συζητούνται στο Κοινοβούλιο και όχι στα παράθυρα για επικοινωνιακούς λόγους. Προχθές συζητούσαμε εδώ για το ασφαλιστικό, κύριε Υπουργέ, και βλέπουμε την παρέμβαση της Κυβέρνησης και τη δυσμενή εξέλιξη στο ασφαλιστικό με ευθύνη της Κυβέρνησης. Μας είπε τότε ο παριστάμενος Υπουργός ότι εγγυάται ο ίδιος ότι δεν θα θιγούν τα δικαιώματα των εργαζομένων. Εγγυάται ο ίδιος, αλλά ο ίδιος σήμερα δεν είναι στην Κυβέρνηση. Δεν εγγυάται ούτε καν η Κυβέρνηση.

Γιατί είναι μείζον και εθνικό θέμα το θέμα των μεταφορών και των σιδηροδρόμων; Κύριε Υπουργέ, με αυτό το θέμα έχουν ασχοληθεί όλες οι άλλες χώρες και το έχουν θέσει σε πρώτη προτεραιότητα. Είναι οι συγκοινωνίες του μέλλοντος. Υπάρχουν έγκυροι συγκοινωνιολόγοι που λένε να κλείσουμε δρόμους ακόμη και εθνικούς και να φτιάξουμε ράγες και σιδηροτροχιές, ώστε να στηρίζουμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς, γιατί μόνο έτσι μπορεί να λυθεί το πρόβλημα της κυκλοφορίας. Αυτή είναι η λύση του μέλλοντος.

Εσείς κάνετε, όπως σας είπα στην αρχή, ακριβώς το αντίθετο. Δεν λέω ότι τώρα δημιουργείται το θέμα των τρένων. Το ξέρουν οι πάντες ότι τη δεκαετία του 1950 και στις αρχές του 1960 έγινε η μεγάλη επιλογή στη χώρα μας, για να στηρίξουμε τις μεταφορές με άλλους τρόπους και όχι με τρένο. Ξέρετε, όμως, τα μεγάλα βήματα που έγιναν τα τελευταία δέκα χρόνια, τα οποία όχι μόνο δεν συνεχίζετε, αλλά μάλλον γυρίζετε προς τα πίσω.

Δεν μπορείτε, λοιπόν, να είσθε σοβαρή Κυβέρνηση, αλλά δεν μπορείτε και να διαχειριστείτε το παρόν και το μέλλον της χώρας. Δεν είσθε σύγχρονη Κυβέρνηση. Είσθε Κυβέρνηση του

παρελθόντος. Βλέπουμε και σήμερα στην εφημερίδα ότι είναι η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη με Πρωθυπουργό τον τότε Βουλευτή κ. Καραμανλή.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζω ότι εσείς δεν είσθε θιασώτης της ακραίας νεοφιλελεύθερης θαλασσοπορίας πολιτικής, αλλά αυτή η πολιτική είναι η βασική πολιτική της Κυβέρνησης του κ. Καραμανλή και του κ. Αλογοσκούφη. Το μοντέλο της Βρετανίας, της εποχής της κ. Θάτσερ -την εποχή δηλαδή που ιδιωτικοποιήθηκαν οι σιδηρόδρομοι και, αφού σχεδόν οδηγήθηκαν σε διάλυση, λίγο διάστημα μετά από την ίδια κυβέρνηση με άλλο Πρωθυπουργό ξανακρατικοποιήθηκαν- είναι στις σκέψεις τις δικές σας. Ήδη τα βασικά σενάρια έχουν γραφεί και στον Τύπο. Τι λένε αυτά τα σενάρια; Λένε ότι η ιδιωτικοποίηση είναι η λύση, ότι μια εταιρεία συμμετοχών με λιγότερο προσωπικό, ελαστικές εργασιακές σχέσεις απλώς θα διαχειρίζεται τις συμμετοχές στις θυγατρικές της, που θα απαρτίζουν τον καινούργιο Ο.Σ.Ε..

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

Θα πάρω και τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Τα σενάρια, λοιπόν, λένε μείωση των μισθών, ελαστικές εργασίες, ο Ο.Σ.Ε. στους ιδιώτες, το βάρος στους πολίτες. Για να συμβεί αυτό, πρέπει να απαξιωθεί ο Ο.Σ.Ε.. Βέβαια, όλο αυτό θα το βαφτίσετε μεταρρύθμιση, όπως όλες τις άλλες μεταρρυθμίσεις και ο λαός και οι εργαζόμενοι θα καταλάβουν ότι η Νέα Δημοκρατία τους παίρνει και άλλα μέτρα.

Σας είπε ο κ. Τσιόκας τι παραλάβατε, τι δεσμεύσεις υπήρχαν, πόσα χρήματα ήταν δεσμευμένα, πού βρίσκονταν τα έργα και τι κάνατε. Δεν κάνατε σχεδόν τίποτα. Ουσιαστικά αυτά τα δύο χρόνια είναι δύο χρόνια χαμένα για το σιδηρόδρομο και είναι δύο κρίσιμα χρόνια, διότι στην ουσία μεταφέρονται τα έργα στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και αντιμετωπίζεται με λάθος τρόπο η ανάπτυξη της περιφέρειας.

Για το τι συμβαίνει σε όλη την Ελλάδα παράδειγμα αποτελεί το τι συμβαίνει στη Θεσσαλία. Εκεί, κύριε Υπουργέ, βλέπουμε κλείσιμο σταθμών, βλέπουμε μεγάλες περικοπές σε βάρδιες σε όλη τη Θεσσαλία και ιδίως στο Βόλο -βλέπω τον κύριο Πρόεδρο πάνω- και είναι και εμφανής η εικόνα της εγκατάλειψης κατά τα δύο αυτά χρόνια σε σχέση με τα προηγούμενα, καθώς στην περιοχή είχαμε μεγάλα έργα, με μεγαλύτερο βεβαίως τη σήραγγα των Τεμπών τεσσάρων χιλιάδων πεντακοσίων χιλιόμετρων, που είναι από τα μεγαλύτερα έργα των σιδηροδρόμων.

Ήσασταν, κύριε Υπουργέ, πριν πέντε περίπου μήνες στη Λάρισα, εξαγγείλατε μια σειρά από έργα και δεσμευθήκατε ότι μέχρι τέλος του χρόνου θα έχουν όλα δρομολογηθεί.

Έχουν δρομολογηθεί δύο μικρά έργα, τα οποία έχουν μπλοκαριστεί δικαστικά. Από τα μεγάλα έργα, όμως, της πόλης δεν ξεκίνησε ακόμα κανένα. Και το αναφέρω όχι γιατί είναι μεγάλο το διάστημα, αλλά γιατί η εκτίμηση είναι πως όλα αυτά ξαναμπλοκάρονται και δεν υπάρχει προοπτική να γίνουν.

Έρχομαι τώρα στο θέμα του τρόπου συμπεριφοράς και πώς λειοδοείτε -ως Κυβέρνηση και όχι εσείς προσωπικά- τους εργαζόμενους. Οι εργαζόμενοι είναι έξω από όλες τις αποφάσεις. Λειοδορούνται γενικώς. Αποκλείονται από συλλογικές διαπραγματεύσεις, όπως και οι εργαζόμενοι στις Δ.Ε.Κ.Ο. και βεβαίως οδηγούνται σε μείωση των αμοιβών τους.

Επειδή έχω γνωρίσει πολύ καλά τους εργαζόμενους στον Ο.Σ.Ε. -είμαι ένας θιασώτης του Ο.Σ.Ε., ταξιδεύω πάντα με τον Ο.Σ.Ε. και όλα αυτά τα χρόνια έχω και προσωπικούς φίλους και γνωρίζω πόσο σκληρά δουλεύουν πάρα πολλοί από αυτούς- χρειάζεται πιο υπεύθυνη αντιμετώπιση του θέματος από μέρους της Κυβέρνησης, χρειάζεται και να τους ακούσουμε και να συζητήσουμε μαζί τους και χρειάζεται να τους καλέσουμε να συστρατευτούν για να σταματήσει η εγκατάλειψη, με την πολιτική σας, η απώλεια του σιδηροδρομικού έργου και των εσόδων και για να φτιάξουμε μέλλον στον οργανισμό της χώρας.

Κλείνω, κύριε Υπουργέ, λέγοντας ότι αυτή η πολιτική του διαχωρισμού, που και τώρα κάνετε -το έκανε και η κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη- οι διώξεις και ο παροπλισμός των εργαζομένων και η επιβράβευση των γαλάζιων παιδιών, είναι η συνταγή της αποτυχίας και η διάσπαση του κοινωνικού ιστού και της συνοχής των εργαζομένων. Και δυστυχώς -το είπε ο προηγούμενος

ομιλητής- τα δικά σας παιδιά, τα γαλάζια παιδιά μπαίνουν σε θέσεις και παίρνουν μισθούς υπέργοιους, που ξεπερνάνε και τα 2.000.000 δραχμές το μήνα, όταν ουσιαστικά οι μισθοί σε όλους τους άλλους εργαζόμενους μειώνονται.

Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Ρόβλιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα περιοριστώ στα μεγάλα προβλήματα του σιδηροδρομικού δικτύου της δυτικής Θεσσαλίας, προβλήματα που έχουν να κάνουν τόσο με τις επεκτάσεις όσο και με τη λειτουργία του δικτύου.

Όπως γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, η δυτική Θεσσαλία είναι μία από τις πιο μειονεκτικές περιοχές της χώρας, με τεράστια προβλήματα ανεργίας και υστέρηση ανάπτυξης.

Μία από τις βασικές αιτίες της υστέρησης ανάπτυξης της δυτικής Θεσσαλίας είναι η συγκοινωνιακή της απομόνωση τόσο σε επίπεδο οδικού δικτύου όσο και σε επίπεδο ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σχεδίασαν και άρχισαν να υλοποιούν την άρση της οδικής και της σιδηροδρομικής απομόνωσης της δυτικής Θεσσαλίας.

Κατ' αρχάς δημοπρατήσαν τον αυτοκινητόδρομο της κεντρικής Ελλάδας, τον λεγόμενο «Ε 65». Δυστυχώς, ενώ ο διαγωνισμός είχε ξεκινήσει επί των ημερών της τελευταίας κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ., καθυστερεί από υπαιτιότητα της σημερινής Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.

Παράλληλα, η προηγούμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών εξασφάλισε τα ευρωπαϊκά κονδύλια για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου της δυτικής Θεσσαλίας. Επέκταση προς Κοζάνη, επέκταση προς Ιωάννινα και Ηγουμενίτσα. Και δεν αρκέστηκε μόνο στο να εξασφαλίσει τα κονδύλια, αλλά προκήρυξε και τις μελέτες.

Όπως γνωρίζετε, οι προσφορές για την ανάθεση των μελετών κατετέθησαν από το Δεκέμβριο του 2003 έως το Φεβρουάριο του 2004.

Κι ενώ αναμέναμε ότι σύντομα η Κυβέρνησή σας θα ολοκληρώσει τους διαγωνισμούς, θα αναθέσει τις μελέτες, ώστε, εν συνεχεία, να δημοπρατήσει τα έργα, δυστυχώς, εσείς αποφασίσατε να ακυρώσετε τους διαγωνισμούς, αφήνοντας την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου δυτικής Θεσσαλίας μετέωρη.

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

Η δικαιολογία είναι ότι θέλατε να ενοποιήσετε τις μελέτες, γιατί ήταν μεγάλος ο αριθμός τους, ότι θέλατε να έχετε λιγότερους διαγωνισμούς, παρ' ότι ήταν σε εξέλιξη οι διαγωνισμοί των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είχατε δε την αισιοδοξία ότι δεν θα καθυστερήσετε με αυτές τις παλινωδίες.

Ακούστε τι είπε ο κ. Νεράντζης στη Βουλή σε επίκαιρη ερώτηση του κ. Βερελή στις 18 Νοεμβρίου του 2004:

«Παρ' όλα αυτά...» -δηλαδή παρ' ότι ξαναπροκηρύσσετε τις μελέτες- «...τα χρονοδιαγράμματα δεν έχουν αλλάξει. Τα τμήματα δηλαδή Καλαμπάκα-Κοζάνη και Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα θα δημοπρατηθούν μέχρι το 2006...». Δηλαδή υποσχέθήκατε ότι θα ανατεθούν οι μελέτες, θα ολοκληρωθούν και θα δημοπρατηθούν τα έργα έως το τέλος του 2005. Ας δούμε, λοιπόν, τι έγινε στο τέλος του 2005.

Στα τέλη του 2005, στις 15.10.2005, επανέρχομαι με επίκαιρη ερώτησή μου και λαμβάνω την εξής δική σας απάντηση: «Έχουν προκηρυχθεί δεκαοκτώ μελέτες, που αφορούν τα τμήματα Καλαμπάκα-Κοζάνη και Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα και έχουν ανατεθεί οι πέντε από αυτές. Οι υπόλοιπες βρίσκονται στο στάδιο της ανάθεσης. Οι μελέτες αυτές προγραμματίζεται να ολοκληρωθούν στα μέσα του 2007». Δηλαδή αντί να δημοπρατήσετε τα έργα, όπως είχατε υποσχεθεί, ως το τέλος του 2005 δεν έχετε καν αναθέσει τις μελέτες. Χάσατε μέχρι σήμερα δύο χρόνια και η απώλεια συνεχίζεται, λόγω της φαινικής ιδέας που είχατε να ακυρώσετε τους διαγωνισμούς της προηγούμενης πολιτικής ηγεσίας και να προχωρήσετε σε και-

νούργιους για το ίδιο αντικείμενο.

Η επέκταση του σιδηρόδρομου δυτικής Θεσσαλίας- καθυστερεί, δυστυχώς, από δική σας υπαιτιότητα. Η σιδηροδρομική απομόνωση της δυτικής Θεσσαλίας, όπως και η οδική, διαιωνίζεται με ευθύνη της Κυβέρνησής σας. Ήδη είναι υπαρκτός και ο κίνδυνος απώλειας κοινοτικών κονδυλίων.

Είναι βέβαιο, κύριε Υπουργέ, ότι μετά τις εκλογές θα παραδώσετε στην επόμενη κυβέρνηση, του ΠΑ.ΣΟ.Κ., την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου δυτικής Θεσσαλίας περίπου εκεί που το παραλάβατε, δηλαδή σε επίπεδο μελετών. Είναι κρίμα, γιατί οι κόποι της προηγούμενης κυβέρνησης και οι επιτυχίες της σχετικά με το σιδηρόδρομο της δυτικής Θεσσαλίας δεν βρήκαν συνέχεια από εσάς και το έργο παρέμεινε καθηλωμένο.

Αλλά, δυστυχώς, δεν είναι αυτά τα μόνο αρνητικά για το σιδηρόδρομο της δυτικής Θεσσαλίας. Το υφιστάμενο δίκτυο απαξιώνεται καθημερινά. Ενώ υποσχέθήκατε αναβάθμιση του σιδηρόδρομου της δυτικής Θεσσαλίας, δυστυχώς, τον υποβαθμίζετε. Περιορίσατε τα ωράρια λειτουργίας των σταθμών. Περιορίσατε τα δρομολόγια. Μετακινήσατε προσηπικό. Στην αρχή ισχυριστήκατε ότι είναι προσωρινή η κατάσταση λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων. Αυτά μου γράφατε σε απάντηση ερώτησής μου, στις 9 Αυγούστου 2004. Αλλά στη συνέχεια η κατάσταση, δυστυχώς, έγινε μόνιμη παρ' ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες έχουν τελειώσει προ πολλού.

Βεβαίως, ούτε λόγος για απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση της δυτικής Θεσσαλίας με τη Θεσσαλονίκη. Η εξυπηρέτηση των πολιτών είναι πλημμελής και οι διαμαρτυρίες συνεχείς. Το τρένο, το αγαπημένο μέσο μεταφοράς των Θεσσαλών, το υποβαθμίζεται και το απαξιώνει. Μάλιστα, στις συνεχείς ερωτήσεις μας, απαντάτε δυστυχώς, τυποποιημένα ότι όλα αυτά γίνονται στο πλαίσιο του προγράμματος εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου. Φοβάμαι ότι οι λέξεις έχουν χάσει πια τη σημασία τους.

Ο σιδηρόδρομος της Δυτικής Θεσσαλίας δεν είναι στις επιλογές σας και πρέπει να το παραδεχθείτε. Οι προεκλογικές σας υποσχέσεις για το δήθεν ενδιαφέρον σας για την περιφέρεια, ξεχάστηκαν μετά τις εκλογές. Ήταν ένα καλό εργαλείο συλλογής ψήφων, αλλά άχρηστο μετεκλογικά.

Κύριε Υπουργέ, λυπάμαι που το λέω, αλλά έχετε προσωπικές πολιτικές ευθύνες για την υποβάθμιση του σιδηρόδρομου δυτικής Θεσσαλίας.

Σας ευχαριστώ.

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

Ο συνάδελφος κ. Βερελής έχει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, είμαι βέβαιος ότι σήμερα εδώ, σ' αυτήν την Αίθουσα, όλοι μας και ο καθένας για ξεχωριστούς λόγους, σκεφτόμαστε τον κ. Νεράντζη. Και εσείς, διότι έχετε τη χαρά να συνεκλέγεστε και ο κύριος Υπουργός, γιατί έχει τη χαρά σήμερα να είναι μαζί μας και εμείς, γιατί αναφερόμαστε στις παλαιές του απαντήσεις, οι οποίες ελπίζω να μην τον οδήγησαν σε άλλο Υπουργείο κ.ο.κ..

Το πρώτο που ήθελα να αναφέρω για το σιδηρόδρομο είναι ότι πραγματικά θα πρέπει να αντιληφθούν όλοι ότι υπάρχει πλέον μία ευρύτερη αντίληψη σε όλη την Ευρώπη ότι τα επόμενα χρόνια θα είναι χρόνια επενδύσεων για τους σιδηροδρόμους. Για το λόγο αυτό και τα διευρωπαϊκά δίκτυα αναφέρονται στα είκοσι από τα τριάντα προγράμματα στους σιδηροδρόμους. Και είναι μία μεγάλη επιτυχία, την οποία είχαμε το 2003, τα τρία από τα τριάντα προγράμματα να έχουν αναφορά στην Ελλάδα: Το ένα από αυτά να είναι ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας, που έχει αναφορά σ' ένα εκατομμύριο Έλληνες, το δεύτερο να είναι η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Σόφιας και το τρίτο να είναι ο θαλάσσιος διάδρομος Αδριατικής-Ιονίου. Και αυτός σε μεγάλο βαθμό έχει αναφορά στο σιδηρόδρομο. Και μάλιστα -το λέω, διότι νομίζω ότι είναι και αυτό μία επιτυχής συνέχεια- η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων διαθέτει πλέον το ποσό των 3.000.000.000 ευρώ, προκειμένου να υλοποιηθούν έργα του θαλάσσιου διαδρόμου Αδριατικής-Ιονίου. Και ήδη ελπίζω να ξεκινούν οι διαδικασίες.

Τι κάνουμε, όμως, εδώ στην Ελλάδα με το σιδηρόδρομο;

Πέραν του ότι αναφερόμαστε συχνά στο Χαρίλαο Τρικούπη, το πρώτο πράγμα που κάναμε ήταν τα τελευταία χρόνια να καταρτίσουμε ένα πραγματικό πρόγραμμα, το οποίο μπήκε σε εφαρμογή με προβλήματα, με δυσκολίες, αλλά απέδωσε ήδη. Και αυτό, το οποίο πρόσφατα ο κύριος Υπουργός εγκαίνιασε, τη διαδρομή Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε τέσσερις ώρες και δεκαπέντε λεπτά, αντί για τέσσερις ώρες και τριάντα λεπτά, που είχα εγκαίνιασε εγώ, οφείλεται σ' αυτά τα πράγματα. Βεβαίως, τα δεκαπέντε λεπτά οφείλονται σε αύξηση της ταχύτητας μέσα στον αστικό ιστό διαφόρων πόλεων. Υπάρχει, όμως, μία επιτυχία και οι Έλληνες εμπιστεύτηκαν το σιδηρόδρομο τα τελευταία χρόνια, πολύ περισσότερο. Θα έρθουμε στη συνέχεια σ' αυτό.

Υπάρχουν, όμως, προβλήματα από εδώ και πέρα. Οι απορροφήσεις έχουν βρεθεί πλέον σε κάμψη. Να σας πω χαρακτηριστικά ότι η ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε., η εταιρεία που κάνει τα βασικά σιδηροδρομικά έργα, εκεί που είχε απορροφήσεις άνω των 300.000.000 ευρώ -350.000.000 νομίζω κατ' έτος από το 2000 μέχρι σήμερα- το 2004 υπέστη την πρώτη καθίζηση και το 2005 υπέστη ακόμα μεγαλύτερη καθίζηση. Η αντιμετώπιση του φαινομένου έγινε πάρα πολύ απλά: Απεπέμφθη ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε.. Όμως, ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε. είχε κάνει μία ενέργεια, που πραγματικά προκάλεσε έκπληξη: Σε αντίθεση με την εκφρασμένη γραπτώς άποψη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ανέθεσε ένα έργο που είχε γίνει, όπως η ίδια η επιτροπή του έλεγε, με μη κανονικές διαδικασίες. Και έρχεται ο διευθύνων σύμβουλος απαντώντας και λέει: «Οχι, δεν φταίω εγώ. Μου το είπαν. Η Κυβέρνηση μου το είπε. Σε συνεννόηση με την Κυβέρνηση το έκανα αυτό».

Αποτέλεσμα όλου αυτού του κομφούζιου ήταν να χάσει πάλι ο σιδηρόδρομος. Τριακόσια πενήντα εκατομμύρια ευρώ έφυγαν από τα σιδηροδρομικά έργα, πέταξαν. Και το αποτέλεσμα είναι: Πρώτον, δεν θα πάει σιδηρόδρομος στην Πάτρα -το θεωρώ μείζον αυτό- διότι τα μεγάλα έργα των σιδηρόδρομων προς την Πάτρα ματαιούνται και δεύτερον, δεν θα γίνουν τα έργα, όπως είχαν προγραμματιστεί, προκειμένου να ολοκληρωθεί σύντομα το κομμάτι από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη.

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

Θα πάρω και από το χρόνο της δευτερολογίας μου, κύριε Πρόεδρε.

Σε ό,τι αφορά το δυτικό σιδηροδρομικό άξονα: Σας είπα ότι ένα εκατομμύριο Έλληνες περιμένουν επιτέλους η χώρα να αποκτήσει σιδηροδρομικό δίκτυο. Σήμερα υπάρχει μία γραμμική σύνδεση ουσιαστικά της Πάτρας με τη Θεσσαλονίκη και ανατολικά μέχρι τον Έβρο. Δίκτυο δεν υπάρχει κατ' ουσία. Ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας, ένα έργο που θα ολοκλήρωνε τη σιδηροδρομική Εγνατία και θα έδινε σιδηρόδρομο στην Ήπειρο, στη δυτική Ελλάδα, στη δυτική Πελοπόννησο, είναι κάτι το οποίο είναι άγνωστο ακόμα αν θα γίνει. Βεβαίως, σε είκοσι τέσσερις μήνες που κυβερνά τη χώρα η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας συνέβησαν δύο πράγματα: Πρώτον, σταμάτησαν οι διαδικασίες διαγωνισμών για τις μελέτες του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα -άγνωστο γιατί, μας ειπώθηκε ένα ασαφές «για να ομαδοποιηθούν καλύτερα»- και δεύτερον, προκηρύχθηκαν νέες μελέτες, από τις οποίες κατάφεραν ήδη και ανέθεσαν τις επτά από τις δεκαοκτώ. Ο χρόνος, κατά τον οποίο θα παραδοθούν οι μελέτες αυτές, είναι άγνωστος. Άρα, και το πότε θα αρχίσουν τα έργα. Θυμίζω ότι ο κ. Νεράντζης μας έλεγε ότι αυτό θα γίνει εντός του 2006. Είναι και αυτό άγνωστο. Το 2007; Είναι αδύνατον. Το 2008; Το 2009; Δεν ξέρω.

Όσον αφορά το κομμάτι από τα Γιάννενα μέχρι την Καλαμάτα, υπάρχει πάντοτε μία ασαφής απάντηση. Δεν έχουν ακόμη προκηρυχθεί. Βεβαίως, ο κύριος Υπουργός -εδώ πρέπει να τον υποστηρίξω- χρειάζεται την έγκριση του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, το οποίο δεν αντιλαμβάνεται ότι η Ελλάδα χρειάζεται σιδηροδρόμους. Το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας αντιλαμβάνεται άλλα πράγματα, που πηγαίνουν τα Σαββατοκύριακα. Με την ευκαιρία θέλω να ενημερώσω τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας ότι το Σαββατοκύριακο θα πάω στο Αγρίνιο. Το λέω μήπως θεωρήσει ότι θα πάω κάπου αλλού και δημιουργηθεί πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Αν χρειαστεί για το εξωτερικό θα πάρετε άδεια από τη Βουλή. Για το Αγρίνιο δε χρειάζεστε άδεια.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Το λέω επειδή θα έχω πολλές επαφές εκεί. Μπορεί να τις παρεξηγήσει ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας.

Λοιπόν, τα ελλείμματα δεν μειώθηκαν, τα έργα σταμάτησαν και χάνουν λεφτά οι σιδηρόδρομοι. Όμως, έχουμε καινούργια τρένα στη Θεσσαλονίκη. Είναι αραδιασμένα εκεί. Θα σας καταθέσω μια φωτογραφία για να θαυμάσετε. Υπάρχουν ηλεκτράμαξες και ηλεκτροκινούμενα τρένα. Κόστισαν οι μεν ηλεκτράμαξες 75.000.000 ευρώ στον Έλληνα φορολογούμενο, τα δε ηλεκτροκινούμενα τρένα 115.000.000 ευρώ, άθροισμα 190.000.000 ευρώ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χρίστος Βερελής καταθέτει για τα Πρακτικά τη προαναφερθείσα φωτογραφία, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να τη δει ο κύριος Υπουργός. Τα τρένα αυτά σαπίζουν, βρωμίζονται και εκτίθενται σε βανδαλισμούς. Βέβαια υπάρχουν και άλλες φωτογραφίες.

Επίσης, έχω τα δελτία καθυστέρησης των αμαξοστοιχιών. Η καθημερινότητα στα τρένα υποβαθμίζεται. Δεν γνωρίζω γιατί υποβαθμίζεται. Εσείς πρέπει να το μάθετε, κύριε Υπουργέ. Εσείς πρέπει να ελέγξετε τους διοικούντες στον Ο.Σ.Ε.. Εγώ έχω εδώ τρεις τυχαίες περιγραφές δελτίου καθυστέρησης αμαξοστοιχιών. Κάθε μέρα όλες οι αμαξοστοιχίες intercity από τη 40 έως την 75 εν σειρά έχουν μεγάλες καθυστερήσεις. Παίρνω τρεις ημερομηνίες 5 Φεβρουαρίου, 6 Φεβρουαρίου, 7 Φεβρουαρίου για να μη νομίζετε ότι παίρνω κάτι επιλεκτικά. Ψάξτε στα αρχεία σας να τα δείτε. Έχουν τεράστιες καθυστερήσεις.

Ακόμη σταματήσατε το μηνιαίο γενικό καθαρισμό των τρένων, όχι εσείς, αλλά οι κύριοι που διοικούν τον Ο.Σ.Ε.. Να τους ελέγξετε αμέσως. Υπάρχουν τρένα που έχουν γεμίσει κατσαρίδες. Θα μου πείτε είναι αυτό θέμα για τη Βουλή; Είναι δυνατόν να απασχολείται το ελληνικό Κοινοβούλιο με τις κατσαρίδες των τρένων; Πρέπει, όμως, να ασχοληθεί και με τα μεγάλα προβλήματα και με τα μικρά προβλήματα και κυρίως πρέπει να γνωρίζουμε ότι και στα μεγάλα και στα μικρά υπάρχουν αμέλειες και αστοχίες και προβλήματα που τείνουν να απαξιώσουν το μεγάλο έργο που έχει στους σιδηροδρόμους.

Η μεν κ. Θάτσερ, λοιπόν, έκανε μια πολιτική λανθασμένη, αλλά αποφασιστική. Εσείς δεν κάνετε πολιτική Θάτσερ. Η πολιτική που κάναμε εμείς, η πολιτική Θαπατέρο, είναι μια πολιτική που είχε αποτελέσματα. Εσείς, όμως, κάνετε πολιτική «Θανάση». Ποιος είναι ο Θανάσης; Είναι υπάλληλος του Ο.Σ.Ε., οδηγός στην ειδικότητα, ο οποίος το 2005 είχε εισόδημα 55.000 ευρώ. Να χαίρεστε τον κ. Θανάση, μακριά από την κ. Θάτσερ, μακριά και από τον κ. Θαπατέρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επερώτηση που κατετέθη από τους αγαπητούς συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. σχετικά με την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων μου δίνει μια λαμπρή ευκαιρία να παρουσιάσω στο Σώμα τη σημαντική δουλειά, που έχουμε κάνει σε αυτόν τον τομέα. Είναι δουλειά μεθοδική και με συγκεκριμένα αποτελέσματα, τα οποία θα σας αναπλήρω στη συνέχεια. Πρώτα, όμως, θα ήθελα να εκφράσω την έκπληξή μου, διότι στην επερώτηση που κρατάω στα χέρια μου υπάρχουν καταγεγραμμένες τόσες πολλές υπερβολές και ανακρίβειες, που δεν ξέρω αν καταγράφηκαν από άγνοια ή ηθελημένα.

Δεν θα μακρηγορήσω, αλλά δεν είναι δυνατόν να ισχυριστεί κάποιος ότι η προηγούμενη κυβέρνηση παρέδωσε μία εφαρμοσμένη στρατηγική ανάπτυξης των σιδηροδρόμων. Παραλάβαμε κατ' αρχήν κακή διαχείριση των συμβάσεων, έργα που κρίθηκαν μη επιλέξιμα, τεράστιες καθυστερήσεις στην υλοποίηση, ανεκπλήρωτες και ανολοκλήρωτες μελέτες, προώθηση ανώριμων έργων για μικροκομματική σκοπιμότητα. Η ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε., που είναι πραγματικά η ατμομηχανή για την ανάπτυξη των έργων

υποδομής, δεν απέδωσε τα αναμενόμενα. Παραλάβαμε πλημμελή σχεδιασμό, όπως γνωρίζετε πολύ καλά και εσείς και ο ελληνικός λαός.

Είναι, λοιπόν, απορίας άξιον πώς προκύπτει αυτή η εικονική πραγματικότητα στο πρώτο μέρος της επερώτησης που καταθέσατε. Θα θέλαμε όλοι τα πράγματα να είναι όπως τα περιγράφετε. Θα το ήθελα και εγώ προσωπικά, τόσο ως πολίτης όσο και ως πολιτικός, διότι έτσι θα ήταν ευκολότερο το έργο που θα έπρεπε να κάνουμε στο Υπουργείο Μεταφορών.

Ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., δεν είναι η πραγματικότητα αυτή που περιγράφετε. Ξέρετε, επίσης, πολύ καλά ότι δεν είναι του χαρακτήρα μου ούτε της προσωπικής μου τακτικής το «παραλάβαμε καμένη γη», αλλά δεν μπορώ παρά να αποκαταστήσω την αλήθεια με μετριοπάθεια, χωρίς υπερβολές και κατηγορίες, αλλά με συναίσθημα ευθύνης.

Ας πάμε τώρα στις λεπτομέρειες της επερώτησής σας. Αναφέρεσθε, για παράδειγμα, στην απαξίωση των σιδηροδρόμων, όταν ο ΟΣΕ για χρόνια παρέμενε χωρίς στρατηγική και έξω από τα ευρωπαϊκά πλαίσια λειτουργίας. Ενώ ήδη έπρεπε από το 2003 να έχει ενταχιστεί η νομοθεσία μας για το διαχωρισμό μεταξύ υποδομής και εκμετάλλευσης, δεν το κάνατε. Χάθηκαν πολύτιμα χρόνια.

Αυτό τελικά έγινε από την Κυβέρνησή μας με το πρόσφατο προεδρικό διάταγμα 41/7 του Μαρτίου του 2005, εξασφαλίζοντας έτσι όχι μόνο την κοινοτική νομιμότητα αλλά και την εύρυθμη και ανταγωνιστική λειτουργία του Οργανισμού, εξασφαλίζοντας στον Ο.Σ.Ε. τη θέση του στο μέλλον, την προοπτική του.

Όπως σας είπα, δεν θα μείνω στο παρελθόν. Αυτή είναι η πάγια θέση μας. Τους πολίτες τους ενδιαφέρει το αύριο και όχι το χθες, το τι κάνει σήμερα η Κυβέρνηση και όχι τι δεν έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Με βάση, λοιπόν, αυτήν την πολιτική φιλοσοφία, αμέσως μόλις ανέλαβα τα καθήκοντά μου, αποφάσισα να μην αναδείξω τα προβλήματα τα οποία παρέλαβα και να προτάξω την επίλυσή τους. Έθεσα την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων ως μια από τις βασικές προτεραιότητες του Υπουργείου μας. Βάλαμε ως στόχο την ανάπτυξη του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου ως ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων. Καταφέραμε την επιτάχυνση των έργων υποδομής κατά μήκος του βασικού σιδηροδρομικού άξονα Π.Α.Θ.Ε.Π.. Είναι έργα τα οποία είναι γνωστό πως είχαν καθυστερήσει σημαντικά. Ανάλογα έργα γίνονται στην υποδομή και στις εγκαταστάσεις σε όλο πια το μήκος του δικτύου.

Παράλληλα με την υποδομή, εξασφαλίζεται στο πλαίσιο των προγραμματικών συμφωνιών η προμήθεια καινούργιου τροχαίου υλικού, κινητήριου και ελκόμενου, η σταδιακή παραλαβή του οποίου θα έχει ως αποτέλεσμα να αυξηθεί σημαντικά η διαθεσιμότητα των προσφερομένων θέσεων στο επιβατικό κοινό. Έχουμε, λοιπόν, λύσεις για την καθημερινότητα. Ήδη με την παραλαβή περίπου του 80% του νέου τροχαίου υλικού -συρμοί rail bus, dezzero, νέες επιβατάμαξες Ε/Α, οχήματα μεταφοράς συνοδευόμενων αυτοκινήτων, νέες κλιματιζόμενες κλινάμαξες κ.ο.κ.- βελτιώθηκε σημαντικά η ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών. Με την ολοκλήρωση της παραλαβής τα αποτελέσματα θα είναι ακόμη πιο θεαματικά.

Ήδη στο Υπουργείο μας έχει συσταθεί η αρμόδια διακομματική επιτροπή, προκειμένου να δημοπρατηθεί η προμήθεια νέου υλικού, για να ανταποκριθεί ο Οργανισμός στις μεταφορικές ανάγκες της επόμενης περιόδου. Πρόκειται για προμήθειες ύψους 1.000.000.000 ευρώ.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών. Πρόσφατα αναβαθμίστηκαν οι διεθνείς σιδηροδρομικές διασυνδέσεις και προς τη Βουλγαρία και προς την Τουρκία. Πετύχαμε σημαντική μείωση του χρόνου διαδρομής, τη βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων, αλλά και της ποιότητας της μετακίνησης.

Ομοίως, βελτιώθηκαν σημαντικά και οι υπηρεσίες κατά μήκος του βασικού εθνικού μας άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Ο χρόνος μετακίνησης μειώθηκε στις τέσσερις ώρες και δεκαπέντε λεπτά, ενώ συνεχίζονται τα έργα για περαιτέρω μείωση εντός

των προσεχών μηνών.

Τα αποτελέσματα αυτών των προσπαθειών αντικατοπτρίζονται ξεκάθαρα και με αριθμούς. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Ο.Σ.Ε., το μεταφορικό έργο, από τετρακόσια πενήντα έξι εκατομμύρια χιλιόμετρικούς τόνους το 2003 αυξήθηκε σε πεντακόσια ενενήντα ένα εκατομμύρια χιλιόμετρικούς τόνους το 2004 και αντίστοιχα σε εξακόσια εννέα εκατομμύρια το 2005. Ίσως το 2005 να πάει και περισσότερο, γιατί τα στοιχεία που αναφέρω, είναι προσωρινά.

Σημειώνεται, δηλαδή, συνολική αύξηση της τάξης του 34%. Δεν είναι ευκαταφρόνητο νούμερο. Είναι μεγάλη η αύξηση. Αντίστοιχα σημαντική αύξηση, της τάξης του 17% παρουσιάζουν και οι χιλιόμετρικοί επιβάτες για το ίδιο διάστημα. Υπάρχει, δηλαδή, σαφής και αδιαμφισβήτητη αύξηση και επ' ουδενί συγκίνηση του μεταφορικού έργου, όπως μας κατηγορείτε στην επερώτησή σας.

Και αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., συμβαίνει όταν δίδεται μια μάχη ταυτόχρονα και στο επίπεδο των διευρωπαϊκών δικτύων, για να μπουν οι βάσεις της περαιτέρω ανάπτυξης των σιδηροδρόμων της χώρας μας, αλλά και της μετατροπής των εθνικών υποδομών σε κορμό των σιδηροδρομικών μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Πρόσφατα, μόλις πριν από λίγες μέρες, καταλήξαμε σε συμφωνία συνεργασίας με τους λοιπούς Υπουργούς των βαλκανικών χωρών, τους Υπουργούς Μεταφορών, στο πλαίσιο της οργάνωσης της Διαβαλκανικής Συνεργασίας, όπου αυτήν την εποχή προεδρεύουμε ως χώρα. Πρόκειται για μια συμφωνία για τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου υψηλών προδιαγραφών στα Βαλκάνια, που θα συνδέει τους βασικούς κόμβους της Νοτιοανατολικής Ευρώπης με δεκατέσσερις άξονες σε συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα. Όχι γενικόλογοι σχεδιασμοί λοιπόν και με ταχύτητες από εκατόν τριάντα έως διακόσια είκοσι χιλιόμετρα την ώρα. Αν αυτό δεν είναι ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων, τότε αναρωτιέμαι, αγαπητοί συνάδελφοι, τι είναι.

Το λέω αυτό, γιατί οι αγαπητοί συνάδελφοι στην επερώτησή τους αναφέρουν ότι δεν έχουμε εντάξει την Ελλάδα στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Η απάντηση -και θα το δώσω σε χάρτη- είναι αυτό που θα καταθέσω στα Πρακτικά, για να δείτε τα σχεδιαγράμματα με χρονοδιάγραμμα το 2013 και το 2020. Φαίνεται καθαρά ποια θα είναι η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου μας στη βαλκανική χερσόνησο.

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

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Άρα, πάμε για το Ε' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης!

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, όχι απλώς εντάσσουμε τη χώρα στα διευρωπαϊκά δίκτυα, αλλά θα έλεγα ότι πρωταγωνιστούμε στην προσπάθεια που είναι σε εξέλιξη. Είναι μάλιστα ενδεικτικό της ελληνικής ηγετικής θέσης το ότι η χώρα μας έχει πλέον την προεδρία της Διευθύνουσας Επιτροπής, καθώς και τη γραμματεία που θα αναλάβει την τεχνική υποστήριξη, αυτή δηλαδή που θα προωθήσει την υλοποίηση της συμφωνίας της πρόσφατης Διαβαλκανικής Συνεργασίας.

Η αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι η Ελλάδα πρωταγωνιστεί στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην ευρύτερη περιοχή μας, είτε ορισμένοι το αναγνωρίζουν είτε όχι. Αυτή είναι η αλήθεια και πάντως οι γείτονές μας το αναγνωρίζουν με θερμά λόγια. Αυτό για μένα έχει ιδιαίτερη αξία.

Τώρα ένα άλλο θέμα που βάζετε στην επερώτησή σας για την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών, νομίζω ότι αδικεί τον υποφαινόμενο, γιατί είναι αν μη τι άλλο ατυχής η προσπάθεια το Υπουργείο Μεταφορών να κατηγορηθεί σήμερα για κομματισμό.

Θέλετε να αναφερθώ συγκεκριμένα στα κορυφαία στελέχη που έχουν παραμείνει στο Υπουργείο μας, όπως Διευθυντές και Γενικοί Διευθυντές στα ΕΛ.ΤΑ., στην Ολυμπιακή, στην Αρχή Διε-

ρεύνησης Ατυχημάτων, στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» ή στον Ο.Σ.Ε., μια που σήμερα μιλάμε γι' αυτόν τον Οργανισμό; Ο Διευθύνων Σύμβουλος που είχε διορίσει η Κυβέρνησή σας, παρέμεινε στη θέση του είκοσι δύο ολόκληρους μήνες, σχεδόν δύο χρόνια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί υπουργίας μου ούτε έγιναν ούτε θα υπάρξουν φαινόμενα εκδικητικά ή κομματικής αναξιοκρατίας. Υπάρχει μία ισότιμη μεταχείριση για όλους τους υπαλλήλους και τα κριτήρια είναι το ήθος, η αξιοσύνη και η αποτελεσματικότητα.

Θα πάμε και σ' ένα άλλο θέμα. Σήμερα ούτε προσλήψεις από το παράθυρο κάνουμε ούτε προωθούμε στελέχη με κομματικά και γεωγραφικά κριτήρια, όπως γινόταν στο παρελθόν. Δεν θα βρείτε επί των ημερών μας κάποιον οργανισμό, φορτωμένο με εργαζόμενους από κάποια συγκεκριμένη περιοχή της χώρας. Από την άλλη, όμως, υπάρχουν συγκεκριμένοι λόγοι που επιβάλλουν την ορθολογικότερη και πιο ευέλικτη αξιοποίηση του προσωπικού του Οργανισμού.

Κύριε Βερελή, μειδιάτε για μία συγκεκριμένη περιφέρεια.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ναι, αλλά διπλασιάσατε το προσωπικό και στο Τράμ και στον Προαστιακό.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Στον Ο.Σ.Ε. υπάρχουν μεγάλες υπηρεσιακές ανάγκες, που σε συνδυασμό με την έντονη εποχικότητα της επιβατικής κίνησης αλλά και με την έλλειψη προσωπικού σε συγκεκριμένες περιοχές και σε συγκεκριμένες ειδικότητες, αυξάνονται.

Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιείται ορθολογική κατανομή του προσωπικού ανάλογα με τις ανάγκες. Το λέω αυτό, γιατί οι αποφάσεις που εκδίδονται από την υπηρεσία και αφορούν μετακινήσεις, τοποθετήσεις και αποσπάσεις προσωπικού, δεν έχουν μόνιμο χαρακτήρα, όπως για παράδειγμα τη θερινή περίοδο που εμφανίζεται ιδιαίτερα αυξημένη επιβατική κίνηση στον κεντρικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Τέτοιες μετακινήσεις διαρκούν συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, μετά το πέρας του οποίου το προσωπικό επανέρχεται αυτοδίκαια στην έδρα του. Επιπρόσθετα, γι' αυτές τις μετακινήσεις λαμβάνεται μέριμνα, ώστε να μη γίνεται το προσωπικό ούτε υπηρεσιακά ούτε και οικονομικά, ενώ οι μεταθέσεις έμπειρων και ικανών στελεχών γίνονται με στόχο την υπηρεσιακή τους αναβάθμιση. Τέλος, σημαντικός αριθμός μεταθέσεων γίνεται με αίτηση που υποβάλλει το ενδιαφερόμενο προσωπικό και με γνώμονα, σε κάθε περίπτωση, την κάλυψη των αυξημένων υπηρεσιακών αναγκών.

Σχετικά με την έλλειψη προσωπικού στους κλάδους που σχετίζονται άμεσα με την κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών και την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, πράγματι υπάρχουν ελλείψεις. Το ξέρουμε, είναι γνωστό και προσπαθούμε, αλλά και το αντιμετωπίζουμε σήμερα.

Έχουν γίνει οι απαραίτητες διαδικασίες για την πρόσληψη διακοσίων εξήντα δύο ατόμων σε διαφόρους κλάδους του προσωπικού και μάλιστα για τα διακόσια πέντε άτομα ειδικά στους κλάδους που σχετίζονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών και την παροχή υπηρεσιών προς το επιβατικό κοινό. Γι' αυτούς τους κλάδους ήδη υπάρχουν οι εγκρίσεις.

Αυτό πάντα, αγαπητοί συνάδελφοι, γίνεται με διαφάνεια και φυσικά μέσω ΑΣΕΠ. Για να δώσω ενδεικτικά στοιχεία, διότι είναι και απαίτηση της ομοσπονδίας των εργαζομένων, μια ομοσπονδία που δεν ανήκει στο χώρο μας, μιλάμε για πενήντα άτομα στον κλάδο των σταθμαρχών, μιλάμε για πενήντα άτομα στον κλάδο του προσωπικού ελιγμών, για τριάντα άτομα στον κλάδο του προσωπικού αμαξοστοιχιών και για εβδομήντα πέντε άτομα στον κλάδο του προσωπικού έλξης, δηλαδή για τους γνωστούς μηχανοδηγούς. Οι κινήσεις μας αυτές γίνονται με τη συνεργασία πάντα των εργαζομένων, με τους οποίους είμαστε σε διαρκή επαφή, ικανοποιώντας τα αιτήματα για την κάλυψη των κενών θέσεων.

Και θα ήθελα εδώ να ομολογήσω ότι προσωπικά έχω και άριστη συνεργασία με την ομοσπονδία. Συνεπώς, η πρόσληψη του νέου προσωπικού που έχει δρομολογηθεί, θα συμβάλει και στη μείωση των υπερωριών που καταβάλλονται για την κάλυψη αναγκών, που οφείλονται στην έλλειψη προσωπικού. Και εκεί, αγα-

πητοί συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είναι οι αυξημένες απολαβές που ορισμένοι παίρνουν και δεν ανήκουν μόνο στη Νέα Δημοκρατία. Να μην ανοίξω και αυτό το θέμα, γιατί είδα και ένα ρεπορτάζ σήμερα σε μια έγκριτη απογευματινή εφημερίδα με ονόματα. Εγώ, δεν θα πέσω σ' αυτό το επίπεδο, να βγάλω ονόματα. Αυτά γίνονται πράγματι λόγω της έλλειψης προσωπικού και γι' αυτό είναι αυξημένες οι ανάγκες και καλύπτονται με υπερωρίες, αλλά γίνονται σε μια διακομματική βάση και με διακομματική, θα έλεγα, συνεννόηση μεταξύ των εργαζομένων.

Θα έλεγα και κάτι άλλο. Αυτή είναι άλλωστε η προσπάθεια που κάνουμε και επιταχύνουμε τις προσλήψεις, για να περιορίσουμε την επιπλέον επιβάρυνση με τις υπερωρίες του κόστους λειτουργίας του Οργανισμού.

Τώρα, μπαίνουμε σ' ένα άλλο μεγάλο θέμα. Αναφερθήκατε στη χαμηλή απορροφητικότητα για το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Θα μου επιτρέψετε, όμως, να δούμε λίγο την κατάσταση που παραλάβαμε, για να μπορέσει και το Σώμα να εξάγει τα ορθά συμπεράσματα. Και ζητώ την κατανόησή σας, διότι αναγκαστικά θα αναφερθώ σε αρκετές λεπτομέρειες, που όμως δίνουν τη συνολική εικόνα.

Κατά την υλοποίηση των σιδηροδρομικών έργων, σημειώθηκαν σε παλαιότερες περιόδους πολύ σημαντικές καθυστερήσεις. Αυτό κληρονομήσαμε: Καθυστερήσεις λόγω κακής διαχείρισης των συμβάσεων, που αφορούσαν σε θέματα ελλειπών φυσικού αντικείμενου, χρονικών υπερβάσεων, μη επιλέξιμων πόρων κ.ο.κ.. Αποτέλεσμα των προβλημάτων αυτών, ήταν όχι απλά η καθυστέρηση των έργων, αλλά και η επιβάρυνση του εθνικού προϋπολογισμού, καθώς πολλά από αυτά τα έργα τελικά κρίθηκαν μη επιλέξιμα.

Χαρακτηριστικό είναι ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επέβαλε στη χώρα μας αναστολή πληρωμών, για το πρόγραμμα των σιδηροδρόμων, του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης το 2002. Δεν ήταν δική μας απόφαση σαν Κυβέρνηση, ήταν της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Και το έπραξε, γιατί διαπίστωσε την ύπαρξη μη κανονικών, άρα μη επιλέξιμων δαπανών. Παραδείγματος χάρη, αναφέρω τις συμπληρωματικές συμβάσεις, τις απευθείας αναθέσεις κ.ο.κ.. Η επανεκκίνηση, λοιπόν, των χρηματοδοτήσεων καθώς και η αξιολόγηση των προταθέντων νέων έργων, ξεκίνησε περί το Δεκέμβριο του 2003, αφού πρώτα η Αρχή Πληρωμής προέβη στο «κλείσιμο» των σιδηροδρομικών έργων της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου, δηλαδή απεντάσσοντας από τη χρηματοδότηση τις συμβάσεις ή τμήματά τους που κρίθηκαν μη επιλέξιμα -αυτή είναι η αλήθεια- και τελικά καλύφθηκαν εξ ολοκλήρου από εθνική χρηματοδότηση. Με άλλα λόγια, χάθηκαν ευρωπαϊκοί πόροι.

Αξίζει δε να σημειώσω ότι η προηγούμενη κυβέρνηση έτυχε μιας ιδιαίτερης πολιτικής ανοχής, καθώς και οι Βρυξέλλες αναγνώριζαν την κρίσιμότητα που είχε το ολυμπιακό στόιχημα για την Ελλάδα και τη Διεθνή Κοινότητα γενικότερα. Έτσι, για πολλά οι Βρυξέλλες έκλειναν τα μάτια. Οι πολύ σημαντικές αυτές καθυστερήσεις, όμως, έθεσαν σε κίνδυνο την έγκαιρη ολοκλήρωση καίριων έργων, έργων για τα οποία σήμερα καταβάλλονται συντονισμένες προσπάθειες, ώστε να ολοκληρωθούν μέσα στις προθεσμίες. Το δύσκολο αυτό εγχείρημα επιβαρύνεται και από το γεγονός ότι λόγω των ατασθαλιών του παρελθόντος, η Ευρωπαϊκή Ένωση -και αυτό είναι μια αλήθεια και παρακαλώ να το δεχθείτε- έχει αυξήσει σημαντικά το επίπεδο των ελέγχων και των γραφειοκρατικών διαδικασιών, δυσχεραίνοντας τις προσπάθειες επιτάχυνσης. Γι' αυτό και η Κυβέρνηση έθεσε ένα νέο πλαίσιο διαφάνειας, καταργώντας τον περιβόητο μαθηματικό τύπο, ένα πλαίσιο το οποίο επαναφέρει τους ορθούς κανόνες για τα δημόσια έργα, ένα πλαίσιο συμβατό και με την κοινοτική νομοθεσία.

Η αλλαγή αυτή, αγαπητοί φίλοι και συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., είχε πράγματι ορισμένες περιορισμένες και βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις. Θα πρέπει, όμως, να γίνει απόλυτα κατανοητό ότι η διαφάνεια έχει κόστος, το οποίο η κοινωνία πρέπει να καταβάλει, αν θέλει να αποκαλείται «ευνοούμενη». Και το κόστος σ' αυτήν την περίπτωση, μετριέται σε μερικούς μήνες.

Από την άλλη πλευρά, το έτος 2004 δεν κατέστη δυνατή η δημοπράτηση μιας σειράς έργων, διότι δεν είχε εξασφαλιστεί

μέχρι τότε η αναγκαία ωρίμανσή τους. Τι σημαίνει αυτό; Δεν είχε γίνει η απαραίτητη συστηματική προετοιμασία το προηγούμενο διάστημα. Παρ' όλα αυτά, υπήρξαν στο διάστημα αυτό εντατικές προσπάθειες για την ολοκλήρωση έργων που είχαν καθυστερήσει, καθώς και για τη δρομολόγηση μελλοντικών έργων. Έτσι τον Ιούλιο του 2004, μετά από συντονισμένες προσπάθειες όλων των εμπλεκόμενων φορέων, κατέστη δυνατή η ολοκλήρωση και η απόδοση στην κυκλοφορία της ολυμπιακής φάσης του έργου της νέας διπλής γραμμής ΣΚΑ-Αεροδρόμιο Αθηνών, μήκους τριάντα δύο χιλιομέτρων. Επίσης, το Σεπτέμβριο –πρόσφατα- του 2005 ολοκληρώθηκε και δόθηκε σε εμπορική χρήση η νέα διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων κανονικού εύρους στο τμήμα ΣΚΑ-Κόρινθος μήκους ογδόντα χιλιομέτρων, συμπεριλαμβανομένων πέντε νέων σιδηροδρομικών σταθμών.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα μπορέσω και εγώ να πάρω λίγο χρόνο από τη δευτερολογία μου, για να ολοκληρώσω τη σκέψη μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, συνεχίστε.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Επίσης, μια που πολλοί από εσάς κατηγορήσατε την Κυβέρνηση ότι δεν έχει δημοπρατήσει έργα, θα ήθελα να σας πω το εξής: Από το 2005 μέχρι σήμερα, έχουν δημοπρατηθεί έργα του επιχειρησιακού προγράμματος Σ.Α.Α.Σ., συνολι-

κού ύψους 842.000.000 ευρώ. Θα μου επιτρέψετε δε να σας εγχειρίσω έναν πίνακα με τα έργα, για να δείτε λεπτομερειακά και τα έργα και τα ποσά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ-Γεώργιος Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Σας αναφέρω τα εξής:

Έργα υποδομής πρώτης φάσης στη νέα γραμμή Τιθορέα-Λιανοκλάδι, στη νέα γραμμή Λιανοκλάδι-Δομοκός. Έργα αναβάθμισης των υφισταμένων γραμμών Δομοκού-Θεσσαλονίκης και Οινόης-Τιθορέας. Έργα κατασκευής νέων διαβάσεων στη Λάρισα και στη Σίνδο. Έργα σηματοδότησης και τηλεδιόικησης, αλλά και κατασκευής του νέου αμαξοστασίου στο Θριάσιο. Αυτή είναι η εικόνα σήμερα, αλλά έως το τέλος του τρέχοντος εξαμήνου, τα έργα θα έχουν ξεπεράσει το 1.000.000.000 περίπου.

Σας εγχειρίζω και ένα δεύτερο πίνακα με λεπτομερειακή καταγραφή και των έργων και των ποσών, δηλαδή, έργα όπως η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα ΣΚΑ-Κιάτο.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχαήλ-Γεώργιος Λιάπης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα ο οποίος έχει ως εξής:

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το ποσόν αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, ισοδυναμεί με το συνολικό ύψος των απορροφήσεων του προγράμματος Σ.Α.Α.Σ. στην περίοδο 2000-2005 και συνιστά μια ιδιαίτερη θετική προοπτική για την εξέλιξη και την ολοκλήρωση αυτού του προγράμματος. Τα έργα αυτά, που δημοπρατούνται σταδιακά, ανατίθενται και αρχίζουν να κατασκευάζονται, έχοντας πολύ σημαντική επίπτωση στην περαιτέρω πορεία και στην περαιτέρω υλοποίηση του προγράμματος και των απορροφήσεων.

Επισημαίνεται ταυτόχρονα ότι η Ελλάδα, με τις συνεχείς διορθωτικές δράσεις και την επιτάχυνση των έργων, πέτυχε να μη μεταβληθεί το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των σιδηροδρόμων. Και το πέτυχε παρά τις καθυστερήσεις που σημειώθηκαν και έθεσαν σε πραγματικό κίνδυνο την υλοποίηση του προγράμματος ανάπτυξης των σιδηροδρόμων.

Ένα άλλο πρόβλημα που έχετε θέσει στην επρώτησή σας, αφορά τη χρηματοδότηση των έργων αναβάθμισης του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου. Θα ήθελα να σας πω ότι για μας, αυτή είναι βασική προτεραιότητα με την ολοκλήρωση, βέβαια, του Π.Α.Θ.Ε.Π.. Αυτό άλλωστε πιστοποιείται και από το μεγάλο πρόγραμμα ανακαίνσεων των γραμμών στη δυτική, κεντρική και ανατολική Μακεδονία, καθώς και στο δίκτυο της Πελοποννήσου, που βρίσκεται σε εξέλιξη.

Πιο συγκεκριμένα, προγραμματίζονται ή βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη έργα αναβάθμισης του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου, προϋπολογισμού 500.000.000 ευρώ. Και μέχρι στιγμής, έχουν απορροφηθεί σχεδόν τα μισά, περίπου το 47%, δηλαδή 240.000.000 ευρώ. Επιπλέον, προγραμματίζονται και θα ενταχθούν στο προσεχές επενδυτικό πρόγραμμα του Οργανισμού έργα συνολικού προϋπολογισμού 180.000.000 ευρώ, που αφορούν σε έργα εκτός Π.Α.Θ.Ε.Π. στη βόρεια Ελλάδα, στη Στερεά Ελλάδα και ασφαλώς στην Πελοπόννησο.

Η εκτέλεση των έργων αυτών, σε συνδυασμό και με την υλοποίηση των έργων στους κύριους άξονες που υλοποιήθηκαν ή υλοποιούνται, θα αλλάξουν ριζικά την εικόνα του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι επενδύσεις αυτές πρόκειται να δράσουν συμπληρωματικά ως προς τους βασικούς, τους κύριους άξονες και με την ολοκλήρωσή τους θα επιτευχθούν χρόνοι διαδρομής σημαντικά μειωμένοι, σε σχέση με τους σημερινούς χρόνους διαδρομής, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ένα όλο και περισσότερο ελκυστικό μέσο μετακίνησης.

Αναφορικά με τις εργασίες στην περιοχή του Θριασίου Πεδίου και εδώ υπάρχουν κατηγορίες, αλλά και εδώ είναι μεγάλες οι ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης. Επιτρέψτε μου να αναφερθώ σ' αυτές. Με βάση την αρχική απόφαση χρηματοδότησης πριν από δέκα χρόνια, το έργο του Θριασίου Πεδίου είχε προβλεφθεί να ολοκληρωθεί στα πλαίσια της προηγούμενης προγραμματικής περιόδου, δηλαδή την περίοδο 1994-1999.

Ωστόσο κι εδώ εξαιτίας καθυστερήσεων, οι αιτίες των οποίων αναφέρθηκαν παραπάνω, αυτό δεν κατέστη δυνατό. Είναι ενδεικτικό ότι οι απαραίτητες μελέτες προκηρύχθηκαν το Νοέμβριο του 2000, για να υπογραφούν τελικά το Σεπτέμβριο του 2005. Ιδού η απόδειξη των καθυστερήσεων: πέντε ολόκληρα χρόνια μετά την αρχική προκήρυξη, οι μελέτες!

Η πολύ μεγάλη, η τεράστια καθυστέρηση στη συμβασιοποίηση των μελετών, λόγω του εσφαλμένου τρόπου της αρχικής δημοπρατήσής τους, επέβαλε την ανάγκη αναπροσαρμογής του χρονοδιαγράμματος με ημερομηνία ολοκλήρωσης 31/12/2008. Για την έγκαιρη ολοκλήρωση των εργασιών, καταβάλλονται σημαντικές και εντατικές προσπάθειες.

Και ήδη έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες, δηλαδή οι μελέτες του τεχνικού, χρηματοοικονομικού και νομικού αντικείμενου. Και την επόμενη βδομάδα θα γίνει προκήρυξη πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τη διενέργεια διεθνούς διαγωνισμού για την επιλογή του ιδιώτη επενδυτή, ο οποίος και θα κατασκευάσει και θα λειτουργήσει το εμπορευματοκέντρο του Θριασίου.

Και όλα αυτά γίνονται μ' ένα σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο η δική μας Κυβέρνηση πρόσφατα θέσπισε, με το νόμο περί εμπορευματοκέντρων. Βάλαμε, δηλαδή, τα θεμέλια για

την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Και παράλληλα, προχωράμε ταχύτατα και στην υλοποίησή τους.

Δεν είναι, όμως, μόνο το Θριάσιο. Ήδη έχουν ξεκινήσει διαδικασίες για τη δημιουργία εμπορευματοκέντρου και στη συμπρωτεύουσα. Έχουν προσδιορισθεί οι εναλλακτικές θέσεις των οικοπέδων, αυτές που εμείς θεωρούμε ότι ενδείκνυνται, προκειμένου να διευκολυνθεί ο συνδυασμός του σιδηροδρομικού δικτύου με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Αναφορικά με τη σιδηροδρομική σύνδεση του Θριασίου Πεδίου με το λιμάνι του Νέου Ικονίου, πρόκειται για ένα σημαντικό έργο. Επισπεύδονται οι διαδικασίες για την ολοκλήρωση των έργων, που επίσης έχουν καθυστερήσει, αφού δεν είχαν εγκαίρως εκπονηθεί οι απαραίτητες μελέτες για την ωρίμανση των έργων.

Σήμερα έχει σχεδόν ολοκληρωθεί το πρώτο τμήμα του έργου, μήκους έξι χιλιομέτρων. Το επόμενο τμήμα του έργου, μήκους περίπου δέκα χιλιομέτρων, είναι υπό κατασκευή. Για το εναπομένον τμήμα, έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι σχετικές μελέτες και μέχρι το τέλος Μαρτίου αναμένεται να έχουν συνταχθεί και τα τεύχη δημοπράτησης.

Μέχρι τέλος του έτους προβλέπεται να ανακηρυχθεί ο ανάδοχος και οι εργασίες να διαρκέσουν περίπου δύο χρόνια, για να ολοκληρωθούν στο τέλος του 2008, ημερομηνία που συμπίπτει με την έναρξη λειτουργίας του εμπορευματοκέντρου στο Θριάσιο.

Μας εγκαλείτε για τον Προαστιακό. Το έργο στο τμήμα Πειραιάς-Τρεις Γέφυρες προκηρύχθηκε δυο φορές το καλοκαίρι του 2003. Όμως και πάλι λόγω προβλημάτων καθυστέρησε σημαντικά για μήνες ολόκληρους στο Ελεγκτικό Συνέδριο, από τον Οκτώβριο του 2003 μέχρι τον Δεκέμβριο του 2004, ενώ τελικά η σύμβαση υπογράφηκε τον Απρίλιο του 2005, δηλαδή σχεδόν δύο χρόνια μετά την αρχική προκήρυξη.

Παρά το γεγονός ότι οι καθυστερήσεις που σημειώθηκαν, είχαν σαν αποτέλεσμα τη σημαντική αλλαγή των αντικειμενικών συνθηκών σε βάρος της εξέλιξης του έργου -δηλαδή σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας των συρμών, που περιόρισε σημαντικά τα απαραίτητα κενά κυκλοφορίας, τη μη εκμετάλλευση της προοιμιακής περιόδου που παρείχε μεγαλύτερη ευελιξία στην πραγματοποίηση των έργων κ.λπ.- οι ρυθμοί υλοποίησης και αυτού του έργου είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικοί. Το έργο, αγαπητοί συνάδελφοι του Π.Α.Σ.Ο.Κ., πρόκειται να ολοκληρωθεί λειτουργικά και να δοθεί σε εμπορική χρήση μέσα στο 2006.

Για το έργο, επίσης στην ίδια γραμμή, Τρεις Γέφυρες-ΣΚΑ, η σύμβαση -η γνωστή, περιβόητη σύμβαση- 265/2002 δεν ικανοποίησε την απαίτηση κυκλοφορίας των δύο υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών καθ' όλη τη διάρκεια της κατασκευής του έργου, αλλά ούτε ικανοποιούσε και τις απαιτήσεις των τοπικών φορέων, απαιτήσεις για την εξασφάλιση της επικοινωνίας των περιοχών εκατέρωθεν της γραμμής και για την αποφυγή του οπτικού φράγματος.

Κατόπιν αυτού, ολοκληρώθηκε ήδη η ανασύνταξη του σχεδιασμού και του χρονοδιαγράμματος του έργου, ώστε να ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των τοπικών φορέων και των κατοίκων και να προσδιορίζεται και ένα πρόσθετο απαιτούμενο κόστος.

Η εργολαβία είναι ήδη σε εξέλιξη, έχουν μπει οι εργολάβοι και σύμφωνα

-παρά τις μεγάλες καθυστερήσεις, καθυστερήσεις ετών, όπως σας διάβασα- με το σημερινό σχεδιασμό, μέχρι το τέλος του 2008 θα αποδοθεί και θα αποδοθεί σε χρήση σημαντικό μέρος του έργου και θα είναι πλήρως λειτουργικό. Η ολοκλήρωση του συνολικού φυσικού αντικείμενου θα έχει επιτευχθεί το 2010.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υπουργέ, δεν αφήνετε και λίγο χρόνο για τη δευτερολογία σας;

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε. Έχω και τριτολογία, νομίζω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έχετε πέντε λεπτά για την τριτολογία, αλλά θα πρέπει ...

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε, αλλά θα παρακαλέσω

να κλείσω μ' έναν επίλογο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μάλιστα, κύριε Υπουργέ.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι και ο πιο προκατειλημμένος σ' αυτήν την Αίθουσα μπορεί να καταλάβει ότι παραλάβαμε έναν πλημμελή σχεδιασμό, παραλείψεις και ότι υπήρχε έλλειψη στρατηγικής.

Μέσα σε λιγότερο από δύο χρόνια, έχουμε καταφέρει να ξεπεράσουμε τα εμπόδια του παρελθόντος. Έχουμε καταφέρει να δώσουμε μία νέα πνοή. Αυτό δεν αρκεί που το λέω μόνο εγώ, το λένε τα αντικειμενικά στοιχεία που σας παρουσίασα, οι συγκεκριμένοι αριθμοί και ο προγραμματισμός μας που εγγυάται το ότι η Ελλάδα θα έχει σύντομα το σιδηροδρομικό δίκτυο και τις αντίστοιχες υπηρεσίες, οι οποίες θα είναι πραγματικά ανταγωνιστικές μ' αυτές της Δυτικής Ευρώπης.

Γι' αυτό και συνεχίζουμε με γοργούς ρυθμούς τη διαδικασία αναδιοργάνωσης του Ο.Σ.Ε., μια διαδικασία η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι τον Ιούλιο του 2006 με τη συγχώνευση της «ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.» στη νέα εταιρεία εκμετάλλευσης και της εταιρείας «ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ» στη «ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε.». Όλες οι παραπάνω διαδικασίες πραγματοποιούνται μέσα από διάλογο και με τη συναίνεση των εμπλεκόμενων φορέων: διοίκηση, εκπροσώπους εργαζομένων, αρμόδιες υπηρεσίες, και πάντα με γνώμονα απ' ενός τη διασφάλιση όλων των θέσεων εργασίας, χωρίς καμία μεταβολή σε βάρος των εργαζομένων και απ' ετέρου την εξασφάλιση μιας βιώσιμης λειτουργίας του σχήματος που θα προκύψει.

Έχουμε ακόμη πολλά βήματα να κάνουμε -δεν το αρνούμαι- αλλά πλέον είμαστε σε μια πραγματική και στέρεα βάση για να κάνουμε αυτό το άλμα που έχει ανάγκη η ελληνική κοινωνία, αυτό το άλμα που έχει ανάγκη η σιδηροδρομική οικογένεια.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πάρα πολύ, κύριε Υπουργέ.

Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Αντωνίου έχει το λόγο, στην οποία ευχόμαστε «περαστικά».

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα κι εγώ από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να εκφράσω τα συλλυπητήριά μας για τα θύματα του τραγικού δυστυχήματος, το οποίο συνέβη χθες. Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, συζητάμε σήμερα σ' αυτή την Αίθουσα μετά από ένα τέτοιο τραγικό γεγονός. Γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ότι δεν υπάρχουν ευθύνες γι' αυτό το τροχαίο, όμως έχουν συμβεί και άλλα τροχαία. Υπήρχαν παράπονα και καταγγελίες από τους εργαζόμενους ότι πλέον έχουν μειωθεί οι συνθήκες ασφάλειας και πρέπει να τα δούμε.

Έτσι σήμερα συζητάμε την επερώτηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών σ' ένα οριακό, θα έλεγα, σημείο, για τον οργανισμό και τις υπηρεσίες. Για την κατάσταση αυτή την ευθύνη έχετε εσείς, η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών. Και πρέπει να πω, κύριε Υπουργέ, ότι μετά την τοποθέτησή σας δεν φεύγουμε σοφότεροι. Θα έλεγα ότι επιβεβαιώνονται οι ανησυχίες και οι προβληματισμοί μας για την πορεία των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Το λέμε αυτό διότι σε μια περίοδο σοβαρών διεθνών διεργασιών και αποφάσεων για το μέλλον των σιδηροδρόμων, λόγω και της επικείμενης απελευθέρωσης των μεταφορών το 2010, η σημερινή Κυβέρνηση χάνει το ένα τρένο μετά το άλλο. Οι πράξεις και οι παραλείψεις των τελευταίων δύο χρόνων αποδεικνύουν ότι δεν έχει ούτε όραμα ούτε σχέδιο ούτε πολιτική βούληση για την αναβάθμιση και την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Οι επιλογές της οδηγούν συστηματικά το σιδηρόδρομο σε πορεία αντίθετη προς εκείνη που είχαν σχεδιάσει και υλοποιήσει τα προηγούμενα χρόνια οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Αφού δεν προχώραγε τίποτα. Οι αριθμοί μιλούν.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Θα τα δούμε, κύριε συνάδελφε. Θα δούμε και τα στοιχεία που έδωσε ο κύριος Υπουργός, για το τι

έχετε κάνει δύο χρόνια.

Η ανάπτυξη του δικτύου, κύριε Υπουργέ, δίνει σήμερα τη θέση της στον περιορισμό και τη συρρίκνωση. Η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών και του τροχαίου υλικού έχει δώσει τη θέση της στην υποβάθμιση και στην απαξίωση. Το καινούργιο υλικό, όπως είπε και ο συνάδελφος κ. Βερελής, σαπίζει σήμερα στα αμαξοστάσια.

Η μείωση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων πλήττει σοβαρά τα έργα του περιφερειακού δικτύου. Οι πόροι του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης χάνονται σήμερα οριστικά με αποκλειστική ευθύνη της Κυβέρνησής σας. Σημαντικότερο μέρος των έργων που θα γίνονταν με τα χρήματα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου μεταφέρονται πλέον στο Δ', με κίνδυνο να μη γίνουν ποτέ, όπως για παράδειγμα ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας και όχι μόνον. Και βέβαια θα θέλαμε να μας πείτε για το ότι μεταφέρετε πάρα πολλά στο Δ' χωρίς ακόμα να γνωρίζουμε ποιο είναι το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, ποιο θα είναι το ποσό που θα δοθεί στις μεταφορές.

Με όλα αυτά τι πετυχαίνετε; Δημιουργείτε την Ελλάδα των δύο ταχυτήτων, αφήνετε την περιφέρεια στην εγκατάλειψη και οδηγείτε την Ελλάδα έξω από τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Δύο χρόνια τώρα τι έχετε κάνει; Ήθελα να σας θέσω το ερώτημα πόσες διακηρύξεις και πόσες προκηρύξεις εκδώσατε μέσα στο 2005, πόσες συμβάσεις υπογράψατε, τι ποσά δεσμεύσατε τελικά.

Και έρχεστε σήμερα, κύριε Υπουργέ, σε αυτήν εδώ την Αίθουσα και μας καταθέτετε δύο χαρτιά, τα οποία αφορούν το 2006. Δεν μας λέτε τίποτα για το 2005. Μέσα στο 2005 υπάρχει μόνο μία σύμβαση, στις 23/9/2005 ύψους 61.000 ευρώ, τα οποία είναι για χωματουργικά έργα. Όλα τα άλλα είναι δημοπρατήσεις, δεν είναι συμβάσεις. Και πολύ αμφιβάλλουμε εάν τα συμβασιπονήσετε μέσα στο 2006 και δεν χαθούν οι κρίσιμοι πόροι. Θα σας θέσουμε συγκεκριμένα ερωτήματα, γιατί σας τα έθεσε και ο εισηγητής και οι υπόλοιποι συνάδελφοι, αλλά δεν απαντήσατε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Διορθώστε το νούμερο της σύμβασης. Είναι 61.000.000 ευρώ.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Αφού είναι μία σύμβαση, θα την προσέξουμε, κύριε συνάδελφε. Μία έχετε, να μην την πούμε και λάθος, να πούμε ακριβώς το ποσό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντάξει, δεκτή η διόρθωση.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Άρα, κύριε Υπουργέ, το μεγάλο ερώτημα το οποίο τίθεται είναι το εξής: Ποιος θα δώσει λογαριασμό στον Έλληνα φορολογούμενο και ποιος θα πληρώσει τελικά αυτόν το λογαριασμό; Ποιος θα δώσει λογαριασμό στον Έλληνα πολίτη που θέλει και αυτός, όπως και οι άλλοι Ευρωπαίοι, να έχει ένα σταθερό και ασφαλές μέσο μεταφοράς, που θέλει γρήγορα και αξιόπιστα τρένα; Ποιος θα δώσει τελικά λογαριασμό για τα σκάνδαλα, για τα οποία σας έχει εγκάλεσει η Ευρωπαϊκή Ένωση; Ποιος θα απολογηθεί για τις συμβάσεις και τους διαγωνισμούς που ακυρώθηκαν και επαναδημοπρατήθηκαν;

Λέω για το έργο Δομοκός-Θεσσαλονίκη, για το έργο Τράπεζα-Πλάτανος και πάνω απ' όλα για το μεγάλο σκάνδαλο του Καλλιδρόμου. Αυτό το τεράστιο σκάνδαλο, κύριε Υπουργέ, είναι ευθύνη μόνο των διοικήσεων που εσείς διορίσατε και τελικά απολύσατε;

Εδώ έχω όλες τις επιστολές, όλη την αλληλογραφία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της «ΕΡΓΟΣΕ». Έχουμε δική σας επιστολή που δώσατε εντολή στο Διευθύνοντα Σύμβουλο της «ΕΡΓΟΣΕ» τον κ. Νικολετόπουλο στις 10 Αυγούστου για να υπογράψει αυτήν τη σύμβαση του Καλλιδρόμου, όταν στις 14/7/2005 η Επιτροπή σας είχε πει ότι υπάρχει θέμα και δεν μπορείτε να υπογράψετε αυτήν τη σύμβαση.

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

Εσείς, κύριε Υπουργέ, δώσατε εντολή και υπεγράφη. Στις 18/10/2005 η Ευρωπαϊκή Ένωση είπε ότι απεντάσσεται το έργο

και βέβαια στις 14/11/2005 εσείς δώσατε εντολή να ακυρωθεί αυτή η σύμβαση. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να χαθεί χρόνος, πόροι και αυτήν τη στιγμή να πρέπει να πληρώσουμε και την εταιρεία με την οποία είχατε υπογράψει τη σύμβαση. Το λέω αυτό, διότι με τέτοιες διαδικασίες εκτός του ότι χάνουμε τεράστιους πόρους, χάνουμε στην επένδυση, χάνουμε στις θέσεις εργασίας.

Εδώ μας λέτε, κύριε Υπουργέ –διότι όπως γνωρίζετε είμαι και Βουλευτής Φθιώτιδας και παρακολουθώ αυτά τα έργα από πολύ κοντά και για το Καλλίδρομο, αλλά και για το Λιανοκλάδι–Δομοκός– ότι ο διαγωνισμός έγινε στις 6/2/2006 και η ημερομηνία υπογραφής σύμβασης προβλέπεται στις 29/12/2005. Τι έγινε; Υπογράφηκε; Έχουμε πληροφορίες ότι υπάρχει πρόβλημα μ' αυτό το έργο. Τι θα κάνετε; Όσο για το Εμπορευματοικό Κέντρο στο Θριάσιο, πιστεύουμε ότι δεν έχετε προχωρήσει τις διαδικασίες και ότι αυτό το έργο θα χαθεί.

Αρα, ο απολογισμός σας, κύριε Υπουργέ –και αναφέρω κάποια έργα, τα ανέφεραν και οι συνάδελφοι– δύο χρόνια είναι πάρα πολύ αρνητικός. Παρατηρούμε κακοδιαχείριση, καθυστερήσεις, υποβάθμιση, απαξίωση, κομματικοποίηση. Αυτός είναι ο απολογισμός των δύο τελευταίων ετών.

Όπως μιλήσατε εδώ, κύριε Υπουργέ, υπάρχει ένας πολύ μεγάλος προβληματισμός και όπως λέει και ο Έλληνας πολίτης «ή στραβός είναι ο γιάλος, ή στραβά αρμενίζουμε». Δεν μπορεί να είναι «στραβός ο γιάλος», διότι βλέπουμε –όπως σας είπατε– τεράστιες καθυστερήσεις και βέβαια μια λογική κομματικοποίησης και μόνο του οργανισμού.

Συνάδελφοι εδώ σας κατηγορείαν τα τραγικά φαινόμενα που παρατηρούμε στον Ο.Σ.Ε. και όχι μόνο στον Ο.Σ.Ε., αλλά σε πάρα πολλές Δ.Ε.Κ.Ο..

Όλοι τα γνωρίζουν στον Ο.Σ.Ε.. Εσείς μπορεί να μην τα γνωρίζετε και να μην έχετε καλή πληροφόρηση, γιατί δεν σας έχουν ενημερώσει οι υπεύθυνοι του οργανισμού, αλλά αν θα μιλήσετε με εργαζόμενους στο τελευταίο σημείο της Ελλάδας θα σας πουν για τη «γαλάζια παράγκα» του όγδοου ορόφου.

Κύριε Υπουργέ, επειδή εγώ κατανώ τις προθέσεις σας δεν μπορούμε να μιλάμε στον 21ο αιώνα για εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών με τέτοιες λογικές. Υπάρχουν σήμερα δημοσιεύματα στον Τύπο, στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» συγκεκριμένα, που μιλάνε για αποδοχές συγκεκριμένων στελεχών της Δ.Α.Κ.Ε. και θα καταθέσω στη Βουλή σχετικό δημοσίευμα.

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

Επειδή κι εγώ δεν θέλω να μπω σε μια αντιπαράθεση τέτοιου τύπου, πρέπει να σας πω ότι δεν μπορεί αυτή η Κυβέρνηση, δεν μπορεί ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας ο κ. Αλογοσκούφης να νομοθετεί στο Κοινοβούλιο με τέτοιο τρόπο που να χάνονται σημαντικές κατακτήσεις των εργαζομένων. Δεν μπορεί να δημιουργεί εργαζομένους δύο ταχυτήτων μέσα στις Δ.Ε.Κ.Ο. και το κόστος να το πληρώνουν όλοι οι νέοι άνθρωποι που, κατά τη δική σας λογική, θα ενταχθούν χωρίς συμβάσεις με χαμηλότερους μισθούς. Και τέλος να έρχεστε εσείς και να διοικείτε τους οργανισμούς με τα «γαλάζια στελέχη» με περισσότερους πόρους, όταν ο κ. Καραμανλής και ο κ. Αλογοσκούφης απ' αυτό εδώ το Βήμα λένε συνέχεια ότι ο στόχος τους είναι να μειώσουν το σπάταλο κράτος. Σ' αυτή τη λογική το μόνο που κάνουν κάθε φορά είναι να δυσφημούν τους οργανισμούς κοινής ωφέλειας.

Επειδή έχουμε κάνει και άλλες επερωτήσεις εδώ, διότι παρακολουθούμε την πορεία αυτών των οργανισμών, κύριε Υπουργέ –είχε έρθει τότε ο κ. Νεράντζης– θέλω να πω ότι οι περισσότεροι οργανισμοί –και το ξέρετε πάρα πολύ καλά– τα τελευταία χρόνια μέσα από εργασιακή ειρήνη και χωρίς οι εργαζόμενοι να χάσουν τις κατακτήσεις τους.

Σήμερα έχετε μια λογική να συρρικνώνετε τα κέρδη των οργανισμών με στόχο την ιδιωτικοποίηση χωρίς κανόνες. Και βλέπουμε σ' όλες τις Δ.Ε.Κ.Ο. είτε στα ΕΛ.ΤΑ., είτε στη Δ.Ε.Η., είτε στον Ο.Τ.Ε., είτε στον Ο.Σ.Ε. να συρρικνώνονται αυτά. Βέβαια η λογική είναι η εξής: «Τι να κάνουμε; Φταίει το έλλειμ-

μα».

Ξέρετε όμως πάρα πολύ καλά πού οφείλεται το έλλειμμα. Αυτά που θα αναφέρω δεν είναι δηλώσεις δικές μας. Είναι δηλώσεις του Προέδρου που εσείς έχετε διορίσει, του κ. Μπαλτά. Γνωρίζετε ότι μεγάλο μέρος των συσσωρευμένων χρεών προέρχεται από δαπάνες για την υποδομή, για τη λειτουργία της και την αναβάθμισή της. Αυτά τα χρήματα ουδέποτε καταβλήθηκαν από τον κρατικό προϋπολογισμό, αλλά καλύφθηκαν με δανεισμό του Ο.Σ.Ε.. Αντίθετα βέβαια με ό,τι συμβαίνει στις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο τομέας της υποδομής συμβάλλει στο έλλειμμα κατά 70% και ο τομέας της λειτουργίας κατά 30%. Αυτά δεν τα λέμε, όπως σας είπα, εμείς. Τα λένε τα δικά σας στελέχη.

Όσον αφορά το λειτουργικό έλλειμμα ξέρετε –πιστεύω– πολύ καλά πού οφείλεται. Οφείλεται κυρίως στα δρομολόγια που είναι ασύμφορα οικονομικά για τον Ο.Σ.Ε., αλλά είναι αναγκαία για την εξυπηρέτηση της περιφέρειας. Αυτά τα δρομολόγια επιδοτούνται σ' όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτός από την Ελλάδα. Στη χώρα μας επιδοτούνται τα ακτοπλοϊκά δρομολόγια και τα εισιτήρια των αστικών συγκοινωνιών, όχι όμως και τα σιδηροδρομικά δρομολόγια.

Αυτά, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν τα λέτε; Δεν τα λέει ούτε ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας. Εσείς, που κατά διαστήματα δείχνετε μια άλλη διάθεση, νομίζω ότι θα πρέπει να ενημερώσετε σωστά τον ελληνικό λαό και να δώσουμε μάχες έτσι ώστε αυτοί οι Οργανισμοί κοινής ωφέλειας να είναι πραγματικοί οργανισμοί κοινής ωφέλειας για τον πολίτη και όχι για λίγους. Το λέω αυτό γιατί προσπαθείτε να δημιουργήσετε ψευδείς εντυπώσεις σε βάρος των εργαζομένων.

Κατέθεσα, πριν από λίγο, τα στοιχεία που βλέπουν σήμερα το φως της δημοσιότητας στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» για το τι αμοιβές παίρνουν κάποια στελέχη της Δ.Α.Κ.Ε., όταν ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι οι εργαζόμενοι στον Ο.Σ.Ε. μετά από είκοσι χρόνια παίρνουν ένα μισθό το πολύ 1.100 ευρώ.

Βέβαια με τη λογική του να υπονομεύετε και να απαξιώνετε το προσωπικό, να κλείνετε σταθμούς, να σταματάτε δρομολόγια, να υποβαθμίζετε την ποιότητα των υπηρεσιών δημιουργείτε μια πολύ κακή κατάσταση στα τρένα μας και εδώ πρέπει να αποδοθούν ευθύνες, κύριε Υπουργέ.

Είπατε πριν στην τοποθέτησή σας ότι έχετε βελτιώσει τις υπηρεσίες προς τον πολίτη γιατί μειώσατε το χρόνο του δρομολογίου Αθήνα–Θεσσαλονίκη κατά ένα τέταρτο. Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι αυτό πλέον δεν ισχύει.

Θα καταθέσω στη Βουλή ακριβώς ποιες είναι οι καθυστερήσεις. Οι καθυστερήσεις είναι αρκετά μεγάλες. Και βέβαια, πρέπει να δούμε αν μειώνεται ο χρόνος εις βάρος της ασφάλειας. Σήμερα πάλι υπάρχουν δημοσιεύματα με αφορμή το χθεσινό δυστύχημα.

Τι έχουν κάνει οι υπηρεσίες σας, κύριε Υπουργέ; Έχουν αυξήσει την ταχύτητα των τρένων μέσα στις πόλεις, σε δύσκολα σημεία. Και όσον αφορά το ατύχημα που είχε γίνει στις αρχές Δεκεμβρίου, όπου είχαμε καταγγελία του ανθρώπου που οδηγούσε το τρένο ότι εκεί υπάρχει πρόβλημα, οι διευθυντές σας δεν έκαναν τίποτα.

Το λέω αυτό, γιατί καλό είναι ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης, ο κ. Καραμανλής, στη Θεσσαλονίκη να θέλει να πει κάτι για το σιδηρόδρομο, αλλά καλό θα ήταν να μας πει και για την απορροφητικότητα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που είναι χαμηλή, για τα μεγάλα έργα που δεν προχωρούν και όχι να μας λέει ότι το αυτό που πετύχατε τα δύο τελευταία χρόνια είναι να μειώσετε κατά ένα τέταρτο τη διαδρομή Αθήνας–Θεσσαλονίκης.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, έχουμε άλλο όραμα. Ο προσανατολισμός μας είναι εντελώς διαφορετικός. Θέλαμε και θέλουμε να δημιουργήσουμε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο γρήγορο και ασφαλές που θα λειτουργεί στο πλαίσιο της συμπληρωματικότητας των συγκοινωνιακών δικτύων. Πιστεύουμε στο σιδηρόδρομο ως ένα μέσο φιλικό προς το περιβάλλον. Στο δικό μας όραμα ο σιδηρόδρομος έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στην ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου η χώρα μας να αποτελέσει σημαντικό μεταφορικό κόμβο στη Νοτιοανατολική

Ευρώπη. Αυτό το όραμα είχαμε αρχίσει και το κάναμε πράξη. Σήμερα, όμως, σας είπα ότι τα πράγματα είναι εντελώς διαφορετικά και το βιώνουμε όλοι καθημερινά.

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

Και για να κλείσω, ώστε να έχω τη δυνατότητα να δευτερολογίσω, πρέπει να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι αυτές τις μέρες βιώσαμε ένα από τα μεγαλύτερα πολιτικά σκάνδαλα των τελευταίων ετών και το βιώσαμε με πολύ άσχημο τρόπο, γιατί κατά την άποψή μας η Κυβέρνηση έκανε τραγικά λάθη, γιατί δεν εμπιστεύτηκε τον πολιτικό κόσμο της χώρας, δεν έκανε τις σωστές πολιτικές κινήσεις που θα έπρεπε, δηλαδή, πρώτα απ' όλα να ενημερώσει τους Αρχηγούς των κομμάτων, να σεβαστεί τους νόμους και τους κανόνες, να ενημερώσει τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών που είναι ο αρμόδιος Υπουργός, να ενημερώσει τις ανεξάρτητες αρχές.

Το λέω αυτό, γιατί δεν θα θέσω σε εσάς το ερώτημα «γιατί δεν σας ενημέρωσε ο Πρωθυπουργός», αυτό είναι ερώτημα που αφορά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τι σχέση έχει αυτό με την επερώτηση; Δεν έχει καμιά σχέση με την επερώτηση.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Είναι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Και επειδή είναι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών;

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, αυτή τη στιγμή οι Έλληνες πολίτες θέλουν να γνωρίζουν αν υπάρχει ασφάλεια στην επικοινωνία τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κλείστε το θέμα αυτό. Γνωρίζετε ότι όταν είμαι εγώ στην Έδρα, δεν επιτρέπω να αλλάζει η ατζέντα.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Είναι ο αρμόδιος Υπουργός και μπορεί να απαντήσει, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω απ' αυτό το Βήμα να μας πει, εάν ο Έλληνας πολίτης μπορεί να νιώθει ασφαλής. Η Κυβέρνηση, απ' ό,τι φαίνεται, δεν είναι. Θέλουμε να δούμε, αν μπορεί να νιώσει ο Έλληνας πολίτης. Είναι ο αρμόδιος Υπουργός, είναι υπεύθυνος στην επιτροπή που τον όρισε τώρα ο Πρωθυπουργός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κάντε, λοιπόν, επερώτηση.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: ...και περιμένουμε να μας πει τι θα συμβεί σ' αυτόν το δύσκολο τομέα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να γνωστοποιήσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι έξι μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές από το Γυμνάσιο Λάππα Αχαΐας.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, ο συνάδελφος Βουλευτής Ηρακλείου, κ. Κωνσταντίνος Μπαντουβάς, ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Εγκρίνει το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεπώς το Σώμα ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημήτριος Τσιόγκας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω και εγώ να ξεκινήσω από το τραγικό τροχαίο συμβάν που συνέβη χθες στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Πρέπει να τονίσω και να πω ότι δεν αρκούν τα συλλυπητήρια που εκφράστηκαν απ' όλες τις πλευρές σήμερα εδώ για τους νεκρούς και τους τραυματίες του χθεσινού τροχαίου. Χρειάζεται πολιτική βούληση για την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου, για την ασφάλεια των μεταφορών στον Ο.Σ.Ε..

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και η διοίκηση του Ο.Σ.Ε. συνεχίζει και υλοποιεί την πολιτική ιδιωτικοποίησης του Ο.Σ.Ε. που ξεκίνησε η προηγούμενη κυβέρνηση. Με το προεδρικό διάταγμα 41/2005 που είχε συνταχθεί, προχωρά στο διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση, ανοίγοντας πλέον διάπλατα το δρόμο για την είσοδο των ιδιωτών στη σιδηροδρομική υποδομή.

Πρέπει να σας πω ότι το προεδρικό διάταγμα 41/2005 προβλέπει το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση, την ίδρυση δύο θυγατρικών εταιρειών με τη δυνατότητα πρόσβασης των ιδιωτών στην υποδομή.

Δηλαδή θα δούμε αύριο ιδιώτες επιχειρηματίες ή βιομηχάνους να αγοράζουν τρένα και να τα βάζουν στις γραμμές με έτοιμη την υποδομή που την έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός από το Χαρίλαο Τρικούπη και μετά. Βεβαίως, αυτοί δεν θα βάλουν τα τρένα τους στις άγονες γραμμές, αλλά εκεί που θα έχει κέρδος.

Το προεδρικό διάταγμα 41/2005, όπως το είχε ετοιμάσει το ΠΑ.ΣΟ.Κ. με την υπογραφή των Βερελή και Χριστοδουλάκη, έτσι το πήγε η Νέα Δημοκρατία στη Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή με τις υπογραφές του κ. Αλογοσκούφη και του κ. Λιάπη, χωρίς να αλλάξει ούτε ένα «και». Η επερώτηση των Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν λέει κουβέντα, δεν αναφέρεται πουθενά στο προεδρικό διάταγμα. Αυτό δεν είναι τυχαίο. Είναι σκόπιμο, γιατί συμφωνούν και τα δύο κόμματα με την ιδιωτικοποίηση του Ο.Σ.Ε..

Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής και της σημερινής Κυβέρνησης, αλλά και της προηγούμενης, θα είναι η ίδρυση δύο νέων θυγατρικών εταιρειών, αυτών της υποδομής και της εκμετάλλευσης, η ανατροπή των εργασιακών σχέσεων και η μείωση του προσωπικού. Θα υπάρξουν σοβαρές επιπτώσεις στα ασφαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε. -και των παλιών και των καινούργιων, μια και έχουμε τώρα τον καινούργιο νόμο για τις Δ.Ε.Κ.Ο. που δένει χειροπόδαρα τους εργάτες- και πρέπει να πούμε ότι θα κλείσουν γραμμές που δεν θα θεωρούνται κερδοφόρες. Εμείς είμαστε πλήρως αντίθετοι σ' όλα αυτά.

Επίσης, θα μειωθεί η ασφάλεια των μεταφορών, που θα περνά σε τελευταία μοίρα μπροστά στην αύξηση των κερδών, και θα επιβαρυνθεί ο ελληνικός λαός με την αύξηση του εισιτηρίου.

Βεβαίως, σ' όλα αυτά συμφωνείτε και οι δύο. Άλλωστε, ήδη ένα κομμάτι του Ο.Σ.Ε. - αυτό που αφορά την καθαριότητα και το φαγητό- έχει ιδιωτικοποιηθεί.

Η θέση της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας είναι ο διαχωρισμός της υποδομής από την εκμετάλλευση. Αυτό επιβεβαιώνετε καθημερινά με την πολιτική σας. Βεβαίως, πρέπει να πούμε ότι την υπογραφή του προεδρικού διατάγματος για το διαχωρισμό της εκμετάλλευσης από την υποδομή του Ο.Σ.Ε. τον επιβάλλουν οι κοινοτικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μάλιστα, όπως είπα, συμφωνούν και τα δύο κόμματα.

Τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των σιδηροδρομικών κινδυνεύουν, όπως κινδυνεύει άμεσα ο δημόσιος και κοινωνικός χαρακτήρας του σιδηρόδρομου. Με το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση ανοίγουν διάπλατα οι πόρτες για την ιδιωτικοποίηση του Ο.Σ.Ε.. Για τις παραπάνω εξελίξεις υπάρχουν συγκεκριμένες ευθύνες στην Κυβέρνηση, στη διοίκηση του Ο.Σ.Ε., στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ταυτόχρονα, οι εργαζόμενοι πρέπει να αντιληφθούν ότι και οι πλειοψηφίες στα σωματεία και στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών έχουν ευθύνες γι' αυτήν την κατάσταση. Στήριξαν την πολιτική θυγατροποίησης του οργανισμού τα προηγούμενα χρόνια, γνωρίζοντας πολύ καλά ότι αυτή η στήριξη θα έχει τα σημερινά αποτελέσματα.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας όλα τα προηγούμενα χρόνια προσπάθησε να ενημερώσει τον ελληνικό λαό και τους εργαζόμενους στον Ο.Σ.Ε.. Βέβαια, τότε που τα λέγαμε -και συνεχίζουμε να λέμε- μας κατήγγειλαν διάφορα συνδικαλιστικά όργανα, όπως οι ηγεσίες της Π.Α.Σ.Κ.Ε. και της Δ.Α.Κ.Ε., λέγοντάς μας ότι αυτά είναι δημιούργημα της φαντασίας μας και πως θυγατροποίηση σημαίνει και ανάπτυξη του σιδηρόδρομου.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας καλεί και τον ελληνικό λαό, αλλά κυρίως τους σιδηροδρομικούς να αναπτύξουν τους αγώνες, να εμποδίσουν το ξεπούλημα του Ο.Σ.Ε., να μην επιτρέψουν την ανατροπή των εργασιακών σχέσεων και την κατάργηση των δικαιωμάτων τους, να απαιτήσουν να μην αναπτυχθούν οι θυγατρικές εταιρείες και να συνεχίσει ο Ο.Σ.Ε. να είναι δημόσιος και κοινωνικός, να απαιτήσουν την ανάπτυξη του σιδηρόδρομου και ταυτόχρονα τη διατήρηση του δημόσιου χαρακτήρα, καθώς και την απόσυρση του προεδρικού διατάγματος.

Ο αγώνας των εργαζομένων στο σιδηρόδρομο μπορεί να γίνει πιο αποτελεσματικός, όταν θα υπάρχει η σχέση και η συνεργασία, με όλους όσους χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο, με τον ελληνικό λαό κ.λπ.. Απαιτείται, όμως, να υπάρξουν βαθιές ριζικές αλλαγές στο επίπεδο της εξουσίας της οικονομίας, να διεκδικήσουμε έναν άλλο σύγχρονο αναπτυγμένο σιδηρόδρομο με κοινωνικό χαρακτήρα 100% στο δημόσιο.

Φέτος, στην κοπή της πίτας των εργαζομένων του Ο.Σ.Ε. στη Λάρισα, ο διευθυντής του Ο.Σ.Ε. είπε ορισμένα στοιχεία. Το λέω αυτό, γιατί ήταν και συνδικαλιστές εκεί, όπως βέβαια και το προσωπικό. Κατηγορείται το προσωπικό ότι έχει υψηλές αποδοχές. Αναφέρθηκαν και άλλοι σ' αυτό, θα πω και εγώ ότι ο μέσος μισθός είναι στα 1.000 ευρώ. Δεν είναι προνομιοῦχοι οι εργαζόμενοι στον Ο.Σ.Ε. και δουλεύουν σκληρά. Και πρέπει να πούμε ότι μόνο το 5% των δαπανών του προϋπολογισμού του Ο.Σ.Ε. πάει στη μισθοδοσία και στα έξοδα για τους εργαζόμενους-ασφάλεια κ.λπ.. Το 70% πάει στην υποδομή και ένα άλλο μεγάλο ποσοστό πάει στην αγορά τροχαίου υλικού, το οποίο σαπίζει στη Θεσσαλονίκη. Θέλω να πω επίσης, ότι υπάρχουν χαρακτηριστικά παραδείγματα, όπως η σήραγγα του Καλλίδρομου, η οποία δημοπρατήθηκε το 1998 με 45.000.000.000 δραχμές. Ήταν δραχμές τότε. Έγινε υπέρβαση και έφθασε 60.000.000.000 δραχμές, το έργο σταμάτησε στη μέση και βέβαια πρέπει να πούμε ...

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

Θα χρησιμοποιήσω χρόνο και από τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Έχετε κάνει λάθος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Γιατί;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν έχετε δευτερολογία εσείς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Δώστε μου χρόνο, όπως δώσατε και σε όλους τους άλλους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Οι άλλοι χρησιμοποίησαν το χρόνο της δευτερολογίας τους.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ο κύριος Υπουργός μίλησε τριάντα πέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μισό λεπτό. Νομίζετε ότι θα επιβάλετε εσείς στο Προεδρείο, αυτό που θέλετε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Δεν θέλω να επιβάλω τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρακαλώ, λοιπόν. Ακούστε να δείτε. Σύμφωνα με τον Κανονισμό έχετε μόνο οκτώ λεπτά και τίποτα άλλο. Με την ανοχή του Προεδρείου, θα σας δώσω ένα-δύο λεπτά ακόμη.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει σοβαρό ζήτημα με τη χρηματοδότηση, γιατί πολλά λέχθηκαν για τον «ΑΚΤΟΡΑ», που είχε την κατασκευή. Τώρα το πήρε η «ΜΗΧΑΝΙΚΗ». Για να δούμε με τη δημοπράτηση των 250.000.000, αν θα ολοκληρωθεί η σήραγγα.

Τεράστιο ζήτημα με το δυτικό άξονα που βέβαια μετά από αίτημα των Γάλλων, για να μη χάσουν έσοδα, αποκλείστηκε η πρόταση που είχαμε κάνει εμείς, να υπάρχει η σιδηροδρομική σύνδεση με τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Πάνω στη γέφυρα μπορούσαν να υπάρχουν γραμμές, να ανάβουν τα φανάρια και τα στοπ, να περνάει το τρένο και μετά να συνεχίζουν τα αυτοκίνητα. Είναι απλό και μπορεί να γίνει. Δεν έγινε, γιατί ήταν απαίτηση των Γάλλων για να μη χάσουν έσοδα.

Για το θεσσαλικό σιδηρόδρομο. Ζητάμε να υπάρξει σύνδεση σε όλες τις θεσσαλικές πόλεις, να υπάρξει διπλή σιδηροδρομική γραμμή σε όλη την Ελλάδα, σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο

και βέβαια πρέπει να συνεχιστεί από την Καλαμπάκα, να βγει στην Κοζάνη, το ζητάει όλη η περιοχή. Πρέπει να συνεχιστεί από την Καλαμπάκα, να βγει στην Ηγουμενίτσα για να συνδεθεί το λιμάνι του Βόλου, μια γραμμή που εγκαταλείφθηκε μέχρι τα Παλιοφάρσαλα και από εκεί στην Ηγουμενίτσα. Πρέπει να πούμε μάλιστα ότι είναι απαίτηση η ηλεκτροκίνηση σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Τα Σκόπια -αν πάτε δίπλα στα σύνορα της χώρας μας- έχουν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ηλεκτροκίνηση και εμείς ακόμα δεν βάλαμε. Και η υποδομή στη γραμμή Κοζάνη-Καλαμπάκα, υπάρχει, πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Εμείς ακόμη έχουμε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο τριτοκοσμικό που βεβαίως είναι το πιο αξιόπιστο σε σχέση με τα άλλα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ: Δύο φράσεις μόνο και ολοκληρώω, κύριε Πρόεδρε.

Πρέπει να πούμε ότι στο Βόλο καταργείτε βάρδιες και κλείνετε σταθμούς. Τα τρένα που αγοράστηκαν, όπως είπα, σαπίζουν και αφαιρείτε δικαιώματα με το νόμο που ψηφίσατε.

Τέλος, μια φράση για τη Λάρισα. Από τις εξαγγελίες που κάνατε, κύριε Υπουργέ, στην τελευταία σας επίσκεψη, βλέπουμε στα στοιχεία που μας δώσατε μόνο μία υπογειοποίηση. Τίποτα παραπάνω δεν βλέπουμε να εξαγγέλθηκε, ενώ στη συνέντευξη που δώσατε στη Λάρισα, εξαγγείλατε πολύ περισσότερα και βέβαια οι απαιτήσεις του λαού της Λάρισας είναι η υπογειοποίηση ή η μεταφορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα και εγώ από πλευράς μας να εκφράσουμε τη λύπη μας και τα θερμά μας συλλυπητήρια στις οικογένειες των θυμάτων του τελευταίου σιδηροδρομικού δυστυχήματος το οποίο δυστυχώς έρχεται σαν συνέχεια μιας σειράς άλλων δυστυχημάτων και ατυχημάτων που έχουν λάβει χώρα στο σιδηροδρομικό μας δίκτυο όπως στις Αφίδνες, στον Άγιο Στέφανο και αλλού. Δυστυχώς εδώ υπάρχουν πολλά προβλήματα και προφανώς υπάρχουν και ευθύνες που θα πρέπει να αναζητηθούν.

Ο σιδηρόδρομος τώρα είναι το μέσο εκείνο το οποίο μπορεί να απαντήσει αποτελεσματικά στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις της κοινωνίας για γρήγορες και ασφαλείς μεταφορές. Είναι μέσο περιβαλλοντικά καθαρό, ενεργειακά αποδοτικό και επιπλέον έχει τεράστια αποθέματα χωρητικότητας. Όμως ο σιδηρόδρομος στη χώρα μας δεν έχει τύχει ποτέ ως τώρα της ουσιαστικής προσοχής των κυβερνήσεων. Όλων των κυβερνήσεων ως τώρα. Δεν ήταν ποτέ σε θέση να καλύψει ολοκληρωμένα ποιοτικά και ποσοτικά τις ανάγκες των πολιτών για μετακινήσεις των ιδίων ή των εμπορευμάτων τους.

Από την άλλη τα χρέη του Ο.Σ.Ε. αυξάνονται και τον έχουν φέρει σε μηδενικό σημείο. Το μικρό μεταφορικό έργο του Ο.Σ.Ε. δείχνει και την υποβάθμισή του. Το 1987 η συμμετοχή του στο συνολικό χερσαίο επιβατικό έργο ήταν γύρω στο 4% και δεκαεννέα χρόνια αργότερα εξακολουθεί πάλι να είναι στο 4%, τουλάχιστον μ' αυτά τα στοιχεία που έχουμε εμείς στη διάθεσή μας. Τη στιγμή που το χερσαίο επιβατικό έργο των σιδηροδρόμων στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες ξεκινάει από το 12%-14% και ανεβαίνει ακόμα υψηλότερα. Ανέφερε ο κ. Υπουργός άλλα στοιχεία. Δεν ξέρω. Θέλω να ελπίζω ότι αυτά θα είναι τα σωστά αν και έχουμε επιφυλάξεις.

Τα ελλείμματα του Ο.Σ.Ε. διαχρονικά αυξήθηκαν σαν άμεση συνέπεια της σιδηροδρομικής πολιτικής που ακολουθήθηκε όλες τις τελευταίες δεκαετίες. Το κυβερνητικό επιχείρημα ότι για τα ελλείμματα ευθύνονται οι δαπάνες για το προσωπικό, καταρρίπτεται καθώς τα τελευταία χρόνια και ενώ το προσωπικό και οι δαπάνες γι' αυτό μειώνονται δραστικά, τα ελλείμματα συνεχώς αυξάνονται.

Τα τεράστια προβλήματα του Ο.Σ.Ε. είναι χρόνια και οφείλονται κατ' αρχήν στην άναρχη ανάπτυξη του κλάδου των μεταφορών και στην εξυπηρέτηση διαφόρων οικονομικών συμφερό-

ντων. Η κατάσταση αυτή με τον σιδηροδρομικό άξονα έχει τις ρίζες της στην πολιτική των μεταπολεμικών κυβερνήσεων της χώρας που εξυπηρέτησαν τα συμφέροντα της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το αυτοκίνητο είναι ο μεγάλος ευνοούμενος. Στη χώρα μας έχει επικρατήσει. Αυτοκίνητο και τσιμέντο με όλες τις συνέπειες που βλέπουμε γύρω μας. Και βέβαια συμφέροντα έχουν και οι εταιρείες πετρελαίου και διάφορα κυκλώματα που επωφελούνται.

Αυτή η πολιτική εκφράστηκε με εγκληματική καθυστέρηση ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του δικτύου του τροχαίου υλικού, των εγκαταστάσεων, των σταθμών κ.λπ.. Με την ανεπαρκή συντήρηση του παλιού και καταπονημένου τροχαίου υλικού και με την ανεπαρκή σύνδεση του Ο.Σ.Ε. με τα λιμάνια της χώρας και τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Δεύτερον, τα προβλήματα οφείλονται στην απαράδεκτη καθυστέρηση και στον τρόπο ανάπτυξης του Ο.Σ.Ε. η οποία συνδέεται απόλυτα με την έλλειψη πολιτικής βούλησης και τη μη χρηματοδοτική στήριξή του. Τα κονδύλια για επενδύσεις είναι, διαχρονικά, σε πολύ χαμηλά επίπεδα με συνέπεια την καθυστέρηση επενδυτικών προγραμμάτων και σε τελευταία ανάλυση την εγκατάλειψή τους.

Κύριε Υπουργέ, είχαμε κάνει πρόσφατα και μια επίκαιρη ερώτηση σχετικά με την απάντηση που έδωσε η κ. Χούγκνερ, η αρμόδια Επίτροπος, σε ερώτηση του ευρωβουλευτή του Συνασπισμού του κ. Παπαδημιούλη, ότι τα κοινοτικά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα των ελληνικών σιδηροδρόμων έχουν σοβαρά προβλήματα με αποτέλεσμα τη σίγουρη απώλεια πόρων. Και έχουμε το εξής απαράδεκτο φαινόμενο για μας: προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος να χαθούν οι κοινοτικές πιστώσεις εξαιτίας των σημαντικών καθυστερήσεων στην εκτέλεση των σιδηροδρομικών έργων οι ελληνικές αρχές πρότειναν, οι ίδιες οι ελληνικές αρχές, μείωση των χορηγούμενων πιστώσεων στα σιδηροδρομικά έργα, συμπεριλαμβανομένου και του επιχειρησιακού προγράμματος «Σιδηρόδρομοι, αερολιμένες και αστικές μεταφορές». Αυτά είναι από τα ανήκουστα. Να υπάρχουν χρήματα και εμείς να λέμε μην μας δίνετε. Υπάρχει σοβαρότατο πρόβλημα.

Από την άλλη υπάρχει απ' ευθείας ανάθεση μελετών για την οποία επίσης είχαμε κάνει επίκαιρη ερώτηση και δεν πειστήκαμε από την αντιμετώπιση. Ήταν και από πριν, όπως είπε και ο κ. Νεράντζης και συνεχίζεται και επί των ημερών σας. Προμηθευτήκατε βαγόνια από τη Γαλλία με αμίαντο. Ήταν μια άλλη ατυχής επιλογή. Και αυτός είναι ο πιο επικίνδυνος χαρακτηρισμός που μπορώ να δώσω.

Βεβαίως συνεχίζονται. Τα προβλήματα έχουν σχέση και με τα χρέη και τον τρόπο αντιμετώπισής τους, γιατί ο Ο.Σ.Ε. έχει μεγάλα χρέη. Και τι κάνει; Για να μπορέσει να τα αντιμετωπίσει δανείζεται για να πληρώσει τα χρέη, με συνέπεια να αυξάνονται και άλλοι οι τόκοι τους οποίους είναι υποχρεωμένος να καταβάλει. Και αν δεν κάνω λάθος, έχουν φθάσει τα χρέη του τώρα στα 560.000.000 ευρώ αν δεν είναι περισσότερα. Και εδώ υπάρχουν ευθύνες και από το παρελθόν και από τη σημερινή Κυβέρνηση.

Επίσης υπάρχουν προβλήματα από τις οργανωτικές αδυναμίες, την κακοδιοίκηση και την εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων. Ο τρόπος ανάδειξης της διοίκησης του Ο.Σ.Ε., όπως και των υπόλοιπων Δ.Ε.Κ.Ο., δεν αφήνει και πολλά περιθώρια αμφιβολιών για την αναξιοκρατική διαδικασία που ακολουθείται και το ξέρει όλος ο ελληνικός λαός.

Η οργάνωση του Ο.Σ.Ε. είναι ανорθολογική και αφήνει περιθώρια στην κακοδιαχείριση που οδηγεί τον Ο.Σ.Ε. σε απώλειες εσόδων εκτός των άλλων.

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 στην Ευρώπη υπήρξε μία στροφή των επενδύσεων του τομέα μεταφορών προς τους σιδηροδρόμους. Σημαντικοί πόροι από το Α', το Β' και ιδιαίτερα το Γ' Κ.Π.Σ., 1,3 τρισεκατομμύρια δραχμές κατευθύνθηκαν για τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου. Δυστυχώς όμως δεν υπήρξε μία ισόρροπη κατανομή των κονδυλίων σε όλο το δίκτυο παρά μόνο στον άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Έτσι τα 2/3 του δικτύου εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους και σήμερα τίθενται σοβαρά ερωτήματα για το μέλλον τους και την προοπτική τους.

Εδώ καλείται και το Π.Α.Σ.Ο.Κ. να απαντήσει γιατί άφησε τα 2/3 του δικτύου εκτός προγράμματος εκσυγχρονισμού. Καλείται όμως και η Κυβέρνηση να απαντήσει τι προτίθεται να πράξει για τα υπάρχοντα τμήματα Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, Πάτρα-Κυπαρισσία, Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία-Καλαμάτα, Θεσσαλονίκη-Κοζάνη, Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη. Τι προτίθεται να πράξει για τα έργα που έχουν εξαγγελθεί Ιωάννινα-Καλαμπάκα-Κοζάνη, Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα, Αγρίνιο-Μεσολόγγι, Κρυσνέρι-Αντίρριο και Αγρίνιο-Πλατυγιάλι.

Κύριοι συνάδελφοι, όταν ακούμε για σιδηρόδρομο, ο νους μας πάει πρώτα απ' όλα στο μεγάλο έλλειμμα για το οποίο αναφέρθηκε και προηγούμενα. Αλλά πρέπει να σημειώσουμε και το εξής. Το κράτος επιδοτεί το αεροπλάνο που πάει στα Κύθηρα και το πλοίο που πάει στο Καστελλόριζο, αν και πολύ ανεπαρκώς βέβαια, με τα τόσα προβλήματα που υπάρχουν. Και καθώς πράττει που τα επιδοτεί. Δεν πρέπει τα μέσα μεταφοράς να καλύπτουν μόνο τις περιοχές που έχουν κέρδος, αλλά όλη την Ελλάδα. Όμως ο σιδηρόδρομος δεν έχει την ίδια αντιμετώπιση. Γραμμές με μικρή επιβατική και εμπορευματική κίνηση δεν επιδοτούνται.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ο.Σ.Ε., για το 2004 οι δαπάνες για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είναι ύψους 140.000.000 ευρώ. Για το θέμα αυτό δεν έχουμε ακούσει ούτε μία λέξη ούτε από τη σημερινή ούτε από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Κάτι άλλο. Η ακτοπλοϊκή εταιρεία δεν κατασκευάζει το λιμάνι που προσορμίζονται τα πλοία της, ούτε η εταιρεία οδικών μεταφορών κατασκευάζει το δρόμο πάνω στον οποίο κινούνται τα αυτοκίνητά της. Σ' αυτό ο σιδηρόδρομος δεν αντιμετωπίζεται όπως τα άλλα μεταφορικά μέσα. Αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου το κόστος της σιδηροδρομικής υποδομής που για το 2004 ήταν ύψους 400.000.000 ευρώ περίπου.

Εκτός των άλλων, τα έσοδα είναι λίγα του σιδηροδρόμου και για άλλους λόγους. Το δίκτυο είναι τερματικό και δεν έχει έσοδα από τέλη διέλευσης ξένων αμαξοστοιχιών. Το δίκτυο είναι μικρό και διαφορετικού εύρους γραμμών και δεν έχει δυνατότητα μεταφοράς βαρέων εμπορευμάτων. Τα 2/3 του δικτύου έχουν προδιαγραφές του 1900 και δεν μπορούν να προσελκύσουν πελάτες για να καλύψουν σε κάπως μεγαλύτερο βαθμό τα λειτουργικά τους έξοδα.

Η ακίνητη περιουσία του σιδηροδρόμου, η δεύτερη μετά την περιουσία που διαθέτει η Εκκλησία της Ελλάδος σε μέγεθος, είναι αχρησιμοποίητη. Ενδεικτικά αναφέρομαι ότι το 30% των εσόδων των ιαπωνικών σιδηροδρόμων προέρχεται από την ακίνητη περιουσία τους. Η ακίνητη περιουσία των ελληνικών σιδηροδρόμων παραμένει αναξιοποίητη εντελώς.

Για να μπορέσουμε να ξεπεράσουμε αυτές τις δυσκολίες πρέπει να δούμε πώς θα μειώσουμε τα ελλείμματα. Και πρέπει να εστιάσουμε στον εκσυγχρονισμό του υπόλοιπου δικτύου για αύξηση των εσόδων, στον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης, στην ελαχιστοποίηση των άστοχων προμηθειών, στη διαχείριση προσωπικού με βάση θεσπισμένους κανόνες για καλύτερη αξιοποίηση όλου του προσωπικού, στη χρηματοδότηση της εθνικής συμμετοχής στα έργα εκσυγχρονισμού.

Και για το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς ο Ο.Σ.Ε. πρέπει να είναι μία πραγματική ενιαία δημόσια επιχείρηση κοινωνικού χαρακτήρα. Πρέπει να ζητηθεί η εξαίρεση του Ο.Σ.Ε. από τις κοινοτικές οδηγίες λόγω των ιδιαιτεροτήτων του: μικρό τερματικό δίκτυο, παλαιότητα δικτύου κ.λπ.. Πρέπει να ενσωματωθούν όλες οι υπάρχουσες θυγατρικές με το προσωπικό τους στον Ο.Σ.Ε., να υπάρξει ηλεκτροκίνηση, να χρηματοδοτηθεί γενναίως, ώστε να εκσυγχρονιστεί στο σύνολό του, να ελεγχθούν τα αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα που γίνονται αιτία καθυστερήσεων, να γίνουν προσλήψεις προσωπικού, να ανταποκριθεί το κράτος επιτέλους στις οικονομικές του υποχρεώσεις και να καταβάλει από τον κρατικό προϋπολογισμό την εθνική συμμετοχή στα έργα και όχι να υποχρεώσει τον Ο.Σ.Ε. σε δανεισμό με απεχθείς όρους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Τσιόκας, για να δευτερολογή-

σει για τέσσερα λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, δυστυχώς, επιβεβαιώθηκε για τις ανησυχίες με βάση την τοποθέτηση που ακούσαμε να εκφράζεται πριν από λίγο για το σχέδιο και την πορεία των έργων στον Ο.Σ.Ε., τη διοικητική του ανάπτυξη και το ρόλο του. Και θα σας το πω έτσι απλά, γιατί νοιώθουμε ότι επιβεβαιωνόμαστε και ανησυχούμε ταυτόχρονα.

Θα σας παρακαλούσα αυτήν την ομιλία σε ό,τι αφορά το μέλλον του Ο.Σ.Ε., όπως το βλέπετε εσείς προσωπικά, να την κοινοποιήσετε στον ΥΠ.ΕΘ.Ο. και στα διοικητικά στελέχη του Ο.Σ.Ε., για να ξέρουν τι χρονοδιαγράμματα αναλάβατε ως δεσμεύσεις μ' αυτές τις ανακοινώσεις που κάνατε. Και θα σας εξηγήσω γιατί από αυτά που είπατε τα περισσότερα είναι έωλα.

Πρώτον, ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι παραλάβατε ένα προγραμμα 5.000.000.000 ευρώ από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και από το Ταμείο Συνοχής. Τα μη συμβασιολογημένα έργα είναι περίπου 2.000.000.000 και πρέπει να τα συμβασιολογήσετε μέχρι το 2006. Σας ρωτάω: Αυτό που δεν έγινε μέχρι το 2006 που είμαστε τώρα θα ολοκληρωθεί στο τέλος της χρονιάς; Ποιος το πιστεύει αυτό; Πώς θα γίνει; Θα ωριμάσουν τόσο γρήγορα;

Δεύτερον, να σας πω ένα άλλο ενδεικτικό παράδειγμα. Είπατε ότι θα τελειώσω το έργο Τρεις Γέφυρες. Θα σας κάνω και εγώ μια παρατήρηση. Μπορείτε να ρωτήσετε τις υπηρεσίες σας πόσο έργο έχει υλοποιηθεί μέχρι τώρα απ' αυτήν την σύμβαση; Σε τι ποσοστό; Δεν είναι παραπάνω από 10%. Και θα ολοκληρωθεί το έργο;

Τρίτον, λέτε ότι βλέπετε και εσείς παραπλήσιο όραμα μ' αυτό που σας εκφράσαμε και ότι θα πρέπει να ενταχθεί ο δικτικός άξονας, ότι αναθέσατε μελέτες και ότι αυτές είναι σε εξέλιξη. Δεσμευτείτε και πείτε μας με ποιο χρονοδιάγραμμα θα παραδοθούν αυτές οι μελέτες, για να δούμε τι περιθώρια έχουν και σε ποια προγράμματα μπορούν να ενταχθούν.

Και, βέβαια, με όλα αυτά που είπατε σήμερα, φαίνεται καθαρά ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο να μιλήσουμε για καινούργια έργα στο σιδηρόδρομο στα πλαίσια αυτού του οράματος που εκφράσαμε ως ΠΑ.ΣΟ.Κ. μέσα από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Όλα σχεδόν τα έργα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης τα στείλατε εκεί, στο Δ', γι' αυτό σας κατηγορούμε.

Τώρα, πάμε λίγο στα διοικητικά να πούμε δυο κουβέντες. Κύριε Υπουργέ, εγώ δεν σας αποδίδω προθέσεις, αλλά η ουσία είναι τι συμβαίνει σήμερα στον Ο.Σ.Ε.. Και δεν θα σας πω εγώ για την παράγκα ούτε είμαι οπαδός της παραπολιτικής. Θα σας επαναλάβω όμως το εξής: Αυτήν την ώρα έχετε έναν οργανισμό στον Ο.Σ.Ε. που προβλέπει διευθυντές, διευθύνσεις, γενικές διευθύνσεις κ.λπ.. Πόσες επιπλέον αναθέσεις καθηκόντων έχουν γίνει και σε ποια πρόσωπα; Επιβαρύνεται ο Ο.Σ.Ε., ναι ή όχι; Αυτό είναι μια πραγματικότητα. Και κατά σύμπτωση το πρόσωπο που φαίνεται να ελέγχει εκεί τα πράγματα αναθέτει μόνιμους ρόλους εξτρά σε γαλάζια παιδιά. Τέως γενικοί διευθυντές με αξιολογη εμπειρία είναι στο ψυγείο στον έβδομο όροφο. Κάντε τους μια μέρα μια αφιρδιαστική επίσκεψη και θα τους βρείτε εκεί.

Λέτε τώρα ότι δεν έχει γίνει καμία μεταβολή σε βάρος των εργαζομένων. Κατ' αρχήν, η μεγάλη μεταβολή που γίνεται σε βάρος των εργαζομένων είναι το νομοσχέδιο για τις Δ.Ε.Κ.Ο. που έφερε η Κυβέρνησή σας.

Εάν, όμως, έχετε διαφορετική αντίληψη απ' αυτήν της Νέας Δημοκρατίας που πιστεύει πως για να μειωθούν τα ελλείμματα, πρέπει να συρρικνώσουμε τα δικαιώματα των εργαζομένων, τότε σας προτείνουμε, σας προκαλούμε να καλέσετε τους εργαζόμενους με τους οποίους λέτε ότι έχετε άριστες σχέσεις και να προχωρήσετε παραπέρα στην επεξεργασία συλλογικών διαπραγματεύσεων και για την προοπτική του οργανισμού και για τη κατοχύρωση της ασφάλειας των εργαζομένων.

Χρεώσατε στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι έκανε συμπληρωματικές συμβάσεις. Κάνετε λάθος! Ρωτήστε τη σημερινή διοίκηση πόσες επιπλέον συμβασιολογήσεις έχουν κάνει για έργα. Ρωτήστε τους!

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Η κ. Αντωνίου έχει το λόγο.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Υπουργέ, από τη σημερινή συζήτηση στη Βουλή αναδείχτηκε απ' όλα τα πολιτικά κόμματα του ελληνικού Κοινοβουλίου ότι το θέμα του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα πρέπει να είναι πρώτη μας προτεραιότητα. Γι' αυτό το λόγο υπάρχει πολύ μεγάλη ανησυχία από την πλευρά μας για το πώς θα καταφέρουμε να επιτύχουμε τους στόχους μας, γιατί όπως είπαμε και προηγουμένως, από το 2010 και μετά μπαίνουμε σε ένα νέο περιβάλλον ανταγωνιστικό και για να μπορούμε να ανταποκριθούμε σ' αυτές τις απαιτήσεις θα πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει την ανάπτυξη του Ο.Σ.Ε., τις υποδομές του, τα μέσα του, τα πάντα.

Δυστυχώς, κύριε Υπουργέ, η άποψή μας είναι ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση έπρεπε να δώσετε τη μάχη μαζί με άλλες χώρες, έτσι ώστε η Ελλάδα να έχει περισσότερα χρόνια στη διάθεσή της, για να προσαρμοστεί σ' αυτές τις αλλαγές, να βελτιώσει το δίκτυο της, την υποδομή της, για να μπορέσει να ανταποκριθεί σ' αυτόν τον ανταγωνισμό. Οι πολιτικές μας συμμαχίες και διεκδικήσεις θα έπρεπε να γίνουν μαζί με άλλες χώρες και δεν θα έπρεπε να συμφωνήσετε, αλλά να δώσετε τη μάχη, ώστε η Ελλάδα να ξεκινήσει από το 2010 την πλήρη απελευθέρωση και όχι από το 2012 και μετά. Υπογράψατε την πορεία αυτή, χωρίς όμως να έχετε καταφέρει από το 2004 μέχρι σήμερα να δείξετε ότι αλλάζετε τους ρυθμούς, ότι προχωράμε στην απορρόφηση του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και του Β' Ταμείου Συνοχής, ώστε να είμαστε έτοιμοι.

Όλοι οι Βουλευτές είπαμε ότι έχουμε ένα τεράστιο πρόβλημα, διότι η εκτίμησή μας, κύριε Υπουργέ –μακάρι να διαψεύσουμε εμείς και να δικαιωθείτε εσείς– είναι ότι οι πόροι που έχουν δοθεί γι' αυτές τις επενδύσεις –τουλάχιστον το 1/3– θα χαθούν. Πιστεύουμε, δηλαδή, ότι τα 2.000.000.000 πρέπει να τα συμβασιολογήσετε, όχι απλώς να τα δημοπρατήσετε. Σας έφερα ως παραδείγματα τα τρία μεγάλα έργα και για το Καλλίδρομο κατέθεσα και έγγραφα. Ενώ υποτίθεται ότι υπογράψατε τη σύμβαση, την πήρατε πίσω και θα χάσουμε και άλλους πόρους.

Πότε θα συμβασιολογήσετε τα έργα, έτσι ώστε να απορροφηθεί το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και να δούμε ποια έργα θα εντάξουμε στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Στην Επιτροπή Παρακολούθησης ο γενικός γραμματέας απάντησε –έχουμε τα στοιχεία και θα τα καταθέσω– ότι δεν βλέπει κανένα νέο έργο να εντάσσεται στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Άρα, μιλάμε για μεταφορές σε σχέση με τον Ο.Σ.Ε. υποβαθμισμένες, προβληματικές, πράγμα που δημιουργεί τεράστιο πρόβλημα στην ανάπτυξη της χώρας με το να μεγαλώνει τις αντιθέσεις από περιφέρεια σε περιφέρεια.

Εκτός απ' αυτό, ενώ έπρεπε να υπάρχει η πολιτική βούληση από την Κυβέρνησή σας για να στηριχτεί το περιφερειακό δίκτυο, ούτε αυτό γίνεται. Βλέπουμε οι πόροι να μειώνονται και να αυξάνεται ο δανεισμός του Ο.Σ.Ε.. Όλα, δηλαδή, τα βάρη του εκσυγχρονισμού θα καλυφθούν από το δανεισμό του οργανισμού και μετά θα έρχεται η Κυβέρνησή σας, ο κ. Αλογοσκούφης και εσείς, και θα λέει «Τι να κάνουμε; Έχουμε αυτές τις προβληματικές Δ.Ε.Κ.Ο. και πρέπει να δούμε πώς θα τις εκποιήσουμε». Το κόστος αυτής της εκποίησης θα το πληρώνουν πάντα οι εργαζόμενοι. Είναι η κεντρική σας πολιτική για όλους αυτούς τους οργανισμούς.

Τελικά θέλετε να στηρίξετε αυτούς τους Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας; Σας ενδιαφέρει ο πολίτης να έχει ασφαλή και φθηνή μεταφορά με σεβασμό στο περιβάλλον; Σας ενδιαφέρει να υπάρξει σύνδεση με τις άλλες μεταφορές, έτσι ώστε να υπάρχει πραγματική ανάπτυξη; Δυστυχώς αυτό δεν φαίνεται.

Κύριε Υπουργέ, πρέπει να καλέσετε τα στελέχη της διοίκησης να σας πουν τι συμβαίνει.

Και στην απορρόφηση έχουμε τεράστιο πρόβλημα και στη λειτουργία του οργανισμού, διότι όπως είπα και στην πρωτολογία μου δεν μπορούμε στον 21ο αιώνα να μιλάμε για εκσυγχρονισμό των οργανισμών με λογικές και πολιτικές του 1950. Δεν είναι δυνατόν αυτή τη στιγμή να υπάρχει μία παράγκα, μία παραθεσμική λειτουργία. Δεν μιλάμε για τον διευθύνοντα σύμβουλο, αλλά για στελέχη συγκεκριμένα τα οποία διοικούν. Δεν μπορεί αυτή τη στιγμή να έχει επενδύσει ο οργανισμός σε στε-

λέχη με εμπειρία, με γνώση για να τρέξουν αυτά τα κοινοτικά προγράμματα και να είναι στο ψυγείο και να υπάρχουν διακόσιες πέντε αναθέσεις ανωτέρων καθηκόντων με τρομερό κόστος για τον οργανισμό. Αυτές οι λογικές έπρεπε να έχουν ξεπεραστεί.

Ο κ. Καραμανλής είναι ένας νέος πολιτικός. Εγώ, πραγματικά, λυπάμαι. Όταν μία κυβέρνηση έρχεται –υποτίθεται– να δημιουργήσει ένα άλλο τοπίο και να βάλει ένα λιθαράκι σ' αυτά που έκαναν οι προηγούμενες τότε δεν πρέπει να γίνονται αυτά. Εμείς δεν λέμε ότι δεν έχουμε ευθύνες όσον αφορά στον Ο.Σ.Ε. και στις επενδύσεις. Πάντως την τελευταία δεκαετία κάναμε πάρα πολλά βήματα και είδαμε ότι η καθυστέρηση στις μεταφορές που έχουν σχέση με τα τρένα είναι τεράστιο πρόβλημα για την Ελλάδα, με τεράστιο κόστος όχι μόνο για το περιβάλλον και για τα καύσιμα, αλλά και για τους ανθρώπους που χάνονται καθημερινά, διότι δεν στηρίζονται οι μεταφορές με το τρένο και πηγαίνουμε από τους αυτοκινητοδρόμους με τρομερά προβλήματα.

Μιλήσατε για τις συμπληρωματικές συμβάσεις. Όλους μας ενδιαφέρει να υπάρξει παραγωγή έργων. Γι' αυτό δεν έθεσα το ερώτημα να μας πείτε πόσες συμπληρωματικές συμβάσεις έχουν γίνει. Διότι η Κυβέρνησή σας όταν ήταν στην αξιωματική αντιπολίτευση κατήγγειλε, συνεχώς, την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για προβλήματα στους διαγωνισμούς, για συμπληρωματικές συμβάσεις. Μπορείτε να μας πείτε εσείς πόσες συμπληρωματικές συμβάσεις έχετε κάνει; Θα πληρώσει στο μέλλον η Ελλάδα γι' αυτές τις συμβάσεις; Εμείς δεν θελήσαμε να ανοίξουμε αυτό το θέμα. Εσείς το ανοίξατε.

Θα πρέπει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να θέσει σε πρώτη προτεραιότητα τους σιδηροδρόμους, διότι θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη και θα απορροφήσουν πολύ σημαντικούς πόρους. Έτσι θα γίνουν έργα στην Ελλάδα και θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας διότι αυτήν τη στιγμή υπάρχει τεράστιο πρόβλημα. Βέβαια όλη αυτή η ανάπτυξη θα πρέπει να γίνει με σεβασμό προς τους εργαζόμενους, γιατί δεν μπορούμε να μιλάμε για εκσυγχρονισμό και για ανταγωνισμό αν δεν σεβόμαστε το ανθρώπινο δυναμικό σε αυτές τις υπηρεσίες. Σίγουρα χρειάζονται νέες θέσεις εργασίας, αλλά σε συγκεκριμένους τομείς και όχι όπου έχουν ανάγκη τα «γαλάζια» παιδιά ή τα δικά σας παιδιά. Έτσι είναι. Εγώ είμαι καλοπροαίρετη. Θα σας θέσω ένα ερώτημα και μπορείτε να το ψάξετε και να μου πείτε αν αυτήν τη στιγμή υπάρχουν στον «Προαστιακό» άτομα που πληρώνονται αλλά δεν φαίνεται πως πληρώνονται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κατ' αρχήν θέλω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. αλλά και των άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης γιατί οτιδήποτε τίθεται εδώ σαν ιδέα είναι χρήσιμο για μένα. Μπορεί μερικά πράγματα να ειπώθηκαν καθ' υπερβολήν αλλά θεωρώ ότι ελέχθησαν με καλή πίστη, για να ενισχυθεί το κοινό μας όραμα που είναι η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Πράγματι η Ελλάδα υπολείπεται των άλλων ευρωπαϊκών χωρών στο θέμα των σιδηροδρόμων. Θέλουμε και εμείς, όπως και εσείς, και όλη η ελληνική κοινωνία να έχουμε γρήγορους, φθηνούς και ασφαλείς σιδηροδρόμους για να κερδίσουν το μερίδιό που τους ανήκει στην αγορά των μετακινήσεων.

Τώρα θέλω να κάνω μία αλλαγή. Είχε δίκιο η κ. Αντωνίου. Στον πίνακα 2 στην παράγραφο 2 εκ παραδρομής έγινε λάθος για το θέμα Τιθορέας-Λιανοκλαδίου. Η υπογραφή της σύμβασης δεν είναι στις 21/12/2005 αλλά είναι 31/7/2006.

Και το επόμενο έργο, επίσης, «Για κατασκευή υποδομής μεγάλης σήραγγας» στο Δομοκό, η υπογραφή της σύμβασης είναι 21/12 του τρέχοντος έτους, του 2006 δηλαδή. Είναι λάθος τυπογραφικό.

Επίσης, θα ήθελα να σας καθησυχάσω για το θέμα των συμβασιοποιήσεων ότι δεν είναι μέχρι τέλους του 2006. Εξασφαλίστηκε και περαιτέρω παράταση και φθάνει μέχρι το 2007. Αυτό, πράγματι, διευκολύνει. Έχουμε, λοιπόν, τη δυνατότητα να κερδίσουμε ορισμένους μήνες για το 2007.

Επίσης, να διορθώσω μία δική σας παρατήρηση, κυρία Αντωνίου. Ο γενικός γραμματέας στην Επιτροπή Σ.Α.Σ. δήλωσε και το δηλώνω και εγώ υπεύθυνα ότι κανένα από τα έργα που έχουν ενταχθεί στη στρατηγική δεν κινδυνεύουν με απένταξη από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και δεν θα περάσουν στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Στόχος μας και νομίζω ότι είναι ρεαλιστικός στόχος είναι όλα αυτά τα έργα που ανακοινώσαμε να τα υλοποιήσουμε.

Θέλω, επίσης, να κάνω μία παρατήρηση, αναφερθήκατε όλοι και ο κ. Βερελής επίσης κραδάζοντας μία φωτογραφία του τροχαίου υλικού που βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη αποθηκευμένο. Υπάρχει, πράγματι, ένα αποθηκευμένο υλικό τροχαίο στη Θεσσαλονίκη και είναι τα ηλεκτροκινούμενα τρένα μας. Αλλά γιατί τα αγοράσαμε νωρίτερα όταν δεν υπήρχε η υποδομή της ηλεκτροκίνησης; Σας είπα ότι δεν ευθυνόμαστε εμείς γι' αυτό. Μακάρι να ήταν έτοιμα τα έργα της ηλεκτροκίνησης για να χρησιμοποιούσαμε τα ηλεκτροκινούμενα τρένα. Τα έχουμε αποθηκευμένα εκεί, γιατί δεν έχουμε τη δυνατότητα σήμερα να τα χρησιμοποιήσουμε. Όλοι οι ομιλητές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μας κατηγορήσαν για κάτι που δεν έχουμε εμείς ευθύνη.

Επίσης για πολλούς συναδέλφους από τη Λάρισα, όπως και ο εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε., που περιόρισαν την ομιλία τους στο θεσσαλικό κάμπο, πρέπει να σας πω ότι τα έργα που εξήγγειλα στη Λάρισα μου λένε ότι προχωρούν. Μάλιστα για ένα τελευταίο έργο η σύμβαση βρίσκεται ήδη στο Ελεγκτικό Συνέδριο και οι εργασίες αναμένεται να αρχίσουν μέσα σε ένα μήνα. Το παρακολουθώ, κύριοι συνάδελφοι, προσωπικά το θέμα και αν υπάρξουν καθυστερήσεις, εδώ είμαστε να τις αντιμετωπίσουμε.

Μιλήσατε επίσης για καθυστερήσεις δρομολογίων και είπατε ότι οι τέσσερις ώρες και δεκαπέντε λεπτά δεν ισχύει μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Πρέπει να σας πω ότι ισχύει. Και κάτι άλλο, πως για όλα τα δρομολόγια στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη –και είναι από στατιστικά στοιχεία– το 68,5% των δρομολογίων, 70% περίπου, είναι χωρίς ούτε ένα λεπτό καθυστέρηση. Το 31,5% των λοιπών δρομολογίων, έχουν καθυστέρηση μόνο πέντε λεπτά.

Με εγκατέστησε οι περισσότεροι για το δυτικό άξονα. Να μου επιτρέψετε να σας πω ότι πίστευα ότι δεν θα ανοίγατε αυτό το κεφάλαιο, γιατί υπάρχουν αναπάντητα ερωτήματα από τις μέρες σας. Ήταν ώριμο το έργο; Ποιες ήταν οι εκτιμήσεις των ειδικών της Κομισιόν στην αξιολόγηση και πώς πέρασε, τελικά, αυτό το έργο στην Ευρωπαϊκή Ένωση; Ποιοι λόγοι οδήγησαν τότε την κυβέρνηση στην κατασπατάληση πολιτικής ενέργειας και στην άσκηση αφόρητων πιέσεων στην Κομισιόν; Μήπως υπήρχαν γεωγραφικοί λόγοι που λειτούργησαν καταλυτικά; Υπήρχε σχέδιο και πρόβλεψη για να είναι το έργο ολοκληρωμένο και βιώσιμο; Και εμείς θέλουμε να γίνει το έργο και θα το πω παρακάτω. Όμως, υπήρχε σχεδιασμός ή θα καταφεύγαμε σε λύσεις περασμένων δεκαετιών; Θα σας πω το κλασικό παράδειγμα: Δεν υπάρχει καμία μελέτη τι θα κάναμε μεταξύ Ρίου-Αντιρρίου. Έγινε η γέφυρα, δεν υπήρχε όμως πρόβλεψη να περάσει τρένο. Υπάρχει το προηγούμενο στη σιδηροδρομική σύνδεση Βουλγαρίας-Ρουμανίας στο Δούναβη όπου οι επιβάτες μπαίνουν σε πλοία για να συνεχίσουν το ταξίδι τους. Αυτή ήταν η λογική του σχεδιασμού σας; Μέχρι τώρα δεν υπήρχε πάντως τίποτα άλλο.

Είναι και πολλά άλλα ερωτήματα αλλά δεν θέλω εγώ να μπω στον πειρασμό να συνεχίσω και να εξειδικεύω. Ήταν εξαγγελίες, φίλες και φίλοι, χωρίς αντίκρισμα μόνο και μόνο για να χαϊδέψουμε τα αυτιά των κομματικών μας φίλων σε εκείνη την περιφέρεια.

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

Και ένα τελευταίο θέμα μια που μου χτυπάει ο αγαπητός φίλος και Πρόεδρος το καμπανάκι –και θα τελειώσω εδώ– είναι το εξής: Με κατηγορείτε ότι εμείς έχουμε τη «γαλάζια» παράγκα και ότι έχουμε υπέρογκους μισθούς σε ορισμένους υπαλλήλους. Κατ' αρχήν πρέπει να σας πω ότι είναι Α.Ε. ο Ο.Σ.Ε. και οι ίδιοι κανονίζουν τα του οίκου τους όσον αφορά τα μισθολογικά. Εγώ όμως δεν θα μπω στον πειρασμό –το είπα και στην πρωτολογία μου– να μπω σε ονόματα. Εγώ θα σας πω τρία-τέσ-

σερα στοιχεία.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Έχουν παραβιαστεί κανονισμοί!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μην διακόπτετε παρακαλώ κυρία Αντωνίου.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μην εξανίστασθε, κυρία Αντωνίου, γιατί δεν δικαιούσθε να ομιλείτε εσείς για «μπλε» παράγκες όταν οι «πράσινες» παράγκες υπάρχουν ακόμη σε όλες τις Δ.Ε.Κ.Ο. σήμερα. Και θα σας πω χαρακτηριστικά στοιχεία: Μηχανικός στην κυκλοφορία ΤΕ που ανήκει στη δική σας παράταξη 85.000 ευρώ. Διευθυντής μηχανικός –ονόματα δεν θα πω ποτέ– στη δική σας παράταξη επίλεκτο στέλεχος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. 74.000 ευρώ. Άλλος διευθυντής 68.000 ευρώ. Υπηρεσία διεθνών σχέσεων 63.176 ευρώ. Προϊστάμενος αμαξοστοιχιών 60.000 ευρώ. Οδηγός 54.000 ευρώ. Μηχανικός γραμμής 60.000 ευρώ.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Δεν μπορεί ένας οδηγός να παίρνει παραπάνω από ένα γενικό διευθυντή.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τι θέλω να πω με αυτά; Πραγματικά υπάρχουν τέτοιες υπερβολές και εγώ τις καταδικάζω όλες και από εδώ και από εκεί. Γι' αυτό και κάναμε το νόμο για τις Δ.Ε.Κ.Ο., για να εξυγιάνουμε τους οργανισμούς μας, για να περιορίσουμε τις σπατάλες, για να εξυγιάνουμε το δημόσιο ταμείο, για να μην πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος αυτά τα υπερβολικά, που, πράγματι, είναι υπερβολικά.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Για τις συλλογικές συμβάσεις το κάνατε.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και το έκανα εγώ κυρία Αντωνίου –γιατί εσείς με καταγγείλατε– πριν από ένα μήνα στις διοικήσεις των οργανισμών μου. Οι διοικητές των οργανισμών μου και οι πρόεδροι είχαν μισθούς γύρω στις 10.000-12.000 ευρώ. Τους κατέβασα στις 5.500-6.000 ευρώ. Αυτό δεν μπορούμε να το πιστώσουμε στη νέα διακυβέρνηση; Αυτό που μπορούσα να κάνω από την πρώτη στιγμή το έκανα. Γιατί; Γιατί θέλουμε αυτό που θέλετε και εσείς, να εξυγιάνουμε τους οργανισμούς. Να μην πληρώνει ο ελληνικός λαός, ο φορολογούμενος Έλληνας τις σπατάλες ορισμένων. Εγώ δεν βλέπω αν είναι μπλε, πράσινοι ή κόκκινοι. Πρέπει να περιοριστούν αυτές οι δαπάνες. Δεν δέχομαι όμως αυτό που καταγγέλλατε ότι υπάρχουν τάχα «γαλάζιες» παράγκες. Εγώ προσωπικά σ' αυτό το Υπουργείο δεν το δέχομαι.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Για ρωτήστε!

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Και ένα τελευταίο, γιατί ξεκινήσαμε από τα ατυχήματα. Εδώ εκφράσαμε όλη μας τη θλίψη γι' αυτό το δυστύχημα χθες το βράδυ. Πρέπει να σας πω ότι κατά τα έτη 2004 και

2005 υπήρξε σημαντική μείωση των ατυχημάτων τόσο στις περιοχές των ισόπεδων διασταυρώσεων όσο και εκτός. Θέλω να σας πω ότι ο περιορισμός των νεκρών και των τραυματιών είχε σημαντική πρόοδο. Από το 2003 μέχρι το 2005 το σύνολο των νεκρών μας έπεσε στο 28%. Σας λέω στατιστικά τα νούμερα να μην μπω σε απόλυτους αριθμούς. Το δε σύνολο των τραυματιών μας στην ίδια περίοδο 2003-2005 έπεσε στο 53%. Αυτό δε σημαίνει ότι δεν πρέπει να γίνουν πολλά ακόμη για να αναπτύξουμε και να βελτιώσουμε το σιδηροδρομικό μας δίκτυο.

Θα είμαι ο τελευταίος που θα ισχυριστώ ότι έχουν γίνει πολλά. Μπορούμε να κάνουμε πολύ περισσότερα. Εσείς κάνατε ένα έργο, το ακολουθούμε εμείς. Δέχομαι την καλόπιστη κριτική σας, αλλά πρέπει να καταλάβετε και εσείς ότι κληρονομήσαμε και τις δυσκολίες και στον Ο.Σ.Ε. και στην ΕΡΓ.Ο.Σ.Ε. γι' αυτές τις περιώνυμες καθυστερήσεις που δεν έχω εγώ την αποκλειστική ευθύνη για να προχωρήσουν τα έργα. Επισπεύδουμε, πιέζουμε τα πράγματα και νομίζω ότι αυτά που σας εξήγγειλα στην πρωτολογία μου σ' αυτούς τους πίνακες που σας έδωσα θα εφαρμοστούν και θα υλοποιηθούν τα έργα αυτά κατά γράμμα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση και της υπ' αριθμόν 39/17-1-2006 επερωτήσεως Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης για θέματα των Ελληνικών Σιδηροδρόμων..

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τρίτης 7 Φεβρουαρίου 2006 και της Τετάρτης 8 Φεβρουαρίου 2006 και παρακαλώ το Σώμα για την επικύρωσή τους.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεπώς τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τρίτης 7 Φεβρουαρίου 2006 και της Τετάρτης 8 Φεβρουαρίου 2006 επικυρώθηκαν.

Ερωτάται το Σώμα: Δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε την συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.48' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 20 Φεβρουαρίου 2006 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερωτήσεως, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

