

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Δ΄

ΘΕΡΟΥΣ 2008

Παρασκευή 11 Ιουλίου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Α. Χατζησομάν, σελ. 174
2. Ανακοινώνεται ότι ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεώργιος Παπανδρέου και εκατό Βουλευτές του Κόμματός του, κατέθεσαν πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, σχετικά με τη διερεύνηση των ζητημάτων που αφορούν την υπόθεση της «SIEMENS», σελ. 159
3. Επί Διαδικαστικού θέματος, σελ. 181, 182

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 149
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ.
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Τρίτης 15 Ιουλίου 2008, σελ. 154
4. Συζήτηση επίκαιρης επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες της Χώρας, σελ. 155, 189

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί Διαδικαστικού θέματος:

ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ Α., σελ. 181, 182
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ., σελ. 182
ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ Ν., σελ. 181, 182

Β. Επί της επίκαιρης επερώτησης:

ΑΙΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., σελ. 179
ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ Γ., σελ. 171, 175, 188
ΔΕΝΔΙΑΣ Ν., σελ. 176, 177
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ., σελ. 178, 179
ΖΗΣΗ Ρ., σελ. 169, 170, 183
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π., σελ. 183, 186, 187, 188
ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ Ι., σελ. 170, 180
ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ Γ., σελ. 158, 159, 182
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ., σελ. 174, 175, 176, 188, 189
ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π., σελ. 170
ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ Ν., σελ. 157, 182
ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ Σ., σελ. 177, 178
ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ Ε., σελ. 156
ΤΣΟΥΡΗ Ε., σελ. 155, 180, 181

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΤΜΗΜΑ ΔΙΑΚΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ

ΘΕΡΟΥΣ 2008

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Δ'

Παρασκευή 11 Ιουλίου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 11 Ιουλίου 2008, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.03' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου το Τμήμα Διακοπής Εργασιών της Βουλής (Α' σύνθεση) για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ**

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Τμήμα.

(Ανακοινώνονται προς το Τμήμα από την κ. Ελπίδα Τσουρή, Βουλευτή Χίου, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΕΡΡΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ιερά Μητρόπολις Πατρών Αχαΐας ζητεί την αποκατάσταση των ζημιών των Ιερών Ναών της Δυτικής Αχαΐας, που επλήγησαν από σεισμό.

2) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πολιτιστικός και Εξωραϊστικός Σύλλογος «ΑΡΧΑΙΑ ΑΡΚΕΣΙΝΗ» Αμοργού ζητεί την άμεση τοποθέτηση αγροτικού γιατρού στο κέντρο Υγείας Αρκεσίνης Αμοργού.

3) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Θήρας Κυκλάδων ζητεί να του επιτραπούν οι αφαλατώσεις για να επιλυθεί το πρόβλημα λειψυδρίας που πλήττει την περιοχή.

4) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Μαγνησίας ζητεί να συμπεριληφθεί στην πρόσκληση 184, της ειδικής υπηρεσίας διαχείρισης του επιχειρησιακού προγράμματος «Ψηφιακή Σύγκλιση».

5) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Αφетών Μαγνησίας ζητεί την επισκευή της εκκλησίας του Αγίου Παντελεήμονα, που καταστράφηκε από πυρκαγιά.

6) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Εργαζομένων Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. ζητεί την ίδρυση Υ.Α.Σ. Δυτικής Ελλάδας.

7) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο ζητείται η άμεση λήψη

μέτρων προστασίας και αξιοποίησης του αρχαιολογικού χώρου των Μυκηνών.

8) Ο Βουλευτής Αργολίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Αργολίδας ζητεί την αποζημίωση των παραγωγών εσπεριδοειδών της περιοχής της, που οι καλλιέργειές τους επλήγησαν από ακαρπία.

9) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Δημήτριος Τραϊούτσης, στρατιωτικός ζητεί την παραμονή του στην Φρουρά των Γιαννιτσών.

10) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Σαράντης Χρυσογονίδης ζητεί να συμπεριληφθεί το Εργατικό Κέντρο Γιαννιτσών στην πρόταση εκπροσώπων για την Περιφερειακή Επιτροπή Εδέσσης.

11) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Χρήστος Συμεωνίδης ζητεί να του καταβληθεί το ποσόν της στρεμματικής ενίσχυσης που δικαιούται.

12) Οι Βουλευτές, Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ και Β' Πειραιώς κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηλείας ζητεί τη λήψη μέτρων στήριξης και ενίσχυσης των επιχειρήσεων της σεισμόπληκτης Ηλείας.

13) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο επισημαίνει καθυστερήσεις στην καταβολή των αποζημιώσεων στους πυρόπληκτους αγρότες του Νομού Ηλείας.

14) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο αναφέρονται προτάσεις του Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου για την αποκατάσταση της αγροτο-κτηνοτροφικής οικονομίας του Νομού Ηλείας.

15) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Κέντρων Ξένων Γλωσσών ζητεί την άμεση επίλυση του θέματος του ελέγχου πιστοποίησης της γλωσσομάθειας.

16) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία οι Τεχνικές Ενώσεις της Ο.Α. ζητούν τον έλεγχο της μεταβίβασης slots της Ο.Α..

17) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Ενώσεων Γονέων Μαθητών Νομαρχίας Πειραιά ζητεί την τοποθέτηση μόνιμων δασκάλων στα σχολεία της Νομαρχίας Πειραιά.

18) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδας αναφέρεται στο θέμα των δικών που κρίνουν τη νομιμότητα της απεργίας.

19) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Εκτελωνιστών Πειραιώς - Αθηνών ζητεί να μην ιδιωτικοποιηθεί το λιμάνι του Πειραιά.

20) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Ενώσεων Συλλόγων Γονέων Μαθητών Νομαρχίας Πειραιά ζητεί την αποδέσμευση του λυκείου από τις εισαγωγικές εξετάσεις.

21) Οι Βουλευτές, Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ, Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ, Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΑΣ, Ηρακλείου κ. ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ, Ηρακλείου κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ, Ρεθύμνου κ. ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ και Χανίων κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστυνομικών Υπαλλήλων ζητεί την αναδιάρθρωση των Αστυνομικών Υπηρεσιών Κρήτης.

22) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Ειρήνη Καμτσίκη, νοσηλεύτρια ζητεί πληροφορίες για το διορισμό της μέσω Α.Σ.Ε.Π..

23) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Φυσιολατρικός, Ορειβατικός και Οικολογικός Σύλλογος «ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ» ζητεί τη λήψη μέτρων για την ανάδειξη του Οροπεδίου Φολόης Ηλείας.

24) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο ζητείται η επισκευή των ζημιών που προκάλεσε ο σεισμός της 8ης Ιουνίου στην περιοχή Νησί του Νομού Ηλείας.

25) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηλείας ζητεί τη λήψη μέτρων για τη στήριξη και ανάκαμψη των επαγγελματιών της πυρόπληκτης και σεισμόπληκτης Ηλείας.

26) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Επαγγελματιών, Βιοτεχνών και Εμπόρων Νομού Ηλείας ζητεί τη λήψη μέτρων στήριξης και ανάκαμψης των επαγγελματιών της πυρόπληκτης και σεισμόπληκτης Ηλείας.

27) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Ιδιοκτητών ΤΑΞΙ Πύργου Ηλείας «ΕΡΜΗΣ» ζητεί να απομακρυνθούν τα ενοικιαζόμενα οχήματα από την περιοχή στάθμευσης των ΤΑΞΙ στο λιμένα του Κατάκολου.

28) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Εργαζομένων Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ζητεί την ίδρυση Υ.Α.Σ. Δυτικής Ελλάδας.

29) Ο Βουλευτής Λαρίσης κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία διαμαρτύρεται για την καθυστέρηση στην έκδοση καρτών μετακίνησης των ατόμων με αναπηρία στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς για το έτος 2008.

30) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Νικόλαος Μουτσέλος ζητεί τη

συμμετοχή των καθηγητών των παραδοσιακών οργάνων των Μουσικών Σχολείων στις προσλήψεις της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

31) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Κοινότητα Τρικεριού Μαγνησίας ζητεί να επαναδρομολογηθούν πλοία στις γραμμές της Αγίας Κυριακής Τρικέρων και της νησίδας Π. Τρικέρι.

32) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Νέα Ένωση Ιδιοκτητών Τουριστικών Καταλυμάτων Θεσσαλίας ζητεί τη νομοθετική ρύθμιση της νόμιμης λειτουργίας των τουριστικών καταλυμάτων που στερούνται το σήμα λειτουργίας.

33) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία οι Σύλλογοι Γονέων - Κηδεμόνων και μαθητικών κοινοτήτων ΕΠΑ.Λ. Ν. Ιωνίας, Αγριάς και Βόλου Μαγνησίας ζητούν τη δωρεάν μεταφορά των μαθητών των ΕΠΑ.Λ. Μαγνησίας.

34) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Ιερός Ναός Αγίου Τρύφωνος Βόλου Μαγνησίας ζητεί την αποκατάσταση των ζημιών που προκάλεσε η κακοκαιρία στο κτήριο και τον εξοπλισμό του πνευματικού κέντρου του.

35) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η κ. Ευαγγελία Τσιώλη ζητεί την επανεξέταση των αποτελεσμάτων για το διορισμό της σε θέση του Οργανισμού Λιμένος Βόλου Α.Ε..

36) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Επιμελητήριο Μαγνησίας ζητεί την τροποποίηση του π.δ. 160/69, που αφορά στις παραβάσεις των κέντρων διασκέδασης.

37) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Βορειοηπειρωτών Νομού Μαγνησίας ζητεί να αποκτήσουν το δικαίωμα της συνταξιοδότησης τα εργαζόμενα μέλη του.

38) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συμβασιούχων Πυροσβεστών Πυρόσβεσης - Διάσωσης ζητεί την εργασιακή αποκατάσταση και δωδεκάμηνη απασχόληση των μελών της.

39) Οι Βουλευτές, Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ, Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και Τρικάλων κ. ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία το Συνδικάτο Οικοδόμων και Συναφών Επαγγελματιών Νομού Λάρισας ζητεί την αύξηση των κατώτατων ορίων των αποδοχών και των συντάξεων.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 6179/12-2-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Πλεύρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1039362/606/Τ. & Ε.Φ./02-04-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην 6179/12-2-2008 ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Πλεύρης, σχετικά με τη διεξαγωγή παιγνίων σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές εγκατεστημένους σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών διαδικτύου (INTERNET CAFE), σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με τις διατάξεις του ν.3037/2002 απαγορεύτηκε η διεξαγωγή και εγκατάσταση ηλεκτρικών, ηλεκτρομηχανικών και ηλεκτρονικών παιγνίων, περιλαμβανομένων και των υπολογιστών, σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους, με εξαίρεση τους χώρους των καζίνο, ανεξάρτητα από τον τρόπο διενέργειας αυτών.

Στην απαγόρευση αυτή δεν εμπίπτει η εγκατάσταση και λειτουργία Η/Υ σε καταστήματα που λειτουργούν ως επιχειρήσεις

προσφοράς υπηρεσιών διαδικτύου, χωρίς, όμως, να επιτρέπεται η διενέργεια παιγνίου με αυτούς, ανεξάρτητα από τον τρόπο διενέργειας του παιγνίου. Τυχόν διενέργεια παιγνίου αποτελεί για τον εκμεταλλευτή ή διευθύνοντα την επιχείρηση ποινικό αδίκημα, ενώ παράλληλα επιβάλλονται και ποινικές, καθώς και διοικητικές κυρώσεις, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα στις διατάξεις των άρθρων 4 και 5, αντίστοιχα, του ανωτέρω νόμου.

Εξάλλου, με τις διατάξεις του άρθρου 3 του ίδιου νόμου, για τις επιχειρήσεις αυτές προβλέπεται η χορήγηση ειδικής άδειας του Δήμου ή της Κοινότητας στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται το κατάστημα και αν λειτουργεί σε πλοίο, της Λιμενικής Αρχής του αφετηρίου λιμένα.

Με την 1107414/1491/Τ.Ε.Φ./26-11-2003 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Δημόσιας Τάξης και Εμπορικής Ναυτιλίας (ΦΕΚ Β' 1827), που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση της διάταξης του άρθρου 7 του ανωτέρω νόμου, ορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά και η διαδικασία χορήγησης των ανωτέρω αδειών, η διαδικασία ελέγχων, το όργανο για την αφαίρεση της άδειας λειτουργίας της επιχείρησης, καθώς και τα λοιπά διαδικαστικά θέματα για την εφαρμογή του ν.3037/2002.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η εγκατάσταση και η λειτουργία ηλεκτρικών, ηλεκτρομηχανικών και ηλεκτρονικών παιγνίων, περιλαμβανομένων και των παιγνίων σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές, σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους, με εξαίρεση τους χώρους των καζίνο, είναι παράνομη, ανεξάρτητα από τον τρόπο διενέργειας αυτών (ψυχαγωγικών τεχνικών ή τυχερών).

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»

2. Στην με αριθμό 8157/11-03-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βαίτη Αποστολάτου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ10050/7354/589/01-04-08 έγγραφο από την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Βαίτης Αποστολάτος και σχετικά με το θέμα της ένταξης του κλάδου σύνταξης του Οργανισμού Ασφάλισης Προσωπικού ΔΕΗ (ΟΑΠ-ΔΕΗ) στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η Κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη το γενικό συμφέρον του συνόλου των πολιτών και στην προσπάθειά της να διασφαλίσει έναν ισχυρό και υγιή πρώτο πυλώνα κοινωνικο-ασφαλιστικής προστασίας, εκδηλώνει την πολιτική εξορθολογισμού του Συστήματος και καταπολέμησης του οξέυτατος δομικού προβλήματος του πολυκερματισμού του, μέσα από ευρεία διοικητική αναδιοργάνωση ασφαλιστικών φορέων υπό τη διοίκηση ισχυρών διοικητικών σχημάτων.

Η νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, που ήδη ψηφίστηκε από τη Βουλή των Ελλήνων, έχει ως κεντρικό σκοπό τη διασφάλιση ενός κοινωνικά δίκαιου ασφαλιστικού συστήματος που θα διατηρήσει το δημόσιο, υποχρεωτικό και αναδιανεμητικό του χαρακτήρα. Ενός συστήματος Κοινωνικής Ασφάλισης που θα είναι οικονομικά ορθολογικό και βιώσιμο και το οποίο, μέσα από τον εκσυγχρονισμό του, θα έχει μια μακρά προοπτική στο χρόνο. Προς την κατεύθυνση αυτή, άλλωστε, προηγήθηκε, επί μακρό χρονικό διάστημα, ένας ευρύτατος πολιτικός και κοινωνικός διάλογος χωρίς προαπαιτούμενα και χωρίς δογματισμούς.

Σκοπός όλων των προσπαθειών είναι η εξάλειψη χρόνιων παθογενειών και στρεβλώσεων του ασφαλιστικού συστήματος, που καταστρατηγούσαν στην πράξη την αρχή της αλληλεγγύης και της ίσης μεταχείρισης των ασφαλισμένων της χώρας και η οικοδόμηση ενός συστήματος ορθολογικού, κοινωνικά δίκαιου και με μακροχρόνια προοπτική.

Μέσα στο παραπάνω γενικό πλαίσιο αντιμετωπίζεται το σύνολο των ασφαλιστικών φορέων, επομένως και ο ΟΑΠ-ΔΕΗ, δηλαδή ο φορέας ασφάλισης των εργαζομένων στη ΔΕΗ. Από το νόμο που πρόσφατα ψηφίστηκε προβλέπεται η ένταξη του κλάδου σύνταξης στον αντίστοιχο κλάδο του ΙΚΑ - ΕΤΑΜ από την

1η ημέρα του 4ου μήνα από τη δημοσίευση του νόμου. Θα ενταχθεί δε στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ ως αυτοτελής τομέας, με τον τίτλο Τομέας Ασφάλισης Προσωπικού -Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού, με πλήρη οικονομική και λογιστική αυτοτέλεια και θα διέπεται από τις γενικές και καταστατικές διατάξεις του εντασσόμενου κλάδου, οι οποίες καθίστανται καταστατικές του διατάξεις.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

3. Στην με αριθμό 8197/11-3-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1297/275/Β0034/1-4-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ. 8197/11.3.08 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. Αϊβαλιώτης σχετικά με το εάν «εντοπίστηκαν (και τότε) ραδιενεργά υλικά που επιχειρήθηκε να περάσουν μέσω της Ελλάδας από το 2000 έως σήμερα» σας γνωρίζουμε ότι δεν εντοπίστηκε μέχρι τώρα τέτοιο γεγονός.

Για πληρέστερη ενημέρωσή σας, σας γνωρίζουμε ότι η ένδειξη συναγερμού των συστημάτων ανίχνευσης ραδιενέργειας έχει ενεργοποιηθεί αρκετές φορές πλην όμως μέχρι τώρα καμία δεν αφορούσε παράνομη απόπειρα εισαγωγής ή διέλευσης παράνομων ραδιενεργών υλικών. Συγκεκριμένα πολλά φορτία (τηλεοράσεις, λιπάσματα, σκραπ, πλακάκια κ.α.) όπως και άτομα (λόγω θεραπείας με χρήση ακτινοβολιών) ενεργοποιούν το σύστημα για διενέργεια δευτερογενούς ελέγχου και κατά συνέπεια τον μηχανισμό για την περαιτέρω εξακρίβωση και αντιμετώπιση του γεγονότος. Στην περίπτωση που θα παρατηρηθεί εντοπισμός ραδιενέργειας πέραν των επιτρεπτών ορίων καλείται η Ελληνική Επιτροπή Ατομικής Ενέργειας που είναι η καθ' ύλη αρμόδια αρχή για τον περαιτέρω χειρισμό του θέματος.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»

4. Στην με αριθμό 8879/19-3-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ13/Β/Β5.25/7978/11-4-2008 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής ερώτησης που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Μ. Στρατάκης, σας διαβιβάζουμε το υπ' αριθ. 1886/3.4.2008 έγγραφο της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ Α.Ε.), με το οποίο δίδεται απάντηση στο θιγόμενο στην ανωτέρω ερώτηση θέμα.

Ο Υπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΦΩΛΙΑΣ»

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

5. Στην με αριθμό 8446/13-3-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 21/118/ΑΣ854δ/7-4-08 έγγραφο από την Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Η διάταξη του άρθρου 22 του Ν.3566/07, με τον οποίο κυρώθηκε ως κώδικας ο Οργανισμός του Υπουργείου Εξωτερικών, προβλέπει τη λειτουργία στο ΥΠΕΞ Μεταφραστικής Υπηρεσίας, σκοπός της οποίας είναι η έγκυρη μετάφραση δημοσίων και ιδιωτικών εγγράφων, καθώς και η επικύρωσή τους. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, η Μεταφραστική Υπηρεσία χρησιμοποιεί ως μεταφραστές ιδιώτες, από πίνακα που καταρτίζεται από επιτυχόντες σε ειδική γραπτή δοκιμασία ελέγχου της επάρκειας της δηλούμενης από τον υποψήφιο ξένης γλώσσας.

Η Μεταφραστική Υπηρεσία, η οργάνωση και λειτουργία της οποίας έχει, ειδικότερα, καθοριστεί με την Υπουργική Απόφαση Φ093/3/ΑΣ1856 (ΦΕΚ 478/98), ελέγχει, στο μέτρο του δυνατού, τη γνησιότητα των προσκομιζομένων προς μετάφραση εγγρά-

φων, καθώς και τον τύπο της επικυρώσεως που αυτά πρέπει να φέρουν προκειμένου να είναι ισχυρά κατά την ελληνική έννομη τάξη (επισημείωση της Σύμβασης της Χάγης, θεώρηση Ελληνικής Προξενικής Αρχής, επικύρωση υπογραφών κ.λπ.), επικυρώνει την υπογραφή του ορισθέντος μεταφραστή, θέτοντας τις ανάλογες επίσημες σφραγίδες σε ειδικό έντυπο του Υπουργείου Εξωτερικών και επισφραγίζει τα προβλεπόμενα από τη σχετική Κοινή Υπουργική Απόφαση μεταφραστικά τέλη. Τα μεταφραστικά δικαιώματα κατανέμονται στους μεταφραστές, ανάλογα με την εργασία που παρέχουν.

Εξάλλου, σύμφωνα με την υπ' αρ. 479/1997 Γνωμοδότηση του Α' Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, η οποία έχει γίνει αποδεκτή από 30.10.1997, η αρμοδιότητα της Μεταφραστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών προς κατάρτιση επισήμων μεταφράσεων, δεν είναι αποκλειστική. Παράλληλη αρμοδιότητα προς μετάφραση εγγράφων παρέχεται σε δικηγόρους με τη διάταξη του άρθρου 53 του Ν.Δ.3026/1954, με το οποίο κυρώθηκε ο Κώδικας «Περί Δικηγόρων», καθώς και σε συμβολαιογράφους, με αυτήν του άρθρου 1 παρ.2 του Ν.670/1977 «Περί Κώδικος Συμβολαιογράφων», προκειμένου, ειδικότερα, περί ξενόγλωσσων εγγράφων, τα οποία είναι χρήσιμα για την κατάρτιση από αυτούς πράξεως προβλεπομένης από τον ως άνω Κώδικα.

Τέλος, σας ενημερώνουμε ότι σύντομα θα κατατεθεί προς ψήφιση στη Βουλή των Ελλήνων, πρόταση νόμου, οι διατάξεις της οποίας θα αναμορφώνουν το καθεστώς λειτουργίας της Μεταφραστικής Υπηρεσίας και θα ρυθμίζουν γενικότερα ζητήματα που αφορούν τις μεταφράσεις εγγράφων.

Η Υπουργός
ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

6. Στην με αριθμό 11366/7-5-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτη Ρήγα δόθηκε με το υπ' αριθμ. 319/22-5-2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 11366/07-5-2008 εγγράφου σας με το οποίο μας διαβιβάστηκε ερώτηση του Βουλευτή κ. Π. Ρήγα, που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Για το έτος 2008 οι Αιγαιοπελαγίτικοι Αγώνες Στίβου είναι προγραμματισμένοι να διεξαχθούν στις Κυκλάδες.

2. Κατά την τελευταία σύσκεψη της Οργανωτικής Επιτροπής της Γενικής Γραμματείας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής αποφασίσθηκε ομόφωνα ότι η Σύρος θα φιλοξενήσει τους Αγώνες όταν ολοκληρωθούν οι αντίστοιχες αθλητικές εγκαταστάσεις, ανεξαρτήτως της σειράς τόπου διεξαγωγής της συγκεκριμένης χρονικής περιόδου.

Το νησί των Κυκλάδων που θα φιλοξενήσει φέτος τους Αγώνες, θα οριστικοποιηθεί σε επόμενη σύσκεψη της Οργανωτικής Επιτροπής, αφού ολοκληρωθεί η εξέταση όλων των παραμέτρων που θα συμβάλουν στην επιτυχή διοργάνωσή τους.

3. Σημειώνεται ότι, οι Αιγαιοπελαγίτικοι Αγώνες Στίβου αποτελούν ετήσια δραστηριότητα η οποία χρηματοδοτείται από το αρμόδιο Υπουργείο από το έτος 1986 και διοργανώνεται σε συνεργασία με το ΣΕΓΑΣ. Το έτος 2007 η Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κάλυψε δαπάνες ύψους 200.000 ευρώ για τους ανωτέρω Αγώνες, οι οποίοι πραγματοποιήθηκαν στη Λέρο.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ

7. Στην με αριθμό 11196/2-5-2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ90022/13043/1099/22-5-2008 έγγραφο από την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατατέθηκε στην Βουλή των Ελλήνων από τον Βουλευτή κ. Μιχάλη Καρχιμάκη και σχετικά με την υπόθεση της κ. Ειρήνης Ζουμπουλίδου, σύμφωνα με στοιχεία που μας γνωστοποίησε η Διοίκηση του ΙΚΑ-

ΕΤΑΜ, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η ανωτέρω ασφαλισμένη κατέθεσε την αρ. 10256/10.12.07 αίτηση για χορήγηση σύνταξης λόγω γήρατος στο Τοπικό Υποκατάστημα ΙΚΑ-ΕΤΑΜ Αγίου Νικολάου.

Ο φάκελός της κ. Ζουμπουλίδου μετά την ανακεφαλαίωση των ημερών ασφάλισης διαβιβάστηκε στις 18.1.2008 στο Περιφερειακό Υποκατάστημα ΙΚΑ-ΕΤΑΜ Ηρακλείου για την έκδοση της συνταξιοδοτικής απόφασης.

Με την αρ. 1027/14.4.2008 απόφαση Διευθυντή του εν λόγω υποκαταστήματος, απονεμήθηκε πλήρη σύνταξη λόγω γήρατος στην ανωτέρω ασφαλισμένη και ο συνταξιοδοτικός της φάκελος έχει διαβιβαστεί στο ΙΚΑ-ΕΤΑΜ Αγ. Νικολάου στις 17.4.2008 προκειμένου να της καταβληθεί η σύνταξη.

Το Υποκατάστημα του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ Αγ. Νικολάου εξέδωσε το με αρ. 48899/12.5.2008 ένταλμα πληρωμής και ειδοποιήθηκε η συνταξιούχος να προσέλθει στο Υποκατάστημα στις 13/5/2008, για πληρωμή.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ

8. Στην με αριθμό 12461/20.5.2008 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-343/5.6.2008 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Β. Κεγκέρογλου, με θέμα «Καλπάζει η ακρίβεια-Ανήμπορη να αντιδράσει η Κυβέρνηση», και κατά το μέρος που τα διαλαμβανόμενα σε αυτή εμπίπτουν στις αρμοδιότητες της Γ.Γ.Εμπορίου - Γ.Γ. Καταναλωτή του Υπουργείου Ανάπτυξης, σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

το Υπουργείο Ανάπτυξης εξήγγειλε το Φεβρουάριο μια ολοκληρωμένη δέσμη 41 μέτρων και δράσεων, προκειμένου ο Έλληνας καταναλωτής - και ιδιαίτερα αυτός που ανήκει στα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα - να μπορεί να απολαμβάνει προϊόντα και υπηρεσίες, με το μέγιστο δυνατό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας σε προσιτές τιμές. Όλα τα μέτρα -και τα 41- θα εφαρμοστούν στο ακέραιο.

Ήδη σε διάστημα μικρότερο των δύο μηνών, τα μισά περίπου έχουν τεθεί σε εφαρμογή. Σημειώνεται χαρακτηριστικά:

* Σε συνεργασία με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων (ΥΠΑΑΤ) καταργήσαμε τις υποσυσκευασίες εισαγομένων προϊόντων βάζοντας φραγμό στις ελληνοποιηθείσες.

* Υποχρεώνουμε τους εισαγωγείς να αναγράφουν στα προϊόντα τη χώρα προέλευσης, το χρόνο παραγωγής και εισαγωγής.

* Εφαρμόσαμε το νόμο για πωλήσεις αγροτικών προϊόντων σε λιανοπωλητές, μόνο μέσα από τις Κεντρικές Αγορές, για τον πλήρη έλεγχο της διακίνησης των προϊόντων.

* Απαρτίσαμε τιμοκαταλόγους χονδρικής στις Κεντρικές Αγορές και παράλληλα δημοσιοποιούμε τις τιμές σε όλα τα ΜΜΕ.

* Ενισχύσαμε τις Καταναλωτικές Οργανώσεις.

* Οργανώσαμε μικτά κλιμάκια για την πάταξη του παραεμπορίου. Ορίσαμε τον κάθε Δήμο ως φορέα συγκρότησης των κλιμακίων αυτών και θεσμοθετήσαμε την κατάσχεση των παράνομων προϊόντων.

* Ρυθμίσαμε τη λειτουργία των Stock & Outlet καταστημάτων.

* Πονοκοποιείται η άρνηση προσκόμισης κοστολογικών στοιχείων.

* Υπογράψαμε στις 20-3-2008 για την ανάπτυξη λογισμικού για την καταγραφή τιμών προϊόντων και υπηρεσιών κάνοντας πράξη το «Παρατηρητήριο Τιμών».

* Με το ΥΠΑΑΤ θεσμοθετήσαμε Μητρώο Παραγωγών, για να ξέρουμε ποιος παράγει, τι παράγει, πού τα παράγει, πόσο χρόνο παράγει, τι ποσότητα παραγωγής έχει.

* Με το Ν/Σ, επίσης, που κατατέθηκε στη Βουλή αυστηροποιούνται, δραστικά, οι κυρώσεις στους παραβάτες.

Επισημαίνεται ότι, ο Υπουργός Ανάπτυξης κ. Χρήστος Φώλιας, ο Υφυπουργός Ανάπτυξης κ. Γιώργος Βλάχος και οι Γενικοί Γραμματείς Εμπορίου κ. Δημήτρης Σκιαδάς και Καταναλωτή κ. Γιάννης οικονόμου, στις 21 Φεβρουαρίου 2008, ανακοί-

νωσαν τη δέση 41 μέτρων για την καταπολέμηση της ακρίβειας. Έχουν, ήδη, εφαρμοστεί, 20 μέτρα και στις 29 Μαΐου 2008, ανακοινώθηκε η εφαρμογή 7 ακόμη μέτρων:

* Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο να επικαλούνται οι έμποροι αγροτικών προϊόντων ανεπάρκεια προϊόντων λόγω διαφόρων αιτιών (π.χ. καιρικές συνθήκες) με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι τιμές των αγαθών αυτών, σε συνεργασία με το ΥΠΑΑΤ θα διευκολύνεται η εισαγωγή από τρίτες χώρες αγροτικών προϊόντων που βρίσκονται προσωρινά σε ανεπάρκεια. Έτσι επιτυγχάνεται εξισορρόπηση μεταξύ προσφοράς - ζήτησης και μείωση των τιμών.

* Σε συνεργασία με το ΥΠΟΙΟ καθιερώνεται η αποστολή στη Γ.Γ. Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης των συνοδευτικών παραστατικών των προϊόντων που εισάγονται από τρίτες χώρες, ώστε να είναι δυνατή, ανά πάσα στιγμή η διευκρίνιση εάν ένα προϊόν είναι εισαγόμενο ή ελληνικό, ώστε να είναι πιο εύκολη η εξακρίβωση της κοστολόγησης του.

* Σε συνεργασία με το ΥΠΟΙΟ καθιερώνεται η εφαρμογή του μέτρου της καθιέρωσης της δίγγραμης επιταγής για εμπορική συναλλαγή άνω των 1.000 _ μεταξύ παραγωγών και εμπόρων για οπωροκηπευτικά και κρέατα. Στο τιμολόγιο θα υπάρχει αναγραφή του σχετικού αριθμού της επιταγής στην οποία αφορά η συναλλαγή. Στόχος είναι ο έλεγχος για πλασματικές τιμές πώλησης αγαθών και η συνακόλουθη αύξηση κόστους και τιμών.

* Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το φαινόμενο σε πολλές περιπτώσεις ελέγχων αγροτών από ελεγκτικά κλιμάκια της Γ.Γ. Εμπορίου να προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι μέρος των ποσοτήτων που μεταφύονται προορίζονται λόγω ακαταλληλότητας πώλησης για ζωτοτροφή, εφεξής τα αγροτικά προϊόντα ανεξαρτήτως τιμής που προορίζονται για ζωτοτροφή λόγω αλλοιώσεων, δηλώνονται πριν από τη μετακίνησή τους στην αρμόδια Δ/νση της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Το συγκεκριμένο μέτρο θα εφαρμοστεί σε συνεργασία με το ΥΠΑΑΤ ώστε να επιτευχθεί άμεσος έλεγχος φθορών σε αγροτικά προϊόντα σε πραγματικό χρόνο.

* Σε κάθε συσκευασμένο προϊόν θα επικολλάται ετικέτα στην οποία θα αναγράφεται η τιμή πώλησης του προϊόντος ώστε ο καταναλωτής να τη συγκρίνει με αυτή στο ταμείο. Η σχετική εγκύκλιος υπογράφηκε από τον υφυπουργό κ. Γ. Βλάχο στις 28/05/08 και εστάλη στους αποδέκτες (ελεγκτικές αρχές, εμπορικούς συλλόγους, ενώσεις επιχειρηματιών, επιμελητήρια κλπ.)

* Με την ανωτέρω εγκύκλιο ορίζεται επίσης, ότι θα αναγράφεται με εμφανή και ευκρινή τρόπο η τιμή μονάδας μέτρησης σε υποσυσκευασμένα προϊόντα (κιλό, λίτρο) και όπου απαιτείται. Με τον τρόπο αυτό προστατεύεται ο καταναλωτής από τα τρικ της συσκευασίας.

* Κατόπιν συνεργασίας με το ΥΠΟΙΟ εκδόθηκε από τον Υφυπουργό κ. Γ. Βλάχο η Αγορανομική Διάταξη με την οποία θεσμοθετείται η αναγραφή στο τιμολόγιο της έκπτωσης του προϊόντος, ώστε να μπορεί ο καταναλωτής να επωφελείται όλων των εκπτώσεων που κάνει η βιομηχανία στις μεγάλες λιανεμπορικές επιχειρήσεις.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο τομέας Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης με καθημερινούς ελέγχους και τιμοληψίες, τόσο στα διατιμημένα προϊόντα, όσο και σε εκείνα που πωλούνται ελεύθερα, παρεμβαίνει, προκειμένου η αγορά να λειτουργεί με όρους υγιούς ανταγωνισμού, παρέχοντας δυνατότητα πολλαπλών επιλογών από πλευράς τιμών.

Επίσης σημειώνουμε ότι από το 1992 και μετά, δυνάμει της Α.Δ. 16/92, οι τιμές πώλησης των πάσης φύσεως αγαθών και υπηρεσιών και στο σύνολο σχεδόν των τροφίμων και ποτών διαμορφώνονται ελεύθερα, με βάση την προσφορά, ζήτηση και τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, σε όλα τα στάδια εμπορίας τους (βιομηχανία, βιοτεχνία, εισαγωγέας, χονδρέμπορος, λιανοπωλητής), με μόνη εξαίρεση τα οπωρολαχανικά και τις παιδικές τροφές, των οποίων οι τιμές τελούν ακόμα υπό το καθεστώς των ελεγχόμενων ειδών.

Πέραν των ανωτέρω πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι η διαμόρφωση των τελικών τιμών καταναλωτή στα αγροτικά προϊόντα συναρτάται ευθέως και με το αληθές των τιμών, που αναγρά-

φονται στα σχετικά τιμολόγια. Κάθε ενέργεια περί αναγραφής επί των τιμολογίων ανειλικρινών τιμών, ασφαλώς και βαίνει σε βάρος του καταναλωτή.

Ειδικά για τα βασικά είδη διατροφής που οι εμπορικές τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, λαμβάνονται υπόψη και ορισμένοι κοστολογικοί παράγοντες που μεσολαβούν από την παραγωγή μέχρι και τον τελικό καταναλωτή, που δε μπορούν να παραγνωριστούν (βιομηχανικά και βιοτεχνικά έξοδα, καθαρά κέρδη εργοστασίου, μεταφορικά, εκφορτωτικά, προμήθειες αντιπροσώπων, κέρδη χονδρεμπόρων, κέρδη λιανοπωλητών, ΦΠΑ κ.λ.π.), ενώ για τα προϊόντα που οι τιμές ελέγχονται εφαρμόζονται οι κείμενες Αγορανομικές Διατάξεις για τον τρόπο κοστολόγησης αυτών.

Η απελευθέρωση των τιμών ήταν απόρροια της επιτακτικής ανάγκης εναρμόνισης της οικονομίας της ελληνικής αγοράς προς τις αντίστοιχες οικονομίες των άλλων Κρατών-Μελών της Ε.Ε., αφ' ενός μεν γιατί κάτι τέτοιο επιτάσσει η συνθήκη ένταξης της χώρας μας στην Ε.Ε. και αφετέρου γιατί με την απελευθέρωση αυτή διασφαλίσθηκε η οικονομική επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων απέναντι στις ανταγωνιστικές συνθήκες στην Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Αγορά, που είναι αισθητές αλλά και για να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις αυτές να δραστηριοποιηθούν και ανταγωνιστικά μεταξύ τους, προς όφελος των ιδίων και του καταναλωτικού κοινού.

Συνεπεία πλέον της απελευθερωμένης αγοράς οι εκάστοτε κρατούσες συνθήκες, πολλές φορές στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, εκ των πραγμάτων επηρεάζουν τις τιμές (π.χ. με χαμηλή προσφορά-υψηλή ζήτηση, άνοδος τιμών, με υψηλή προσφορά-χαμηλή ζήτηση, μείωση τιμών).

Το γεγονός ότι οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, δε σημαίνει ότι δεν υφίσταται μηχανισμός ελέγχου αυτών, αφού σε ισχύ ευρίσκεται το ισχυρό νομικό πλαίσιο του Ν. 703/77 «Περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, που εφαρμόζεται από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού, νόμος που θεσπίζει κανόνες περί τη λειτουργία της αγοράς μέσα από υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού και επιβάλλει κυρώσεις σε επιχειρήσεις, που για ίδιο και μόνο οικονομικό όφελος, εφαρμόζουν συμπεριφορές και πρακτικές που διαστρεβλώνουν τον ανταγωνισμό (κατάχρηση δεσποζουσας θέσης, εναρμονισμένες πρακτικές τιμών, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές καταστάσεις κ.λπ.).

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, ο ανταγωνισμός υπαγορεύει στον καταναλωτή την ανάγκη όπως, για την προστασία του και διασφάλιση των οικονομικών του συμφερόντων, ερευνά την αγορά, για επιλογή των προϊόντων της αρεσκείας του και στις συμφέρουσες γι' αυτόν τιμές.

Από πλευράς αρμοδιότητας της Διεύθυνσης Τιμών, Τροφίμων - Ποτών της Γ.Γ. Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης ισχύουν μηχανισμοί, μέσω των οποίων παρακολουθείται η διαμόρφωση και εξέλιξη των ειδών διατροφής στην εγχώρια αγορά, όπως:

α) Η Α.Δ. 3/08, με την οποία επιβάλλεται η υποχρέωση σε βιομηχανίες, βιοτεχνίες και εισαγωγείς μεγάλης οικονομικής επιφάνειας (υψηλός κύκλος εργασιών) όπως επί εκδηλούμενης πρόθεσής τους να μεταβάλλουν τις τιμές των τροφίμων και ποτών (που απαριθμούνται σε 57 προϊόντα), ενημερώνουν απευθείας την υπηρεσία 10 ημέρες τουλάχιστον, πριν τη μεταβολή αυτή, υποβάλλοντας προς τούτο τον τιμοκατάλογο με τις νέες τιμές. Σε συνέχεια αυτής της διάταξης και σε μια προσπάθεια καλύτερης καταγραφής των τάσεων της αγοράς, ζητήθηκε από την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης από τις αλυσίδες των Super Market να καταθέτουν επιπλέον λίστες με τις τιμές από 450 βασικά προϊόντα. Μέσα από αυτή τη διαδικασία και με παράλληλη εξέταση των τιμών παραγωγού και των αντίστοιχων διεθνών τιμών επιδιώκεται η διερεύνηση ανατίμων ανατιμήσεων.

β) Η σε τακτά χρονικά διαστήματα διενέργεια τιμοληψίας σε βασικά είδη διατροφής από επιλεγμένες πηγές πληροφόρησης (Σούπερ Μάρκετ) της Πρωτεύουσας.

γ) Ο καθημερινός αγορανομικός και τιμοληπτικός έλεγχος στις τιμές οπωρολαχανικών, που διαμορφώνονται στις Λαϊκές

Αγορές της Πρωτεύουσας.

δ) Η λειτουργία του θεσμού «ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΡΙΟ ΤΙΜΩΝ», το οποίο θα είναι σε πλήρη λειτουργία το Σεπτέμβριο με ανάρτηση ειδικών πινάκων τιμών στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Ανάπτυξης, όπου καταγράφονται οι τιμές πώλησης οπωρολαχανικών, όπως αυτές διαμορφώνονται στις Κεντρικές Αγορές Χονδρεμπορίου και στις Λιανικές (Σούπερ Μάρκετ, Οπωροπωλεία και Λαϊκές Αγορές).

Επίσης, κατόπιν εντολής της πολιτικής ηγεσίας του ΥΠΑΝ, οι διοικήσεις των οργανισμών Κεντρικών Αγορών Αθηνών και Θεσσαλονίκης οφείλουν να αναρτούν στις ιστοσελίδες τους (www.okaa.gr & www.kath.gr) ημερήσια δελτία τιμών των βασικών αγαθών που πωλούνται στις Κεντρικές Αγορές. Πλέον, κατόπιν της νέας εντολής του Υφυπουργού Ανάπτυξης κ. Γ. Βλάχου, τα Δελτία τιμών για τις κυριότερες κατηγορίες φρούτων, λαχανικών και κρεάτων, από 18.4.2008, α) θα αποστέλλονται μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στα ΜΜΕ Αθήνας και Θεσσαλονίκης και β) θα αναρτώνται σε ειδικούς πίνακες στις Κεντρικές Αγορές, με στόχο κάθε ενδιαφερόμενος να γνωρίζει τόσο το περιθώριο διακύμανσης των τιμών (χαμηλότερη - υψηλότερη τιμή) όσο και την επικρατούσα τιμή των αγαθών στις Αγορές αυτές. Τα στοιχεία που αναφέρονται στα δελτία τιμών θα προέρχονται από τους φορείς που εκπροσωπούν τους εμπόρους των Κεντρικών Αγορών, οι οποίοι θα είναι υποχρεωμένοι να δίδουν εγγράφως τις τιμές τουλάχιστον 3 φορές την εβδομάδα, προκειμένου να εκδίδουν δελτία οι διοικήσεις των οργανισμών.

Όλα τα στοιχεία τιμών που συλλέγονται από τους παραπάνω μηχανισμούς καταγράφονται, παρακολουθούνται και αξιολογούνται έτσι ώστε να υπάρχει κάθε φορά μια σαφής εικόνα στις τάσεις της αγοράς από πλευράς τιμών.

Ο αγορανομικός έλεγχος ως προς την κανονικότητα ή μη των τιμών, υπό τη στενή του έννοια, διενεργείται μόνο στις τιμές των οπωρολαχανικών και παιδικών τροφών, επειδή τα είδη αυτά, όπως προαναφέρεται, υπάγονται στην κατηγορία «των ελεγχόμενων ειδών».

Σε όλα τα υπόλοιπα είδη τροφίμων και ποτών η κανονικότητα των τιμών συνδέεται ευθέως με το Ν. 703/77 αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Δεν υπάρχει βέβαια αμφιβολία ότι οι αυξήσεις διεθνώς των τιμών πετρελαίου, έχουν επιπτώσεις στις οικονομίες των χωρών και κατ' επέκταση και στη χώρα μας. Αυτονόητο λοιπόν είναι ότι οι αυξήσεις αυτές επιδρούν και στην εσωτερική αγορά μέσω αυξητικού επηρεασμού τιμών και ως εκ τούτου ο παράγοντας «πετρέλαιο» ως στοιχείο επίδρασης στο κόστος των τροφίμων και ποτών δε μπορεί να παραγνωρισθεί.

Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι πολύ υψηλές τιμές διαμόρφωσης των δημητριακών, αφ' ενός μεν λόγω της παρατεταμένης ξηρασίας στην χώρα μας και αφ' ετέρου λόγω της υψηλής ζήτησης που παρατηρήθηκε στην Κίνα και Ινδία για τα προϊόντα αυτά, είχαν σαν συνέπεια ν' αυξηθούν σημαντικά οι διε-

θνείς τιμές του είδους, αίτια που επέδρασαν αυξητικά στις τιμές των παραγώγων προϊόντων των δημητριακών (άλευρα, άρτος, ζυμαρικά κ.λπ.).

Οι αυξήσεις των εισαγωγικών τιμών των κτηνοτροφικών προϊόντων (όπως γάλα, τυροκομικά, κρέατα κ.λπ.), που συμπαράσφουρουν αυξητικά και τις τιμές των αντίστοιχων εγχωρίων προϊόντων, λαμβανομένου μάλιστα υπόψη ότι στις αξίες αυτές επέδρασαν και επελευθούσες ανατιμήσεις των ζωοτροφών.

Σε επίπεδο εργοστασιακών τιμών στα παραπάνω προϊόντα δεν πρέπει να διαφεύγει το γεγονός ότι οι τιμές αυτές επηρεάζονται και από άλλους κοστολογικούς παράγοντες που δε μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως:

Η τελική τιμή εργοστασίου, αναμφισβήτητα εμπεριέχει στοιχεία κόστους που εξ' αντικειμένου δεν μπορούν να παραγνωρισθούν, όπως π.χ.

-Τιμή κτήσης πρώτης ύλης, μεταφορά στο εργοστάσιο, έξοδα παραγωγής, έξοδα διάθεσης, γενικά έξοδα, καθαρά κέρδη, προμήθεια αντιπροσώπων, κέρδη χονδρεμπόρων, κέρδη λιανοπωλητών, Φ.Π.Α. κ.λπ.).

Επίσης, ο έλεγχος για την εφαρμογή των διατάξεων του Αγορανομικού κώδικα και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού ισχυουσών Αγορανομικών Διατάξεων εντάσσεται μέσα στα ημερήσια καθήκοντα των Αρχών που ασκούν αγορανομικούς ελέγχους και όπου διαπιστώνονται παραβάσεις από τους υπόχρεους εφαρμογής των διατάξεων αυτών, κινούνται οι διαδικασίες εφαρμογής των νομίμων κατά των παραβατών.

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Τμήμα το δελτίο των επικαίρων ερωτήσεων της Τρίτης 15 Ιουλίου 2008.

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

1. Η με αριθμό 17/10-7-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την μετατροπή του εργοστασίου ζάχαρης της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης στη Λάρισα, σε μονάδα βιοαιθανόλης κλπ..

2. Η με αριθμό 20/10-7-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Ζιώγα προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων των εργαζομένων στον Όμιλο «ΑΝΑΡΑ» κ.λπ..

3. Η με αριθμό 18/10-7-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κυριάκου Βελόπουλου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την ενέργεια της Διοίκησης της Δ.Ε.Η. να απαλλάξει τη «SIEMENS» από ποινικές ρήτρες ύψους 3,3 εκατομμυρίων ευρώ κ.λπ..

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

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 1/1-7-2008 επίκαιρη επερώτηση των Βουλευτών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ.κ. Κωνσταντίνου Βρεττού, Μαρίας Δαμανάκη, Άννας Διαμαντοπούλου, Πέτρου Ευθυμίου, Ροδούλας Ζήσης, Ευδοξίας Καϊλή, Ηλίας Καρανίκας, Δημητρίου Κουσελά, Δημητρίου Λιντζέρη, Ιωάννη Μαγκριώτη, Ιωάννη Μανιάτη, Τσετίν Μάντατζη, Μάρκου Μπόλαρη, Έκτορα Νασιώκα, Γεωργίου Νικητιάδη, Μαυρίζας Ξενογιαννακοπούλου, Βασιλείου Οικονόμου, Γεωργίου Παπανδρέου, Βάσως Παπανδρέου, Φίλιππου Πετσάλνικου, Συλβάνας Ράπτη, Δημητρίου Ρέππα, Παναγιώτη Ρήγα, Κωνσταντίνου Ρόβλια, Παναγιώτη Σγουριδή, Νικολάου Σηφουνάκη, Κωνσταντίνου Σκανδαλίδη, Εμμανουήλ Σκουλάκη, Ιωάννη Σκουλά, Εμμανουήλ Στρατάκη, Βασιλείου Τόγια, Ελπίδας Τσουρή, Αχμέτ Χατζή Οσμάν και Χρήστου Παπουτσή προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες της χώρας.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Αλαβάνος ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη σημερινή συνεδρίαση το Βουλευτή κ. Θεόδωρο Δρίτσα.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη σημερινή συνεδρίαση τον κ. Σκοπελίτη.

Η πρώτη επερώτηση κ. Ελπίδα Τσουρή έχει το λόγο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, επί τεσσαράμισι χρόνια διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία ένα δημόσιο αγαθό, το συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα του Έλληνα πολίτη για ασφαλείς, επαρκείς και οικονομικά προσιτές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες μετατρέπεται σταδιακά σε είδος πολυτελείας. Αντιμετωπίζεται ως μία οικονομική δραστηριότητα, η οποία υπάγεται δήθεν στους νόμους της ελεύθερης αγοράς και του υγιούς ανταγωνισμού, στην πραγματικότητα όμως έχει αφεθεί, έχει παραδοθεί εξ ολοκλήρου στους νόμους μίας ολιγοπωλιακής αγοράς που δεν εποπτεύεται και στους κανόνες και στα φαινόμενα του αθέμιτου ανταγωνισμού.

Οι ισχυρισμοί και οι εντατικές προσπάθειες της Κυβέρνησης και του αρμόδιου Υπουργού να πείσουν ότι στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες λειτουργούν οι μηχανισμοί ελέγχου της αγοράς, είναι ανυπόστατοι, εξωπραγματικοί και ψευδείς, όπως ανυπόστατες ως και προκλητικές, θα χαρακτηρίζαμε τις συνεχείς προσπάθειες μέσα σε κλίμα κατανόησης και συμπαράστασης του αρμόδιου Υπουργού με τις ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, καθώς και τις συστάσεις και τα ευχολόγια για τη συγκράτηση των τιμών. Και αυτό γιατί η εξασφάλιση ίσων δικαιωμάτων και επιλογών μετακίνησης για όλους τους κατοίκους της χώρας αποτελεί αυτονόητη υποχρέωση της πολιτείας και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αποτελεί αντικείμενο διαπραγματεύσεων, συμβουλών και συστάσεων.

Σε μία πολυνησιακή χώρα όπως η Ελλάδα η προστασία του δημοσίου συμφέροντος απαιτεί την εφαρμογή ειδικών πολιτικών, που θα εξασφαλίζουν στον Έλληνα και Ευρωπαίο πολίτη ισοδύναμο δικαίωμα μετακίνησης από και προς τα νησιά με αυτό του κατοίκου της ηπειρωτικής Ελλάδας, της ηπειρωτικής Ευρώπης.

Το ακτοπλοϊκό δίκτυο της χώρας, δηλαδή το αν και πότε θα μετακινηθεί κάποιος δια θαλάσσης και με ποιο τίμημα, δεν μπορεί να επαφίεται στη διάθεση και στα περιθώρια κέρδους των εταιρειών από τις οποίες βεβαίως δεν μπορεί να ζητήσει κανείς να ασκήσουν κοινωνική πολιτική, μπορεί όμως να ζητήσει, είναι υποχρέωση να ζητήσει να συμμορφωθούν με κανόνες πρόσπτωσης του δημοσίου συμφέροντος, του υγιούς ανταγωνισμού και της υγιούς επιχειρηματικότητας και αυτούς τους κανόνες η πολιτεία είναι αρμόδια να τους επιβάλει.

Οι κυβερνητικοί διθύραμβοι για μείωση των τιμών των εισιτηρίων και αύξηση της τιμής ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, λόγω του ανταγωνισμού, μετά την απελευθέρωση των ναύλων οικονομικής θέσης το 2006 έχουν πλήρως διαψευστεί. Η απο-

γείωση των ναύλων από την άνοιξη του 2006 έως σήμερα έχει φτάσει στα επίπεδα του 50% έως 60%.

Το χειρότερο είναι ότι η Κυβέρνηση δηλώνει ανεύθυνη και ανήμπορη να αντιδράσει στις όποιες εξελίξεις υποβαθμίζοντας εκτός από τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και τη νοημοσύνη των Ελλήνων πολιτών. Φαίνεται ότι περισσότερο ασχολείται, μερμινά και προβληματίζεται για την κερδοφορία των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων παρά για την επίλυση των πραγματικών προβλημάτων και δυσλειτουργιών στο χώρο αυτό.

Τι έκανε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας σε θεσμικό επίπεδο; Ένα ατελείωτο «ράβε-ξήλωνε» του ν. 2932/2001 με σταθερό προσανατολισμό την εξυπηρέτηση και την ικανοποίηση των αιτημάτων των εταιρειών και όχι βέβαια του πολίτη. Ένα δικό της ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο σε αντικατάσταση αυτού που κατέργησε ή τροποποίησε ουδέποτε παρουσίασε. Το πρώτο μέλημά της ήταν η κατέργηση της Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής Θαλάσσιων Μεταφορών, δηλαδή στην ουσία η κατέργηση κάθε προληπτικού ελέγχου και παρακολούθησης της αγοράς.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΕΛΣΑ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**.)

Τα αποτελέσματα είναι γνωστά. Η ολιγοπωλιακή αγορά της ακτοπλοΐας δεν εποπτεύεται, ενώ είναι αδύνατη οποιαδήποτε προσπάθεια αξιολόγησης της ποσότητας, της ποιότητας και του κόστους των υπηρεσιών που παρέχονται.

Σε πρόσφατη συνέντευξη τύπου ο κύριος Υπουργός ανέφερε καθυσχαστικά: «Βρισκόμαστε σε ανοικτή γραμμή επικοινωνίας με την Επιτροπή Ανταγωνισμού ώστε να υπάρχει άμεση αντίδραση σε φαινόμενα εναρμονισμένης πρακτικής». Φανταστείτε και να μην ήταν!

Από το 2005 διαβάζουμε συνεχώς στον τύπο για έρευνες, ελέγχους, πορίσματα και πρόστιμα χωρίς ποτέ να δούμε στην πράξη κάτι συγκεκριμένο. Ας υποθέσουμε λοιπόν απ' αυτά που δηλώνει ο κύριος Υπουργός ότι όλα βαίνουν καλώς ή ότι μπορούμε να κοιμόμαστε ήσυχοι, όπως ο ίδιος προφανώς.

Τα πρόσφατα ανησυχητικά γεγονότα, όπως της παραίτησης του Προέδρου της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας λόγω της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρείας στην οποία εκτελεί χρέη διευθύνοντος συμβούλου, του υψηλού επιπέδου συγκέντρωσης των ακτοπλοϊκών εταιρειών με κίνδυνο εγκαθίδρυσης μονοπωλιακού καθεστώτος σε όλο το Αιγαίο και οι ανεξέλεγκτες αυξήσεις, προφανώς, είναι άνευ σημασίας για την Κυβέρνηση.

Εύλογα ερωτήματα ανακύπτουν και από την άρνηση της Κυβέρνησης να δώσει συγκεκριμένες απαντήσεις και στοιχεία σε ερώτησή μας σχετικά με την εποπτεία και τον έλεγχο της αγοράς των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Γιατί το Υπουργείο αρνείται σε Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου την πρόσβαση σε στοιχεία απαραίτητα και κρίσιμα για την αξιολόγηση των ακτοπλοϊκών υπηρεσιών της χώρας σε επίπεδο ποιότητας, τιμών και ανταγωνισμού;

Πρώτον, γιατί δεν μας ενημερώνει για το ποιες είναι σήμερα οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις απελευθέρωσης των ναύλων και για το ποιο είναι το κριτήριο που ικανοποιούν;

Δεύτερον, δεν καταθέτει όλα τα πρόσφατα στατιστικά στοιχεία βάσει των οποίων υπολογίζεται η ετήσια επιβατική κίνηση ανά λιμένα της χώρας.

Τρίτον, δεν καταθέτει τις προβλεπόμενες εκ του νόμου δηλώσεις τιμολογιακής πολιτικής των εταιρειών που δραστηριοποιούνται τα δύο τελευταία χρόνια σε απελευθερωμένες γραμμές. Είναι προφανές ότι το Υπουργείο νιώθει την ανάγκη να διαφυλάξει την κερδοφορία των επιχειρήσεων, αλλά όχι την υποχρέωση να υπηρετήσει τους θεσμούς και το λαό που την επέλεξε.

Ανυπόστατοι και ψευδείς ισχυρισμοί διατυπώθηκαν και για την κατέργηση του ορίου ηλικίας για την απόσυρση των πλοίων που είχε τεθεί με τον ίδιο νόμο. Αντί να παραδεχθείτε ότι δεν προτίθεσαι η Κυβέρνηση να διαθέσει φαιά ουσία και πόρους για τον εκσυγχρονισμό του γηραιού στόλου στις άγονες γραμμές, επικαλεστήκατε εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για τους κανόνες ασφαλείας των πλοίων, που ουδεμία σχέση έχουν

και πολύ περισσότερο σε καμμία περίπτωση δεν επιβάλλουν στα κράτη μέλη τέτοιου είδους ρυθμίσεις. Ουδέποτε τέθηκε τέτοιο θέμα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αν είναι διαφορετικά, σας προκαλούμε για ακόμη μία φορά, έστω μετά από δύο χρόνια, να καταθέσετε τα σχετικά στοιχεία.

Και δυστυχώς δεν περιορίζονται μόνο εδώ οι θεσμικές σας απορρυθμιστικές πρωτοβουλίες. Υποκύπτοντας στην εναρμονισμένη πρακτική μη κατάθεσης εμπρόθεσμων δηλώσεων τακτικής δρομολόγησης, δώσατε τη δυνατότητα τακτικής δρομολόγησης με υποβολή δηλώσεων μετά την 31η Ιανουαρίου, με αποτέλεσμα την αναιρέση κάθε έννοιας προγραμματισμού δρομολογίων από την πλευρά της πολιτείας, αλλά και επιχειρηματικού προγραμματισμού από την πλευρά των επιχειρήσεων.

Προχωρήσατε και στην κατάργηση της υποχρέωσης κατάθεσης εγγυητικής επιστολής για όλες τις γραμμές, πλην αυτών που είναι σε δημόσια υπηρεσία, παραβλέποντας το γεγονός ότι η πλειονότητα των γραμμών επιβαρύνεται τουλάχιστον με υποχρέωση δεκάμηνης εξυπηρέτησης μέσα στα πλαίσια του δημόσιου χαρακτήρα των ακτοπλοϊκών μεταφορών και των υπηρεσιών κοινής ωφελείας που παρέχουν.

Υποβαθμίσατε το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, μεταβιβάζοντας σε υφιστάμενα όργανα το δικαίωμα υπογραφής προσωρινής τροποποίησης ή περικοπής δρομολογίων, καθώς και εκτέλεσης έκτακτων δρομολογίων ή προσεγγίσεων σε ήδη δρομολογημένα πλοία μετά από σχετικά αιτήματα.

Καταργήσατε το χρονικό όριο για τη διεξαγωγή των διαγωνισμών για τις γραμμές δημοσίου συμφέροντος που ήταν η 15η Ιουνίου. Έκτοτε επικράτησε ένα χάος στο σχεδιασμό-προγραμματισμό των δρομολογίων καθώς και στη διεξαγωγή των διαγωνισμών. Η μόνη λύση στις περισσότερες περιπτώσεις ήταν η παράταση των συμβάσεων που ήδη υπήρχαν.

Αυτοθαυμάζεστε για τη θεσμοθέτηση της δυνατότητας σύναψης συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας έως και δώδεκα έτη. Διαφεύγει όμως από την επιλεκτική σας μνήμη ότι οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχαν εξασφαλίσει αυτή τη δυνατότητα μετά από διαπραγμάτευση, με στόχο όμως και με συγκεκριμένο σχεδιασμό για τη δρομολόγηση νέων, σύγχρονων και ασφαλών πλοίων στο Αιγαίο.

Από την πρώτη στιγμή είχαμε επισημάνει ότι η απλή αλλαγή της χρονικής διάρκειας χωρίς κανένα στοιχείο ή συγκεκριμένες προδιαγραφές ασφαλώς και δεν διασφαλίζει, δεν μπορεί να διασφαλίσει από μόνη της καμμία βελτίωση. Αντίθετα υπάρχει ο κίνδυνος οι ημέτεροι και οι φίλοι να συνεχίζουν επί πολλά συνταπτά έτη να απολαμβάνουν τις πολυπολιόχρες επιδοτήσεις.

Και επιβεβαιωθήκαμε. Ο τρόπος, οι όροι και τα κριτήρια διεξαγωγής των διαγωνισμών σας απέτυχαν. Η ανορθόδοξη κατηγοριοποίηση των πλοίων με μοναδικό κριτήριο την ταχύτητα, εξισώνοντας παράδειγμα ένα πλοίο ηλικίας πέντε ετών με ταχύτητα δεκαοκτώ κόμβων με ένα αντίστοιχο ηλικίας τριάντα οκτώ ετών και ταχύτητα δεκαπέντε κόμβων, είχε τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Υπάρχει διάχυτη η εντύπωση, κύριε Υπουργέ, για να μην πω τη πεποίθηση, ότι ένας πολύ μικρός αριθμός εταιρειών κάνει ό,τι θέλει, αλλάζει πλοία, μειώνει τα δρομολόγια, αυξάνει τις τιμές, κατά το δοκούν, ενίοτε απειλεί ότι θα πάρει και τα πλοία του και θα φύγει, καταστρατηγεί τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας με τους ναυτικούς και όλα αυτά, ενώ οι πολίτες ζουν υπό ένα καθεστώς ομηρίας.

Σας έχει απασχολήσει τι έχετε κάνει λάθος; Προτίθεστε, έστω και σήμερα, μετά από τεσσεράμισι χρόνια διακυβέρνησης, να διορθώσετε τα κακώς κείμενα; Αναζητάτε έστω σήμερα, μετά από τεσσεράμισι χρόνια, κάποιες λύσεις; Η απάντηση είναι «όχι» σε όλα. Καμμία προσπάθεια, κανένας σχεδιασμός και για πολιτική βούληση ούτε λόγος.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Μανώλης Στρατάκης.

Κύριε Παπουτσή, μήπως πάλι ερμηνεύω λάθος τον Κανονισμό;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, σωστά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Δικαιούται το πεντάλεπτο από την Έδρα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας συμφωνήσουμε κάτι. Αντιλαμβάνομαι και εγώ -Βουλευτής είμαι, όλοι Βουλευτές είμαστε- ότι μας αρέσει να μας βλέπουν στην Έδρα. Έχουμε ένα Κανονισμό που από την άλλη εβδομάδα θα σεβόμαστε. Σήμερα έχω τη διάθεση να κάνω ένα καλοκαιρινό δώρο στους συναδέλφους και βεβαίως εάν ξεπερνάτε το πεντάλεπτο, ενοποιούμε και τη δευτερολογία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Συνεχίστε, κύριε Στρατάκη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επερωτούμε σήμερα την Κυβέρνηση, γιατί πραγματικά αυτή η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί, θα έλεγε κανείς ότι είναι πέρα από απογοητευτική. Και είναι πέρα από απογοητευτική, γιατί υπάρχει μια πλήρης αποδιοργάνωση του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας, υπάρχουν συνεχείς αυξήσεις εισιτηρίων, χωρίς πραγματικά να ξέρουμε πού θα φτάσει το πράγμα. Υπάρχει μια κατάσταση αλαλούμ στις ανακοινώσεις των δρομολογίων και στα προγράμματα που υπάρχουν και γενικά διαμορφώνεται ένα κλίμα απόγνωσης, ακόμα και σε νησιά που δεν αντιμετωπίζουν προβλήματα, όπως είναι τα νησιά τα οποία χαρακτηρίζουμε «νησιά με άγονες γραμμές».

Εδώ παρακολουθούμε τα τελευταία χρόνια να μη γίνεται ουσιαστικά τίποτα σε ό,τι έχει σχέση με τις λιμενικές υποδομές. Είναι αυτό πολύ σημαντικό, διότι θα έπρεπε σε μια περίοδο που θα θέλαμε απλά να αναπτύξουμε τη ναυτιλία μας, να δημιουργήσουμε όλες εκείνες τις υποδομές που θα έπρεπε να δημιουργηθούν για να ανταποκριθούμε στις σύγχρονες ανάγκες.

Αντίθετα, τι παρατηρούμε; Ένα ξεπούλημα, να δώσουμε σε κάποιους ημέτερους τα λιμάνια που είχαν κάποιες υποδομές, χωρίς να έχουμε φροντίσει τα προηγούμενα χρόνια να έχουμε φτιάξει κάτι περισσότερο για να εισπράξουμε ελάχιστα χρήματα σε σχέση με τα οφέλη τα οποία θα αποκομίσουν αυτοί οι οποίοι θα εκμεταλλευθούν αυτές τις εγκαταστάσεις, με δεδομένο βέβαια -και είναι γνωστό- ότι όλα αυτά τα χρόνια υπήρχε πραγματικά μια πολύ μεγάλη κερδοφορία στους οργανισμούς λιμένων, σ' αυτούς που εκμεταλλεύονταν τις εγκαταστάσεις.

Αυτή είναι η κατάσταση που διαμορφώνεται σήμερα. Θα ήταν χρήσιμο να δει κανείς τι υπήρχε τα προηγούμενα χρόνια, διότι υπήρχε το λεγόμενο καμποτάζ, υπήρχαν όλα αυτά τα πράγματα για τα οποία το ΠΑ.ΣΟ.Κ., με τη σημαντική συμβολή του παρισταμένου σήμερα εδώ Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου, τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας, κ. Παπουτσή, είχε κάνει μια πολύ σοβαρή προσπάθεια και είχε δημιουργηθεί ο ν. 2932/2001 ο οποίος διαμόρφωσε ένα εντελώς καινούργιο πλαίσιο, λαμβάνοντας υπ' όψιν κάποια δεδομένα μέσα από κοινωνική διαβούλευση για να δούμε πώς θα μεταπηδήσουμε από το ένα καθεστώς στο άλλο. Και λειτούργησε αυτός ο νόμος -με τα ενδεχόμενα προβλήματα, αλλά λειτούργησε- για τρία χρόνια, έχοντας δώσει κάποια θεαματικά αποτελέσματα.

Σήμερα η Κυβέρνηση αντί να προσπαθήσει να πατήσει σε αυτή τη στέρεα βάση που είχαμε δημιουργήσει, να λάβει υπ' όψιν της ποιες είναι οι διεθνείς εξελίξεις και τι πρέπει να κάνει για να βελτιωθεί η κατάσταση, κάνει κάθε χρόνο τα τελευταία πέντε χρόνια αλλαγές σε αυτό το νόμο και τροποποιήσεις, φέρνει νέους νόμους στη Βουλή -θα μπορούσα να απαριθμήσω και τους αριθμούς τους, τον ν. 3260/2004, τον ν. 3409/2005, τον ν. 3450/2006, τον ν. 3569/2007, κάθε χρόνο δηλαδή ένα νόμο- με τους οποίους ουσιαστικά προσπαθεί και κάνει κάθε δυνατή προσπάθεια -έτσι αποδεικνύεται στο τέλος- να απορρυθμίσει αυτό το σύστημα.

Και θα έλεγε κανείς ότι θα πρέπει να δούμε τι είναι αυτό που μας ενδιαφέρει να κάνουμε. Θέλαμε να απελευθερώσουμε τις θαλάσσιες ενδομεταφορές, γιατί έτσι έπρεπε να κάνουμε προκειμένου να προσαρμοστούμε στα ευρωπαϊκά δεδομένα; Ναι να το κάνουμε. Να κατοχυρώσαμε το δημόσιο συμφέρον; Ναι, αυτό ήταν μια, αν θέλετε, αναγκαιότητα που έπρεπε να υπηρετήσουμε, όμως και αυτές οι δύο καταστάσεις έπρεπε να έχουν

ένα τελικό στόχο, πώς θα γινόταν απρόσκοπτα και ποιοτικά η σύνδεση των νησιών, κάτι το οποίο εσείς αγνοήσατε.

Κοιτάξτε, πρέπει να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους. Είστε θιασώτες ενός νεοφιλελεύθερου συστήματος, μιας νεο-συντηρητικής αντίληψης που έχει καλλιεργηθεί και έχει δημιουργηθεί σε ορισμένα κέντρα που έχουν άλλα εντελώς δεδομένα από τα σημερινά. Και βέβαια η Ευρώπη ψάχνει την απελευθέρωση για να μπει σε αυτά τα επίπεδα του ανταγωνισμού που διαμορφώνει το παγκόσμιο σύστημα, αλλά δεν ξέρνά ότι οι καθολικές υπηρεσίες, δηλαδή οι υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος που είναι κυρίαρχες, είναι ένα από τα ζητούμενα που πρέπει να διερευνηθούν. Δεν έχει βρει ακόμα ούτε η ίδια η Ευρώπη τους ρυθμούς και τους τρόπους για το πώς θα υπηρετήσει τις λεγόμενες καθολικές υπηρεσίες, δηλαδή τις υπηρεσίες δημόσιου συμφέροντος όπως τις λέμε.

Εσείς, όμως, αντί να λάβετε αυτή την παράμετρο υπ' όψιν σας, την οποία θα έπρεπε να συνδέσετε ταυτόχρονα με την κατάσταση που διαμορφώνεται στη χώρα μας, όπου είναι πολλά τα νησιά που είναι άγονες οι γραμμές, που υπάρχουν διαφορετικές καταστάσεις κατά περίπτωση, δεν λάβατε τίποτα υπ' όψιν σας. Νομίζατε ότι με το να εφαρμόσετε ένα σύστημα όπως ακριβώς το επιβάλλουν αυτοί οι οποίοι το δημιούργησαν θα έχετε καταφέρει τα πάντα.

Διαλύσατε τα πράγματα και αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα που σήμερα αντιμετωπίζουμε ως χώρα, μια χώρα που έχουμε ανάγκη τη ναυτιλία, που έχουμε ανάγκη όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για να είμαστε συνδεδεμένοι μεταξύ μας, γιατί ξέρουμε ότι το Αιγαίο γενικότερα και η νησιωτική Ελλάδα είναι η άλλη μισή Ελλάδα που θα μπορούσε πράγματι να δώσει πολύ περισσότερα απ' αυτά που δίνει, που θα μπορούσε να είναι το καμάρι μας, ό,τι πραγματικά μπορεί να δημιουργήσει μια Ελλάδα που να έχει προοπτικές και να μπορεί να έχει καλύτερα αποτελέσματα και για την ίδια, αλλά και για το λαό της.

Αυτά τα αγνοήσατε και προσπαθήσατε, παραδομένοι όπως είστε στο σύστημα του νεοφιλελευθερισμού και της νεοσυντήρησης, να δημιουργήσετε καταστάσεις για να εξυπηρετήσετε ποιους; Αυτούς που εξυπηρετήσατε, κάνοντας την κοινή υπουργική απόφαση και απελευθερώσατε τα ναύλα στην οικονομική θέση. Τι πετύχατε με αυτό; Καταφέρατε να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός; Και πού στην Ελλάδα λειτουργεί ο ανταγωνισμός;

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

Κυρία Πρόεδρε, θα πάρω και το χρόνο της δευτερολογίας μου.

Δεν λειτουργεί ο ανταγωνισμός, όλα τα πράγματα τα βλέπουμε να ανεβαίνουν προς τα πάνω. Είδαμε ποτέ εδώ στην Ελλάδα να λειτουργήσει ο ανταγωνισμός και να πέφτουν οι τιμές εξαιτίας του ανταγωνισμού; Δεν το είδαμε ποτέ.

Κάνατε το π.δ. 124/2006 -σας λέω συγκεκριμένα παραδείγματα- για να αλλάξετε τα όρια ηλικίας και να μπορούν να μπου σαπιοκάραβα σε αυτές τις γραμμές, λες και μεταφέρουμε δεν ξέρω και τι άλλο. Δεν θέλω να κάνω χαρακτηρισμούς.

Αρα, λοιπόν, εδώ υπάρχει μια συγκεκριμένη λογική στην Κυβέρνηση, την οποία εμείς καυτηριάζουμε και γι' αυτό θεωρούμε πραγματικά ότι η Κυβέρνηση έχει ανυπαρξία σχεδιασμού. Θα έπρεπε να έχουμε ένα σχεδιασμό ως χώρα, εάν θέλουμε πραγματικά να εξυπηρετήσουμε αυτές τις κατευθύνσεις που είπα πριν.

Και παρακολουθούμε το εξής: Θα σας πω ένα παράδειγμα. Το Ηράκλειο δεν είναι στην κατηγορία των νησιών που αντιμετωπίζουν το πρόβλημα να μη μπου τα καράβια ή να μην είναι η γραμμή προτιμητέα. Είναι μια γραμμή η οποία έχει κίνηση, έχει ενδιαφέρον και για τους ακτοπλόους. Εάν, όμως, μπου στη γραμμή από το Ηράκλειο για να πάμε στον Πειραιά, θα πληρώσουμε πολύ ακριβότερο εισιτήριο γι' αυτήν την απόσταση που είναι περίπου τριακόσια μίλια από το εισιτήριο που θα πληρώσουμε από τον Πειραιά στην Ανκόνα που είναι τα τριπλάσια μίλια. Αυτό σημαίνει, δηλαδή, στην πράξη ότι εντός της Ελλάδας ο ανταγωνισμός δεν λειτουργεί.

Και έχουμε, βέβαια, χιλιάδες προβλήματα. Ενώ θα έπρεπε το

Υπουργείο να δώσει και άλλες κατευθύνσεις στο πώς θα εξυπηρετηθούν τα άγονα νησιά, γενικότερα οι ενδομεταφορές, όχι μόνο των ανθρώπων αλλά και των αγαθών -που είναι ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα- εσείς δεν κάνετε τίποτα. Νομίζετε ότι με το να τροποποιείτε τους νόμους που έφτιαξε το Π.Α.Σ.Ο.Κ. κυρίως προς την κατεύθυνση να λειτουργήσει καλύτερα, υποτίθεται, ο ανταγωνισμός, χωρίς όμως να λαμβάνετε κανένα μέτρο, δημιουργείτε ωφέλεια ή, εάν θέλετε, μεταρρυθμίσεις και αλλαγές. Δεν κάνετε, όμως, απολύτως τίποτα. Δυσκολεύετε τα πράγματα. Το αποδεικνύει η καθημερινή πραγματικότητα, το αποδεικνύουν τα αποτελέσματα των πολιτικών σας και γι' αυτό εμείς σας επερωτούμε.

Θα θέλαμε να σας τονίσουμε ότι έστω και την ύστατη στιγμή, όσο είστε ακόμη στην Κυβέρνηση, θα πρέπει να κάνετε δημόσια διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους. Θα έχετε να πάρετε πάρα πολλά χρήσιμα στοιχεία για τις πολιτικές που πρέπει να ακολουθηθούν και θα πρέπει να καταστρωθεί ένας πολιτικός σχεδιασμός ο οποίος θα μπορέσει να λύσει αυτής της μορφής τα προβλήματα που είναι τεράστια προβλήματα, γιατί έχουν να κάνουν με τη ζωή και την οικονομία απλών ανθρώπων των νησιών μας οι οποίοι είναι ήρωες που μένουν σ' αυτά τα νησιά, που θα μπορούσαν να έχουν ανάπτυξη κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις.

Για τα νησιά που δεν έχουν τέτοιου είδους προβλήματα, αλλά αντιμετωπίζουν άλλα προβλήματα, όπως για παράδειγμα τα μεγάλα νησιά που έχουν προβλήματα για τις μεταφορές των προϊόντων τους, θα πρέπει να βρεθούν διέξοδοι και τρόποι, ώστε να υπηρετηθεί το με την ευρεία έννοια εννοούμενο συμφέρον. Είναι μεν δημόσιο συμφέρον η εξυπηρέτηση των πολιτών πρώτης προτεραιότητας, αλλά όταν θέλουμε να δημιουργήσουμε ανάπτυξη, θα πρέπει να δούμε κάθε μορφής συμφέρον πώς το εξυπηρετούμε και να μην εξυπηρετούμε μόνο τα συμφέροντα των ακτοπλόων και των ημετέρων που θεωρούμε ότι αυτοί είναι το κέντρο της πολιτικής σας. Αυτή είναι η προσπάθειά σας και σε ένα μεγάλο βαθμό το έχετε καταφέρει μέχρι σήμερα.

Κύριοι Υπουργοί, έστω και την ύστατη στιγμή, σας καλούμε - και θα συνεχίσουμε να σας επερωτούμε - να κάνετε τα πρώτα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Φοβάμαι, όμως, ότι δεν είναι στις προθέσεις σας και γι' αυτό τα πράγματα χειροτερεύουν από μέρα σε μέρα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο κ. Σηφουνάκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, προκαταβολικά διευκρινίζω πως δεν ελπίζω ότι θα αντιληφθείτε την τραγική κατάσταση, το χάος που δημιουργήσατε με τη μακαριότητα σας τα τελευταία πέντε χρόνια, γιατί προσωπικά έχω κουραστεί να τα επαναλαμβάνω, χωρίς να ιδρώνει το αυτί κανενός. Ό,τι είχε δρομολογηθεί για την παροχή σταθερής και συχνής επικοινωνίας με ποιοτικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών στην ακτοπλοία των νησιών μας, το ακυρώσατε.

Για άλλη μία φορά αποδεικνύεται ότι το μέγιστο πρόβλημα του ελληνικού κράτους εξακολουθεί να είναι η μη ύπαρξη συνέχειας στη λειτουργία του. Ό,τι δρομολογεί η προηγούμενη πολιτεία, το κατακρημνίζει η επόμενη. Αυτή τη φιλοσοφία την ακολουθείτε κατά γράμμα. Διαλύσατε το Υπουργείο Αιγαίου και μαζί του ένα μεγάλο έργο που με κόπο οικοδομήσαμε για το περιβάλλον, τον πολιτισμό, τον ναυταθλητισμό.

Από τις πρώτες μέρες που ανέλαβε το Υπουργείο Αιγαίου το 2000 μαζί με τον τότε Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Χρήστο Παπουτσή, εντοπίσαμε το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα που ήταν η έλλειψη σκαφών που θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τους Αιγαίοπελαγίτες, διαπιστώνοντας ταυτόχρονα ότι χρόνο με το χρόνο αυτή η κατάσταση θα χειροτέρευε.

Αναθέσαμε, λοιπόν, στο Ινστιτούτο Μεταφορών και στον εξειδικευμένο επικεφαλής καθηγητή κ. Γιώργο Γιαννόπουλο, γνωστό και σε σας, να εκπονήσει μελέτη για τη δημιουργία ενός σύγχρονου δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων. Ταυτόχρονα αρχίσαμε συζητήσεις στις Βρυξέλλες με την αρμόδιο επίτροπο τη

μακαρίτισσα Παλάθιο. Ολοκληρώθηκε η μελέτη, την καταθέσαμε και αρχίσαμε την υλοποίησή της.

Παρουσιάσαμε τη μελέτη και τη συζητήσαμε κατ' αρχάς σε συζητήσεις με κάθε εμπλεκόμενο φορέα και στο τέλος σε μεγάλη συγκέντρωση στο ξενοδοχείο «ΧΑΝΔΡΗΣ», που συμμετείχαν όλοι οι φορείς του Αιγαίου, Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑ.ΣΟ.Κ., νομάρχες, δήμαρχοι, επιμελητήρια, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο που συμμετείχε στη μελέτη με το ναυπηγικό τμήμα, οι επικεφαλές των ελληνικών ναυπηγείων, γιατί θα εδίδετο δουλειά στα ναυπηγεία της Ελευσίνας, της Σύρου κ.ο.κ.. Τι περιελάμβανε η μελέτη, την οποία την παραδώσαμε στους Υπουργούς κυρίους Κεφαλογιάννη και Παυλίδη το Μάρτιο του 2004;

Περιληπτικά απαριθμώ ορισμένα σημεία, όπως το χωρισμό του Αιγαίου σε οκτώ ενότητες. Δυτικές Κυκλάδες, κεντρικές Κυκλάδες, μικρές Κυκλάδες, βόρειο σύμπλεγμα Δωδεκανήσου, νότιο σύμπλεγμα Δωδεκανήσου, βόρειο Αιγαίο, κάθετη και οριζόντια διασύνδεση, βόρεια Ελλάδα, Κρήτη, Μαγνησία, Εύβοια, ανατολικό Αιγαίο. Για κάθε ενότητα σύμφωνα με τις μετρήσεις της μελέτης, στη βάση ενός master plan εικοσιπενταετίας προβλέπονταν ειδικές προδιαγραφές σκαφών. Παραδείγματος χάριν για το νότιο σύμπλεγμα Δωδεκανήσου, επειδή καλύπτει και τη μεγάλη απόσταση του Καστελλόριζου, το μήκος του σκάφους έφθανε τα εκατόν δέκα μέτρα με «χ» καμπίνες, με «ψ» δυνατότητα φορτηγών και επιβατικών αυτοκινήτων, με μέγιστη ταχύτητα τόσοις κόμβους κ.ο.κ.. Για τις δυτικές Κυκλάδες π.χ. ήταν πολύ μικρότερο και δεν είχε καμπίνες, είχε θέσεις αυτές των αεροπλάνων, τις αεροπορικές, με μικρότερες ουσιαστικά προδιαγραφές. Στη μελέτη αυτή αναλυτικά υπάρχει ο τύπος, οι διαστάσεις, τα πάντα των οκτώ ενότητων.

Τα σκάφη θα ήταν συμβατικής τεχνολογίας με μέγιστη ταχύτητα είκοσι πέντε με είκοσι οκτώ κόμβων, διότι αποδεικνυόταν από τη μελέτη ότι τα ταχύπλοα σκάφη είναι ασύμφορα. Η χρηματοοικονομική μέθοδος απόκτησης ναυπήγησής τους, θα ήταν το σύστημα Private Finance Initiative, ήτοι στις ακτοπολικές εταιρείες θα δινόταν η δυνατότητα να ναυπηγήσουν σκάφη με κρατική χρηματοδότηση από τις πιστώσεις των άγονων γραμμών που διαθέτουν τα δύο Υπουργεία. Την έγκριση σύναψης μακροχρόνιων συμβάσεων, την είχε ανακοινώσει η Επίτροπος κ. Παλάθιο στη Σαντορίνη στη Σύνοδο Κορυφής των Υπουργών, κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας το 2003, προκειμένου να προγραμματίσουν τις αποσβέσεις της ναυπήγησης, το μακροχρόνιο δανεισμό.

Το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, τον Οκτώβριο του 2003, προκήρυξε την ανάθεση του έργου για τη ναυπήγηση και λειτουργία του πρώτου πιλοτικού σκάφους για το βόρειο Αιγαίο. Το Μάιο του 2004 έληξε η προθεσμία κατάθεσης των προσφορών. Δυστυχώς, ο τότε Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και νυν επίσης, τον Απρίλιο του 2004, ακύρωσε τον υπό εξέλιξη διαγωνισμό, γιατί; Θαυμάστε απάντηση. Για λογαριασμό του ΥΠ.ΕΘ.Ο., ο τότε Υπουργός Αιγαίου κ. Παυλίδης, μιλώντας στους δημοσιογράφους στη Ρόδο που τον ρώτησαν, γιατί δεν εφαρμόζετε τη μελέτη προγραμματισμού -Σηφουνάκη την αποκαλούσαν- απάντησε: Αυτό ήταν το πρόγραμμα του ΠΑ.ΣΟ.Κ., εμείς έχουμε δικό μας πρόγραμμα. Αυτή ήταν η απάντηση της Κυβέρνησης.

Πέρασαν πέντε χρόνια και πρόγραμμα δεν είδαμε. Έζησαν όμως και ζουν οι νησιώτες την απομόνωση στο πετσί τους, όσο ποτέ άλλοτε και κυρίως τους χειμερινούς μήνες. Στην απόντη τους κλείνουν τα λιμάνια. Δεν κερδίζουν τίποτα, δεν ιδρώνει το αυτί κανενός. Ποτέ δεν έχουν γίνει στην ιστορία, από τη Μεταπολίτευση και μετά, τέτοιες απεργίες και τέτοιες καταλήψεις λιμανιών από την απομόνωση που δημιουργείται, δυστυχώς γιατί δεν υπάρχουν πλοία, δυστυχώς γιατί αφήσατε στα χρονοντούλαπα τη μελέτη.

Υπήρχαν και στις μέρες μας μεμονωμένα προβλήματα σε ένα νησί για ξεχωριστό λόγο. Αυτό όμως που συμβαίνει τώρα δεν έχει πραγματικά προηγούμενο.

Σκεφθείτε όμως ότι μέχρι τον Οκτώβριο του 2004 τον προγραμματισμό των γραμμών για τον επόμενο χρόνο τον προκηρύσσαμε τον Ιούλιο, τον Οκτώβριο ή Νοέμβριο ήξεραν οι πολί-

τες ποια είναι τα σκάφη, ποιες είναι οι γραμμές. Φέτος φθάνουμε στον Ιούλιο ήδη θα μπει ο Αύγουστος και δεν υπάρχει κανένας προγραμματισμός.

Η ανάπτυξη των νησιών ίσον ακτοπλοΐα, το Α και το Ω της ανάπτυξής τους. Τα υπόλοιπα θα τα πω στη δευτερολογία μου. (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Είσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Γεώργιος Νικητιάδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, παρατηρείται το παράδοξο ότι εμείς που υποχρεούμεθα με το νέο Κανονισμό να μιλάμε από τις θέσεις μας, να επιδιώκουμε να αναδείξουμε τα ζητήματα ερχόμενοι στο Βήμα της Βουλής, ο δε Υπουργός ο οποίος μόλις τώρα επανήλθε στη θέση του, μου έδωσε την εντύπωση ότι ήθελε όλα να τα φορτώσει στον Κ. Καμμένο ή ότι από ενοχές καθόταν κάτω. Εν πάση περιπτώσει, ευτυχώς και επανήλθε...

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ: Για να σας βλέπει καλύτερα!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: ...για να μας βλέπει καλύτερα!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να θυμίσω ότι το άρθρο 4 του Ελληνικού Συντάγματος αναφέρει ότι οι Έλληνες είναι ίσοι ενώπιον των νόμων και ότι οι Ελληνίδες και οι Έλληνες έχουμε ίσα δικαιώματα και ίσες υποχρεώσεις. Επίσης, να προσθέσω ότι η Ελληνική Κυβέρνηση έχει την ευθύνη και το βάρος να φροντίζει για την τήρηση του Συντάγματος και των νόμων.

Όταν λοιπόν έχουμε ίδια δικαιώματα και ίσες υποχρεώσεις, εμείς οι νησιώτες λέμε ότι θέλουμε να έχουμε και εμείς κάποιο δικό μας τραμ, να έχουμε και εμείς κάποιο δικό μας μετρό, να έχουμε και εμείς δικό μας προαστιακό, να έχουμε και εμείς Αττική Οδό, να έχουμε και εμείς Εγνατία Οδό, να έχουμε και εμείς εθνικές οδούς, να μπορούμε και εμείς να απολαμβάνουμε όσα απολαμβάνουν οι υπόλοιποι στεριανοί, οι υπόλοιποι Έλληνες, τα 9,8 εκατομμύρια των υπολοίπων Ελλήνων.

Να δούμε, λοιπόν, εάν εμείς τα έχουμε αυτά, αν εμείς έχουμε τους δικούς μας δρόμους. Να πάρουμε κάποια ενδεικτικά παραδείγματα, που ενδεχομένως, κύριοι Υπουργοί της Κυβέρνησης, να μην τα έχετε σκεφτεί ποτέ.

Ας πάρουμε το Αίγιο και την Κάλυμνο. Εάν κάποιος Αιγιώτης ή οποιοσδήποτε πολίτης θέλει να φύγει από την Αθήνα και να πάει στο Αίγιο, έχει στη διάθεσή του την εβδομάδα διακόσια είκοσι τέσσερα μέσα μεταφοράς κοινής ωφέλειας για να πάει, λεωφορεία και τρένα. Αυτός που θέλει να πάει στην Κάλυμνο, έχει μόλις εννιά πλοία και μόνο τώρα το καλοκαίρι, διότι το χειμώνα δεν τα έχει και γιατί μέσα στο χειμώνα και τα λιγότερα που έχει όταν θα προκύψουν απαγορευτικά δεν θα του δώσουν τη δυνατότητα να πάει στην Κάλυμνο. Ο Αιγιώτης θα πάει στο μέρος του σε δυόμισι ώρες, ο Καλύμνιος και όποιος θέλει να πάει στην Κάλυμνο θα πάει σε δεκαέξι ώρες. Ο Αιγιώτης θα δαπανήσει 10 ευρώ, ο Καλύμνιος θα πληρώσει πάνω από 100 ευρώ.

Αυτή λοιπόν είναι κατά την εκτίμησή σας η ίση μεταχείριση του κράτους προς τους πολίτες και αυτά είναι τα ίσα δικαιώματα που απολαμβάνουν οι νησιώτες με το ακτοπολικό το δικό σας;

Να σας δώσω άλλο ένα παράδειγμα. Η Κάσος και η Βέροια, κύριοι Υπουργοί, έχουν την ίδια ακριβώς απόσταση από την Αθήνα. Η Κάσος είναι 225 ναυτικά μίλια και η Βέροια είναι 414 χιλιόμετρα. Για να πας στην Κάσο θέλεις είκοσι πέντε ώρες και για να πας στη Βέροια θέλεις πέντε ώρες. Όποιος θέλει να πάει στη Βέροια θα ξοδέψει 15 ευρώ, όποιος θέλει να πάει στην Κάσο θα ξοδέψει 120 ευρώ. Όποιος θέλει δε να επισκεφτεί την Κάσο έχει μόνο δύο δρομολόγια την εβδομάδα, όποιος θέλει να πάει στη Βέροια έχει τριάντα πέντε δρομολόγια την εβδομάδα, κοινής ωφέλειας μέσα μεταφοράς, επαναλαμβάνω πάντα.

Αυτή είναι η ίδια μεταχείριση του κράτους απέναντι στους πολίτες των νησιών και απέναντι στους πολίτες της ηπειρωτικής Ελλάδας;

Να πάμε παρακάτω. Κάρπαθος. Έχω εδώ ένα ψήφισμα έντεκα σωματείων των Καρπαθίων της Αττικής που εκπροσωπούν χιλιάδες Καρπαθίους. Θα σας το καταθέσω να το έχετε υπ' όψιν σας, γιατί ενδεχομένως να μην το έχετε λάβει. Στην Κάρπαθο

κατοικούν τώρα το καλοκαίρι περίπου δέκα χιλιάδες άνθρωποι. Για να πας στην Κάρπαθο έχει μόνο δύο πλοία και χρειάζεσαι τουλάχιστον είκοσι τέσσερις ώρες για να φύγεις από τον Πειραιά και να πας στην Κάρπαθο.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Νικητιάδης κατέθετε για τα Πρακτικά το προαναφερθέν ψήφισμα, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εγώ ρωτώ: Αυτή είναι η πολιτική της ίσης μεταχείρισης που προβλέπει το Σύνταγμα και αυτή είναι η νησιωτική πολιτική που ασκεί η Κυβέρνηση και με αυτόν τον τρόπο λύεται το ακτοπλοϊκό; Όταν οι Καρπάθιοι διαμαρτύρονται ότι πέρυσι είχαν και το «Blue Star», τώρα δεν το έχουν και το «Blue Star» πηγαίνει και κάθεται στη Ρόδο μία ολόκληρη ημέρα; Πρέπει να διαμαρτύρονται οι άνθρωποι και να γίνονται ιστορίες; Δηλαδή, στο τέλος-τέλος τι πρέπει να γίνει;

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

Θα κάνω χρήση της δευτερολογίας μου, κυρία Πρόεδρε.

Μήπως πρέπει οι νησιώτες –γιατί αυτό θα γίνει κάποια στιγμή τελικά– να έρθουν και όχι μόνο να κάνουμε κατάληψη στο Υπουργείο σας, κύριε Υπουργέ, αλλά να κάνουμε κατάληψη στο τραμ, στο μετρό, να δείξουμε ότι δεν μπορεί η υπόλοιπη Ελλάδα να απαξιώνει μονίμως τους νησιώτες;

Να σας πω και ένα άλλο παράδειγμα και εσείς κύριε Υπουργέ, όταν θα φύγετε από αυτό το Υπουργείο, να το σκέφτεστε. Για να πάει κάποιος στη Χάλκη της Δωδεκανήσου θέλει είκοσι εννέα ώρες με τα πλοία του ακτοπλοϊκού που ρυθμίζετε εσείς. Φεύγει Παρασκευή και φθάνει Κυριακή ξημερώματα. Εάν εσάς, σας κάνει υπερήφανο ως Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας το ότι επί των ημερών σας θέλει είκοσι εννέα ώρες, εμάς δεν μας κάνει και θα αντιδράσουμε και θα συνεχίσουμε να αντιδράμε.

Βέβαια, ο κ. Καμμένος θα μου πει, στο δικό του πόστο, ότι έκανε αυτά που έκανε, αποκατέστησε σε ένα βαθμό την ενδο-νησιακή επικοινωνία. Δεν είναι εκεί το πρόβλημα. Εμείς λέμε ότι εάν αποκαταστάθηκε σε ένα βαθμό, καλώς αποκαταστάθηκε, αλλά έγινε κυρίως για να αποκατασταθούν οι εσωτερικές ισορροπίες των εσωκομματικών τριβών στη Δωδεκάνησο. Εμείς λέμε ότι το ακτοπλοϊκό είναι η δρομολόγηση Πειραιά και νησιών και όχι μόνο τα ενδονησιακά.

Να σας πω για το Καστελόριζο; Τις διαμαρτυρίες τις ξέρετε. Μέχρι το 2004 που κυβερνούσε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ένα πλοίο την εβδομάδα έφευγε από τον Πειραιά και πήγαινε στο Καστελόριζο. Οι κάτοικοι του Καστελόριζου έβλεπαν την πατρίδα, έβλεπαν το πλοίο και έβλεπαν ότι η Ελλάδα έρχεται. Έχει πάει πλοίο από το 2004 μέχρι σήμερα στο Καστελόριζο; Δεν έχετε τη δυνατότητα να βρείτε έναν τρόπο; Υποχρεώσατε μόνο κάποια στιγμή έναν συγκεκριμένο πλοιοκτήτη, ο οποίος έκανε τρία δρομολόγια και εγκατέλειψε ξανά το Καστελόριζο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Με πόσους επιβάτες από τον Πειραιά; Μηδέν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Είναι αδιάφορο. Είναι θέμα δημόσιας ωφέλειας, εκ του Συντάγματος. Ο κάτοικος του Καστελόριζου έχει την ίδια αξίωση, το ίδιο δικαίωμα. Να τηρήσετε το

Σύνταγμα. Δεν θα παίξουμε με τα νησιά, το ποιος έχει κέρδος και ποιος όχι. Όπως επένδυσε η πατρίδα δισεκατομμύρια για να μπορούν να κινούνται στην ηπειρωτική Ελλάδα, με τον ίδιο τρόπο οφείλει η πατρίδα να επενδύσει για να κινείται και ο τελευταίος κάτοικος του Καστελόριζου, έστω και ένας, έστω και μισός. Να βρει η πατρίδα τρόπο να πηγαίνει στο μέρος του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συγχωρέστε μου τον τόνο, αλλά εκεί στα νησιά πονάμε πάρα πολύ με αυτήν την ιστορία. Ο κ. Καραμάριος που είναι παρόν το ξέρει και είμαι βέβαιος ότι συμφωνεί μαζί μου, όπως είμαι απολύτως βέβαιος ότι συμφωνεί και ο κ. Καμμένος, που ξεσηκώθηκε τώρα, γιατί κινείται μέσα στις θάλασσες και θέλω να πιστεύω ότι και ο παριστάμενος Υπουργός αντιλαμβάνεται αυτά τα προβλήματα. Όμως, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ξεκινώντας στη Ρόδο πριν από είκοσι χρόνια, έβαλε τα πρώτα βήματα στην Ευρώπη για να προχωρήσει αυτή η πολιτική. Υπήρξε το Άμστερνταμ, υπήρξαν κάποιες συνέχειες. Εμείς λέμε: «Βάλτε χέρι, θα είμαστε δίπλα σας». Εμείς λέμε ότι πρέπει να ασκήσουμε ξανά εντόνωνς πιέσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και όπου χρειαστεί. Εμείς λέμε ότι δεν μπορούμε να έχουμε γνώμονα το κέρδος του πλοιοκτήτη. Μας είναι αδιάφορο. Εμείς λέμε ότι το Καστελόριζο είναι εθνική γη και αν αύριο, μεθαύριο συμβεί οτιδήποτε δεν θα μπορούμε και δεν θα διανοηθούμε να τολμήσουμε να πούμε ότι δεν είχε επιβάρυνση και γι' αυτό δεν το στέλναμε.

Στη Ρω προσπαθήσαμε να κατοικήει πάντοτε ένας άνθρωπος και βοηθήσαμε στο να κατοικήει όπως κάνετε και εσείς στην Πλάτη, κύριε Καμμένο. Όμως, η πολιτική πρέπει να είναι διαφορετική. Εμείς σας καλούμε σ' αυτή την πολιτική να ασκήσετε πιέσεις και πάνω απ' όλα σας καλούμε να αφήσετε το ποια συμφέροντα εκπροσωπείτε. Διότι είναι προφανές ότι τα συμφέροντα που εκπροσωπείτε δεν έχουν να κερδίσουν και πολλά στη Δωδεκάνησο, δεν έχουν και πολλά να κερδίσουν στις άγονες γραμμές και γι' αυτό προφανώς δεν ασκούνται πιέσεις.

Εμείς, λοιπόν, λέμε: Αλλάξτε πολιτική πριν αναγκάσετε τους νησιώτες όχι μόνο να καταλάβουν το Υπουργείο σας, να καταλάβουν και τα μέσα εδώ προκειμένου να καταλάβει και η υπόλοιπη ηπειρωτική Ελλάδα τι γίνεται.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεώργιος Παπανδρέου και εκατό Βουλευτές του κόμματός του, κατέθεσαν πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 144 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη διερεύνηση των ζητημάτων που αφορούν την υπόθεση της «SIEMENS».

Η πρόταση αυτή θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης, θα τυπωθεί, θα διανεμηθεί στους κ.κ. Βουλευτές και θα συζητηθεί με τη διαδικασία της γενικευμένης επερώτησης, όπως προβλέπει ο Κανονισμός.

(Η προαναφερθείσα πρόταση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Επανερχόμεθα

στη συζήτησή μας και καλώ στο Βήμα την κ. Ροδούλα Ζήση.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με δεδομένη την αναποτελεσματική και αδιέξοδη κυβερνητική πολιτική στους τομείς των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και των λιμενικών υποδομών, το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έρχεται για μία ακόμη φορά με αυτήν την επερώτηση να κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου και να σας επισημάνει για μία ακόμη φορά, την επιδείνωση που υπάρχει στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες της χώρας. Το είπε και η εισηγήτριά μας και το επα- ναλαμβάνω και εγώ: Για μια πολυνησιακή χώρα όπως είναι η Ελλάδα, η ακτοπλοΐα είναι καθοριστικός παράγοντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη, που είναι ζητούμενο σήμερα, αλλά κυρίως για την κοινωνική, οικονομική και γεωγραφική συνοχή.

Κύριοι της Κυβέρνησης, κύριοι Υπουργοί, μιλάτε για περιφερειακή ανάπτυξη, για ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, για μεταρρυθμίσεις, για υγιή ανταγωνισμό και δεν αντιλαμβάνεστε ότι έχετε οδηγήσει σε οριακό σημείο και αδιέξοδο και την ακτοπλοΐα μαζί με τους άλλους τομείς, έναν τομέα πραγματικά νευραλγικής σημασίας για την οικονομία της χώρας και για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής μιας μεγάλης μερίδας του ελληνικού πληθυσμού. Κατά γενική ομολογία, οι νησιώτες μας βιώνουν συνθήκες απομόνωσης, κύριε Υπουργέ, λόγω του περιορισμένου αριθμού δρομολογίων. Συνεχώς γίνονται περικοπές. Έρχομαι από τις Σποράδες. Δεν μπορώ να πάω συχνά στις Σποράδες. Συνεχώς σας παρακαλούν και αρνείστε να τους ακούσετε. Και σήμερα μάλιστα η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση πιέζει και προσπαθεί να επικοινωνήσει με το Γενικό Γραμματέα για να αρθεί αυτή η περικοπή των δρομολογίων μέσα από μία ειδική και συγκεκριμένη πρόταση που κάνει.

Η απομόνωση, λοιπόν, όλων των νησιών και των Βορείων Σποράδων προκύπτει είτε από τον περιορισμένο αριθμό δρομολογίων και τις περικοπές που κάνετε, είτε από τις υπέρογκες αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Χρυσάφι πια τα εισιτήρια για να πας από το Βόλο στη Σκιάθο. Χρυσάφι τα εισιτήρια για να πας από το Βόλο στην Αλόνησο ή στη Σκόπελο. Και οι πολίτες λένε «νισάφι πια!».

Και σας ενημερώνω ότι ο μεγαλύτερος όγκος του τουρισμού απορροφάται στο Νομό Μαγνησίας από τα νησιά των Βορείων Σποράδων. Συνολικά δηλαδή, πέρα από τους τρεις όγκους, υπάρχουν έξι νησιά στο Νομό Μαγνησίας. Και αυτός ο τουρισμός δεν μπορεί να ικανοποιηθεί, αλλά δεν μπορούν και οι κάτοικοι και το εισόδημά τους να βρει τον κανονικό του δρόμο.

Υπάρχουν μείζονα προβλήματα. Φορείς, θεσμοί, δήμοι, νομαρχίες, οι πάντες συνεχώς διαμαρτύρονται. Έχω τα περισσότερα υπομνήματα γι' αυτήν την κατάσταση και δεν απαντάτε.

Μάλιστα πρόσφατα, ήρθε ο γενικός γραμματέας του Υπουργείου σας στη Μαγνησία και όλοι οι ναυτικοί φορείς διαφεύδουν τα στοιχεία που έδωσε και για τις λιμενικές υποδομές και για την ακτοπλοΐα. Όλοι έθεσαν το θέμα με μεγάλη διαμαρτυρία. Πιστεύουμε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν γνωρίζετε την κατάσταση. Τελικά βλέπουμε ότι η Κυβέρνηση αγνοεί τα μεγάλα προβλήματα της νησιωτικής περιοχής της χώρας και δεν έχει ούτε σχέδιο, ούτε επάρκεια, ούτε πολιτική βούληση, έτσι ώστε να μπορέσει να προχωρήσει σε μια τιμολογιακή πολιτική, αλλά και σε διευκολύνσεις που θα αναβαθμίσουν την ακτοπλοΐα μας και όλες τις δημόσιες υπηρεσίες που χρειάζονται.

Βεβαίως και η ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών και η τιμολογιακή πολιτική είναι ανεπαρκείς και λειτουργούν ανασταλτικά προς την ενδεχόμενη σε ορισμένες περιοχές αναπτυξιακή πορεία της νησιωτικής Ελλάδας και την ουσιαστική βελτίωση της ζωής των κατοίκων. Δεν έχετε σχεδιασμό, δεν έχετε πολιτική βούληση, δεν έχετε την ευαισθησία που χρειάζεται για να μπορέσουμε τελικά να λύσουμε αυτά τα μεγάλα προβλήματα. Και βεβαίως, οι νησιώτες δεν είναι πολίτες δεύτερης κατηγορίας. Πού είναι η κοινωνική συνοχή, πού είναι η μεταρρυθμισή σας, πού είναι οι καινοτομίες που κάνετε, οι νέες ιδέες σας, η παραγωγή πολιτικής, η βούλησή σας, οι διαπραγματεύσεις σας και η διπλωματική σας ικανότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση;

Ακούμε συνεχώς εξαγγελίες και δεν βλέπουμε τίποτα. Και εδώ πρέπει να πω ότι εσείς αντιμετωπίζετε την ακτοπλοΐα σαν μίς ολιγοπωλιακή αγορά που λειτουργεί με οικονομικούς και

μόνον όρους και διέπεται μόνον από την ελεύθερη αγορά και από τον ανταγωνισμό. Τον άναρχο ανταγωνισμό. Δεν αντιμετωπίζετε την ακτοπλοΐα σαν μέσον εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος με σεβασμό στις συνθήκες και στους όρους της υγιούς επιχειρηματικότητας.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα πάρω και το χρόνο της δευτερολογίας μου.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση απελευθερώνονται σταδιακά οι αγορές, αλλά με κανόνες, με ελέγχους, με προβληματισμό και πάντοτε έχοντας σαν προτεραιότητα τη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος, παράλληλα με την ενίσχυση του ανταγωνισμού.

Ειπώθηκε και πριν ότι ο ν.2932/2001, που ήταν ένας πολύ καλός νόμος επί της υπουργίας του κ. Παπουτσή, ήταν αποτέλεσμα μιας κοινωνικής διαβούλευσης, μιας διάθεσης που είχε τότε η κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός να συζητήσουν με όλους και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ελλάδα με όλα τα νησιά, έτσι ώστε να προταθεί στην πρώτη γραμμή η εξυπηρέτηση των νησιών. Μέχρι το 2004 ο νόμος εφαρμόστηκε χωρίς προβλήματα. Ήρθατε εσείς και καταργήσατε την Ανεξάρτητη Ρυθμιστική Αρχή Θαλάσσιων Ενδομεταφορών που είχε καθοριστικό ρόλο στην εποπτεία και στον έλεγχο της αγοράς, στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού, της διασφάλισης του δημόσιου συμφέροντος και στον περιορισμό του κρατικού παρεμβατισμού. Ήταν μία αρχή με μεγάλη χρησιμότητα στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Μετά καταστρατηγήσατε τις διατάξεις του νόμου και με κάποιους νόμους προσπαθήσατε να τροποποιήσετε κάποια πράγματα. Όμως, δεν έγινε στην πράξη κανένας προγραμματισμός δρομολογίων, ούτε εφαρμόστηκε ο νόμος.

Επιλεκτικά και καταχρηστικά εφαρμόσατε διατάξεις του νόμου για την δυνατότητα έγκρισης εκτάκτων δρομολογήσεων. Βεβαίως, δεν εφαρμόσατε τη δυνατότητα επιβολής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Εγκαταλείψατε όλα τα έργα τα οποία αφορούσαν τις λιμενικές υποδομές για την αναβάθμιση και τη βελτίωσή τους.

Το πρόβλημα είναι πάρα πολύ δύσκολο. Κύριε Υπουργέ, είμαστε σε οριακό σημείο. Πρέπει να δείτε ποιος είναι ο σχεδιασμός σας. Σ' αυτόν τον σχεδιασμό και εγώ ως Βουλευτής Μαγνησίας και ως προερχόμενη από τις βόρειες Σποράδες θέλω να σας ρωτήσω τι θα γίνει με αυτές τις πολιτικές σας, όσον αφορά το Αιγαίο.

Δηλαδή θα ενταχθούν όλα τα νησιά, που βρίσκονται στο ωραίο μας πέλαγος, στις πολιτικές του Υπουργείου σας και στις πρόνοιες ή στα προνόμια ή στις διευκολύνσεις που δίνουν αυτές οι πολιτικές για τα νησιά του Αιγαίου; Οι βόρειες Σποράδες αντιμετωπίζουν πάρα πολλά προβλήματα σ' όλους τους τομείς, με κύριο βέβαια την ακτοπλοΐα που έχει και επιπτώσεις στον τουρισμό.

Απαντήστε μου σ' αυτό, κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ πάρα πολύ, για να δούμε πώς θα μπορέσουμε πραγματικά να βοηθήσουμε προς αυτήν την κατεύθυνση. Όπως είπε ο συνάδελφος, έχουμε διάθεση να βοηθήσουμε και τέσσερα-πέντε χρόνια αυτό κάνουμε.

Προσπαθούμε με τις προτάσεις μας, τις οποίες σας έχουμε δώσει, να σας θυμίσουμε ότι η Ελλάδα της συνοχής του 21ου αιώνα, η πολυνησιακή Ελλάδα έχει σήμερα άλλες απαιτήσεις. Δεν φτάνουν οι εξαγγελίες, δεν φτάνουν τα συνθήματα. Χρειάζονται προτάσεις, σχέδια, δράσεις, μέτρα, πολιτικές που θα μπορέσουν να συμβάλουν σ' αυτήν την αναβάθμιση.

Πρέπει σε κάθε περίπτωση να αναγνωρίσετε, να κατανοήσετε και να συνειδητοποιήσετε την υποχρέωσή σας να διασφαλίσετε το δικαίωμα των κατοίκων των νησιών για επαρκή και οικονομικά προσιτή πρόσβαση στην ακτοπλοΐα και στην κάθε συγκοινωνία και τις υποδομές.

Βεβαίως, με δεδομένη την ανάγκη παροχής υπηρεσιών, ακόμα και στις γραμμές που δεν παροχιάζουν, κύριε Υπουργέ, οικονομικό ενδιαφέρον –να το δείτε αυτό– πρέπει να είναι επιτρεπτή η επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας και η

σύναψη σχετικών συμβάσεων.

Θέλω να υπενθυμίσω ότι η υποχρέωσή μας και η υποχρέωση σήμερα της Κυβέρνησης είναι όχι να επιδοτεί, όχι να μεριμνά, όχι να νοιάζεται για τους λίγους, για τους ημέτερους, για το ολιγοπώλια, για το κέρδος του πλοίου, αλλά να επιδοτεί και να διευκολύνει την ίδια τη μετάβαση, την ίδια τη μεταφορά. Αυτό είναι το κοινωνικό αγαθό. Αυτό ακουμπά και στον υγιή ανταγωνισμό, αλλά και στην καθολική υπηρεσία την οποία πρέπει να προσφέρουμε στη σύγχρονη Ελλάδα και στη σύγχρονη εποχή μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. όπως πάντα, έτσι και τώρα με διαβούλευση, με υψηλό αίσθημα ευθύνης, με κοινωνική ευαισθησία, με πραγματικό διάλογο με την κοινωνία, προσπαθεί και μ' αυτήν του την επερώτηση να σας πει και να πει και στον ελληνικό λαό ότι είμαστε εδώ, μία αξιόπιστη Αξιωματική Αντιπολίτευση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρία Ζήση, έχετε εξαντλήσει την τριτολογία που δεν έχετε.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

...για να βοηθήσουμε ακόμα και μία Κυβέρνηση που δεν θέλει, δεν μπορεί ή δεν είναι ευαίσθητη στον τομέα αυτό, δηλαδή στο να αναβαθμίσει το χώρο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο κ. Σγουριδής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναρωτηθείτε τι ζητάει ένας στεριανός σε μία επίκαιρη επερώτηση η οποία γίνεται για το θέμα της νησιωτικής πολιτικής και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Η κοινοβουλευτική μου ενασχόληση με τα θέματα του τουρισμού νομίζω ότι είναι μία επαρκής εξήγηση, γιατί συμμετέχω σήμερα ενεργά σ' αυτήν την επερώτηση των συναδέλφων Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Τα νησιά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα ισχυρό χαρτί στη μάχη του ανταγωνισμού για τον τουρισμό. Είναι το ισχυρότερο χαρτί της Ελλάδας. Συμβολίζουν για μεν τους Έλληνες τη μεγάλη καλοκαιρινή απόδραση, που όλοι στο μυαλό τους σχεδιάζουν για δέκα περίπου μέρες, από όλη τη στεριανή Ελλάδα να πάνε στη νησιωτική, για δε τους ξένους συμβολίζουν την Ελλάδα των διακοπών. Όταν ακούει ο ξένος για ελληνικό νησί, θεωρεί ότι κάνει τις διακοπές του. Πολλές φορές μ' αυτές τις διακοπές ο ξένος τουρίστας ταυτίζεται.

Αρκεί να σας πω ότι από τους διεθνείς προορισμούς στα ελληνικά αεροδρόμια των νησιών Ρόδος, Κως, Κέρκυρα, Ζάκυνθος, Κεφαλληνία, Σάμος, Μυτιλήνη και Χίος έφθασαν τρία εκατομμύρια εφτακίσιες πενήντα χιλιάδες ξένοι τουρίστες και μέσα από την ακτοπλοΐα, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με τη μελέτη του Σ.Ε.Τ.Ε., του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, κινήθηκε περίπου ο διπλάσιος αριθμός. Καταλαβαίνετε λοιπόν τι κεφάλαιο είναι το θέμα «τουρισμός» για τα νησιά, αλλά και πόσο εμποδίζεται, όταν η πρόσβαση μέσα από την ακτοπλοΐα δεν είναι επαρκώς σχεδιασμένη.

Καθένα από τα νησιά μας έχει μία ιδιαίτερη ταυτότητα όσον αφορά την παράδοση, το φυσικό περιβάλλον, την αρχιτεκτονική και τις υποδομές. Επίσης, το καλοκαίρι καθένα απ' αυτά τα νησιά ζωντανεύει με μία άλλη ιδιότητα. Άλλο νησί είναι κοσμοπολίτικο, άλλο νησί είναι γραφικό, άλλο νησί είναι οικογενειακό, άλλο είναι ήσυχο, άλλο προσφέρεται για νεανικές διακοπές.

Αυτή όμως η μαγική εικόνα των νησιών που εμφανίζεται το καλοκαίρι εξαφανίζεται το χειμώνα και τα νησιά μας τείνουν να καταντήσουν εξοχικά για κάποιους οι οποίοι διαμένουν στη στεριανή Ελλάδα και απλώς πηγαίνουν το καλοκαίρι να τα επισκεφθούν. Πλην των μεγάλων νησιών, όπως είναι η Ρόδος, η Κέρκυρα, η Κρήτη, τα υπόλοιπα καταντούν να είναι εξοχικά. Όμως για μας τα νησιά αυτά είναι θεματοφύλακες της παράδοσης, της φύσης και της φιλοξενίας και πολλά απ' αυτά είναι, αν θέλετε, οι συνοριοφύλακές μας, οι φρουροί των συνόρων μας.

Η έρευνα του Σ.Ε.Τ.Ε., έδειξε τέσσερις λόγους στους οποί-

ους οφείλεται αυτή η απομόνωση των νησιών.

Ο πρώτος λόγος είναι οι ίσες ευκαιρίες στο θέμα της εργασίας, της εκπαίδευσης και της υγείας. Προσέξτε όμως τους άλλους τρεις λόγους. Οι άλλοι τρεις λόγοι είναι οι εξής.

Ο δεύτερος λόγος είναι οι αεροπορικές και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

Ο τρίτος λόγος είναι οι τιμές των εισιτηρίων.

Ο τέταρτος λόγος είναι η επικοινωνία νησιού με νησί.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι οι βασικοί λόγοι της απομόνωσης της νησιωτικής Ελλάδας από την υπόλοιπη Ελλάδα είναι κατά βάση οι συγκοινωνίες. Ο ανταγωνισμός αποδείχθηκε ότι δεν λειτουργεί στην ακτοπλοΐα. Και δεν λειτουργεί στην ακτοπλοΐα ο ανταγωνισμός, γιατί το ένα πλοίο που πάει απευθείας στον προορισμό και το άλλο που πηγαίνει μέσω Θιβέτ και Καναδά στον προορισμό του και κάνει τρεις μέρες δεν σημαίνει ότι το ένα ανταγωνίζεται το άλλο. Άρα, λοιπόν, αυτό το έλλειμμα της Πολιτείας θα πρέπει να το αντικαταστήσουμε με μία σχεδιασμένη πολιτική. Και τέτοια πολιτική δεν έχετε.

Θα μπορούσα να σας κάνω δύο προτάσεις. Θα μπορούσε να δοθεί μία κάρτα στους νησιώτες, ώστε να έχουν έκπτωση στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια. Γιατί ό,τι και να δώσετε στους ακτοπλοΐους δεν πρόκειται να δείτε χαίρι. Θα τα παίρνουν και δεν πρόκειται να προσφέρουν υπηρεσίες. Επίσης, να δώσετε φορολογικά κίνητρα στις τουριστικές επιχειρήσεις, ώστε το πακέτο το οποίο θα γίνεται για κάποιον ο οποίος θα επισκεφθεί ένα νησί να μετακυλιέται στην πληρότητα των πλοίων. Διότι αυτοί δεν πρόκειται να κατεβάσουν τις τιμές των εισιτηρίων, δεν πρόκειται να υπάρξει ανταγωνισμός.

Άρα, λοιπόν, μπορούμε μέσα από τέτοιες προτάσεις να δημιουργήσουμε το κίνητρο για να κάνουμε φθηνούς προορισμούς στα νησιά και να βοηθήσουμε τους νησιώτες εκεί. Ευτυχώς υπάρχουν λύσεις. Δυστυχώς, όμως, δεν υπάρχει πολιτική βούληση. Γι' αυτό κι εμείς καταθέσαμε την επερώτηση.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριοι συνάδελφοι, ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής ορίζει, για τη σημερινή συζήτηση, ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του κόμματός του τον κ. Νικόλαο Δένδια.

Και ο τελευταίος -αλλά όχι ελάχιστος- Βουλευτής είναι ο κ. Μαγκριώτης. Τρία λεπτά πρωτολογία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Θα τα κρατήσω, κυρία Πρόεδρε.

Άλλωστε χθες ανέβηκα στη Θεσσαλονίκη και σήμερα πάλι κατέβηκα πρωί-πρωί, για να είμαι εδώ παρών σε αυτήν τη μάχη του κόμματός μας, που είναι η μάχη της νησιωτικής Ελλάδας, η μάχη των επαγγελματιών, η μάχη των πολιτών.

Κυρία Πρόεδρε, λέγαμε και λέμε τα τελευταία χρόνια, πως ετούτη η χρονιά θα είναι η τελευταία χειρότερη χρονιά για την ακτοπλοΐα. Απ' ό,τι φαίνεται αυτό το βαρέλι πάτο δεν έχει και κάθε επόμενη χρονιά είναι και χειρότερη από την προηγούμενη και τελειωμό δεν έχει. Αυτή είναι η αλήθεια και η πραγματικότητα. Και αυτό καταδεικνύεται με τις μεγάλες αυξήσεις των ναύλων -έχει γίνει πλέον άλλοθι για κάθε κερδοσκοπό η αύξηση της τιμής των καυσίμων- με την κερδοσκοπία μέσα στα βαπόρια. Σήμερα το πρωί ο Νομάρχης Πειραιά αποκάλυψε με ντοκουμέντα και στοιχεία -το είδαμε όλοι στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης- αυτήν την κερδοσκοπία, την ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία. Τρίτον, καταδεικνύεται μέσα από τα περιορισμένα δρομολόγια. Κυρία Πρόεδρε, πρέπει να σας πω ότι τελευταία, τη φετινή χρονιά, έχει προκύψει και ένα καινούργιο φρούτο, οι έκτακτες ακυρώσεις τον Μάιο και Ιούνιο από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης έχουμε πάρα πολλές ακυρώσεις της τελευταίας στιγμής και υπάρχουν καταγγελίες επιβατών, καταγγελίες επαγγελματιών πως δεν ανοίγουν τα κομπιούτερ οι εταιρείες για να βγάλουν εισιτήρια οι πελάτες, οι πολίτες για τις μετακινήσεις τους, για να προσφύγουν στις υπηρεσίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να πουν πως δεν έχουν επαρκή αριθμό επιβατών, άρα ακυρώνουν το δρομολόγιο και εν τω μεταξύ ήδη έχει δρομολογηθεί για άλλο δρομολόγιο το καράβι αυτό. Κύριε Υπουργέ, να ελέγξετε τις υπηρεσίες σας, έχει καταγγελθεί το γεγονός

από επαγγελματίες της Θεσσαλονίκης, από πάρα πολλούς πολίτες: Για τον Μάιο-Ιούνιο, αυτό είναι το καινούργιο φρούτο. Η νέα ασυδοσία των ακτοπλόων.

Κύριε Υπουργέ, μου απαντάτε σε μία πρόσφατη ερώτηση: «Γιατί κάθε χρόνο καταθέτουμε αυτές τις ερωτήσεις από τη Θεσσαλονίκη;». Επειδή ξέρουμε τι θα προκύψει. Τον Απρίλη σας την κατέθεσα. Το Μάη μου απαντάτε ότι οι διαγωνισμοί γίνονται στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων του Κρατικού Προϋπολογισμού. Αναφέρατε στις επιδοτήσεις της νησιωτικότητας και στο πλαίσιο των βαποριών που υπάρχουν, στον αριθμό και βεβαίως στην παλαιότητα των βαποριών. Εδώ δηλαδή αυτό διαπιστώνουμε για την επιχειρηματικότητα, την οποία εμείς θέλουμε να τη στηρίξουμε, αλλά δεν είμαστε αφελείς: Όταν έχουν το κίνητρο του κέρδους οι ακτοπλόοι και οι εφοπλιστές, θα πάνε να επενδύσουν. Τα μεγάλα λόγια που λένε κατά καιρούς ξέρουμε τι αντίκρισμα αλήθειας έχουν. Εμείς πιστεύουμε στην επιχειρηματικότητα και ξέρουμε ότι το κίνητρο του κέρδους είναι πρωτίστως που τους ωθεί. Απλώς επιλέγουν τα δρομολόγια «φιλέτο». Ξέρουμε ποια είναι αυτά και γι' αυτό έρχεται η πολιτεία αρωγός -αυτό ορίζει το Σύνταγμα, αυτό ορίζουν οι προηγούμενοι νόμοι- να ενισχύει τους περιορισμούς και τους αποκλεισμούς που επιβάλλει η νησιωτικότητα, η υποτιθέμενη πολιτική που και εσείς έχετε αναδείξει και εσείς προπαγανδίζετε, στην πράξη όμως την ακυρώνετε. Ούτε, λοιπόν, υγιή επιχειρηματικότητα ούτε νησιωτικότητα, στήριξη δηλαδή από την πλευρά της Κυβέρνησης υπάρχει, γιατί είναι περιορισμένοι οι πόροι. Συνεπώς, εάν ελέγξετε τους ακτοπλόους από τη μία πλευρά και από την άλλη εάν η Κυβέρνηση επιδοτήσει τις άγονες, τις δύσκολες γραμμές, τότε πράγματι θα έχουμε λύσει το πρόβλημα. Εάν ούτε το ένα γίνει ούτε το άλλο δεν θα έχουμε ποτέ λύση και κάθε επόμενη χρονιά θα είναι χειρότερη της προηγούμενης.

Εγώ, κυρία Πρόεδρε, τελειώνω λέγοντας, ότι δεν χρειάζεται να πω περισσότερα. Θα καταθέσω την επιστολή που σας έστειλε, κύριε Υπουργέ, στις 7 Ιουλίου 2008, προχθές, ο Πρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης, ο κ. Ζορμπίδης, που είναι ομόφωνη απόφαση του Επιμελητηρίου. Στις 7 Ιουλίου 2008, προχθές, που ήσασταν επάνω, σας λέει ότι δεν έρχομαι στη φιάστα που οργανώνετε για τη ναυτική εβδομάδα, γιατί σας ζητάνε συνάντηση να σας εκθέσουνε αυτά τα προβλήματα που εγώ εξέθεσα, αλλά τους την αρνείστε. Είναι ομοϊδεάτης σας, εξέχον στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας, Αντιδήμαρχος Θεσσαλονίκης. Τι χρειαζόμαστε άλλων μαρτύρων; Όλοι οι επαγγελματίες της Θεσσαλονίκης, με προεξάρχοντες τους ομοϊδεάτες σας, καταγγέλλουν αυτά που και εγώ ανέφερα προηγουμένως. Το καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής, κυρία Πρόεδρε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Μαγκριώτης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα επιστολή, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Μαγκριώτη.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω και σε άλλη ευκαιρία τονίσει ότι προφανώς υπάρχει ένα πρόβλημα αντιπολιτευτικής τακτικής εκ μέρους της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως.

Και λέω «προφανώς», διότι αντιλαμβάνομαι τη διαδικασία του κοινοβουλευτικού ελέγχου, όπου η Αντιπολίτευση πρέπει να ελέγχει την Κυβέρνηση –και ορθώς και καλώς-, δεν αντιλαμβάνομαι όμως να γίνεται μία συζήτηση, η οποία να μην έχει συγκεκριμένο περιεχόμενο και η οποία –πολύ περισσότερο- να γνωρίζουμε όλοι ότι παραβιάζει ανοικτές θύρες. Και θα εξηγήσω στη συνέχεια τι εννοώ και πώς ακριβώς στοιχειοθετώ αυτά, τα οποία λέω.

Πρακτικά, δηλαδή, λέω ότι πολλές φορές όπως στη ζωή, έτσι και στην πολιτική, ξέρετε ότι η υπερβολή ακυρώνει ακόμα και

την ουσία, ακόμα και την πραγματικότητα. Και αυτό προφανώς το αντιλαμβάνονται και οι Έλληνες πολίτες, αλλά πολύ περισσότερο οι παροικούντες την Ιερουσαλήμ.

Εάν κάποιος άκουγε τις τοποθετήσεις των συναδέλφων, οι οποίοι μίλησαν από το Βήμα αυτό, θα μπορούσε να οδηγηθεί στο συμπέρασμα ότι προ του 2004 θέμα ακτοπλοΐας εν Ελλάδι δεν υφίστατο! Έτσι θα καταλάβαινε. Αν δηλαδή κάποιος τρίτος από μία άλλη χώρα άκουγε τι λέγεται στο Κοινοβούλιο, θα έλεγε: «Ρε παιδί μου, τι έκαναν αυτοί οι άνθρωποι; Υπήρχαν καράβια, υπήρχαν συνδέσεις, υπήρχαν τακτικές και καθημερινές συγκοινωνίες όχι μόνο με τα νησιά, αλλά και με τα χωριά των νησιών και ξαφνικά αυτά όλα χάλασαν.» Αυτό θα καταλάβαινε οποιοσδήποτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Και έτσι είναι!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι το πρόβλημα της ακτοπλοΐας είναι ένα εξαιρετικά σημαντικό, σοβαρό, εθνικό και μεγάλο ζήτημα, το οποίο προφανώς, αν ήταν εύκολο να λυθεί, θα είχε λυθεί.

Επίσης, πιστεύω ότι αν αυτό το γεγονός υπήρχε να προσεγγιστεί με τελεσίδικο τρόπο, προφανώς δεν θα υπήρχε θέμα συζήτησης στην Αίθουσα αυτή. Δεν θα υπήρχε στο παρελθόν, δεν θα υπήρχε σήμερα και δεν θα υπήρχε στο μέλλον.

Η πραγματικότητα, όμως, είναι ότι υπάρχει ένα δύσκολο ζήτημα, για το οποίο πρέπει κάποιος να καταβάλει μεγάλη προσπάθεια για να μπορεί συνεχώς να απαντά με τον καλύτερο τρόπο, ανάλογα με τη συγκυρία, ανάλογα με τα μέσα, τα οποία κάθε φορά διαθέτει.

Γνωρίζετε –διότι οι περισσότεροι που βρίσκονται στην Αίθουσα σήμερα είναι από ή έχουν σχέση με νησιά- ότι η Ελλάδα έχει ορισμένα χαρακτηριστικά, τα οποία δημιουργούν συγκεκριμένους περιορισμούς στην επίλυση του ζητήματος. Έχει, ας πούμε, το χαρακτηριστικό της πολυνησίας. Ευλογία μεν, από την άλλη όμως μεριά έχει ιδιαίτερα προβλήματα.

Γνωρίζετε ότι υπάρχει το πρόβλημα της διαθεσιμότητας των μέσων. Το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Φαντάζομαι οι Υπουργοί που διετέλεσαν στη θέση αυτήν πριν από εμένα, με νομικό καθεστώς πολύ διαφορετικό από το σημερινό –και θα επανέλθω στη συνέχεια μ' αυτό- θα ήλθαν πολλές φορές στη δύσκολη θέση να έχουν γραμμή, να δίνουν χρήματα και να μην υπάρχει πλοίο. Να καταλογίσουμε, λοιπόν, στους Υπουργούς αυτούς δόλο; Να καταλογίσουμε αναληψία; Να καταλογίσουμε εγκληματική αμέλεια; Να πούμε ότι δεν τους ενδιέφερε να κάνουν βήματα;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι άλλο πράγμα να προσεγγίζεις τα προβλήματα με διάθεση κριτικής, η οποία οδηγεί σε βελτίωση των συνθηκών και άλλο πράγμα μέσα από την υπερβολή να ακυρώνεις και την ουσία του ζητήματος το οποίο πράγματι υφίσταται και θα υφίσταται και συνεχώς θα υφίσταται παρά τα βήματα που γίνονταν, που γίνονται και που θα συνεχίσουν να γίνονται. Είμαι βέβαιος γι' αυτό.

Υπάρχουν, λοιπόν, τα χαρακτηριστικά αυτά, στα οποία προτίθεται και το χαρακτηριστικό των καιρικών συνθηκών. Διότι, προφανώς, η σύνδεση Αθηνών-Αιγίου δεν διακόπτεται ποτέ, η σύνδεση όμως της Καλύμνου μπορεί να διακοπεί πάρα πολλές μέρες το χρόνο για λόγους αντικειμενικούς και ανεξάρτητους από τη θέληση του εκάστοτε Υπουργού ή του εκάστοτε χειριστή του συγκεκριμένου ζητήματος.

Άρα, λοιπόν, δεν μπορεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συγκρίνουμε το τρόλεϋ με το καναρίνι, επειδή και τα δύο είναι κίτρινα! Βεβαίως, έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό, αλλά δεν είναι ίδια πράγματα. Μιλάμε για διαφορετικά πράγματα.

Διαχρονικά, λοιπόν, έγιναν βήματα –πράγματι έγιναν βήματα- και διαχρονικά λύθηκαν κάποια προβλήματα. Βεβαίως λύθηκαν προβλήματα. Η κατάσταση είναι ίδια το 2008 με το 2004 ή το 1999; Η κατάσταση δεν είναι ίδια ούτε το 2008 με το 2007, ούτε το 2007 με το 2006, ούτε το 2006 με το 2005, ούτε το 2005 με το 2004, ούτε το 2004 με το 2003 και καλώς δεν είναι. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Ο στόχος ποιος είναι; Ο στόχος είναι κάθε φορά να γίνεται ένα βήμα παραπάνω ή όσα περισσότερα βήματα μπορούν

παραπάνω, γιατί αυτή είναι η αένας προσέγγιση μιας πολιτικής η οποία μπορεί να πάει τα πράγματα παραπέρα. Και ο καθένας πρέπει να στηρίζεται σε ένα καθεστώς το οποίο θα του δίνει τη δυνατότητα να επεκτείνει τις πολιτικές του, κάνοντας βήματα που θα οδηγήσουν κάπου. Αυτή είναι η ουσία της πολιτικής σε τελική ανάλυση και από εκεί κρίνεται και το αποτέλεσμα. Και φυσικά στην πολιτική, όπως και στη ζωή, αυτό το οποίο μετράει είναι το αποτέλεσμα.

Μέσα, όμως, σε αυτά τα χαρακτηριστικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει άλλο ένα χαρακτηριστικό, το οποίο είναι κατά τη γνώμη μου και ένας σημαντικός περιοριστικός παράγων στη διαδικασία επίλυσης του ζητήματος. Εξ' όσων θυμάμαι, μέγα επίτευγμα των προηγούμενων κυβερνήσεων περιόδου ΠΑ.ΣΟ.Κ ήταν η συμμετοχή της χώρας στην ΟΝΕ. Ορθώς το θυμάμαι και ορθώς ήταν και επίτευγμα.

Αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχε φυσικά θετικά και είχε και υποχρεώσεις. Και μέρος των υποχρεώσεων, ως καλά γνωρίζετε, ήταν και η ενσωμάτωση της πολιτικής μας σε σειρά πολιτικών, στις οποίες μέχρι τότε η ελληνική πολιτεία δεν είχε καταφέρει να προσαρμοστεί.

Γνωρίζετε πολύ καλύτερα από εμένα ότι η κατάσταση στην ακτοπλοία διέπεται ουσιαστικά από ένα νομικό καθεστώς, το οποίο ισχύει στην Ευρώπη καθ' υπόδειξιν τουλάχιστον από το 1992 και στη συνέχεια ενσωματώθηκε στο ελληνικό δίκαιο το 2001. Διαφωνούσατε μ' αυτό; Θα μπορούσατε να είχατε κάνει τέτοιες διαδικασίες οι οποίες να το εξαιρέσουν. Θα μπορούσατε; Η απάντησή μου είναι ότι δεν θα μπορούσατε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Αφού, λοιπόν, γνωρίζετε ότι το καθεστώς αυτό πρακτικά είναι μία απελευθερωμένη αγορά της οποίας η τάση είναι η πλήρης απελευθέρωση σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, είναι δυνατόν να διατυπώνονται εδώ ισχυρισμοί, οι οποίοι να κατατείνουν στο επιχείρημα ότι από την πλευρά της Κυβερνήσεως δεν υπάρχει αυτή η ευαισθησία ή εν πάση περιπτώσει δεν υπάρχει πρόθεση λύσης ή εν πάση περιπτώσει δεν λαμβάνει υπ' όψιν της εκείνες τις κοινωνικές παραμέτρους οι οποίες θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν, παρά το γεγονός ότι η πολιτική είναι διαφορετική;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για μία απελευθερωμένη αγορά και μιλάμε για μία διαδικασία η οποία ουσιαστικά επιφυλάσσει για την κάθε πολιτεία, συνεπώς και για την ελληνική, τα ελάχιστα, προκειμένου να υπάρξουν οι απαραίτητοι εκείνοι όροι, οι οποίοι θα εξασφαλίζουν τη σύνδεση με όλους τους προορισμούς.

Έχω μία ερώτηση. Χαρακτηριστικό της Ελλάδος είναι φυσικά η πολυνησία. Το ερώτημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι: Οι ελληνικές κυβερνήσεις διαχρονικά συμπεριφέρθηκαν στα νησιά με τον τρόπο που έπρεπε; Δηλαδή φρόντισαν να οπλίσουν τους κατοίκους των νησιών με εκείνες τις υποδομές οι οποίες θα επέτρεπαν, όχι μόνο στους κατοίκους να παραμείνουν στα νησιά τους, αλλά να μπορέσουν να λειτουργήσουν και ως πόλοι ανάπτυξης στους οποίους θα στηρίζονταν επιμέρους πολιτικές που κατά καιρούς είχε αποφασίσει η ελληνική πολιτεία να εφαρμόσει;

Αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς στην Αίθουσα αυτή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η απάντηση είναι όχι. Και φαίνεται ότι είναι όχι, ανεξάρτητα από το ποια ρητορεία μπορεί ο καθένας να αρθρώσει, από το μέγεθος της περιπλοκής των αρμοδιοτήτων οι οποίες υπάρχουν στα ελληνικά Υπουργεία, στην ελληνική Κυβέρνηση, προκειμένου να αποφασιστεί μία πολιτική που αφορά τα νησιά ή τα λιμάνια.

Ποιοι κατασκευάζουν λιμάνια σήμερα στην Ελλάδα; Ποιος τα κατασκευάζει; Δεν θα έπρεπε κανονικά το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής να έχει αυτό το προνόμιο; Το έχει; Γνωρίζετε πως όχι. Με ποια κριτήρια κατασκευάζονται λιμάνια; Υπάρχουν κριτήρια τα οποία έχουν καθοριστεί διαχρονικά με προτεραιότητες οι οποίες θα στηρίζονται σε ένα χωροταξικό σχεδιασμό που θα εδράζεται σε μία οικονομική ανάπτυξη που θα έχει προτεραιότητες βάθος χρόνου; Το έχετε δει ποθενά αυτό γραμμένο; Υπάρχουν διαδικασίες οι οποίες να οδηγούν σε συγκεκριμένα μοντέλα ανάπτυξης, προκειμένου να πει κάποιος ότι στηρίζει την πολιτική του

για να κάνει βήματα;

Για να υπάρξει ένα σωστό ακτοπλοϊκό σύστημα, για παράδειγμα, να αναπτυχθεί όχι μόνο η ακτοπλοία, αλλά και η κρουαζιέρα και άλλες μορφές, λιμάνι δεν πρέπει να έχει μόνο ο Πειραιάς, αλλά θα πρέπει να έχουν και τα άλλα νησιά. Για να μπορέσει ένα γρήγορο πλοίο να προσεγγίσει ένα νησί, θα πρέπει αυτό το νησί να έχει το κατάλληλο λιμάνι να έχει την υποδομή για να μπορέσει να το υποδεχθεί.

Και υπάρχει και μία σειρά άλλων ζητημάτων τα οποία τίθενται σήμερα. Ένα ζήτημα, επίσης, είναι η διαχείριση των ίδιων των λιμένων, ποιοι ασχολούνται με τη συντήρησή τους, ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι επιδιορθώνουν τις βλάβες τους, ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι προσφέρουν τις υποδομές που πρέπει να προσφερθούν.

Όλα αυτά, κυρίες και κύριοι, είναι ζητήματα τα οποία είναι αναπάντητα. Θέλετε το πιο ακραίο παράδειγμα; Αυτό είναι η διάκριση ανάμεσα στα μέχρι πρότινος υφιστάμενα δύο διαφορετικά Υπουργεία, δηλαδή το πρώην Υπουργείο Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και το πρώην Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Άλλο σχεδιασμό θαλασσίων μεταφορών έκανε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, άλλο σχεδιασμό έκανε το Υπουργείο Αιγαίου. Το αποτέλεσμα είναι ότι το μεν Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας είχε την αρμοδιότητα για τα δρομολόγια από την ηπειρωτική Ελλάδα προς τα νησιά, ενώ το Υπουργείο Αιγαίου είχε την αρμοδιότητα για τα ενδονησιωτικά. Ήταν πάρα πολλές οι περιπτώσεις που υπήρχε βαπόρι το οποίο έφθανε στις τέσσερις ή ώρα από τον Πειραιά, ενώ το προηγούμενο είχε φύγει στις δύο ή ώρα ή στις τρεις ή ώρα και αναγκάζονταν οι κάτοικοι να κάθονται εκεί όλο το βράδυ ή εν πάση περιπτώσει να διανυκτερεύουν, προκειμένου να φύγουν με το επόμενο πλοίο την επόμενη μέρα, αν υπήρχε.

Κυρίες και κύριοι, θέλω να πω ότι αν ζητηθεί ένας τίτλος στη χώρα, ο τίτλος είναι ότι στην Ελλάδα –μέχρι σήμερα, τουλάχιστον, που γίνονται κάποια βήματα, δεν είναι της παρούσης, αλλά θα τα πούμε αργότερα– δεν υπήρξε ποτέ η προσέγγιση με βάση τις συνδυασμένες μεταφορές. Ποτέ! Αυτή είναι η αλήθεια, γιατί αν υπήρχε αυτή η προσέγγιση, σειρά ζητημάτων που θα μπορούσαν να έχουν επιλυθεί, θα είχαν ήδη επιλυθεί.

Και δεύτερον, και κυριότερον, υπήρξε μία επιπτώσιολογία αντιμετώπισης των διαφόρων πραγμάτων, τα οποία στη συνέχεια με κάποιο τρόπο, είτε βελτιώνονταν, είτε παρέμεναν ίδια, είτε σε κάποιες άλλες περιπτώσεις αυτά τα πράγματα πωγύριζαν.

Είναι ίδια η κατάσταση, όμως, κυρίες και κύριοι, σε σχέση με το παρελθόν; Η απάντηση είναι ότι δεν είναι ίδια. Οι κάτοικοι των νησιών γνωρίζουν πολύ καλά –θα αναφερθεί στη συνέχεια ο συνάδελφος κ. Καμμένος με περιπτώσιολογικές αναφορές– ότι σήμερα έχουμε μία εντελώς διαφορετική εικόνα και στα Δωδεκάνησα, αλλά και στις Κυκλάδες. Έχουμε πολύ περισσότερες συνδέσεις σ' όλα τα Δωδεκάνησα και σ' όλες τις Κυκλάδες, αλλά και σε άλλα μέρη. Και έχουμε, επίσης, πολύ συχνότερες γραμμές, όπως επίσης έχουμε και πολύ σύγχρονα πλοία.

Αν εξαιρέσει κανείς το μέτρο της ενοποίησης των δύο Υπουργείων που από μόνο του βελτιώνει την κατάσταση σε σημαντικό βαθμό, δώσαμε την ευκαιρία για σύναψη δωδεκαετών συμβάσεων, πράγμα που επιτρέπει σ' εκείνους οι οποίοι μπορούν, να εκμεταλλευτούν αυτό το ευεργέτημα, να συνάψουν δωδεκαετείς συμβάσεις και έτσι να φέρουν καινούργια πλοία να μπουν στις γραμμές, πράγμα το οποίο σήμερα ήδη έχει προχωρήσει.

Επίσης, δόθηκε η δυνατότητα οι κάτοικοι των μικρών νησιών που αντιμετωπίζουν οικονομικό πρόβλημα, να ταξιδεύουν εντελώς δωρεάν, μέτρο το οποίο επίσης έχει τύχει ευρείας χρήσεως.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σαφές ότι σήμερα υπάρχει μία έκρηξη στην αγορά του πετρελαίου. Και αυτή η έκρηξη, έχει συμπαρασύρει στην πορεία, της οικονομίες ισχυρών κρατών αλλά και όλου του κόσμου. Μπορεί κάποιος να αγνοήσει ότι αυτή η έκρηξη του πετρελαίου που συμμετέχει από 40% έως 70% στην τιμή του ναύλου, δεν μπορεί να συμπαρασύρει και αυξήσεις οι οποίες ως εκ τούτου γίνονται σε όλες εκείνες τις συνδέσεις οι οποίες χρησιμοποιούν βασικά το πετρέλαιο μέσα

στο κόστος τους;

Ελέχθησαν διάφορες ανακρίβειες. Θα καταθέσω στα Πρακτικά πίνακα, με την ποσοστιαία αύξηση του καθαρού ναύλου σε σχέση με το 2007. Αναφέρομαι, φυσικά, σε μέσες τιμές, σε μέσους όρους. Ο μέσος όρος όλων των εταιρειών είναι περίπου 16,23%. Υπάρχουν, φυσικά, αυξήσεις οι οποίες είναι 32%, υπάρχουν και αυξήσεις οι οποίες είναι 5%. Σε κάθε περίπτωση αυτό που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν είναι ότι οι αυξήσεις της τιμής του πετρελαίου είναι πάνω από 100%, πράγμα που σημαίνει ότι αν η συμμετοχή στο ναύλο είναι της τάξεως του 70%, θα έπρεπε κατ' αναλογίαν να μιλάμε για υπερδιπλασιασμό αυτών των τιμών.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτό το πράγμα, λοιπόν, δεν συμβαίνει. Αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν έγινε ούτε διά μαγείας ούτε ξαφνικά. Έγινε μετά από πολύ μεγάλες διαβουλεύσεις, μετά από συνεχείς συζητήσεις, μετά από συνεχείς διαπραγματεύσεις, γίνεται με μία συνεχή πίεση, διότι γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι η πολιτεία επιφύλαξε για λογαριασμό της, μόνο την τιμή για τις οικονομικές θέσεις στη δημόσια υπηρεσία και μόνο για αυτοκίνητα μέχρι τεσεράμισι μέτρα. Όλες οι υπόλοιπες τιμές, ως κακά γνωρίζετε, από το 2001 είναι απελευθερωμένες. Συνεπώς, ό,τι έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα, έχει επιτευχθεί μέσα από αυτές τις διαδικασίες συνεχούς συζήτησης και συνεχούς διαβούλευσης με τις εταιρείες.

Από την άλλη πλευρά, ασκήθηκε κριτική, διότι ζητήθηκε μία σειρά από στοιχεία τα οποία δεν έχουν δοθεί, απ' ό,τι είπε η κυρία συνάδελφος, η πρώτη επερωτώσα.

Με βάση την πληροφόρηση που έχω από τον κ. Καμμένο, θα μου επιτρέψετε να πω ότι δεν έχουμε τέτοιου είδους αιτήσεις στο Υπουργείο. Εάν παρ' όλα αυτά έχετε να μας κάνετε συγκεκριμένες ερωτήσεις, ξέρετε ότι η πόρτα του Υπουργείου είναι πάντα ανοιχτή και φυσικά, είμαστε πάντα στη διάθεσή σας. Για παράδειγμα, υπάρχουν δημοσιοποιημένες εγκύκλιοι για την απελευθέρωση των συνδέσεων, οι οποίες είναι και ανηρτημένες στο διαδίκτυο, όπως άλλωστε προσπελάσιμες στον καθένα μέσω του διαδικτύου είναι και όλες οι αποφάσεις του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Μπορεί ο καθένας πολύ εύκολα να τις δει.

Το καταθέτω και αυτό στα Πρακτικά για να το έχετε στη διάθεσή σας. Όμως, μπορείτε να δείτε και ό,τι άλλο χρειάζεστε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα εγκύκλιο, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης καταθέτω στα Πρακτικά, τη σύγκριση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων ανάμεσα στο 2007 και στο 2008. Θα δείτε ότι υπάρχουν συνδέσεις σε νησιά τα οποία είχαν χρόνια να δουν βαπόρι. Νησιά τα οποία στις προηγούμενες και πιο προηγούμενες εκλογές αρνήθηκαν να ψηφίσουν, γιατί δεν είχαν καράβι. Νησιά τα οποία ήταν αποκομμένα. Νησιά στα οποία μπήκαν ταχύπλοα, όπως για παράδειγμα στην Κύθνο –αίτημα πολλών ετών- που δεν είχαν μπει καθόλου όλο αυτό το διάστημα, για να μην αναφερθώ στα Δωδεκάνησα και τη Μυτιλήνη όπου έχουμε βάσει νέες γραμμές οι οποίες έχουν ήδη ξεκινήσει.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βουλγαράκης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για λόγους οικονομίας καταθέτω επίσης στα Πρακτικά όλες τις νέες συνδέσεις με εξυπηρετήσεις οι οποίες έχουν γίνει και οι οποίες επίσης είναι στη διάθεσή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γεώργιος Βουλγαράκης καταθέτει

για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ζήτημα της ακτοπλοΐας είναι, όπως είπα στην αρχή, ένα διαρκές πρόβλημα το οποίο ζητά τη λύση του. Και είναι ένα διαρκές πρόβλημα, διότι οι συνθήκες διαφοροποιούνται και οι ανάγκες κάθε εποχής είναι επίσης διαφορετικές.

Γνωρίζετε ότι η διαδικασία είναι καθορισμένη. Υπάρχουν ελεύθερες γραμμές και γραμμές οι οποίες δεν εξυπηρετούνται. Μετά από μία συγκεκριμένη διαδικασία, υπάρχει η επιλογή της δημόσιας υπηρεσίας και από την άλλη μεριά, υπάρχει η δυνατότητα της πολιτείας να παρέμβει μέσα από αυτό το συγκεκριμένο νομικό πλαίσιο.

Επίσης γνωρίζετε –αφού παρακολουθείτε τις συνεντεύξεις του Υπουργείου- ότι μόνο για φέτος έχουμε δώσει 12.000.000 ευρώ παραπάνω για τη δημόσια υπηρεσία. Έχουμε δώσει περίπου 20.000.000 ευρώ, παραπάνω για τη μεταφορά νερού στα νησιά. Έχουμε βάλει νέα RORO τα οποία λύνουν το πρόβλημα του εφοδιασμού των νησιών με εμπορεύματα. Έχουμε επιχειρήσει νέες ενδονησιωτικές συνδέσεις οι οποίες στο παρελθόν δεν υπήρχαν. Έχουν μπει νέα πλοία σε σχέση με το παρελθόν. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων είναι σαφώς μικρότερος απ' αυτόν που ήταν πριν από τρία, τέσσερα και δέκα χρόνια.

Υπάρχει διαχωρισμός τιμών. Υπάρχουν παραδείγματα –θα αναφερθεί αργότερα ο κ. Καμμένος- συγκεκριμένων γραμμών με διαχωρισμό τιμών, ανάλογα με το αν είναι Πέμπτη, Παρασκευή ή Σάββατο και με το αν είναι πρωί ή βράδυ και είναι θέματα πλέον της δικής μας καταναλωτικής κοινότητας, να μπορούμε να επιλέξουμε εκείνες τις γραμμές οι οποίες θα έχουν την καλύτερη προσφορά και την καλύτερη δυνατότητα επιλογών, σε σχέση με τις διασυνδέσεις τις οποίες έχουν.

Με λίγα λόγια, αυτό το οποίο θέλω να επισημάνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι η κατάσταση προφανώς δεν είναι η ίδια όχι μόνο με το 2004, αλλά ούτε και με πέρυσι. Ελπίζω και εύχομαι ότι θα είναι πολύ καλύτερη του χρόνου, όπως επίσης ελπίζω ότι κάθε χρόνο θα γίνεται καλύτερη, γιατί τα ελληνικά νησιά χρειάζονται την υποστήριξη της πολιτείας.

Συμφωνώ –και το είπα πρώτος στην ομιλία μου- ότι η ελληνική πολιτεία διαχρονικά δεν έχει δώσει στα νησιά το βάρος που θα έπρεπε να δώσει. Αν αναλογιστεί κάποιος πόσα χρήματα έχουν μπει στην περιφερειακή Αθηνών-Πατρών-Θεσσαλονίκης και πόσα χρήματα έχουν δαπανηθεί για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις, δεν είναι ούτε μονοψήφιο το ποσοστό στα χρήματα που έχουν δοθεί. Γίνεται μια διαρκής προσπάθεια σε επίπεδο ευρωπαϊκής επιτροπής, για να υπάρξουν κάποιες εξαιρέσεις, αλλά επειδή ακόμη είμαστε σε διαπραγματεύση, δεν θέλω να τις ανακοινώσω, διότι δεν έχουν ολοκληρωθεί.

Να πω ότι πρόσφατα η Ελλάδα ανέλαβε leader ενός προγράμματος για τη νησιωτικότητα, όπου θα καταθέσουμε συγκεκριμένες προτάσεις που θα οδηγήσουν σε μέτρα ενίσχυσης των νησιών και της ακτοπλοΐας.

Να πω ότι πρόσφατα έγινε μια σύσκεψη επιτρόπων, στην οποία θα αναφερθεί ο κύριος Υφυπουργός αναλυτικά, όπου υιοθετούν με ψήφισμά τους την ανάγκη να βοηθηθεί η ακτοπλοΐα με πρόσθετα χρηματοδοτικά εργαλεία, διότι, πράγματι, υπάρχει ένα πολύ μεγάλο ζήτημα το οποίο πρέπει να απασχολήσει την Ευρωπαϊκή Ένωση, να ενσωματωθεί ο προβληματισμός της αύξησης της τιμής του πετρελαίου που οδηγεί σε αυξήσεις, που δεν ελέγχονται υπό κανονικές συνθήκες, οι οποίες, επίσης, δεν μπορούν να ρυθμιστούν και με λίγα λόγια να υπάρξει εκείνη η διαδικασία η οποία θα δώσει τη δυνατότητα να δοθούν λύσεις.

Σε όλα αυτά, θεωρώ πολύ μεγάλη επιτυχία και επίτευγμα το γεγονός ότι η νησιωτικότητα προστατεύεται πλέον από το Σύνταγμα. Είναι ανοικτές οι πολιτικές οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε πρακτικές λύσεις. Και είναι, επίσης, ανοικτές οι πολιτικές εκείνες, που θα οδηγήσουν τα νησιά σ' ένα καλύτερο μέλλον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο συνάδελφος Αχμέτ Χατζηροσμάν διά του Προέδρου της Βουλής, ζητά από εμάς να του χορηγήσουμε άδεια απουσίας από τις εργασίες της Βουλής για τη 12η και τη 13η του τρέχοντος μηνός για μετάβασή του στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. έχει το λόγο. Ορίστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησα με πολύ μεγάλο ενδιαφέρον τους προβληματισμούς του κυρίου Υπουργού, σχετικά με την αντιπολιτευτική τακτική του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Τι μας είπε ο κύριος Υπουργός; Ότι παραβιάζουμε ανοικτές θύρες, ότι υπάρχει υπερβολή την οποία κατανοεί και εν πάση περιπτώσει, ουσιαστικά με λίγα λόγια μας έκανε κριτική γιατί δεν έχουμε συγχαρεί την Κυβέρνηση. Γιατί δεν την έχουμε συγχαρεί που βρίσκεται στο πλευρό των ακτοπλοϊκών εταιρειών, όπως μας είπε, τις οποίες κατανοεί απολύτως, αδιαφορώντας για τις οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες των επιλογών της στα νησιά, στις οποίες δεν αναφέρθηκε καθόλου. Λες και δεν υπάρχουν κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες στα νησιά, λες και δεν τις βιώνει ο νησιώτης, ο κάθε Έλληνας πολίτης που αγαπά τον τόπο του και θέλει να μείνει εκεί ή θέλει να τον επισκέπτεται συχνά. Ή ακόμη λες και οι υπόλοιποι, που δεν είμαστε νησιώτες, δεν έχουμε συνδεθεί με σχέσεις αγάπης με τους νησιώτες με τους διάφορους προορισμούς και θέλουμε να πηγαίνουμε συχνά στους τόπους αυτούς.

Η αλήθεια, κύριε Υπουργέ, είναι πως το τρίπτυχο που χαρακτηρίζει την ελληνική ακτοπλοία σήμερα, είναι συγκεκριμένο: Ακριβά εισιτήρια, ακριβά κυλικεία, χαμηλής ποιότητας παροχές.

Με τις ευλογίες της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, τα ναύλα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών έχουν σημειώσει αλματώδη αύξηση, καθιστώντας μια υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος είδος πολυτελείας. Είδος πολυτελείας για όλους, γι' αυτούς που την παρέχουν, αλλά και γι' αυτούς, που πρέπει να την απολαμβάνουν.

Η αλήθεια είναι ότι η ακρίβεια πλήττει την καθημερινή ζωή των πολιτών και όχι μόνο στην ακτοπλοία. Παντού. Υπάρχει γενικευμένο κλίμα ακρίβειας και με αυτόν τον τρόπο, καθιστώνται οι διακοπές απαγορευτικές για τη μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων πολιτών, μ' ό,τι αυτό συνεπάγεται για τις τοπικές κοινωνίες και τις τοπικές οικονομίες στα νησιά, που περιμένουν πώς και πώς να ζήσουν από την ανάπτυξη του τουρισμού.

Και οι συνέπειες στον τουρισμό είναι άμεσες, μακροχρόνιες και τρομακτικές. Γιατί όσο δεν ενισχύεται ο ελληνικός τουρισμός, οι Έλληνες πολίτες και περιμένουμε από τους ξένους, θα έρθουν οι ξένοι στην πρώτη φάση. Ακόμη έρχονται ως αποτέλεσμα της μεγάλης προβολής της χώρας, λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων, όπως συνέβαινε σ' όλα τα κράτη του κόσμου. Και θα έρθουν και του χρόνου ενδεχομένως.

Η τουριστική πολιτική, όμως, στην οποία αναφέρθηκε πολύ σωστά προηγούμενος ο κ. Νικητιδής και ο κ. Σγουρίδης, όπως και οι υπόλοιποι άλλοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν της κάτι άλλο, το ότι ο βασικός κανόνας με απλά λόγια είναι ότι αυτός που έρχεται να μας ξανάρθει. Αυτό καταλαβαίνει ο κόσμος.

Ε, λοιπόν, με την πολιτική σας, αυτοί που έρχονται δεν θα ξανάρθουν. Κάθε μέρα παντού διαβάζουμε στις εφημερίδες, παρακολουθούμε τα ρεπορτάζ στις τηλεοράσεις, ότι όσοι ξένοι έρχονται στην Ελλάδα, δηλώνουν ταυτόχρονα ότι είναι τα πάντα πανάκριβα.

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Να το πούμε παντού να κάνουμε καλή διαφήμιση για τα νησιά μας!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Είναι ψέματα αυτό;

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι, είναι ψέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν το λένε αυτό οι ξένοι;

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι, είναι ψέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν το λένε παντού;

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ναι, είναι ψέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ποιο είναι ψέμα; Ότι είναι πανάκριβα...

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Συγγνώμη, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Τι θα πει «συγγνώμη, κυρία Πρόεδρε»;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Εγώ, κυρία Πρόεδρε,...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Παπουτσή,...

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Είναι μια μεγάλη δυσφήμιση στα νησιά μας και για το θέμα της υγείας και για το θέμα της ακτοπλοΐας. Βρείτε το χειμώνα να τα πείτε αυτά. Μέσα στο καλοκαίρι είναι απαράδεκτο αυτό που γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κυρία συνάδελφε, πού βρίσκεσθε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Εγώ αντιλαμβάνομαι...

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ζητώ συγγνώμη, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Πού βρίσκεσθε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Αντιλαμβάνομαι ότι κάποιο λόγο είχατε για να εκφραστείτε, προκειμένου να γραφτεί στα Πρακτικά.

ΑΡΙΑΔΝΗ ΜΑΝΟΥΣΟΥ-ΜΠΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Όχι, να διαγραφεί, κυρία Πρόεδρε. Δεν έχω εγώ τέτοιο πρόβλημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Θα μπορούσατε, όμως και εγώ με μεγάλη μου χαρά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Παπουτσή και κυρία συνάδελφε, λυπάμαι γι' αυτήν τη συμπεριφορά σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τη δική μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Της κυρίας συναδέλφου.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Με συγχωρείτε, αλλά νόμιζα ότι αναφερόσαστε στη δική μου συμπεριφορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Παρακαλώ, συνεχίστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έλεγα, λοιπόν, ότι αυτό το οποίο έχει σημασία σήμερα, είναι να λέμε την αλήθεια, για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τα πράγματα και να αντιμετωπίσουμε τα προβλήματα.

Το κόστος των ακτοπλοϊκών ναύλων, σε ορισμένες περιπτώσεις είναι υψηλότερο από το κόστος των αεροπορικών συγκοινωνιών σε συγκεκριμένα νησιά, όπως επίσης αλήθεια είναι ότι στην πραγματικότητα σήμερα, σε ορισμένα παλαιά συμβατικά πλοία, οι τιμές των εισιτηρίων είναι υψηλότερες από τα νεότερα συμβατικά, που εκτελούν τα αντίστοιχα δρομολόγια και σε μικρότερο χρόνο.

Υπάρχει, βεβαίως και το θέμα των κυλικείων, όπου γίνεται η απόλυτη κλοπή. Και μιλάμε για κλοπή. Και απορώ. Βεβαίως, δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αλλά είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Ανάπτυξης. Όμως, εδώ εγκαλείται η Κυβέρνηση. Ο πολίτης δεν οφείλει να κάνει καμμία τέτοια διάκριση. Μπαίνει μέσα στο πλοίο, έχει πληρώσει περίπου έναν ολόκληρο μισθό για να πάει αυτός και η οικογένειά του διακοπές και μέσα στο πλοίο βλέπει αναρτημένες τις τιμές, αυτές που ορίζει το Υπουργείο Ανάπτυξης στη διατίμηση και του ζητάνε, βεβαίως, δύο και τρεις φορές παραπάνω, είτε γιατί δεν έχουν αυτό το οποίο αναφέρουν στον κατάλογο και έχουν κάτι άλλο που είναι λίγο μεγαλύτερο, είτε γιατί δεν έχουν ακριβώς την ίδια ποιότητα στην οποία υποτίθεται ότι είναι το προϊόν της διατίμησης.

Αυτό ποιος το ελέγχει; Δεν υπάρχει εποπτικός μηχανισμός του κράτους, ο οποίος όλως τυχαίως ανήκει στο δικό σας Υπουργείο, κύριε Βουλγαράκη, ο οποίος να λειτουργεί και επ' αυτού, για να δημιουργεί ακριβώς τις προϋποθέσεις, ούτως ώστε ο πολίτης να νιώθει ότι έχει σεβασμό από μια υπηρεσία την οποία ακριβοπληρώνει; Αυτή είναι μια πραγματικότητα την οποία αγνοήσατε προηγούμενως.

Επίσης, δεν σας άκουσα να λέτε κουβέντα για την αλλαγή του ορίου ηλικίας των πλοίων, αυτήν την οποία το επιβατικό

κοινό τη βλέπει και τη νιώθει. Και τη νιώθει πού; Στα πλοία τα οποία αυτήν τη στιγμή, έχουν γιορτάσει τα τριακοστά τους γενέθλια και σύμφωνα με το ν. 2932, θα έπρεπε να είχαν αποσυρθεί. Με τις αλχημείες της Κυβέρνησης παραμένουν και λειτουργούν ως δώρο προς τους πλοιοκτήτες και όχι προς τα νησιά.

Εγώ, λοιπόν, θέλω να στραφώ σ' εσάς, κύριε Υπουργέ, και στους αξιότιμους αξιωματικούς της ηγεσίας του Λιμενικού Σώματος, να σας κοιτάξω στα μάτια και να σας ρωτήσω: Είσατε βέβαιος, κύριε Υπουργέ, μπορείτε να βεβαιώσετε το Σώμα ότι όλα τα πλοία τα οποία, κατά παράβαση του ν. 2932, αλλά με την αλχημεία της Σύμβασης της Στοκχόλμης, κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες, έχουν κάνει όλες τις μετασκευές, οι οποίες απαιτούνται από τη Σύμβαση της Στοκχόλμης και ταυτόχρονα υπάρχουν οι βεβαιώσεις στο Υπουργείο; Και δεν αναφέρομαι στις γραπτές βεβαιώσεις τις οποίες δίνει η Επιθεώρηση Πλοίων προς τη Διεύθυνση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Αναφέρομαι, στο εάν εσείς έχετε ελέγξει, εάν έχουν γίνει, πραγματικά, οι μετασκευές και εάν οι επιθεωρήσεις γίνονται με πραγματικό τρόπο, ουσιαστικό τρόπο και να το βεβαιώσετε. Μπορείτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Το μηχανικό θέλετε να κάνω;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι. Με συγχωρείτε πάρα πολύ. Ο προκάτοχός σας Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης, ήρθε εδώ στη Βουλή και ζήτησε από την πλειοψηφία, γιατί μόνο η πλειοψηφία επέιθη, της Νέας Δημοκρατίας να τροποποιήσει το ν.2932 και να δώσει τη δυνατότητα να κάνετε χρήση της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, η οποία είναι εξωκοινοτική διαδικασία, προκειμένου να επιτρέψετε να σταματήσει η απόσυρση των γηραιών πλοίων, που είχαμε θεσπίσει εμείς με τη δική μας νομοθεσία και να τους αφήσετε να λειτουργούν αυτήν τη στιγμή μέσα στο Αιγαίο.

Ρωτώ λοιπόν: Μπορείτε να βεβαιώσετε τους συναδέλφους σας -και όχι εμάς, γιατί εμείς ήμασταν πεισμένοι, ξέραμε ότι δεν επρόκειτο να γίνουν οι μετασκευές- τους οποίους πήρατε την ψήφο και υποστήριξαν την πολιτική σας, ότι όλα τα πλοία τα οποία βρίσκονται αυτήν τη στιγμή εν πλω, που έχουν ξεπεράσει το όριο ηλικίας, απαιτούν όλες τις μετασκευές;

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Βουλγαράκης παραδίδει στον κ. Παπουτσή ένα έγγραφο)

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τι είναι αυτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι τα πλοία που έχουν συμμορφωθεί με τη Συνθήκη της Στοκχόλμης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πολύ ωραία. Μπορείτε να το βεβαιώσετε εσείς;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ναυπηγός είμαι εγώ, κύριε Παπουτσή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν υπάρχουν υπηρεσίες στο ελληνικό κράτος;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Βεβαίως και υπάρχουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, θέλετε να καταθέσετε το έγγραφο για τα Πρακτικά;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Υπουργέ, με απορία σας κοιτάει ο συνάδελφος κ. Παυλίδης, γιατί γνωρίζει ότι το ερώτημα που θέτετε είναι περιέργο. Τι μας ρωτάτε; Αν υπάρχουν υπηρεσίες τις οποίες προίσταστε; Στο δικό σας Υπουργείο είναι αυτές οι υπηρεσίες.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εγώ θέλετε να βεβαιώσω;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μα με συγχωρείτε...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όταν υπάρχουν οι υπηρεσίες περιμένετε από τον Υπουργό να βάλει την υπογραφή του;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ σεβαστείτε την Αίθουσα και το Προεδρείο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ο Υπουργός είναι ναυπηγός; Εσείς δηλαδή μπορείτε να βεβαιώσετε από την πλευρά σας ότι δεν ισχύει αυτό προσωπικώς;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Τότε τι με ρωτάτε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Θέλω να διαβεβαιώσετε το Τμήμα ότι η παρέκκλιση την οποία κάνατε όσον αφορά τη νομοθεσία και επιτρέψατε υπέργρηρα πλοία να κυκλοφορούν, ότι αυτές οι προϋποθέσεις πληρούνται.

Ρωτώ: Πληρούνται; Εγώ ξέρω ότι σύμφωνα με τις διεθνείς συνθήκες, υπάρχει η υποχρέωση των μετασκευών. Σήμερα μπαίνουν χιλιάδες επιβάτες στα πλοία. Είχατε την περίπτωση του πλοίου «ΘΕΟΦΙΛΟΣ». Πρόκειται για της ίδιας κατηγορίας πλοίο. Να ή όχι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε Παπουτσή, θέλετε να εγκαταλείψετε το διάλογο; Παρακαλώ διευκολύνετε τον κύριο Υπουργό δίδοντας το έγγραφο για τα Πρακτικά, που σας παρέδωσε ωσάν να ομιλούσατε δεν ξέρω και εγώ πού.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κυρία Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Παπουτσης καταθέτει για τα Πρακτικά το έγγραφο που του παρέδωσε ο Υπουργός κ. Βουλγαράκης, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ως τόσο όμως...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Έχετε το πόρισμα για το πλοίο «ΘΕΟΦΙΛΟΣ»; Γιατί αν είναι να το πάρω και εγώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, δεν έχω κανέναν πόρισμα. Απλώς γνωρίζω ότι το πλοίο «ΘΕΟΦΙΛΟΣ» ανήκει στην κατηγορία αυτή. Είναι στην κατηγορία των υπέργρηρων πλοίων, στα οποία δώσατε εσείς τη δυνατότητα να κυκλοφορούν, ενώ θα έπρεπε να είχαν αποσυρθεί. Αυτό είναι.

Ρωτώ, λοιπόν: Οι μετασκευές που ήταν υποχρεωτικές για όλα τα πλοία συμπεριλαμβανομένων...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εγώ σας ρωτώ: Κατά τη γνώμη σας, εξ αυτού του λόγου το πλοίο «ΘΕΟΦΙΛΟΣ» εξόκειλε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, προς Θεού. Δεν είναι αυτός ο λόγος. Εγώ παράδειγμα το έφερα. Αυτήν τη στιγμή, όμως, υπάρχουν πολλά πλοία. Αντισταβάνομαι από την αγωνία σας και από την αντίδρασή σας, ότι κάτι δεν πάει καλά στο βασίλειο της Δανιμαρκίας και της Εμπορικής Ναυτιλίας. Αυτό λέω και αυτό το θέμα θέτω. Ψάξτε το και βρέστε το. Τίποτα άλλο. Και δώστε μια απάντηση όχι σε μας, στο Τμήμα, κυρίως όμως στους συναδέλφους σας της Νέας Δημοκρατίας. Αυτή είναι η ουσία.

Επί των άλλων θεμάτων. Ο κύριος Υπουργός μας έκανε υποδείξεις ότι εμείς που διαχειριστήκαμε την ένταξη της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δεν αντιλαμβανόμαστε ότι υπάρχει ένα νέο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο διέπει και την ακτοπλοΐα. Βεβαίως μας διευκολύνει στην αντιπαράθεση, γιατί χρησιμοποιήσε δύο φορές τον όρο για τον οποίο έχουμε ριζική ιδεολογική και πολιτική αντίρρηση και διαφοροποίηση όσον αφορά την προσέγγιση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Ο κύριος Υπουργός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι σας υπενθυμίζω, ότι χρησιμοποίησε τον όρο «απελευθερωμένη αγορά». Είμαστε, λέει, σε μια απελευθερωμένη αγορά.

Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο, όλοι εμείς εδώ συμπεριλαμβανόμενου και του τότε Υπουργού κ. Παυλίδη, ο οποίος ήταν εκείνος ο οποίος συμφώνησε με τον περίφημο κανονισμό του 1992 και ζήτησε ταυτόχρονα να υπάρχει και μεγάλη περίοδος για την Ελλάδα για να μην εφαρμοστεί, είχαν διαφορετική προσέγγιση. Και ποια ήταν η διαφορετική προσέγγιση; Ότι οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες δεν είναι αγορά, αλλά είναι συγκοινωνίες. Και ως

εκ τούτου εμπίπτει σε άλλο πεδίο, στο πεδίο της απελευθέρωσης των υπηρεσιών. Δηλαδή έχουμε απελευθέρωση συγκοινωνιών και όχι αγοράς.

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

Κυρία Πρόεδρε, θα πάρω χρόνο από την τριτολογία μου. Άλλωστε με διέκοψε και ο κύριος Υπουργός.

Έχουμε, λοιπόν, μια πραγματικότητα, την οποία την αντιμετωπίζετε και τη διαχειρίζεστε με μια προσέγγιση η οποία λειτουργεί εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Όσο εσείς θεωρείτε ότι είναι μια απελευθερωμένη αγορά, τόσο θα δέχεστε ότι οι πρωταγωνιστές στην προκειμένη περίπτωση είναι οι ακτοπλόοι. Όσο βλέπετε τα πράγματα από την οπτική γωνία της εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος, τόσο θα αντιλαμβάνεστε ότι το κύριο και χαρακτηριστικό πεδίο πάνω στο οποίο ορίζεται η νομοθεσία και ορίζονται και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, είναι το συμφέρον των πολιτών, των νησιών, το εθνικό συμφέρον, η ενότητα του εθνικού χώρου, είναι οι νησιώτες και η ανάπτυξη του τουρισμού μας. Αυτή είναι η διαφορά μας και ακριβώς αυτή είναι η ιδεολογική διαφορά.

Εσείς τι μας λέτε; Μα οι κακόμοιροι ακτοπλόοι, ακριβαίνει το πετρέλαιο, πρέπει να ακριβύνουμε τις τιμές. Θα χρησιμοποιήσω πολύ χρόνο αλλά θα άξιζε τον κόπο για να σας αποδείξω ότι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου για τα πλοία δεν είναι η ίδια βεβαίως όπως γνωρίζετε πολύ καλά με την αύξηση της τιμής του πετρελαίου στη στεριά, είναι κατά πολύ μικρότερη.

Δεύτερον, το πετρέλαιο αγοράζεται με δολάριο και εδώ ο πολίτης το πληρώνει με ευρώ. Αυτό τι σημαίνει; Ότι η αύξηση, περίπου με τους υπολογισμούς που έχω κάνει δεν είναι και μπορεί να κάνω και πολύ ώρα για να σας τους αναλύσω- φθάνει περίπου στο 50%-60%. Πώς δικαιολογείται το 90% αύξηση των ειστηριών; Πώς δικαιολογείται; Πέστε μου.

Είναι θέμα των πετρελαίων το γεγονός ότι αυτήν τη στιγμή για την Ύδρα, δεν υπάρχει συμβατικό πλοίο Πειραιάς-Ύδρα; Είναι αποτέλεσμα του πετρελαίου αυτό, ή είναι αποτέλεσμα της πολιτικής σας;

Είναι αποτέλεσμα του πετρελαίου, το γεγονός ότι δέχεστε ανοικτούς εκβιασμούς; Ποιος είναι ο Πρόεδρος των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών ο κ. Βεντούρης, ο οποίος βγαίνει και σας λέει δημοσίως ότι ή μου αυξάνετε την τιμή, ή μου καταργείτε τις κρατήσεις υπέρ τρίτων, διαφορετικά τον Οκτώβριο δεν θα έχετε πλοία; Ποιος είναι ο κύριος αυτός; Έχει πλοία; Συμμετέχει σε γραμμή; Συμμετέχει σε ακτοπλοϊκές γραμμές; Πώς συμμετέχει; Δεν συμμετέχει με βάση κάποιο διαγωνισμό που πήρε; Δεν τον πήρε με βάση συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και συγκεκριμένες απαιτήσεις; Εσείς τι κάνετε; Ποια ήταν η απάντησή σας; Δεν την είδα πουθενά. Δέχετε εκβιασμούς από τους ακτοπλόους; Αυτή είναι η πραγματικότητα!

Επιπλέον, έρχεστε αμέσως μετά και λέτε «ναι, να βοηθήσουμε όσο μπορούμε». Ποια ήταν η βοήθεια την οποία κάνατε προς τους ακτοπλόους; Είναι να αρχίσει να συζητάει ο Υπουργός την κατάργηση των κρατήσεων υπέρ τρίτων. Δηλαδή τι θα καταργήσετε; Τις κρατήσεις υπέρ του Ν.Α.Τ.; Τις κρατήσεις υπέρ των λιμενικών ταμείων και των λιμανιών; Τις κρατήσεις υπέρ του ανταποδοτικού τέλους, το οποίο συνεχίζετε να το λέτε επίναυλο, ακριβώς υιοθετώντας το επιχείρημα των ακτοπλόων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σας έχει πει ότι όχι, είναι ανταποδοτικό τέλος, και από το οποίο χρηματοδοτείτε εσείς -και έρχεστε στη Βουλή και διαφημίζετε μάλιστα κιόλας -ότι δώσατε εκατομμύρια, λέει, στις άγονες γραμμές. Πώς τα δώσατε; Από το λεγόμενο επίναυλο είναι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Δεσμεύτηκαν προεκλογικά γι' αυτό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ναι, δεσμεύτηκαν προεκλογικά. Είναι απ' αυτό το λεγόμενο ειδικό τέλος, το ανταποδοτικό τέλος. Απ' αυτόν το λογαριασμό, είναι που χρηματοδοτείτε σήμερα. Πέστε το στον κόσμο όμως. Δεν το λέτε. Η Κυβέρνηση. Ποια Κυβέρνηση; Είναι το ταμείο από το οποίο εισπράττετε, το οποίο το φτιάχνετε, το διαμορφώνετε. Και είναι πάρα πολλά τα λεφτά. Δίπλα σας είναι οι υπηρεσίες, ρωτήστε να σας πουν πόσα είναι τα χρήματα τα οποία παίρνετε ετησίως, απ' αυτήν

και μόνον τη ρύθμιση.

Τι, λοιπόν, θα καταργήσετε και συζητάτε με τον κ. Βεντούρη και τους ακτοπλόους; Τί ακριβώς θα καταργήσετε; Και γιατί να το καταργήσετε; Για να δώσετε μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους στις ακτοπλοϊκές εταιρείες, για να έχουν τη δυνατότητα να αυξομειώνουν τις τιμές. Το μόνο αίτημα το οποίο θα μπορούσατε να συζητήσετε, είναι οι υποχρεωτικές εκπτώσεις. Αυτό είναι θέμα...

ΠΡΟΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ολοκληρώστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Οι υποχρεωτικές εκπτώσεις λοιπόν. Γιατί πράγματι οι υποχρεωτικές εκπτώσεις είναι εκτός του πεδίου ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτό πράγματι, θα μπορούσε να δημιουργήσει πολλές αιτιάσεις στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Και πέραν αυτού, οι εκπτώσεις είναι στοιχείο ανταγωνισμού των επιχειρήσεων. Αυτή ήταν η φιλοσοφία του ν. 2932. Έδινε τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις διά των εκπτώσεων, να λειτουργεί ο ανταγωνισμός, διά της προσφοράς εκπώσεων.

Όμως αυτό το οποίο κάνατε, να απεμπολήσετε το δικαίωμα το οποίο έχει το κράτος να βάζει πλαφόν, ανώτατη τιμή, στην οικονομική θέση των πλοίων, αυτό ήταν έγκλημα και σήμερα το πληρώνουμε. Γιατί σήμερα οι ακτοπλοϊκές εταιρείες, οι οποίες βεβαίως επιδιώκουν το κέρδος τους, τι έκαναν; Διαφοροποίησαν την οικονομική θέση, περιόρισαν τον αριθμό της οικονομικής θέσης, έχουν λιγότερο κόσμο και προσφέρουν τιμές λιγότερες ή περισσότερες, ανάλογα με την εβδομάδα. Αυτή είναι η πραγματικότητα, με αποτέλεσμα, να γίνεται πλήρης εκμετάλλευση των ανθρώπων που θέλουν να ταξιδέψουν, διότι οι εργαζόμενοι δεν μπορούν να πάνε διακοπές μεσοβδόμαδα, θα πάνε το Σαββατοκύριακο.

Το Σαββατοκύριακο, όμως, οι τιμές φθάνουν στα ύψη. Αυτό είναι το αποτέλεσμα των επιλογών της Νέας Δημοκρατίας. Δεν υπάρχει καμία ασφαλιστική δικλίδα, όσον αφορά την οικονομική θέση, την οποία θα μπορούσατε κάλλιστα να κρατήσετε.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

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

ΠΡΟΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε τον κ. Παπουτσή.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Δένδιας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ανέμενα, για να είμαι ειλικρινής, και εγώ -πέρα της κοινοβουλευτικής ιδιότητας, είμαι και εγώ νησιώτης και μάλιστα κατάγομαι από ένα πολύ μικρό νησί, τους Παξούς, που έχει ιστορικά προβλήματα στην κοινωνία, όπως όλα τα μικρά νησιά- ότι με αφορμή αυτήν την επερώτηση -η οποία έχει και ένα εποχικό στοιχείο, πλησιάζει ο Αύγουστος και κατά συνέπεια έχει κάποια έννοια από την πλευρά της Αντιπολίτευσης να μπούμε σ' αυτήν την κουβέντα- θα μας δινόταν η ευκαιρία να κάνουμε μια συζήτηση με νόημα, μία νοήμονα συζήτηση εδώ, για το ποια προβλήματα υπάρχουν, τι έχει πάει καλύτερα, τι ίσως έχει πάει χειρότερα, τι μπορεί να βελτιωθεί, τι υποδείξεις μπορούν να γίνουν. Φαντάζομαι -έτσι φάνηκε και από τον τρόπο και τη διατύπωση της σκέψης του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας- ότι αυτό ήταν που ανέμενε και η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, αυτό είναι, εν πάση περιπτώσει, που περιμένει και η ελληνική κοινωνία, η κοινωνία των νησιών, αν θέλετε. Αντ' αυτού, άκουσα εδώ και παρατήρηση δύο πραγματικότητες: κατ' αρχήν μία γενική έκθεση ιδεών από την πλευρά των περισσότερων ομιλητών της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ενός κόσμου, ο οποίος δεν ξέρω πού υπάρχει, ή πώς υπάρχει. Μιλήσαμε για εκθέσεις απολύτως καθορισμένες, οι οποίες -όχι μόνο περιλαμβάνουν και τα πλοία που πρέπει να δρομολογηθούν σε κάθε γραμμή, αλλά και εσωτερικά, τη διάρθρωση των θέσεων μέσα σ' αυτά τα πλοία τα οποία θα ναυπηγούντο σ' ένα μαγικό χρόνο και σ' ένα μαγικό χώρο- θα ανελάμβαναν το καθήκον να εξυπηρετήσουν τις γραμμές μιας πραγματικότητας, που σήμερα εξ αιτίας της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας από το 2004 και μετά, έχει καταστεί αθλία! Όλα ήταν λαμπρά, όλα ήταν άριστα, όλα ήταν έτοιμα προφανώς, αλλά το Μάρτιο το 2004, συνέβη η τραγική

και μεγάλη ατυχία. Η τωρινή Αξιωματική Αντιπολίτευση έχασε τις εκλογές, ήρθε, λοιπόν, η Νέα Δημοκρατία το 2004 και από εκεί και πέρα, διαλύθηκαν οι θαλάσσιες συγκοινωνίες της χώρας! Αυτή είναι η πραγματικότητα που παρουσιάστηκε. Αυτό άκουσα. Ο ν. 2932 – κύριε Παπουτσή, νομίζω υπογράψατε αυτόν τον νόμο, είναι ο γνωστός νόμος Παπουτσή, προς Θεού, δεν το λέω με αρνητικό πρόσημο-

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όπως θέλετε πείτε το.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ:ο νόμος Παπουτσή ήταν η τελείωση της κυβερνητικής πολιτικής στις θαλάσσιες συγκοινωνίες και από εκεί και πέρα, η ολόκληρη σειρά των νομοθετημάτων, που απαριθμήθηκαν από προηγούμενο ομιλητή, επί των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας, ήταν κάθε φορά ένα βήμα προς το χειρότερο! Μα είναι δυνατόν, να λέγονται αυτά τα πράγματα; Αν ήμασταν σε προεκλογική περίοδο κι αν σκοπός μας ήταν, εν πάση περιπτώσει, η αλίευση κάποιων ψήφων μέσα στη συναισθηματική έκρηξη εν όψει εκλογών, θα μπορούσε να είναι, τουλάχιστον, κατανοητό, όχι αποδεκτό. Όταν, όμως, μιλάμε εν όψει Αυγούστου και μιλάμε με πρόθεση να βελτιώσουμε μία υπάρχουσα πραγματικότητα, έχει έννοια να λέγονται αυτά τα πράγματα; Επίσης, οι αναφορές στα πολύ ακριβά ελληνικά νησιά και οι αναφορές στις «επικίνδυνες» -βάζω τη λέξη σε εισαγωγικά, διότι όχι απλώς δεν το αποδέχομαι, αλλά ευθέως το αρνούμαι- θαλάσσιες συγκοινωνίες, είναι ωφέλιμο να γίνονται; Βοηθούν, εν πάση περιπτώσει, αυτήν την πραγματικότητα; Μήπως εκπέμπουμε και ένα τελείως λανθασμένο μήνυμα απ' αυτήν την Αίθουσα; Μήπως θα έπρεπε να εκπέμπουμε κάτι το τελείως διαφορετικό;

Εν πάση περιπτώσει, θα μου επιτρέψετε να πω, πως όταν λεκτικά αντιλαμβάνομαι αυτήν την απίστευτη ευαισθησία της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για τα νησιά, δεν καταλαβαίνω κάτι το απλούστατο: πριν από λίγο καιρό είχαμε τη Συνταγματική Μεταρρύθμιση. Για εμάς κορυφαία διαδικασία, για εσάς, εν πάση περιπτώσει, συνήθης διαδικασία. Υπήρξε το άρθρο 101. Δεδομένων των προβλημάτων και στη Συνταγματική Συνθήκη και στη Συνθήκη της Λισαβόνας, το να υπάρξει ειδική πρόβλεψη μέσα στο ελληνικό Σύνταγμα, που να επιβάλλει – ξαναλέω να επιβάλλει- στο ελληνικό κράτος να λαμβάνονται ειδικά μέτρα για τις νησιωτικές περιοχές, ήταν κορυφαία προτεραιότητα, την οποία είχατε συνομολογήσει και εσείς -διότι και εσείς ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, είχατε καταθέσει παρόμοια πρόταση- αλλά οδηγήσατε, καθόσον από εσάς ήταν δυνατόν να γίνει, αυτήν την ιστορία σε πιθανό ναυάγιο, για να χρησιμοποιούμε και ορολογία της θάλασσας. Και αν δεν υπήρχε η κυβερνητική Πλειοψηφία και αν δεν υπήρχε δυνατότητα να συνεννοηθούμε με το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό, με το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος και με το Συνασπισμό, το 101 αυτήν τη στιγμή, δεν θα ήταν στο Σύνταγμα της χώρας.

Κι έστω και ένας από αυτούς και ένας από αυτά τα κόμματα να μην είχε συμμετάσχει σ' αυτήν τη συζήτηση εξαιτίας της δικής σας αποχώρησης, το άρθρο 101, που δίνει δυνατότητα, που δίνει αγωγήμο δικαίωμα στον Έλληνα πολίτη των νησιών να απαιτήσει συγκεκριμένες πολιτικές διαχρονικά από την ελληνική Δημοσία Διοίκηση, από το ελληνικό κράτος, δεν θα ήταν κομμάτι του Συντάγματος της χώρας. Κι έρχεστε τώρα και απ' υψηλού μας κάνετε κήρυγμα και μας λέτε ότι έχουμε εγκαταλείψει τα νησιά, ότι τα έχουμε παραδώσει στους εφοπλιστές. Ποιος σας νομιμοποιεί να λέτε αυτά τα πράγματα; Και αν εν πάση περιπτώσει αυτά τα πράγματα είναι αλήθεια, αν υποθέσουμε ότι είναι αλήθεια, τι μας λέτε τώρα; Ότι επί είκοσι χρόνια εσείς τα είχατε κάνει άριστα και προλάβαμε εμείς, δύο Υπουργοί μέσα σε τριάντισι χρόνια και τα διέλυσαν όλα και παρέδωσαν τις συγκοινωνίες στους εφοπλιστές και τις καταλήστευσαν και τις διέλυσαν και απαρχαίωσαν τις κοινωνίες των νησιών; Είναι δυνατόν αυτά τα πράγματα να λέγονται και είναι δυνατόν να γίνονται δεκτά;

Γιατί δεν έρχεστε να συζητήσουμε τι μπορεί να βελτιωθεί, δεχόμενοι ως δεδομένο το ευρωπαϊκό περιβάλλον στον οποίο κινούμαστε; Διότι ο καθένας μπορεί να φεύγει, μπορεί να αναχωρεί σε φανταστικά σύμπαντα, που μπορούμε να κάνουμε τα πάντα, μπορούμε να κάνουμε ό,τι θέλουμε, αλλά πολύ καλά σας

είπε ο Υπουργός ότι αυτά που εμείς σήμερα υφιστάμεθα ως πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορούμε να κινηθούμε, εσείς τα αποδεχτήκατε, εσείς τα δημιουργήσατε! Αφού, λοιπόν, δημιουργήσατε το πλαίσιο, μας κατηγορείτε τώρα εμάς, που λειτουργούμε μέσα στο πλαίσιο, το οποίο εσείς δημιουργήσατε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Η Νέα Δημοκρατία ήταν στην κυβέρνηση τότε. Ο κ. Παυλίδης ήταν Υπουργός. Κάνετε λάθος!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Δεν κάνω κανένα λάθος! Νομίζω ότι εσείς εκ του Κανονισμού έχετε δικαίωμα και να δευτερολογήσετε και κατά συνέπεια, εάν έχω κάνει λάθος, να με διορθώσετε. Εμένα δεν με πειράζει να με διακόπτετε. Άλλωστε είστε και κοινοβουλευτικά αρχαιότερος και νομίζω και ηλικιακά λίγο αρχαιότερος.

Απλώς αυτό που θέλω να πω έτσι λιανά, είναι ότι δεν μπορούμε να τα έχουμε όλα. Δεν γίνεται έτσι η δουλειά. Βεβαίως υπάρχουν πράγματα που μπορούν να διορθωθούν. Ελάτε να καθίσουμε σοβαρά να τα κουβεντιάσουμε, να προτείνετε συγκεκριμένα πράγματα. Νομίζω ότι κάθε κυβέρνηση, οποιαδήποτε κυβέρνηση, εύχεται να της γίνουν συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες να βελτιώνουν την υπάρχουσα πραγματικότητα. Βεβαίως και η παρούσα Κυβέρνηση, αλλά προφανώς, στο πλαίσιο μίας νοήμονος και λογικής συζήτησης, όχι στο πλαίσιο ενός μαξιμαλισμού απαιτήσεων, μία περιγραφή μίας πραγματικότητας που δεν υπάρχει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστώ και για τη συντομία, κύριε συνάδελφε.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε. κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Κύριοι Βουλευτές, χωρίς δεύτερη κουβέντα, η κατάσταση στις ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες εξακολουθεί κάθε άλλο παρά να είναι καλή. Και το πρόβλημα είναι γιατί. Γιατί εν έτι 2008, να αντιμετωπίζουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι νησιώτες μας, στο να επικοινωνήσουν με τη Στερεά Ελλάδα ή αναμεταξύ τους; Δημιουργήθηκαν από μόνα τους αυτά τα προβλήματα κι εμείς λέμε ότι οδηγηθήκαμε σ' αυτήν την κατάσταση. Και οδηγηθήκαμε, εξαιτίας της πολιτικής που για χρόνια ακολουθούν όλα τα κόμματα που κυβερνούν την χώρα μας. Μία πολιτική, που εκείνο που μέτρησε στη δρομολόγηση της, δεν ήταν το συμφέρον των νησιωτών μας, των χρηστών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών και η ίδια η ανάπτυξη των νησιών μας βέβαια, αλλά η ικανοποίηση των απαιτήσεων του εφοπλιστικού κεφαλαίου και η εφαρμογή των ντιρεκτίβων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εδώ βρίσκεται και η ευθύνη και όλων των άλλων κομμάτων, που συμφωνούν και συμπορεύονται στους αντιλαϊκούς δρόμους, που χαράσσει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Θα το πω, λοιπόν, καθαρά: Τα καταφέρατε μία χαρά με την πολιτική σας και τα δύο τα κόμματα. Κι εκείνο που καταφέρατε, είναι να μετατρέψετε σε ξέφραγο χωράφι τις ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες. Αλωνίζει κυριολεκτικά σήμερα το εφοπλιστικό κεφάλαιο και αυτό, προς δόξα των υποσχέσεων που δίνετε ότι με την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ο νησιώτης μας, ο χρήστης των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, θα απολαύσει τακτικές, ασφαλείς και φθηνές συγκοινωνίες.

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

Τίποτα απ' αυτά δεν έγινε. Το ελάχιστο δεν έγινε και όχι μονάχα αυτό, αλλά η κατάσταση που βιώνουμε σήμερα είναι χειρότερη και απ' αυτήν που υπήρχε πριν από την απελευθέρωση. Το «ράλι-αντίκα» εξακολουθεί να γίνεται στο Αιγαίο. Γινόταν για χρόνια και εξακολουθεί και σήμερα να γίνεται στο Αιγαίο, αφού σ' αυτό πλέον υπερέγγρα καράβια. Παραδείγματος χάριν, κύριε Υπουργέ, τα δύο πλοία που έρχονται στη Μυτιλήνη, τα πλοία της Ν.Ε.Λ., το «ΘΕΟΦΙΛΟΣ» που το κινητό του υπερκέρδος το εξόκειλε στα ρηγά των Οινουσών και το «ΜΥΤΙΛΗΝΗ», είναι πάνω από τριάντα χρονών. Το δε «ΛΙΣΣΟΣ» που αντικατέστησε το «ΘΕΟΦΙΛΟ» είναι τριάντα πέντε ετών και άνω.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυ - τιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής): Το «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ»;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Έτοιμοι ήταν να το πάρουν!

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Υπάρχουν και εξαιρέσεις, που όμως επιβεβαιώνουν τον κανόνα του «ράλι-αντίκα» στο Αιγαίο.

Πολλά νησιά εξακολουθούν να είναι αποκλεισμένα κι άλλα απειλούνται με αποκλεισμό. Αναφέρθηκε αυτό και προηγουμένως. Έρχεται ο Βεντούρης, ο πρόεδρος των εφοπλιστών και απειλεί ότι, αν δεν ικανοποιηθούν τα αιτήματά τους, θα αποσύρουν τα καράβια. Εκεί φτάσαμε.

Όσον αφορά τα εισιτήρια και τα ναύλα, αυτά έχουν μπει «στον αυτόματο» της κερδοφορίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου, των εφοπλιστικών εταιρειών και όταν «τους καπνίσει», τα ανεβάζουν. Έτσι τινάχθηκαν στον αέρα. Τον τελευταίο χρόνο έχουμε αύξηση που φτάνει μέχρι το 57,1%. Για ένα ταξίδι από τον Πειραιά στη Σάμο με συμβατικό πλοίο τον Ιούνιο του 2007 για το εισιτήριο της τρίτης θέσης, της οικονομικής θέσης, πλήρωνες 35 ευρώ. Τώρα πληρώνεις 49 ευρώ, δηλαδή η αύξηση φτάνει στο 57,1%. Για την Ικαρία, από Πειραιά, η οικονομική θέση το 2007 κόστιζε 28,5 ευρώ. Αυτόν τον Ιούνιο η τιμή εκτινάχθηκε στα 42,5 ευρώ, αύξηση που φτάνει στο 49%. Όσον αφορά το ταξίδι από τον Πειραιά για το δικό μου νησί, τη Μυτιλήνη, το εισιτήριο της τρίτης θέσης έφτασε σήμερα τα 47 ευρώ, από 36 ευρώ που ήταν τον Ιούνιο του 2007, αύξηση της τάξης του 30,5%.

Στον πυρετό δε του υπερκέρδους πρέπει να επισημάνω ότι οι εφοπλιστικές εταιρείες δεν έχουν κανέναν ενδιασμό να θέσουν ακόμα και σε κίνδυνο τη ζωή των ταξιδιωτών και των εργαζομένων στα καράβια τους. Αυτό το μαρτυρά το πρόσφατο ναυτικό ατύχημα με το πλοίο της «Ν.Ε.Λ.» «ΘΕΟΦΙΛΟΣ». Για να κερδηθούν ορισμένα μίλια, παραλίγο να έχουμε θαλάσσια τραγωδία. Τα πάντα λοιπόν «στο βωμό» του κέρδους που έφτασε σε δυσθεώρητα ύψη.

Η «Α.Ν.Ε.Κ.» κατέγραψε ιστορικό ρεκόρ κερδών το 2007. Τα κέρδη που μετράει είναι 24.000.000 ευρώ και η «ΑΤΤΙΚΑ GROUP» 50.000.000 ευρώ, η «BLUE STAR» 45.000.000 ευρώ, οι Μινωικές εταιρείες στο πρώτο εννιάμηνο του 2007 15.000.000 ευρώ.

Δεν μπορούμε παρά να επισημάνουμε, κύριε Υπουργέ, ότι τα κέρδη αυτά σημειώθηκαν σε μία περίοδο όπου δοκιμάζεται σκληρά το λαϊκό εισόδημα, που πληθαίνουν οι συνάνθρωποί μας που δεν κατορθώνουν να τα βγάλουν πέρα με την ακρίβεια, που αυξάνεται το ποσοστό των Ελλήνων που ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας, σε μία περίοδο που οι εργαζόμενοι έχουν πρόβλημα και μας εμπαιζετε με τις αυξήσεις των 77 λεπτών και οι συνταξιούχοι καταδικάζονται να ζουν με τα «ψίχουλα» που τους δίνετε για σύνταξη. Αυτό είναι τα αποτελέσματα της πολιτικής σας και αυτή είναι η κατάσταση που δημιουργήσατε.

Εσείς, αντί να αναλογιστείτε τις ευθύνες σας –κι εδώ αναφέρομαι και στα δύο κόμματα– προσπαθείτε σήμερα, με καυγάδες, να αποκρύψετε την αλήθεια, να εμπαιζετε τον ελληνικό λαό και κυρίως τους νησιώτες μας, που βλέπουν καθημερινά να ληστεύονται όλο και περισσότερο και με τον πιο άγριο τρόπο, από τους εφοπλιστές. Αυτή είναι μία κατάσταση που χειροτερεύει από μέρα σε μέρα και αυτό εξαιτίας του εφοπλιστικού κεφαλαίου και της χαριστικής υπέρ αυτού στάσης της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας.

Μία τέτοια χαριστική στάση αποτελεί και η ανανέωση των ναυτολογίων των τεσσάρων πλοίων της «Ν.Ε.Λ.» και των τριών της ΣΙΛΙΝ, εταιρείες που ανήκουν στον εκπρόσωπο των ακτοπλόων Απόστολο Βεντούρη –τον πρόεδρο δηλαδή– και των οποίων τα χρέη στο Ν.Α.Τ. ανέρχονται στα 1.150.000 ευρώ, καθώς και για τα τρία πλοία του Αγούδημου που τα χρέη του ανέρχονται στα 361.000 ευρώ. Την ανανέωση αυτή την έκανε η πλειοψηφία του ταμείου μόλις προχθές, όταν είναι γνωστά, κύριε Υπουργέ, τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει το Ν.Α.Τ..

Αυτή η κατάσταση δεν πρόκειται να βελτιωθεί, όσο το κοινωνικό αυτό αγαθό θα θεωρείται εμπόρευμα και θα παραδίδεται σαν τέτοιο στον πιο σκληρό πυρήνα του κεφαλαίου, που είναι το εφοπλιστικό κεφάλαιο.

Πάνω σ' αυτό πρέπει να πάρουν θέση όλοι όσοι λένε πως πασχίζουν για τα συμφέροντα του επιβατικού κοινού και την ανάπτυξη των νησιών μας, διαφορετικά τα όσα ισχυρίζονται

είναι για το θεαθήναι, λόγια του αέρα, προσπάθεια παραπλάνησης του λαού μας για τις πραγματικές προθέσεις τους και τίποτα παραπάνω.

Κανόνες στη ζούγκλα δεν μπαίνουν, κύριοι, όπως δεν μπαίνουν και στην απελευθερωμένη αγορά, στην αγορά που κύρια δρο το εφοπλιστικό κεφάλαιο. Αυτό λέμε εμείς, το Κομμουνιστικό Κόμμα της Ελλάδας και συνάμα δείχνουμε το δρόμο για να βγουν οι ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες από τη σημερινή ζοφερή κατάσταση και να αναπτυχθούν προς όφελος του λαού μας και της ίδιας της ανάπτυξης των νησιών μας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τελειώστε, κύριε συνάδελφε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Τελιώνω σε μισό λεπτό.

Ο δρόμος αυτός είναι ο δρόμος του αγώνα για τη δημιουργία δημόσιου οργανισμού ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, που θα διασφαλίσει τακτικές, ασφαλείς και φθηνές συγκοινωνίες για τους χρήστες, ιδιαίτερα για τους νησιώτες μας και τους εργαζόμενους στη θάλασσα, μια δημιουργία που προϋποθέτει αλλαγή του σημερινού συσχετισμού δύναμης, έτσι που να γίνει δυνατόν να έρθει στην εξουσία μια λαϊκή κυβέρνηση, που θα εφαρμόσει μια φιλολαϊκή πολιτική.

Εμείς είμαστε αισιόδοξοι και πιστεύουμε ότι σύντομα ο εργαζόμενος λαός θα βάλει τη δική του σφραγίδα στις εξελίξεις.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., Βουλευτής Α' Πειραιώς, κ. Θεόδωρος Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χαίρομαι που ο κύριος Υπουργός σήμερα, στην εκφορά του λόγου του, εγκατέλειψε τον υπερβάλλοντα τόνο αυτοπεποίθησης, που συνήθως τον χαρακτηρίζει και συνήθως επιλέγει. Σήμερα ο τόπος του ήταν άκρως απολογητικός. Χαίρομαι, γιατί έτσι μπορεί να γίνει και μια συζήτηση επικοδομητικότερη, πλην όμως ανησυχώ ακόμη περισσότερο, γιατί αυτό επιβεβαιώνει τους φόβους μας και την ανάγκη που κάνουμε στα πράγματα –και νομίζω ότι δεν πέφτουμε με ξέω– πως η πραγματικότητα στην ακτοπλοΐα και γενικότερα στα ζητήματα της σύνδεσης των νησιών δεν είναι απλώς και μόνο κρίσιμη, αλλά είναι εκρηκτική. Αυτά τα μηνύματα τα έχει ο κύριος Υπουργός από την πολιτική που έχει ακολουθήσει η Κυβέρνηση επί τέσσερα χρόνια ως συνέχεια προηγούμενων πολιτικών και ήδη τα αποτελέσματα έχουν πλέον προκύψει με έναν τρόπο πάρα πολύ έντονο.

Το καλοκαίρι γίνονται πολλές συζητήσεις για την ακτοπλοΐα, όμως, ακόμη πιο κρίσιμη περίοδος είναι ο χειμώνας, γιατί εάν το καλοκαίρι διακυβεύονται ζητήματα διακίνησης τουριστών, οικονομικής ανάπτυξης και εν πάση περιπτώσει σοβαρότατα θέματα της οικονομικής ζωής της νησιωτικής χώρας, το χειμώνα διακυβεύονται ζητήματα ζωής, υγείας, εκπαίδευσης, πολιτισμού, κρίσιμες ανάγκες και παράμετροι για την ύπαρξη των κατοίκων των νησιών. Απ' αυτήν την άποψη πρέπει να κάνουμε και αυτήν την διάκριση.

Είναι το τρίπτυχο: αξιοπλοΐα και ασφάλεια, επάρκεια και πληρότητα των δρομολογίων και τιμές των πλοίων, που ολοκληρώνει το πλαίσιο και αναδεικνύει τη σειρά των προβλημάτων που σχετίζονται με το ζήτημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Στην αξιοπλοΐα και ασφάλεια έχουμε πληθώρα γεγονότων που μένουν αναπάντητα, ναυάγια και πολλά άλλα και έχουμε καταγγελίες τις οποίες κι εγώ έχω προωθήσει –και δεν είμαι ο μόνος– της Π.Ε.Μ.Ε.Ν., της ΣΤΕΦΕΝΣΟΝ, άλλων φορέων, αλλά και προσώπων που έχουν διατελέσει ελεγκτές σε υπεύθυνες θέσεις, οι οποίοι καταγγέλλουν με λεπτομέρειες τις ανεπαρκέστατες διαδικασίες ελέγχου των πλοίων.

Και, όμως, οι απαντήσεις των Υπουργών και του κ. Βουλγαράκη και του κ. Καμμένου ήταν απέναντι σε όλα αυτά η παράθεση του νομοθετικού πλαισίου που διέπει τη διαδικασία των ελέγχων και κανένας κόπος για να ασχοληθούν με τις συγκεκριμένες, με ονοματεπώνυμο, καταγγελίες.

Από την άλλη μεριά, τα υπόλοιπα ανατίθενται στην ελεύθερη

αγορά. Είναι πολύ χαρακτηριστικό ότι ακόμη και σε μία αναφορά, την οποία κατέθεσα, εξακοσίων περίπου κατοίκων της Ύδρας που διαμαρτύρονταν –αναφέρθηκε ήδη– γιατί έχει καταργηθεί το συμβατικό πλοίο, η απάντηση κατά βάση, μαζί με μερικές άλλες συμπληρωματικές, επίσης στο ίδιο πνεύμα, λεπτομέρειες, του παριστάμενου κυρίου Υφυπουργού, του κ. Καμμένου, ήταν αυτή: «Με βάση το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, το ν. 2932/2001 οι πλοιοκτήτριες εταιρείες δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την ελεύθερη επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ το κράτος ελέγχει ότι πληρούνται οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις δρομολόγησης και παρεμβαίνει, τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος, όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης με τη δραστηριοποίηση όλων των πλοίων που είναι σε διαθεσιμότητα και με το μέγιστο αριθμό δρομολογίων».

Είναι προφανές, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ότι όταν επιλέγεις την ιερή προσήλωση σε ένα τέτοιο θεσμικό πλαίσιο, για οποίο προφανέστατα ευθύνονται και οι προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γιατί αυτές το θεσμοθέτησαν, ανεξάρτητα αν η Νέα Δημοκρατία το ξεχειλώνει στις άκρατες συνέπειές του –αυτό είναι το θεσμικό πλαίσιο– όταν κι εδώ το είπε και ο κύριος Υπουργός, το δήλωσε, ότι αυτό είναι το πλαίσιο και μέσα σε αυτό προσπαθούμε νυχθημερόν να επηρεάσουμε τους εφοπλιστές να μην υπερβούν κάποια όρια, είναι κρατική πολιτική για την ακτοπλοΐα αυτό;

Σε αυτό το πλαίσιο κινούνται όλες οι ρυθμίσεις για την Ύδρα και τα άλλα νησιά του Αργοσαρωνικού και για τα Κύθηρα, που παραμένουν από το χειμώνα και ακόμα δεν έχει επιλυθεί το πρόβλημα της ακτοπλοϊκής σύνδεσης μ' έναν επαρκή τρόπο, και για τις Κυκλάδες, ιδιαίτερα τις δυτικές και για πολλές άλλες περιοχές της χώρας. Δεν έχω το χρόνο να αναφερθώ αναλυτικά.

Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ χρειάζεται ριζική αλλαγή. Δεν μπορεί να εξανεμίζεται άλλο το πενιχρό εισόδημα των εργαζομένων, να εκτινάσσονται οι τιμές των εισιτηρίων στα ύψη, να μην υπάρχει επαρκής σύνδεση με τα νησιά χειμώνα-καλοκαίρι, να υποβαθμίζεται το βιοτικό επίπεδο της νησιωτικής Ελλάδας και να εξουθενώνονται οι ναυτεργάτες με εξαντλητικά ωράρια.

Ο Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς έχει καταθέσει κατ' επανάληψη προτάσεις και η λεγόμενη νησιώτικη ιδιαιτερότητα, πρόσφατα συνταγματικά κατοχυρωμένη...

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

... είναι κάτι το οποίο δεν μπορεί να μένει άλλο στα λόγια. Η ίση μεταχείριση των πολιτών ανάμεσα στα νησιά και στην ηπειρωτική χώρα με ίδιο ναύλο για ίσο μεταφορικό έργο πρέπει να είναι η αρχή. Η σύσταση δημόσιου κοινωνικού φορέα, ενιαίου δημόσιου φορέα σχεδιασμού ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ακόμα και η Ρυθμιστική Αρχή που θα μπορούσε ενδεχομένως σ' ένα βαθμό να σχεδιάσει, έχει εγκαταλειφθεί και είναι μόνο στα χαρτιά, στην πραγματικότητα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Καταργήθηκε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Χρειάζεται η προώθηση ενός νέου θεσμικού πλαισίου για συμμετοχικές εταιρείες λαϊκής βάσης, με τη συμμετοχή και της αυτοδιοίκησης και με ενίσχυση προς αυτή την κατεύθυνση, η κατάργηση αυτού του άθλιου συστήματος επιδοτήσεων και η πλήρης αναπροσαρμογή του σε άλλες κατευθύνσεις, εντελώς διαφορετικές απ' αυτές που καθιστούν τις εφοπλιστικές εταιρείες εκβιαστές των Υπουργείων.

Έχω πει και άλλη φορά, άγγελοι να ήταν στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, με αυτό το θεσμικό πλαίσιο και με αυτές τις νοσοτροπίες και τις πολιτικές, δεν θα μπορούσαν παρά μόνο να υποταχθούν σε αυτού του είδους τους εκβιασμούς, οι οποίοι είναι καθημερινοί.

Σύμφωνα, λοιπόν, με το πρόσφατα αναθεωρημένο ελληνικό Σύνταγμα, η προστασία και η ανάπτυξη των νησιών είναι κατά προτεραιότητα υποχρέωση του κράτους. «Ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα». Δεν υπάρχει άλλο περιθώριο δικαιολογιών.

Ήδη η τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού πείθει ότι η πραγματικότητα είναι εκρηκτική και δεν μπορεί να υπάρχει ούτε μία μέρα καθυστέρησης για πολύ ριζικές ανατροπές σε αυτό το φαινόμενο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ήδη έχει υπερβεί κατά πολύ το χρόνο, κύριε συνάδελφε. Παρακαλώ, τελειώστε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σειρά έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης.

Ελάτε, κύριε Αϊβαλιώτη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Συναγερμός λέγεστε τώρα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Λεγόμαστε «Συναγερμός», γιατί συνεγείρουμε!

Λοιπόν, συζητάμε σήμερα ένα θέμα το οποίο για τους περισσότερους από εμάς ξυπνά, νομίζω, προσωπικές μνήμες. Εγώ τουλάχιστον πέρασα τα παιδικά μου χρόνια στις Κυκλάδες, στη Σύρο, και θυμάμαι καλά τι σήμαινε παλιό πλοίο, φουρτούνια και το φοβερό συναίσθημα να μένεις αποκλεισμένος επί μέρες.

Χθες ακούσαμε τις ωραίες ιδέες του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για την ανακούφιση των νοικοκυριών. Ο Πρόεδρός μας είπε ότι στηρίζουμε αυτήν την πρόταση νόμου, την οποία υπέβαλε. Το ερώτημα, όμως, πάντα παραμένει για το ΠΑ.ΣΟ.Κ.: Γιατί όλα αυτά τα ωραία που μας λέει σήμερα δεν τα έκανε, όταν ήταν στην εξουσία;

Το ΠΑ.ΣΟ.Κ. μιλά σήμερα για παλιά πλοία, όταν ήταν είκοσι χρόνια στην Κυβέρνηση. Άκουσα όλα αυτά για την Κάλυμνο, για τα Καστελόριζο, τα οποία μου θυμίζουν όλα αυτά που ακούω και από τον πατέρα μου για το νησί του, την Ικαρία, αλλά διερρωτώμαι ποιος είναι ο μυστηριώδης λόγος που εμπόδιζε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να κάνει ως Κυβέρνηση όλα αυτά τα ωραία, τα οποία σήμερα προτείνει με πολλή ζέση ως Αντιπολίτευση.

Είμαστε μία χώρα που δέχεται δεκατέσσερα εκατομμύρια τουρίστες το χρόνο. Τι εικόνες, άραγε, παρουσιάζει αυτή η χώρα με τα παλιά πλοία, με τις καθυστερήσεις, τα πανάκριβα εισιτήρια στα εσωτερικά δρομολόγια; Δεν είναι λίγο τριτοκοσμικό το να υπάρχουν αυτές οι καθυστερήσεις και το χάος στα λιμάνια;

Δύο βαριές βιομηχανίες μας απέμειναν, ο τουρισμός και η ναυτιλία. Τα δύο παλιά κόμματα εξουσίας κατάφεραν να εξαφανίσουν σχεδόν κάθε μορφή βιομηχανίας από την Ελλάδα. Έμειναν, λοιπόν, ο τουρισμός και η ναυτιλία.

Σήμερα και ο τουρισμός και η ναυτιλία φαίνεται «να πληρώνουν το μάρμαρο» αυτής της ανικανότητας. Είναι δυνατόν, η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου να παρουσιάζει τέτοια εικόνα στα εσωτερικά δρομολόγια της;

Όλοι συμφωνούμε ότι χρειάζονται σύγχρονα πλοία. Πόσα από αυτά κατασκευάστηκαν πέρσι στην Ελλάδα; Έκανα ερώτηση, μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου, και μου απάντησε ο κ. Καμμένος πως πέρσι κατασκευάστηκαν στην Ελλάδα τρία πλοία. Δεν λέω ότι ευθύνεσθε εσείς προσωπικά, αλλά σας λέω ότι είναι τρία πλοία. Αυτή είναι η κατάσταση. Στην Ελλάδα του 21ου αιώνα τρία πλοία κατασκευάστηκαν στα ελληνικά ναυπηγεία, όλα τα ελληνικά ναυπηγεία, εκ των οποίων μόνο ένα ferry. Δηλαδή, οι Έλληνες πλοιοκτήτες παραγγέλνουν πλοία από οπουδήποτε αλλού, εκτός από τα ελληνικά ναυπηγεία. Στα κινέζικα, για παράδειγμα, ναυπηγεία ναυπηγούνται ελληνικά πλοία, στα ταϊβανέζικα, στα κορεάτικα, ακόμη και στα τουρκικά ναυπηγεία ναυπηγούνται ελληνικά πλοία, όχι όμως στα ελληνικά ναυπηγεία.

Κύριε Υπουργέ, έβλεπα ένα λεύκωμα της Ελλάδας του '60. Έβλεπα τον ιδρυτή του κόμματός σας, τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, σε μία τελετή, με μία πολύ ευχάριστη φωτογραφία, όπου εγκαίνιαζαν το πρώτο μεγάλο ποντοπόρο πλοίο που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα τη δεκαετία του '60. Σήμερα, στην Ελλάδα του 21ου αιώνα, κατασκευάστηκε ένα ferry. Αυτό δεν είναι τραγωδία; Δουλεύει ο κόσμος στα ναυπηγεία στην Ελλάδα; Χάνεται συνάλλαγμα; Πηγαίνουν τα πάντα στο εξωτερικό και οι πρώτοι πλοιοκτήτες του κόσμου δίνουν παραγγελίες ακόμη και στα τουρκικά ναυπηγεία, για να δουλεύουν και να πλουτίζουν οι Τούρκοι; Ποιος φταίει άραγε; Δεν καταλαβαίνουμε ότι χρειάζονται γενναία κίνητρα για να φτιάχνονται σύγχρονα πλοία στην

Ελλάδα, ώστε να ανανεωθεί ο στόλος, να υπάρχουν θέσεις εργασίας και να έχουμε μοντέρνα καράβια; Γιατί δεν επιδοτείται γενναία η κατασκευή των πλοίων; Δεν υπάρχουν χρήματα; Μα, εδώ ζαλίζεται ο κόσμος από τα εκατομμύρια των ευρώ που υπερρίπνται των κεφαλών τους. Ανοίγεις την τηλεόραση και τρελαίνεσαι. Χωρίς κοινοτικά πακέτα τη δεκαετία του '60 και φτιάχναμε πλοία. Άραγε, σήμερα δεν περισσεύουν πόροι για ένα σωρό άχρηστες, αντιπαραγωγικές και πολλές φορές ύποπτες δραστηριότητες;

Όπως είπα πριν, ζούσα στις Κυκλάδες όταν ήμουν μικρός. Κατάγομαι από την Ικαρία και υπηρέτησα τη θητεία μου στο Διδυμότειχο του Έβρου. Ο Νομός Έβρου έχει ένα από τα ωραιότερα νησιά της Ελλάδας, τη Σαμοθράκη. Η Σαμοθράκη δεν έχει επί χρόνια «ιπτάμενο δελφίνι». Κόπηκε το «ιπτάμενο δελφίνι». Δεν είναι, όμως, μόνο αυτό. Έχει κι ένα πλοίο, το οποίο είναι παλιό και το οποίο για μία απόσταση που μπορεί να καλυφθεί σε μία ώρα και δεκαπέντε λεπτά –αυτό μου έλεγαν οι φίλοι μου στον Έβρο- χρειάζεται τρεις ώρες. Εκεί, λοιπόν, σε αυτό το νησί της Σαμοθράκης, πώς θα πάνε οι τουρίστες; Πώς θα πάνε σ' αυτό το καταπληκτικό νησί και πώς θα μείνουν και οι νέοι πάνω σε αυτό το νησί, όταν υπάρχει ένα καράβι, το οποίο όταν έχει φουρτούνα, δεν κάνει το δρομολόγιο Αλεξανδρούπολη-Σαμοθράκη και όταν δεν υπάρχουν μοντέρνα πλοία; Φυσικά, δεν θα πάνε τουρίστες εκεί, γιατί ταλαιπωρούνται για να φθάσουν.

Θα ήθελα να βάλω και μια άλλη παράμετρο. Ο κ. Παπουτσής είμαι σίγουρος ότι τη γνωρίζει. Η Ιταλία έχει όλα κι όλα τέσσερα έως πέντε νησιά. Δίνει το κράτος κρατική επιδότηση για τις «άγονες» γραμμές των ιταλικών νησιών περίπου 200.000.000 ευρώ. Εμείς, που έχουμε εκατοντάδες νησιά, δίνουμε 50.000.000 ή 60.000.000 ευρώ βία για επιδοτήσεις στις «άγονες» γραμμές, όταν κατασπαταλώνται πόροι για άλλους απίθανους σκοπούς. Σε αλληπάλληλες ερωτήσεις που κάνω προς τα Υπουργεία μαθαίνω ότι από το 2004 έως τώρα δόθηκαν 38.000.000 ευρώ για δεξιώσεις, ταξίδια στο εξωτερικό κ.λπ. Μας περίσσεψαν άλλα 75.000.000 ευρώ για να δοθεί βοήθεια στα Σκόπια. Γιατί; Γιατί είναι τόσο φιλικόι και ευχάριστοι και δεν υιοθετούν εθνικιστικές προκλήσεις κατά της Ελλάδας; Μας περίσσεψαν 50.000.000 ευρώ για την Αλβανία, 2.000.000 ευρώ πέρυσι για κρατικά αυτοκίνητα –σας παραπέμπω σε δημοσίευμα του κ. Χασαπόπουλου στο «ΒΗΜΑ της ΚΥΡΙΑΚΗΣ»- μας περίσσεψαν χρήματα για να στείλουμε μέσω Ο.Α.Ε.Δ. επιδόματα σε Αλβανούς και Αιγύπτιους ανέργους οι οποίοι είναι στα Τίρανα ή στο Κάιρο -χθεσινή απάντηση της κ. Πετραλιά- μας περίσσεψαν χρήματα για να δώσουμε επιδόματα σε Αλβανούς και Αιγύπτιους ανέργους, που είναι εκεί, όχι εδώ!

Δίνουμε, λοιπόν, ένα σωρό χρήματα λες και είμαστε πάμπλουτοι, λες και έχουμε πλεονασματικό προϋπολογισμό και δεν επιδοτούμε ούτε τις «άγονες» γραμμές ούτε το κτίσιμο πλοίων στην Ελλάδα.

Μας περισσεύουν 3.000.000 ευρώ για να δίνουμε σε ιδιώτες ετησίως να φυλάσσουν τα αμαξοστάσια του Ο.Σ.Ε. και κυκλοφορούν τα τραίνα του Ο.Σ.Ε. σαν γαϊτανάκια, γιατί είναι γεμάτα με κιτς γκράφιτι. Τα μαύρα τους τα χάλια έχουν τα τραίνα του Ο.Σ.Ε.. Μου το επιβεβαίωσε ο κ. Χατζηδάκης σε ερώτηση που έκανα στο Υπουργείο Μεταφορών. Δίνουμε 3.000.000 ευρώ το χρόνο σε ιδιώτες για να φυλάσσουν τα αμαξοστάσια; Για τους ακρίτες όμως δεν υπάρχουν χρήματα και το ενδιαφέρον δεν περισσεύει. Τα νησιά αδειάζουν, οι νέοι φεύγουν, τουρίστες δεν πάνε και νομίζω ότι ηχεί πολύ εφιαλτική η ρήση του αλήστου μνήμης Τουρκούντ Οζάλ ότι μεσομακροπρόθεσμα η δημογραφία θα λύσει το πρόβλημα του Αιγαίου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ και εγώ.

Εισερχόμαστε στις δευτερολογίες.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Μαγκριώτη, ζητήσατε να προταχθείτε. Θα ικανοποιήσουμε το αίτημά σας. Κανονικά έχετε λίγα δευτερόλεπτα, αλλά θα σας δώσω το λόγο για ένα λεπτό και θα σας παρακαλέσω να μην υπερβείτε αυτό

το χρόνο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Δεν θα τον υπερβώ.

Ο κύριος Υπουργός είπε, ξεκινώντας την παρέμβασή του, ότι το Π.Α.Σ.Ο.Κ. κακώς πολιτεύεται, ότι παραβιάζει ανοικτές θύρες και ότι δεν υπάρχει πρόβλημα ή είναι πολύ περιορισμένο.

Κύριε Υπουργέ, σας κατέθεσα την επιστολή που προχθές, στις 7 Ιουλίου, σας έστειλε ο κ. Ζορμπίδης, εκ μέρους όλου του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου –είναι εξέχον στέλεχος της παράταξής σας, Αντιδήμαρχος του Δήμου Θεσσαλονίκης, το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά- ο οποίος αρνήθηκε να έρθει στην εκδήλωση που κάνατε για τη Ναυτική Εβδομάδα, λέγοντας ότι δεν πάνε σε φιέστες, όταν αρνείστε να τον δείτε για να συζητήσετε τα προβλήματά τους. Σας περιγράφει στα υπομνήματα πόσο χειρότερα –φαντάζομαι ότι έχετε πάρει το έγγραφο ...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δεν έχω πάρει κανένα έγγραφο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ: Στον κύριο Υπουργό απευθύνεται.

Περιγράφει, λοιπόν, εκεί πόσο επώδυνη είναι εφέτος η πραγματικότητα και κάθε χρόνο πώς χειροτερεύει. Με Λήμνο, με Σποράδες, με βόρειο και νότιο Αιγαίο, Κυκλάδες, Κρήτη, ή έχει μηδενική επαφή πλέον και επικοινωνία η Θεσσαλονίκη ή πολύ περιορισμένη. Και όπως είπα, έχουμε κόσμη, ακρίβεια, κερδοσκοπία, παλιά καράβια.

Χρηματοδοτήστε με γενναιότητα τις άγονες γραμμές. Το επιβάλλει το Σύνταγμα, το επιτρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτή την πολιτική σας καλούμε να ακολουθήσετε και να σταματήσετε δογματισμούς, προχειρότητες και βεβαίως, μία πολιτική που απομειώνει κάθε οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα, ειδικά σε δύσκολες περιοχές. Του χρόνου θα έχουμε ένα ξένο κράτος στο ΣΕΜΠΟ της Θεσσαλονίκης, με επώδυνες επιπτώσεις στην οικονομία της περιοχής και την απασχόληση, με βάση την πολιτική σας και σχεδόν ένα μηδενικής λειτουργίας επιβατικό λιμάνι.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε Μαγκριώτη.

Το λόγο έχει η κ. Ελπίδα Τσουρή, για να δευτερολογήσει.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, στη διάρκεια της κοινοβουλευτικής μου θητείας, δεν συνηθίζω να χρησιμοποιώ ούτε ανακρίβειες ούτε, πολύ περισσότερο, ψευδείς ισχυρισμούς για δημιουργία εντυπώσεων και μόνο, όπως ενδεχομένως πράττουν άλλοι. Επειδή, λοιπόν, αμφισβητήσατε ότι είχα υποβάλει ερώτηση, μέσω του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, για τα στοιχεία στα οποία αναφέρθηκα στην πρωτολογία μου, καταθέτω στα Πρακτικά και την ερώτηση και την απάντηση του Υπουργείου σας, για να γίνει εμφανές ότι στα ερωτήματα αυτά ουδέποτε πήρα απάντηση.

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

Δέχομαι, λοιπόν, ότι ο ισχυρισμός σας οφείλεται σε κακή ενημέρωση και περιμένω, έστω και τώρα, από το Υπουργείο σας τα στοιχεία τα οποία ζήτησα. Εάν, όμως, ούτε τώρα τα πάρω, την επόμενη φορά δεν θα σας καταλογίσω απλώς κακή ενημέρωση, αλλά σκοπιμότητα την οποία θα κληθείτε να απαντήσετε, να εξηγήσετε στη Βουλή.

Η τοποθέτηση στην πρωτολογία του κυρίου Υπουργού κατά ένα μεγάλο μέρος ήταν μια σειρά διαπιστώσεων. Αναγνώρισε το πρόβλημα, αποδέχθηκε τις πολλές και σοβαρές παραμέτρους που υπάρχουν στα νησιά. Βεβαίως, θα πρέπει να υπενθυμίσουμε –ή είναι περιττό να υπενθυμίσουμε- ότι τεσσερις-πέντε χρόνια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας διαπιστώνει συνεχώς το πρόβλημα. Η λύση και το «δια ταύτα» περιμένει απάντηση.

Το άλλο μέρος της τοποθέτησης του κυρίου Υπουργού ήταν μία εναγώνια προσπάθεια –κι εγώ το κατανοώ- να πείσει ότι η κατάσταση έχει βελτιωθεί σε σχέση με το 2004. Μα, κύριε Υπουργέ, εδώ δεν ισχύει η γνωστή ρήση «Αν η πραγματικότητα

δεν συμφωνεί μαζί μας, τόσο το χειρότερο για την πραγματικότητα». Η πραγματικότητα είναι αυτή που βιώνουν οι πολίτες καθημερινά στο Αιγαίο, είναι η πραγματικότητα που λέει: «Κάθε φέτος και χειρότερα» και αυτή την πραγματικότητα τη ζούμε πολύ περισσότερο έντονα και φέτος.

Πλήρης αποδιοργάνωση του ακτοπλοϊκού δικτύου της χώρας, πλοία και δρομολόγια που ανακοινώνονται και που σε λίγες μέρες αποδρομολογούνται, μη έγκαιρες ανακοινώσεις και αλλαγές δρομολογίων. Και μιλά για γεγονότα των τελευταίων εβδομάδων και μόνο. Πώς να αναπτυχθεί, λοιπόν, ο τουρισμός στα νησιά κάτω από αυτές τις συνθήκες; Και πώς να λειτουργήσει η τουριστική αλυσίδα, όταν δεν υπάρχουν εξασφαλισμένα δρομολόγια;

Για την ανύπαρκτη σύνδεση των νησιών του βορείου Αιγαίου με τη βόρεια Ελλάδα προσφερθήκατε, κύριε Υπουργέ, να μεσολαβήσετε σε χιώτες εφοπλιστές. Οποία δυναμική και θεσμική πρωτοβουλία και παρέμβαση του Υπουργείου! Λες και οι χιώτες είχαν ανάγκη τη διαμεσολάβηση του Υπουργού, για να συνεννοηθούν και να συναντηθούν με συμπατριώτες τους εφοπλιστές. Εν πάση περιπτώσει, μη μας αντιμετωπίζετε σαν ιθαγενείς που έχουν ανάγκη το φύλαρχο για να απολαύσουν κάποια πρόνοια. Διεκδικούμε τα αυτονόητα δικαιώματά μας και τα διεκδικούμε από τους αρμόδιους φορείς της πολιτείας, κύριε Υπουργέ.

Στο ακριτικό Καστελόριζο για το οποίο υποσχεθήκατε απευθείας σύνδεση με τον Πειραιά έγινε ένα δρομολόγιο και σταμάτησε. Το 2004 όμως, κύριε Υπουργέ –αφού θέλετε και κάποιες συγκρίσεις– υπήρχε ένα δρομολόγιο την εβδομάδα.

Οι κάτοικοι των Κυθρών για μήνες βίωσαν την ακτοπλοϊκή απομόνωση, ζητώντας το αυτονόητο, μια ικανοποιητική διασύνδεση με την Νεάπολη. Τους φέρατε είκοσι χρόνια πίσω. Με καίκι γίνονται οι μεταφορές ειδών πρώτης ανάγκης και των κατοίκων, αλλά και των τουριστών.

Οι μονοπωλιακές καταστάσεις που επικρατούν και οι μειώσεις των δρομολογίων έχουν επιφέρει σχεδόν εξίσωση των τιμών των εισιτηρίων σε ταχύπλοα και συμβατικά. Παράδειγμα: Η Σέριφος 38 ευρώ σε δύομιση ώρες, 36 ευρώ σε εξήμισι ώρες. Άλλωστε στις περισσότερες γραμμές όπου δραστηριοποιούνται δύο εταιρείες, η μια δρομολογεί συμβατικό πλοίο και η άλλη ταχύπλοα. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα των Σποράδων. Μοιράζουμε τα δρομολόγια και εξισώνουμε τις τιμές.

Όταν ο αρμόδιος Υπουργός προτρέπει τους πολίτες να κάνουν έρευνα αγοράς, απλώς δίνει την εντύπωση ότι ποτέ δεν έχει προσπαθήσει να ταξιδέψει με πλοίο. Γιατί αν το είχε προσπαθήσει, θα έβλεπε ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι πολίτες ούτε περιθώρια επιλογών έχουν, αλλά και οι τιμές για τη μέση ελληνική οικογένεια είναι απαγορευτικές. Γνωρίζει ή δεν γνωρίζει ο κύριος Υπουργός ότι για να ταξιδέψει μια τετραμελής οικογένεια στη Σύμη απαιτείται περίπου ένας βασικός μισθός, όπως και σε άλλα νησιά του Αιγαίου;

Και ενώ συμβαίνουν όλα αυτά, ο κύριος Υπουργός και σήμερα με συνεχείς δηλώσεις και υπέρμετρο ομολογουμένως ζήλο συμπαραστέκεται στους ακτοπλόους, κατανοώντας τα προβλήματα τους από τις συνεχείς αυξήσεις στα καύσιμα. Και μάλιστα, εμφανίζεται «βασιλικότερος του βασιλέως».

Δύο μόνο χαρακτηριστικά παραδείγματα. Με τη μέθοδο υπολογισμού της διαμόρφωσης του ναύλου από τον Σ.Ο.Λ. το καύσιμο συμμετέχει για μεν τα ταχύπλοα κατά 60%, για τα «CATAMARAN» κατά 50%, ενώ για τα συμβατικά κατά 40% έως 45%. Κατά τον κύριο Υπουργό το ποσοστό ανεβαίνει, όπως είπε και σήμερα, στο 70%.

Στην πρόσφατη συνέντευξη Τύπου ο Πρόεδρος της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας κ. Βεντούρης ανέφερε ότι μέσα σε τρία χρόνια υπήρξε αύξηση των καυσίμων για τα πλοία κατά 70%. Για τον κύριο Υπουργό τα καύσιμα των πλοίων έχουν διπλασιαστεί σ' ένα χρόνο. Δεν κατανοούμε και σε καμμία περίπτωση δεν συμμεριζόμαστε τις ανησυχίες του, οι οποίες εστιάζονται στα κέρδη και τις ζημιές των ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, κύριε Υπουργέ, βεβαίως δεν κινδυνεύουν με πτώχευση. Οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο ναυτιλιακές εταιρείες αύξησαν τα κέρδη τους κατά 1103%.

Ποιος άραγε θυμάται, κύριε Υπουργέ, το πολυδιαφημισμένο χρηματοδοτικό πρωτόκολλο δανειοδότησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ύψους επενδύσεων 3.000.000.000 ευρώ για την ανάπτυξη και των εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών της χώρας; Όχι μόνο δεν έγινε καμμία αξιοποίηση, αλλά παράλληλα είμαστε ουραγοί στην απορρόφηση των κοινωνικών κονδυλίων για τις λιμενικές υποδομές. Οι νησιωτικοί λιμένες έχουν εγκαταλειφθεί. Ο Υπουργός βεβαίως έχει πλήρη και αποκλειστική απασχόληση με το ξεπούλημα των μεγάλων λιμανιών της χώρας.

Ποιος θυμάται την παροχή δυνατότητας δωρεάν μετακίνησης στους κατοίκους των πολύ μικρών νησιών, όπως είναι τα Ψαρά; Το μισό Υπουργικό Συμβούλιο έχει κάνει βόλτες και εγκαίρως, αλλά κανείς νησιώτης δεν έχει ταξιδέψει δωρεάν.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Η χάρτα δικαιωμάτων επιβατών στην ακτοπλοΐα έχει καταντήσει ανέκδοτο. Τη διαφημίζετε και στο site του Υπουργείου.

Αλήθεια, ποιες είναι οι αποζημιώσεις που δικαιούνται οι επιβάτες του «ΘΕΟΦΙΛΟΣ» από την απίστευτη ταλαιπωρία που υπέστησαν; Αληθεύει ότι η επιβολή προστίμων το 2005 ύψους 528.247 ευρώ σε ναυτιλιακές εταιρείες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύρια Τσουρή, πρέπει να τελειώνετε. Έχετε υπερβεί ήδη κατά δύομιση λεπτά το χρόνο.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Ήμουν η μόνη συνεπής στην πρωτολογία μου, κύριε Πρόεδρε. Με μια μικρή ανοχή, κλείνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ακούστε, έχετε περάσει κατά δύο λεπτά το χρόνο. Τι είναι τώρα αυτό που λέτε; Δεν το καταλαβαίνω. Πέντε έπρεπε να μιλήσετε, είναι επτά και βλέπω ότι έχετε μπροστά σας τέσσερα χαρτιά, κυρία Τσουρή.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, κλείνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, τελειώνετε. Το «κλείνω» είναι διαρκείας, έτσι όπως το λέτε. Ολοκληρώστε τώρα.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Αυτά τα πρόστιμα, κύριε Πρόεδρε, δεν ξέρω αν γίνονται ενοχλητική, αλλά θα πω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε τώρα, παρακαλώ.

ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ: Αυτά τα πρόστιμα, λοιπόν, ύψους 528.000 ευρώ ήταν απλώς για το θεαθήναι και τα συνολικά πρόστιμα που εισπράχθηκαν τα δύο τελευταία έτη ήταν της τάξης των 3.000 έως 6.000 ευρώ. Αν δεν γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ρωτήστε τις υπηρεσίες σας.

Κύριε Πρόεδρε, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος θαλάσσιων μεταφορών, ασφαλώς απαιτεί επιστημονική τεκμηρίωση, αλλά και θαρραλέες λύσεις, γενναία χρηματοδότηση και πάνω απ' όλα πολιτική βούληση. Τίποτα απ' αυτά δεν διαθέτει η Κυβέρνηση, αλλά φαίνεται ότι τα ψέματα τελείωσαν. Μετά από τεσσεράμισι χρόνια, το έργο της είναι ανύπαρκτο στο χώρο της ακτοπλοΐας. Τα μόνα υπαρκτά είναι τα αδιέξοδα της πολιτικής της.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεδομένου ότι, απ' ό,τι βλέπω από τον ηλεκτρονικό πίνακα, οι λοιποί επερωτώντες έχουν εξαντλήσει με την πρωτολογία τους το χρόνο, θα δώσω τώρα το λόγο στον Υφυπουργό κ. Καμμένο για να κλείσει μετά ο κύριος Εκπρόσωπος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, πέντε λεπτά μίλησα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τι θέλετε, κύριε Σηφουνάκη; Τι θέλετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πέντε λεπτά μίλησα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κάνετε λάθος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ακούστε, κύριε Σηφουνάκη, μισό λεπτό. Θέσατε ένα θέμα, να πάρете απάντηση. Καθίστε.

Ο χρόνος που σας δίνει ο καινούριος Κανονισμός είναι πέντε λεπτά πρωτολογία και τρία λεπτά δευτερολογία. Μιλώ για εσάς, κύριε Σηφουνάκη. Έχετε μιλήσει σύνολο οκτώ και σαράντα. Επομένως...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Όχι, λάθος!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Αυτό λέει ο ηλεκτρονικός πίνακας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Λάθος, κύριε Πρόεδρε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κάνετε λάθος!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παπουτσή, σας παρακαλώ. Έχω το λόγο εγώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μπορώ να σας βοηθήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, κύριε Παπουτσή. Θα σας δώσω το λόγο, το ξέρετε. Κύριε Σηφουνάκη, καθίστε κάτω.

Εδώ υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής των χρόνων.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Πεντέμισι λεπτά έχω μιλήσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Σηφουνάκη δεν έχετε το λόγο. Καθίστε. Δεν έχετε το λόγο. Δεν είμαστε στο εντευκτήριο τη Βουλής, είμαστε στην Αίθουσα! Εδώ υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Πεντέμισι λεπτά έχω μιλήσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν έχετε το λόγο. Έχει ζητήσει το λόγο ο κ. Παπουτσή. Μόλις τελειώσω, θα δώσω το λόγο στον κ. Παπουτσή. Εδώ υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής των χρόνων. Εδώ, λοιπόν, ο κατάλογος...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Πεντέμισι λεπτά έχω μιλήσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Σηφουνάκη, καθίστε κάτω, σας παρακαλώ. Θα μιλήσει ο κ. Παπουτσή.

Εδώ υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα καταγραφής των χρόνων. Δίπλα από το όνομά σας αναγράφεται «οκτώ λεπτά και σαράντα». Αυτό είναι ανακριβές; Αν είναι ανακριβές, φαίνεται ότι τα μηχανήματα δεν λειτουργούν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Πεντέμισι λεπτά έχω μιλήσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τον κ. Παπουτσή να ακούσουμε.

Ορίστε, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρόκειται περί παρεξήγησης και προφανώς έχει γίνει κάποιο τεχνικό λάθος. Έχει απόλυτα δίκιο ο κ. Σηφουνάκης. Τι συνέβη, όμως; Επειδή στην έναρξη της συζήτησης είχε μια ανειλημμένη υποχρέωση ο κ. Στρατάκης, ο οποίος ήταν ο τρίτος εγγεγραμμένος ομιλητής, μίλησε στη θέση του. Ο κ. Στρατάκης μίλησε πράγματι οκτώ λεπτά και σαράντα δευτερόλεπτα -γιατί τα κρατάει και εγώ- λόγω της αλλαγής της σειράς και δεν φαίνεται εκεί. Δεύτερος εγγεγραμμένος ομιλητής ήταν ο κ. Σηφουνάκης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Έχει δίκιο ο κ. Σηφουνάκης!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γι' αυτό το λόγο, κύριε Πρόεδρε, αντιλαμβάνομαι ότι καμιά φορά χρειάζεται και ο ανθρώπινος παράγων, για να διορθώνει τα λάθη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Επ' αυτού το οποίου παρατηρείτε, πράγματι έγινε έτσι, μίλησε ο κ. Στρατάκης, αλλά δίπλα από τον κ. Στρατάκη υπάρχει καταγεγραμμένος χρόνος οκτώ και δέκα. Άρα, λοιπόν, δεν μπορεί να έκανε λάθος το σύστημα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Όχι! Πέντε λεπτά!

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Υπάρχει και στα Πρακτικά!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Λοιπόν, εγώ προτείνω το εξής. Επειδή εσείς που διαμαρτύρεστε, κύριε Νικητιάδη, δεν έχετε καθόλου χρόνο, επίσης η κ. Ζήση, εγώ προτείνω να δώσουμε σε όλους τους υπολοίπους, οι οποίοι έχουν εξατλήσει το χρόνο τους σημειωτέον, μία δώδεκα δευτερολογία να τηρηθεί αυτή η δώδεκα δευτερολογία, ούτως ώστε να ξεμπερδεύουμε.

Ελάτε, κύριε Σηφουνάκη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Δεν θέλω καθόλου να ταλαιπωρήσω το Τμήμα. Μίλησα πέντε λεπτά και ίσως...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ας προχωρήσουμε, μην στέκεστε σ' αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Όχι, ξέρετε γιατί; Γιατί, όταν

ήμουν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο την τετραετία, λυπόμουν, γιατί μιλούσα μόνο δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Σηφουνάκη, προχωρήστε τώρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Θέλω να πω ότι ο Υπουργός ο κ. Βουλγαράκης δεν απήντησε στα θέματα που βάλαμε για το πρόγραμμα, για τη μελέτη που τους παραδώσαμε. Απλώς, ωραιοποίησε μία ασχήμια.

Μα, είναι δυνατόν, κύριε Πρόεδρε, να κυβερνούν πέντε χρόνια περίπου και να λένε παραπονιούμενοι: «Ποιος κατασκευάζει τα λιμάνια; Εμείς δεν έχουμε ευθύνη. Ποιος κάνει τη χωροταξία των λιμανιών;»; Εμάς ήρθαν να ρωτήσουν; Και αν δεν έχει την αρμοδιότητα το Υπουργείο τους, αφού είναι σωστό, γιατί δεν την παίρνουν; Τι Κυβέρνηση είναι αυτή;

Και εμείς δεν είδαμε να καταθέσουν στο χωροταξικό καμμία πρόταση, που έπρεπε να έχει το Υπουργείο Αιγαίου, που έχει όλες τις σχετικές αρμοδιότητες. Αθετήσατε πολλές προεκλογικές υποσχέσεις για τον υγιή ανταγωνισμό, για την κατάργηση του ανταποδοτικού για τον επύναυλο του 3%. Τα είχατε υποσχεθεί στο λαό. Ασχολείστε, όπως σας είπα η κ. Τσουρή, με εκποιήσεις, με τους Κινέζους και τους Γιαπωνέζους.

Ποια νέα υποδομή δημιουργήθηκε στα νησιά; Θα σας φέρω τρία παραδείγματα. Το λιμάνι του Σιγρίου το παραλάβατε με έτοιμη μελέτη. Δεν έχει καν δημοπρατηθεί. Το λιμάνι του Αγίου Ευσταθίου, πείτε μου, πέντε χρόνια στην Κυβέρνηση, γιατί δεν γίνεται; Να μη σας πω για τη μαρίνα Μυτιλήνης. Από τη μελέτη του κ. Γιαννόπουλου του Ινστιτούτου Μεταφορών, κρατήσατε ό,τι συνέφερε κάποιους φίλους σας ακτοπλοούς, όπως για παράδειγμα τον κ. Μανούση, δηλαδή τις μακροχρόνιες συμβάσεις.

Ξέρετε ποιο είναι το άλλο μεγάλο έργο που δημιουργήσατε; Το Φεστιβάλ Αιγαίου με την «μαϊμού» εταιρεία. Δεν θα επεκταθώ παραπέρα, γιατί έμαθα ότι την σταματήσατε αυτή την ιστορία. Ένα πράγμα όμως θυμάμαι: Τον κ. Παυλίδη στη Βουλή να με κατακεραυνώνει ως Υπουργό για τα Σ.Χ.Ο.Π., για τη μεγάλη αρμοδιότητα που πήρε και διαχειρίστηκε για το Υπουργείο Αιγαίου. Δεν τα κατήργησε, όπως δεσμεύτηκε. Απλώς έβαλαν φίλους τους στις επιτροπές από τα πολυεδομικά γραφεία. «Γιάννης κερνάει και Γιάννης πίνει».

Και κλείνω μ' ένα μεγάλο έργο, του πολύ μεγάλου κυρίου, του κ. Τατούλη. Ο πολύς κ. Τατούλης, ως Υφυπουργός Πολιτισμού, δέκα χρόνια μετά τα επίσημα εγκαίνια του Αρχαιολογικού Μουσείου Μυτιλήνης που έγιναν το 1994 -το 1984 επί αιέμνηστης Μελίας- θεμελίωσα- έβγαλε απόφαση και τοποθέτησε σε μία νύχτα στην κύρια είσοδο μεγαλοπρεπή πινακίδα, μαρμάρινη, στην οποία αναγράφεται ότι το Μουσείο έγινε επί Νέας Δημοκρατίας. Θαυμάστε τον αδέκαστο δημοκράτη που η πρακτική του είναι ουσιαστικά παρακρατικό Εκοφίττ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Εκ των υπολοίπων, οι οποίοι υπογράφουν την επερώτηση, χωρίς δυνατότητα περαιτέρω παρατάσεως, θα τους δοθεί ο λόγος για δύο λεπτά. Ο κύριος Νικητιάδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα είχα ζητήσει το λόγο και επί προσωπικού για να διαμαρτυρηθώ για την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού, όταν αναφερόμενος στο παράδειγμα που ανέφερα σε σχέση με το Αίγιο και την Κάλυμνο και βάζοντας ως ζήτημα τα ατομικά δικαιώματα και κατά πόσον η Πολιτική οφείλει να αντιμετωπίζει με ίσο και ίδιο τρόπο αυτής της χώρας, χαρακτήρισε το παράδειγμα ως χρώμα ιδιο του καναρινιού με το τρόλεϊ, το οποίο δεν θα πρέπει να μπερδεύω..

Θεωρώ ότι η έκφραση είναι απαξιοτική και λυπάμαι για το επίπεδο του Υπουργού. Επαναλαμβάνω ότι δεν ζήτησα το λόγο επί προσωπικού για να μην κατεβάζω και εγώ το επίπεδο.

Σ' αυτά που είπα στην πρωτολογία μου, θέλω να προσθέσω ότι δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ποτέ, ότι τα νησιά μας και η Δωδεκάνησος για την οποία έχω στοιχεία συμβάλει τουλάχιστον κατά 5% στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν της χώρας. Κατά συνέπεια η χώρα της οφείλει χρήματα, της οφείλει πλοία, της οφείλει θαλάσσιες οδούς και αυτά είναι που απαιτεί η Δωδεκάνησος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Η κ. Ζήση έχει το λόγο, για δύο λεπτά.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Κύριε Πρόεδρε, ήθελα να θυμίσω ξανά στους κυρίους Υπουργούς, ότι έχουν υπομνήματα και ότι αυτή τη στιγμή υπάρχει μείζον θέμα στις βόρειες Σποράδες όσον αφορά τον αθέμιτο ανταγωνισμό κυρίως στις δρομολογήσεις των πλοίων. Κύριε Υπουργέ, πρέπει να πάρετε πολύ σοβαρά μέτρα. Η ανάπτυξη και ο τουρισμός στη Σκιάθο, στη Σκόπελο και στην Αλόνησο κρίνονται άμεσα από τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, από γρήγορα και φθηνά πλοία που δεν καθιστούν τη συγκοινωνία και την επικοινωνία απαγορευτικές. Πρέπει να δείτε τι θα γίνει με αυτά τα δρομολόγια.

Μου έχετε απαντήσει πολλές φορές στον κοινοβουλευτικό έλεγχο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο. Όμως οι απαντήσεις σας δεν αποτελούν λύση στο πρόβλημα που υπάρχει. Πρέπει να πάρετε μέτρα για τις βόρειες Σποράδες. Είναι ο τουρισμός, είναι η ζωή των κατοίκων, η εξυπηρέτησή τους, κυρίως στα θέματα που αφορούν τη συγκοινωνία με το Βόλο, την πρωτεύουσα του Νομού και με τις πολιτικές που θα αφορούν ειδικά στις προνοίες που πρέπει να έχουν και οι βόρειες Σποράδες, όπως όλα τα νησιά του Αιγαίου, εφόσον βεβαίως έχετε μία στρατηγική και ένα σχεδιασμό που να ανακουφίζει τις νησιώτικες περιοχές της χώρας μας.

Πρέπει επίσης να σας θυμίσω ότι οι αυξήσεις, με υπολογισμούς που έχουμε κάνει, από πέρυσι τέτοια εποχή μέχρι φέτος, είναι γύρω στο 40% με 45% και αυτό είναι πάρα πολύ επώδυνο για τους πολίτες. Υπάρχουν μείζονα ζητήματα. Εξαρτάται η ανάπτυξη της περιοχής των βορείων Σποράδων και όλης της Μαγνησίας, γιατί οι βόρειες Σποράδες απορροφούν τη μεγαλύτερη τουριστική κίνηση. Επίσης, υπάρχουν πολλά ζητήματα και στην τοπική οικονομία.

Αυτό που θέλω να δείτε είναι η επιδότηση. Η επιδότηση να πάει στον επιβάτη, να πάει στη μεταφορά, να πάει στο νησιώτη κάτοικο και όχι στα μονοπώλια.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώθηκαν και οι δευτερολογίες.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Καμμένος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να αρχίσω σ' αυτήν την πρώτη επερώτηση που συζητούμε μετά τους εννέα μήνες που ανέλαβα την πολιτική ευθύνη, την οποία μου ανέθεσε ο Πρωθυπουργός, για το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, με το να ευχαριστήσω τους συναδέλφους ιδιαίτερα των νησιών, όλων των κομμάτων, για την άριστη συνεργασία που είχαμε μέχρι σήμερα, για τις προτάσεις που έγιναν, για τις πολιτικές που προτάθηκαν και έγιναν αποδεκτές, για την επίλυση μικρών προβλημάτων ίσως για μας, για τη χερσαία Ελλάδα, αλλά πολύ σημαντικών προβλημάτων για τα μικρά νησιά. Επίσης, να ευχαριστήσω τους εκλεγμένους δημάρχους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης απ' όλα τα κόμματα για την άριστη συνεργασία που έχουμε και θα συνεχίσουμε να έχουμε.

Η πολιτική του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής για τα νησιά μας και ιδίως στο θέμα της ακτοπλοΐας είναι μια πολιτική που δεν αρχίζει από τα μεγάλα λιμάνια, τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, το Βόλο, αλλά αρχίζει από τα μικρά νησιά, από εκείνους τους νησιώτες που όλοι τους θαυμάζουμε ως ακρίτες στη διάρκεια των ομιλιών μας στο Κοινοβούλιο ή όταν τους επισκεπτόμαστε, οι οποίοι

οι όμως το χειμώνα βρίσκονται σε δύσκολες καταστάσεις, απομονωμένοι, με προβλήματα συγκοινωνίας, προβλήματα υγείας, προβλήματα παιδείας.

Τέτοιου είδους προβλήματα αρχίσαμε να επιλύουμε από την πρώτη στιγμή που αναλάβαμε. Για πρώτη φορά στα Δωδεκάνησα δεν υπάρχει διαμαρτυρία όσον αφορά την ακτοπλοϊκή σύνδεση, με την αποδοχή της δρομολόγησης ταχύπλοου πλοίου που πηγαίνει στους Λειψούς, στο Αγαθονήσι, στη Χάλκη, στην Τήλο, μειώνοντας την ώρα που ο επιβάτης θα χρειάζεται για να έλθει από τον Πειραιά, χρησιμοποιώντας ταχύπλοα πλοία. Αυτό είναι αποδεκτό και από τις τοπικές κοινωνίες και από τους εκλεγμένους δημάρχους ανεξαρτήτως της κομματικής τους προέλευσης, όπως και από τους ίδιους τους Βουλευτές.

Κάναμε τέτοιες παρεμβάσεις και στις Κυκλάδες. Στη Δονούσα έχουμε ένα μεγάλο και σύγχρονο πλοίο που έπιασε το χειμώνα, όπως και στις μικρές και τις ανατολικές Κυκλάδες. Στην Κύθο έχουμε τοποθέτηση και αποδοχή δρομολογήσεων ταχύπλοων πλοίων. Έχουμε μια σειρά δρομολογίων που τα γνωρίζουν οι εκλεγμένοι Βουλευτές, τα γνωρίζει και η Βουλή των Ελλήνων, γιατί η ενημέρωση είναι συνεχής.

Πραγματικά, κυρία Τσουρή, είστε άδικη όταν λέτε ότι δεν ενημερώνασθε. Όποιο στοιχείο έχετε ζητήσει το έχετε πάρει. Δυστυχώς όμως να κάνω μαγικά και να σας δώσω στατιστικά στοιχεία του 2008, όταν βρισκόμαστε στον Ιούλιο, μου είναι πάρα πολύ δύσκολο. Αντιλαμβάνεσθε ότι μπορώ να σας δώσω στατιστικά στοιχεία του προηγούμενου έτους, όχι του επομένου.

Ο Τομέας Ναυτιλίας του Π.Α.Σ.Ο.Κ. βέβαια χρειάζεται ενημέρωση. Πραγματικά υπάρχει μια κακή ενημέρωση. Ίσως φταίμε και εμείς σ' αυτό, διότι δεν σας κάναμε μια ιδιαίτερη ενημέρωση. Ακούστηκαν εδώ πράγματα τα οποία δεν ισχύουν, με παραδείγματα συγκεκριμένα.

Αναφερθήκατε στη δωδεκαετή σύμβαση που λέτε ότι είναι ίδια για τα πέντε ή τα τριάντα έξι χρόνια. Θέλω να σας ενημερώσω ότι το πλοίο που παίρνει δωδεκαετή σύμβαση είναι μόνο ένα πλοίο ηλικίας μέχρι πέντε ετών. Επίσης, ένα πλοίο έως είκοσι ετών μπορεί να πάρει σύμβαση μόνο για δύο χρόνια.

Σας καταθέτω, λοιπόν, τις κατηγορίες των πλοίων με βάση τα ποιοτικά κριτήρια, δηλαδή ηλικία και ταχύτητα όσον αφορά τις συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας, τα οποία είναι διαφορετικά από αυτά για τα οποία σας ενημέρωσαν οι συνεργάτες σας για τη δημόσια υπηρεσία και την ηλικία των πλοίων.

Σύγχρονα πλοία είναι εκείνα τα οποία χρηματοδοτούνται και τέτοια σύγχρονα πλοία μπαίνουν σ' όλο το Αιγαίο. Έχουμε ήδη διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει για τον Αη Στράτη, για την αντικατάσταση του «ΑΙΟΛΙΣ», διαδικασίες που έχουν ξεκινήσει για την αντικατάσταση του πλοίου «ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ» στην Αμοργό.

Είναι νέα πλοία που μπαίνουν από μικρούς ακτοπλόους, όχι εκπροσώπους όπως λέτε του κεφαλαίου ή της μπουρζουαζίας, οι οποίοι εξυπηρετούν το νησιώτη, τον ασθενή που τη νύχτα έχει ανάγκη μεταφοράς, πλοία που μένουν στα νησιά.

Τέτοια πλοία είναι γύρω στα δώδεκα, για τα οποία έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες. Δύο σας ανέφερα ενδεικτικά. Δεν ισχύει ότι λαμβάνουμε υπ' όψιν μόνο την ηλικία.

Σας καταθέτω, λοιπόν, τις κατηγορίες αυτές γιατί είναι αρκετά χρήσιμο.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Παναγιώτης Καμμένος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Μας είπατε επίσης από τον τομέα ενημέρωσης του Π.Α.Σ.Ο.Κ. στη ναυτιλία ότι στο Καστελόριζο έγινε μόνο ένα δρομολόγιο από τον Πειραιά. Προσωπικά ασχολήθηκα, κατόπιν εντολής του Υπουργού, και ζητήσαμε από την ακτοπλοϊκή εταιρεία να αποδεχθεί να κάνει τα δρομολόγια, τα οποία είναι και επιδοτούμενα με 15.000 ευρώ και 19.000 ευρώ για της πρώτης κατηγορίας. Η απάντηση ήταν ότι δεν θα είχε επιβατική κίνηση. Το επιβίβαμε. Αποτελέσματα, δρομολόγιο 11-5-2008, 18-5-2008, 26-5-2008. Σας λέω τρία δρομολόγια από τον Πειραιά. Επιβατική κίνηση αντιστοίχως: Δεκαεννιά επιβάτες -δεκαεξί επιβάτες -δεκατέσσερις επιβάτες. Οχήματα: ένα -δύο -έξι.

(Θόρυβος, διαμαρτυρίες στην Αίθουσα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

Ζητάμε, λοιπόν, από ένα πλοίο εκατόν είκοσι μέτρων να πηγαίνει σ' αυτό το δρομολόγιο από τον Πειραιά προς το Καστελόριζο επιδοτούμενο από τον ελληνικό λαό με 19.000 ευρώ το δρομολόγιο, για να εξυπηρετεί δεκαεννιά επιβάτες, την ίδια στιγμή που το ταχύπλοο το οποίο επιδοτούμε και το οποίο δεν επιδοτείτο μέχρι σήμερα -διότι αλλάξαμε την πολιτική σ' αυτό- το «Δωδεκάνησος Εξπρές», είχε στην ίδια ημερομηνία διακόσιους πενήντα επτά επιβάτες, δεκαπέντε Ιδιωτικής Χρήσεως αυτοκίνητα κι ένα δίκυκλο. Και το επιδοτούμενο φορτηγό, το οποίο μπηκε, που έχει και τη δυνατότητα για κάποιους επιβάτες, είχε δώδεκα φορτηγά, δεκαεπτά επιβάτες και τέσσερα Ιδιωτικής Χρήσεως την ίδια ακριβώς ημερομηνία. Είναι δυνατόν λοιπόν να αποδεχθούμε την πρόταση αυτή, να συνεχίσουμε να επιδοτούμε ένα πλοίο που παίρνει δέκα επιβάτες και που ο ελληνικός λαός πληρώνει 19.000 ευρώ, την ίδια στιγμή που πάει ένα ταχύπλοο πλοίο στο 1/3 του χρόνου αυτού κι εξυπηρετεί τους πολίτες των νησιών; Αυτές είναι οι πολιτικές τις οποίες έχουμε χαράξει κι είμαστε πράγματι στη διάθεσή σας για να σας ενημερώσουμε συγκεκριμένα, νησί προς νησί, σύμπλεγμα προς σύμπλεγμα.

Αναφέρθηκε ο κ. Στρατάκης για τα άγονα νησιά και μάλιστα η πρόταση είναι να υπάρχει μια διαβούλευση προκειμένου να υπάρχει ένας πολιτικός σχεδιασμός. Η διαβούλευση αυτή έχει γίνει, νησί προς νησί. Είτε ο Υπουργός κ. Βουλγαράκης είτε εγώ προσωπικά έχουμε γυρίσει όλα τα νησιά, όχι βλέποντας μόνο τους εκλεγμένους άρχοντες των νησιών, αλλά κάνοντας λαϊκή συνέλευση σε κάθε νησί. Με εξαίρεση τη Νάξο, την Πάρο και τη Μύκονο από το Υπουργείο είτε ο κύριος Υπουργός είτε εγώ έχουμε επισκεφθεί τα νησιά κι έχουμε κάνει διάλογο με τους πολίτες. Η αποδοχή των προτάσεων των πολιτών είναι αυτή η οποία έδωσε τις λύσεις, ιδιαίτερα στις άγονες γραμμές.

Αναφέρθηκε ο κ. Σηφουνάκης στις μελέτες. Η αλήθεια είναι ότι πράγματι υπάρχει μια πληθώρα μελετών. Αρκετές δεκάδες εκατομμύρια ευρώ έχουν δοθεί για μελέτες. Αν τα λεφτά τα οποία έχουν δοθεί για μελέτες στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής είχαν γίνει έργα, θα είχε αλλάξει η εικόνα του Αιγαίου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Μία μελέτη...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εσείς αναφέρατε μια μελέτη, αναφέρατε το Ινστιτούτο Μεταφορών ως μελέτη. Αναφέρατε τη μελέτη που δόθηκε στην κ. Παλάθιο. Αναφέρατε τη μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου...

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

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ μη διακόπτετε. Αφήστε τον Υπουργό να μιλήσει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Να σας πω κάτι; Η πολιτική μας είναι διαφορετική. Η πολιτική μας δεν είναι να κάνουμε εκατοντάδες μελετών προσλαμβάνοντας ακριβοπληρωμένους συμβούλους, αλλά τα χρήματα αυτά να τα δίνουμε προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα νησιά. Όσον αφορά για τις μελέτες που έχουν γίνει, πολλές φορές γίνονται οι ίδιες μελέτες από τους δημάρχους, από τους νομάρχες, από τους περιφερειάρχες, από το Υπουργείο. Πληρώνει ο ελληνικός λαός για μελέ-

τες. Ζητούν μία μελέτη για την απομάκρυνση ενός βράχου σ' ένα λιμάνι αξίας 150.000 ευρώ, την ώρα που το έργο στοιχίζει 15 ή 20.000 ευρώ.

Κάνατε στη Δονούσα μελέτη για να γίνει βιολογικός καθαρισμός για πέντε χιλιάδες κατοίκους, όταν στη Δονούσα κατοικούν διακόσιοι κάτοικοι και το καλοκαίρι υπάρχουν δύο χιλιάδες επισκέπτες στη μέγιστη περίοδο και είναι το ιδανικό. Αποτέλεσμα; Τριακόσιες πενήντα χιλιάδες ευρώ κόστισε η μελέτη για το βιολογικό καθαρισμό της Δονούσας! Με 350.000 ευρώ μπήκε στη Σύμη βιολογικός καθαρισμός τρίτης γενιάς με ηλεκτρόλυση κι εξυπηρετεί ένα νησί δεκαπλάσιο της Δονούσας. Αυτές είναι οι διαφορετικές πολιτικές όσον αφορά τη σχέση των μελετών με την εκτέλεση των έργων.

Περιβάλλον: Στα νερά ξεκινήσαμε τη διαδικασία και ο ελληνικός λαός δεν θα πληρώνει εξί και επτά ευρώ το κυβικό το νερό, της μεταφοράς του νερού, μια μεγάλη «αιμορραγία» για τον προϋπολογισμό του Υπουργείου και του ελληνικού λαού. Θα υπάρχει πλέον σε κάθε νησί αφαλάτωση, της οποίας το αποτέλεσμα, το νερό δηλαδή, θα αγοράζει το Υπουργείο απ' αυτόν τον προϋπολογισμό, μέχρι δύομισι ευρώ το κυβικό.

Ήδη οκτώ εταιρείες έχουν ενδιαφερθεί. Η πρόσκληση ενδιαφέροντος τελειώνει τον Αύγουστο. Θα έχουμε μονάδες που θα τις συντηρούν οι ίδιες οι εταιρείες. Υπάρχει η δέσμευση του Υπουργείου να αγοράζει το νερό με το _ της τιμής που σήμερα το αγοράζουμε, για παράδειγμα η Μήλος που έχουμε μια αφαλάτωση με αιολική ενέργεια που παράγει 2.850 κυβικά νερό.

Ακούστηκαν πολλά. Μίλησε ο κ. Νικητιάδης για την Κάρπαθο. Πράγματι, εκεί υπάρχει πρόβλημα. Είναι ορισμένα απ' τα προβλήματα που δεν τα άκουσα σ' αυτή την Αίθουσα. Διότι υπάρχουν προβλήματα! Εμείς δεν είμαστε μάγοι να λύσουμε όλα τα προβλήματα στις συγκοινωνίες και την ακτοπλοΐα του Αιγαίου.

Η Κάρπαθος και η Κάσος έχουν πρόβλημα. Τι κάναμε ως Υπουργείο; Αυξήσαμε την επιδότηση στο διαγωνισμό από 15.000 ευρώ σε 22.000 ευρώ, για να υπάρχει η συνέχιση της προέκτασης του δρομολογίου του «BLUE STAR» από τη Ρόδο προς την Κάρπαθο και την Κάσο.

Δυστυχώς, το αίτημα των εταιρειών ήταν να πάει στις 30.000 ευρώ. Δεν μπορώ να υπογράψω αύξηση διπλασιασμού της επιδότησης στις 30.000 ευρώ για να πηγαίνει το πλοίο από τη Ρόδο προς την Κάρπαθο.

Υποχρεούμαστε, όμως, να βρούμε λύση! Και σ' αυτήν τη λογική έχουμε ήδη προσκαλέσει όλες αυτές τις εταιρείες, οι οποίες έχουν πλοία σ' εκείνη την περιοχή, προκειμένου να εξυπηρετήσουν την Κάρπαθο και την Κάσο που το δικαιούνται.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ζητήσω λίγο την ανοχή του Προεδρείου, διότι είναι πολλά τα θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Για λίγο, ναι, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ευχαριστώ.

Το θέμα της Καρπάθου και της Κάσου είναι ένα πρόβλημα που μας απασχολεί. Δεν σας κρύβω ότι ήδη είμαστε σε επικοινωνία ακόμα και με αεροπορικές εταιρείες που ζητά να ναυλώσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση για τσάρτερ, ώστε να εξυπηρετηθούν μέσα στο καλοκαίρι. Είμαστε σε συνεννόηση με ακτοπλοϊκές εταιρείες σύγχρονων και γρήγορων πλοίων που θα τα επιδοτήσουμε, προκειμένου να συνδέσουν την Κάρπαθο με τη Ρόδο την ώρα που έρχονται τα σύγχρονα και μεγάλα πλοία.

Μίλησε η κ. Ζήση για ένα πολύ σημαντικό θέμα, την ένταξη στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, στη Γενική Γραμματεία, των νησιών που δεν εντάσσονται: των βόρειων Σποράδων, της Θάσου, της Σαμοθράκης, των Κυθήρων, της Σκύρου, των Ιονίων Νήσων. Είναι ένα θέμα, το οποίο το βλέπουμε πολύ θετικά, διότι όταν μιλάμε για νησιωτική πολιτική, μιλάμε για νησιωτική πολιτική στο σύνολο των νησιών της Ελλάδος.

Προτείνετε, λοιπόν, κυρία Ζήση, αν τα κόμματα συμφωνούν, να ξεκινήσουμε μια διαβούλευση, προκειμένου να επεκτείνουμε τις αρμοδιότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαί-

ου και Νησιωτικής Πολιτικής και της Γενικής Γραμματείας προς τα νησιά εκείνα, τα οποία δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα και αυτό, γιατί έχουμε ξεκινήσει μια μεγάλη προσπάθεια να διεκδικήσουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση αυτό που δικαιούται ο Ευρωπαίος πολίτης του νησιού.

Δικαιούται, δηλαδή, την επιδότηση της ακτοπολικής του σύνδεσης, όπως δικαιούται και ο πολίτης της χερσαίας Ελλάδος. Αυτή τη στιγμή ο πολίτης της Αθήνας επιδοτείται με 90% για το μετρό, για το τραμ, για τη συγκοινωνία που έχει και 10% είναι η δική του καταβολή, ενώ το αντίθετο ακριβώς συμβαίνει στα νησιά.

Γι' αυτό το λόγο καλέσαμε τους Επιτρόπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Κω την προηγούμενη εβδομάδα, που ήταν μαζί και συνάδελφοι Βουλευτές απ' όλα τα κόμματα. Τους πήγαμε με καϊκι στην Ψέριμο, για να δουν τι σημαίνει νησιωτικότητα, στην Πλάτη, στην Κάλυμνο.

Κάναμε προτάσεις για τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Ταμείου Νησιωτικότητας και, με μεγάλη χαρά, σας λέω ότι στη Διακήρυξη του Αιγαίου που υπέγραψε και ο Επίτροπος και οι Διευθυντές των Διευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης η θέση είναι θετική, όπως θετική είναι και η πρόταση του Λαϊκού Ευρωπαϊκού Κόμματος, του Γενικού Γραμματέα κ. Α. Lopez-Isturiz, ο οποίος κατάγεται από νησί. Το ίδιο θα επιδιώξουμε και ζητάμε τη βοήθειά σας για να το κάνουμε και με τα άλλα ευρωπαϊκά κόμματα για να πετύχουμε το Ταμείο της Νησιωτικότητας, για να επιδοτείται το δικαίωμα της συγκοινωνίας του νησιώτη του μικρού νησιού του Αιγαίου, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, όπως της χερσαίας Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ήθελα να πω στον κ. Σγουρίδη, ο οποίος απουσιάζει, ότι ο νησιώτης των μικρών νησιών έχει δωρεάν μετακίνηση. Δεν χρειάζεται να δώσουμε ιδιαίτερα φορολογικά κίνητρα ή κάρτες στους νησιώτες των μικρών νησιών. Είναι δωρεάν η μετακίνηση προς το διοικητικό κέντρο των κατοίκων των μικρών νησιών.

Όσον αφορά το κρατικό ναυλόγιο, είναι συγκεκριμένες οι τιμές και ελεγχόμενη η τιμή και του οικονομικού εισπηρίου και του μικρού αυτοκινήτου.

Μιλήσατε, κύριε Παπουτσή, για την ευθύνη, για το αν αναλαμβάνουμε την ευθύνη και αν γίνονται οι έλεγχοι. Εγώ θα σας πω πολύ υπεύθυνα ότι όταν ανέλαβα το Υπουργείο, ένας παλιός πολιτικός μου είχε πει: «Κοίτα, δεν θα αναλαμβάνεις ποτέ την ευθύνη, θα το δίνεις στους υπηρεσιακούς παράγοντες». Αυτή ήταν η πρώτη συμβουλή. Ως δεύτερη συμβουλή μου είπε: «Δεν θα λες πράγματα, τα οποία μπορεί να σε δεσμεύσουν για ένα αυριανό τυχαίο γεγονός».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, εγώ σας συμβουλεύω να τελειώνετε γρήγορα, διότι έχει περάσει ο χρόνος σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δυο λεπτά ακόμη. Δέκα λεπτά είχα, κύριε Πρόεδρε και δεν έχω πρωτολογήσει. Δυο λεπτά, για να τελειώσω τις απαντήσεις που έχω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ακούστε. Ο χρόνος δεν καθορίζεται με βάση αυτά που έχετε εσείς στο μυαλό, αλλά με βάση αυτά που γράφει ο Κανονισμός. Η ομιλία σας τώρα είναι όση η δευτερολογία του Υπουργού.

Εσείς, λοιπόν, έχετε τώρα ακόμη ένα λεπτό για να εξαντλήσετε και την τριτολογία σας.

Προσέξτε, κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ, τελειώνετε!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Το εξαντλώ, λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κρίσιμα αυτά που λέτε, αλλά ο χρόνος δεν μας αφήνει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Σας απαντώ, λοιπόν, αντίθετα μ' αυτές τις συμβουλές. Εγώ αναλαμβάνω πλήρως την πολιτική ευθύνη των Αξιωματικών, των Υπαξιωματικών, των ανδρών και των γυναικών ενός Σώματος, όπως το Λιμενικό Σώμα, του οποίου ξέρω ότι ήσασταν πολιτικός προϊστάμενος και για το οποίο είμαι περήφανος. Και σας λέω ότι δεν έχω καμία αμφιβολία ότι κάνουν το καθήκον τους και μάλιστα, είναι ιδιαίτερα σκληροί στα θέματα της ασφάλειας.

Αναλαμβάνω προσωπικά την ευθύνη, κύριε Παπουτσή. Σας λέω, όμως, ότι, αν έχετε εσείς καταγγελίες ή οποιοσδήποτε συνάδελφος ή πολίτης έχει την οποιαδήποτε καταγγελία για τη πιθανή καταστρατήγηση κάποιου κανονισμού, εδω είναι οι υπηρεσίες μας και πρώτοι θα είμαστε εκείνοι οι οποίοι θα κάνουμε το σκληρό έλεγχο και θα τιμωρηθούν εκείνοι οι οποίοι είναι υπεύθυνοι. Όμως, τέτοιου είδους παρασπονδίες σε θέματα ασφάλειας, μέχρι τώρα δεν υπάρχουν από την μεριά του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του Λιμενικού Σώματος. Σας διαβεβαιώ γι' αυτό. Οι δε κανονισμοί εφαρμόζονται πάρα πολύ σκληρά. Η Συνθήκη της Στοκχόλμης εφαρμόζεται στην Ελλάδα ήδη αυτή τη χρονιά, την ώρα που η Ιταλία που είναι δίπλα μας θα αρχίσει να την εφαρμόζει στο τέλος του 2010.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, θέμα για καταστρατήγηση τέτοιων κανονισμών, αλλά θα είναι χρήσιμη η συνεισφορά όλων, εάν υπάρχουν τέτοιες καταγγελίες, να πάμε να τις εξετάσουμε. Έγιναν ενόψει εννέα επιθεωρήσεις πλοίων αυτό το τρίμηνο. Εξήντα ενόψει επιθεωρήσεις πλοίων, οι οποίες θα θέλαμε να είναι εκατόν εξήντα ενόψει και διακόσιες εξήντα ενόψει και γι' αυτό το λόγο προσλαμβάνουμε προσωπικό στο Λιμενικό Σώμα.

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

Κλείνω με το θέμα των τιμών. Ακουστήκαν πολλά πράγματα και παραδείγματα. Εγώ εδω έχω ένα πακέτο των προσφορών που υπάρχουν από τις εταιρείες για τις τιμές των εισιτηρίων. Προσφορές 100% για το αυτοκίνητο στο aller προς την Κρήτη, 50% για τα παιδιά. Πρόκειται για τιμές οι οποίες έχουν διαμορφωθεί πολύ διαφορετικά από ό,τι εδω περιγράφηκαν. Δεν είναι οι τιμές αυτές οι οποίες αναφέρθηκαν, παραδείγματος χάριν, για την Ικαρία τα 56 ευρώ, την ώρα που υπάρχει διαφήμιση. Καθώς βγαίνετε από την οδό Φιλελλήνων και κατεβαίνετε προς τη Λεωφόρο Συγγρού, θα δείτε 32 ευρώ εισιτήριο στην οικονομική θέση για την Ικαρία.

Τα ίδια ακριβώς λέγαμε, όταν έλεγαν ότι δεν υπήρχε διασύνδεση του νησιού. Ένα νησί που διασυνδέεται με το πιο γρήγορο πλοίο, το «ΚΑΛΛΙΣΤΗ», τεσερεσήμισι ώρες στον Εύδηλο. Είναι ένα νησί το οποίο συνδέεται με το πιο σύγχρονο πλοίο, το «ΝΗΟΣ ΧΙΟΣ» -το οποίο συνεχίζει, παρ'ότι ελέγχθησαν και έχουμε ερωτηθεί επτά φορές για το αν θα σταματούσε, να λειτουργεί- και με ένα πλοίο συμβατικό που δίνει τη δυνατότητα σε μία πολύ φθηνή τιμή να πάει ο επιβάτης και ο οικογενειάρχης που δεν έχει τη δυνατότητα να πληρώσει ούτε το πολύ σύγχρονο πλοίο, ούτε την καμπίνα, ούτε το μεγάλο αυτοκίνητο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ολοκληρώστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εγώ θα κλείσω, όχι λέγοντας ευχαρίστητα πράγματα. Θα σας πω προβλήματα τα οποία δεν τα αναφέρατε. Υπάρχουν ακόμα προβλήματα στο Αιγαίο που προσπαθούμε να επιλύσουμε. Είναι πρόβλημα η ενδονησιωτική σύνδεση για το καταργηθέν πλοίο, το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ», που το σταμάτησαν οι υπηρεσίες κατόπιν καταγγελιών της Στέφενσον και ελέγχων τους οποίους διενεργήσαμε για το πρωτόκολλο. Σταμάτησε αυτό το πλοίο και εκεί χρειαζόταν ένα σύγχρονο πλοίο να μπει.

Υπάρχει πρόβλημα στην Ύδρα για το συμβατικό πλοίο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τελειώστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι αλήθεια...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Αυτοεπερώτηση δεν προβλέπεται από τον Κανονισμό!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): ...αλλά όχι με μηδέν επιβάτες.

Κλείνω, λέγοντας ότι σας καλώ όλους μαζί να προχωρήσουμε σε μία εθνική πολιτική για τα νησιά μας. Το θέμα της νησιωτικότητας δεν είναι θέμα της σημερινής Κυβέρνησης, του Βουλγαράκη ή του Καμμένου ή της Κυβέρνησης Καραμανλή. Είναι θέμα που αφορά όλους μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Είναι ένα εθνικό κεφάλαιο που πρέπει να υπηρετήσουμε για να υπάρχει συνέχεια στις πολιτικές.

Ευχαριστώ πολύ.

ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ: Αλλάξτε πια γραμμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Παπουτσή.

Ορίστε, κύριε Παπουτσή, έχετε το λόγο για τέσσερα λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ξεκινήσω από την αναφορά του κυρίου Υφυπουργού σε εμένα προσωπικά, όσον αφορά τα θέματα της ασφάλειας.

Εγώ κατ'αρχάς, δεν κρίνω τις προθέσεις. Για την ακρίβεια, δεν αμφισβητώ τις προθέσεις, ούτε τις δικές σας ούτε του κυρίου Υπουργού. Εμείς κάνουμε κριτική. Και κάνουμε κριτική σε μια πολιτική που διαμορφώνει ένα πλαίσιο που επιτρέπει ασυδοσία.

Ο Νομάρχης Κυκλάδων και τα Σωματεία της Π.Ε.Μ.Ε.Ν. και της Στέφενσον πράγματι, σας είχαν προειδοποιήσει εδώ και πάρα πολύ καιρό. Γιατί επιτρέπατε το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» να κυκλοφορεί χωρίς πιστοποιητικά ασφαλείας; Ποιος έχει την ευθύνη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ούτε μία ώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Όχι, ούτε μία ώρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ούτε μία ώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Με συγχωρείτε, αλλά εσείς ο ίδιος παραδεχθήκατε σε συνέντευξη στο Υπουργείο στις 2 του μηνός...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Ούτε μία ώρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Την έχω εδώ.

Στις 2 του μηνός, λοιπόν, εσείς παραδεχθήκατε, κύριε Καμμένε, σε συνέντευξη, στο Υπουργείο ότι πράγματι ήταν ακριβείς οι καταγγελίες του Νομάρχη Κυκλάδων και των Σωματείων Π.Ε.Μ.Ε.Ν. και Στέφενσον, που έλεγαν ότι το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» κυκλοφορούσε χωρίς πιστοποιητικά ασφαλείας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Όχι. Κάνετε λάθος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υφυπουργέ, αφήστε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο να ολοκληρώσει την άποψή του.

Κύριε Υφυπουργέ, παρακαλώ. Χάνουμε χρόνο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δύο μέρες πριν είπα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υφυπουργέ, δεν έχετε το λόγο. Σας παρακαλώ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Με την ευκαιρία, όμως, αυτού του συμβάντος και επειδή όλοι έχουμε δει και γνωρίζουμε το τι ακριβώς συνέβη – κανείς δεν είπε ότι ήταν όλοι άγγελοι, ούτε στο παρελθόν ούτε στο παρόν και δεν ξέρω αν θα είναι και στο μέλλον- εκείνο το οποίο έχει σημασία είναι ότι θέλω να μοιραστώ τη δική σας αγωνία και να στραφούμε και εμείς από τη θέση της Αντιπολίτευσης προς τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος και να τους καλέσουμε να κάνουν το καθήκον τους και να επιμεινούν στην αυστηρή εφαρμογή, ιδιαίτερα των νόμων που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του δημοσίου συμφέροντος, αλλά και των δικαιωμάτων των πολιτών, τα οποία καταστρατηγούνται εν πολλοίς από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Αυτή είναι μια έκκληση, είναι μια παράκληση και μια υπόδειξη προς την ηγεσία του Λιμενικού Σώματος και προς όλα τα στελέχη, όλων των βαθμών και όλων των επιπέδων, να μη δέχονται καμμία οδηγία, απ' όπου και αν προέρχεται αυτή η οδηγία, ακόμα και από εσάς, κύριοι Υπουργοί, όταν εμφανώς αυτή η

οδηγία είναι προϊόν μεθόδευσης ή συναλλαγής με οργανωμένα συμφέροντα που επιδιώκουν το κέρδος, αδιαφορώντας για την ασφάλεια και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται στους επιβάτες. Και όλοι καταλαβαίνουμε τι εννοώ.

Τώρα, όσον αφορά τις δικές σας παρεμβάσεις και του κυρίου Υπουργού...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Δύο λεπτά, δεν κατάλαβα τι εννοείτε!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ρωτώ για ποιο λόγο κυκλοφορούσε το «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ» με ληγμένα πιστοποιητικά ασφαλείας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Διότι σας εξηγώ ότι έπρεπε μέχρι τη 1η του μηνός...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Παρακαλώ, δεν μπορείτε να μιλάτε και οι δύο.

Κύριε Υπουργέ, αφήστε να αναπτύξει την άποψή του και απαντάτε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε. Σε ζητήματα ηθικής τάξεως...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ωραία. Να αναπτύξει την άποψή του και απαντάτε αμέσως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Εδώ, ο κ. Παπουτσή έκανε μια πολύ συγκεκριμένη καταγγελία. Του απαντώ, λοιπόν, ότι έπρεπε μέχρι την 1η του μηνός να έχει συμμορφωθεί με την EURO SOLAS. Επειδή δεν είχε συμμορφωθεί, γι' αυτό σταμάτησε. Τίποτα περαιτέρω.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί κυκλοφορούσε τότε χωρίς πιστοποιητικό ασφαλείας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Παπουτσή, παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Και θα ήθελα να σας συστήσω, όταν κάνετε καταγγελίες, να τις επεξεργάζεστε προηγούμενως και να μην υιοθετείτε αυτά που σας λέει ο οιοσδήποτε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Μα, ο Υφυπουργός σας το παραδέχθηκε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Σας εξήγησα. Διότι έπρεπε να έχει συμμορφωθεί με την EURO SOLAS.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Η απάντηση κατεγράφη. Προχωρεί η συζήτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Γιατί κυκλοφορούσε χωρίς να έχει συμμορφωθεί; Ποιος θα έπρεπε να το ελέγξει για τη συμμόρφωσή του;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Γι' αυτό και σταμάτησε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Η υπηρεσία σας λέει όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Επειδή εξήντησε την προθεσμία στην οποία θα μπορούσε να είναι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Εάν δεν υπήρχαν οι καταγγελίες της Π.Ε.Μ.Ε.Ν. και της Στέφενσον και του Νομάρχη Κυκλάδων, ακόμη θα κυκλοφορούσε. Αυτή είναι η αλήθεια.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Κύριε Παπουτσή, κάνατε μια καταγγελία, η οποία άπτεται εθνικού...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τυχαίνει να γνωρίζω πώς λειτουργεί ο μηχανισμός του Υπουργείου, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Θέλω να πιστεύω ότι την κάνατε εν τη ρύμη του λόγου σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Σας διαβεβαιώ ότι γνωρίζω καλά πώς λειτουργεί ο μηχανισμός του Υπουργείου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ (Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής): Γιατί αν δεν την κάνατε εν τη ρύμη του λόγου σας, τότε πρέπει να απολογηθεί-

τε γι' αυτό, όταν σας εξηγώ ότι ο λόγος για τον οποίο σταμάτησε ήταν επειδή εκείνη την ημερομηνία έπρεπε να είχε συμμορφωθεί. Δεν χρειαζόταν καταγγελία για να σταματήσουμε. Σταμάτησε επειδή...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: 'Αρα, η καταγγελία ήταν στον αέρα; **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης):** 'Αρα, η απάντηση εδόθη και κατεγράφη.

Παρακαλώ, κύριε Παπουτσή, προχωρήστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ελπίζω να υπολογίσετε το χρόνο μου, αφού με διέκοπτε ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Βεβαίως, τον έχω υπολογίσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ο κύριος Υπουργός και ο κύριος Υφυπουργός, εν τη ρύμη του λόγου τους και βεβαίως παρασύροντας και τον αξιότιμο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, μας είπαν εδώ: «κάναμε μια επανάσταση στην ακτοπλοία, ακριβώς σε ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο εσείς φτιάξατε». Αυτό μας είπαν.

Η αλήθεια είναι ότι ο κ. Δένδιας δεν οφείλει να γνωρίζει ακριβώς τις λεπτομέρειες και την προϊστορία. Η αλήθεια, λοιπόν, είναι πολύ συγκεκριμένη. Το νομικό πλαίσιο το οποίο διέπει σήμερα την ελληνική ακτοπλοία διαμορφώθηκε από τη Νέα Δημοκρατία με τέσσερις τροποποιήσεις του ν. 2932, ο οποίος νόμος ενσωμάτωσε στην ελληνική νομοθεσία τον κανονισμό 3572, τον οποίο συμφώνησε στο Συμβούλιο Υπουργών ο κ. Παυλίδης επί Κυβερνήσεως της Νέας Δημοκρατίας. Αυτή είναι η αλήθεια.

Επιπλέον -το επαναλαμβάνω για πολλοστή φορά σ' αυτήν την Αίθουσα, για να είμαστε και δίκαιοι μεταξύ μας- αυτός ο κανονισμός είναι ένας εκ των τριών ελαχίστων κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος επιτρέπει ελαστική εφαρμογή, ενώ όλοι οι κανονισμοί έχουν ανελαστική εφαρμογή κατά την ενσωμάτωσή τους στο εθνικό δίκαιο, ακριβώς για το λόγο της εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος.

Και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι ο κ. Παυλίδης δεν θα συναινούσε, αν δεν υπήρχε αυτή η πρόβλεψη να υπάρχει η δυνατότητα στις κυβερνήσεις, για λόγους δημοσίου συμφέροντος, να επεμβαίνουν στη διαμόρφωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Αυτόν, όμως, το νόμο εσείς τον τροποποιήσατε σε όλα τα επίπεδα. Καταργήσατε τη Ρυθμιστική Αρχή, με αποτέλεσμα σήμερα να μην είναι σε θέση ο Υπουργός να γνωρίζει -και δεν θέλω να τον εκθέσω, δεν θέλω να θέσω το ερώτημα σήμερα, αλλά είμαι απόλυτα βέβαιος ότι κανείς δεν γνωρίζει, ούτε και εμείς γνωρίζουμε- ποια είναι ακριβώς η εταιρική σύνθεση των εται-

ρειών που δραστηριοποιούνται σήμερα στις ακτοπλοϊκές γραμμές. Αλλάζουν κάθε εβδομάδα. Διαβάζουμε στις εφημερίδες ανακοινώσεις που μπορεί να είναι χρηματιστηριακά παιχνίδια, αλλά μπορεί να είναι και αλήθεια. Αλλά αν είναι αλήθεια, έχουμε καταντήσει, οι γραμμές οι οποίες προκηρύχθηκαν στον ελεύθερο ανταγωνισμό σήμερα να αξιοποιούνται από μια εταιρεία ή από δύο εταιρείες, που είναι όμως των ιδίων ιδιοκτητών. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Έχουμε πλήρη εναρμόνιση των πρακτικών και αυτό έχει αποτέλεσμα τις αυξημένες τιμές.

Γι' αυτό οι τιμές είναι στα ύψη! Γι' αυτό έχουμε φθάσει στο 90% και στο 100% από πέρυσι, ενώ η αύξηση του πετρελαίου ήταν 70% τα τρία τελευταία χρόνια.

Αυτή είναι η αλήθεια! Κοροϊδευόμαστε μεταξύ μας; Η αλήθεια είναι ότι πραγματοποιήσατε μία μεγάλη ανατροπή με όλες τις τροποποιήσεις του 2932 που κάνατε σε τέσσερις διαφορετικούς νόμους. Κάνατε μία μεγάλη ανατροπή εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος, εις βάρος των νησιωτών, εις βάρος της παράκτιας Ελλάδας. Νομιμοποιήσατε τη «νεοδημοκρατική» εκδοχή του ανταγωνισμού, του ανταγωνισμού δηλαδή «α λά καρτ», του ανταγωνισμού υπέρ των υμετέρων πλοιοκτητών.

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

Και επιμένω, κύριε Πρόεδρε. Η εφαρμογή στην πράξη -γιατί αυτό κάνει η Νέα Δημοκρατία, αυτή είναι η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας- του δόγματος «ο νόμος είναι το συμφέρον των πλοιοκτητών» αποτελεί κατάντια για τη σύγχρονη Ελλάδα και όνειδος για τη σημερινή διακυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε Παπουτσή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 1/1-7-2008 επίκαιρης επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες της Χώρας.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε σ' αυτό το σημείο να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Τμήματος και ώρα 13.08' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Τρίτη 15 Ιουλίου 2008 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Τμήματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

