ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΓ'

Παρασκευή 10 Απριλίου 2009

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.8157

2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Ράλλειο Γυμνάσιο Πειραιά, το 30ο Δημοτικό Σχολείο Περιστερίου, το Μειονοτικό Ιεροσπουδαστήριο Κομοτηνής, το Γυμνάσιο Νέου Μυλοποτάμου Πέλλας και Ανθυπασπιστές του Κέντρου Εκπαίδευσης «ΠΑΛΑΣΚΑ», σελ. 8172, 8179, 8181, 8198, 8203

3. Συλλυπητήρια αναφορά για το τραγικό περιστατικό στη Σχολή Μαθητείας του ΟΑΕΔ, σελ. 8171, 8172

4. Ανακοινώνονται εργασίες Κοινοβουλευτικών Επιτροπών, σελ. 8179

5. Ανακοινώνεται ότι η 19η Απριλίου καθιερώνεται ως ημέρα Φιλελληνισμού και Διεθνούς Αλληλεγγύης, σελ. 8187

6. Ανακοινώνεται ότι ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεώργιος Παπανδρέου και 100 Βουλευτές του Κόμματός του κατέθεσαν πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σχετικά με την διερεύνηση της υπόθεσης Siemens στο σύνολό της, σελ. 8187

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 8157

2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 8160, 8169

3. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:

α) Προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την μετατροπή του εργοστασίου ζάχαρης της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης στη Λάρισα σε μονάδα βιοαιθανόλης κ.λπ., σελ. 8170

β) Προς την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Εσωτερικών σχετικά με τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων στα προγράμματα "STAGE" κ.λπ., σελ. 8171

γ) Προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη λειτουργία των δημόσιων νοσοκομείων, τις προσλήψεις του απαραίτητου νοσηλευτικού προσωπικού κ.λπ., σελ. 8173

δ) Προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις εκδρομές των μαθητών της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, σελ. 8174

4. Συζήτηση επερώτησης Βουλευτών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης στον τομέα των μεταφορών, σελ. 8180

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την 'Εκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών όσον αφορά την πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες και την παροχή αυτών και άλλες διατάξεις», σελ. 8199

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΑΛΑΒΑΝΟΣ Α., σελ. 8171, 8172
ΛΑΜΠΙΡΗΣ Η., σελ. 8173
ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ Α., σελ. 8174, 8178
ΜΠΟΥΡΑΣ Α., σελ. 8170
ΝΑΣΙΩΚΑΣ Ε., σελ. 8170
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ Γ. (Ν. 'Αρτας), σελ. 8173, 8174
ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ Φ., σελ. 8171, 8172
ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ Ι., σελ. 8178

Β. Επί της επερώτησης:

ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., σελ. 8199
ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ Κ., σελ. 8182, 8204
ΓΙΑΝΝΕΛΛΗΣ-ΘΕΟΔΟΣΙΑΔΗΣ Ι., σελ. 8200
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ., σελ. 8202
ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ Σ., σελ. 8181, 8204
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Ε., σελ. 8183, 8204
ΜΑΥΡΙΚΟΣ Γ., σελ. 8180, 8203
ΜΕΛΑ Ε., σελ. 8184
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ., σελ. 8201, 8202
ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ Σ., σελ. 8182
ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ Ε., σελ. 8184, 8187, 8205
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ., σελ. 8198, 8205, 8206

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΚΓ'

Παρασκευή 10 Απριλίου 2009

Αθήνα, σήμερα στις 10 Απριλίου 2009 ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.05' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ.**

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

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 9 Απριλίου 2009 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της ΡΚΒ' συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 9 Απριλίου 2009, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολό του σχεδίου νόμου: «Κύρωση (1) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακές Αερογραμμές Α.Ε., Pantheon Airways Ανώνυμη Αεροπορική Εταιρεία και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών, (2) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ελληνική Εταιρεία Συντήρησης και Επισκευής Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών και (3) της Σύμβασης Πώλησης και Αγοράς Μετοχών μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Εταιρειών Ολυμπιακή Αεροπορία Υπηρεσίες Α.Ε., Ανώνυμη Εταιρεία Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών Α.Ε. και Marfin Investment Group Ανώνυμος Εταιρεία Συμμετοχών»)

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Ηλία Λαμπίρη, Βουλευτή Ρεθύμνης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ (ΔΑΝΗΣ) ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Πέλλας ζητεί επίσπευση των διαδικασιών που απαιτούνται σχετικά με το προσχέδιο νόμου «Ρυθμίσεις κατεχομένων ακινήτων του Δημοσίου και άλλες διατάξεις» προκειμένου να δοθεί λύση στο μακροχρόνιο πρόβλημα στα κατεχόμενα ανταλλάξιμα κτήματα από ιδιώτες στο Δ.Δ. Αθύρων κ.λπ..

2) Οι Βουλευτές Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και Α Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Αυτοκινητιστών και Οδηγών Κεντρικής και Ορεινής Νάξου ζητεί να καταργηθεί το άρθρο 7 του ν. 3109/03 που αφορά ελεύθερα τα ΤΑΞΙ σε κάθε νησί για όλο το χρόνο κ.λπ.

3) Ο Βουλευτής Ρεθύμνου κ. ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο οι γιατροί του Νοσοκομείου Ρεθύμνης ζητούν την καταβολή των δεδουλευμένων για τις εφημερίες Ιανουαρίου - Μαρτίου κ.λπ..

4) Οι Βουλευτές Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και Α' Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Δήμαρχοι Αγίου Κηρύκου, Ευδήλου και Ραχών Ικαρίας ζητούν να ενισχυθούν οικονομικά οι δήμοι τους ενόψει της διεξαγωγής, για τέταρτη φορά φέτος, πολιτιστικών εκδηλώσεων στην Ικαρία.

5) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Υπαξιωματικοί της Πολεμικής Αεροπορίας ζητούν επίλυση συνταξιοδοτικού τους προβλήματος.

6) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην επίλυση οικονομικών, συνταξιοδοτικών και λοιπών προβλημάτων των Καθηγητών.

7) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Μητσοπούλου Πολυξένη ζητεί να της χορηγηθεί άμεσα το πτυχίο υπολογιστών από το ΤΕΙ Καβάλας.

8) Ο Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος ζητεί τη δημιουργία Ακαδημίας Λιμενικού Σώματος με κατ'έτος προσλήψεις μέσω των Πανελληνίων εξετάσεων.

9) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε προβλήματα επισκεπτών στο φαράγγι της Κριτσάς.

10) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί τη μετατροπή της σύμβασης εργασίας σε αορίστου χρόνου του γεωπόνου Χρήστου Αργύρη.

11) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ευαγγελίδης Κωνσταντίνος ζητεί να ενημερωθεί εάν έχει δικαίωμα να συνεχίσει τις σπουδές του στη Σχολή του ΟΑΕΔ Βέροιας,προκειμένου να αποκτήσει το πτυχίο του ηλεκτρολόγου.

12) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σούδας Χανίων ζητεί χρηματοδότηση για τον καθαρισμό, τη συντήρηση και την επισκευή του φρουρίου Ιτζεδίν.

13) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ζούμπουλης Οδυσσέας ζητεί να μοριοδοτηθεί από το ΑΣΕΠ, το δεύτερο πτυχίο του.

14) Ο Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Προσωπικού Λιμενικού Σώματος ζητεί την εφαρμογή του ν.3072/02 για την κάλυψη της οργανικής δύναμης του Λιμενικού Σώματος και την άμεση σύσταση ομάδας εργασίας για την αναμόρφωση του Κανονισμού περί κατανομής προσωπικού και Υπηρεσιών ΛΣ κ.λπ..

15) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ανδρονίκη Ντιακάκη, υπάλληλος ΟΤΕ ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικού της προβλήματος.

16) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Αναστασία Μπαράκη, κάτοικος Γιαννιτσών ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικού της προβλήματος.

17) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ουρανία Σταματοπούλου,κάτοικος Σκύδρας ζητεί την επίλυση συνταξιοδοτικού της προβλήματος.

18) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Αναστασία Καλένη,κάτοικος Λιτοχώρου Πέλλας ζητεί την αντιστοίχηση του πτυχίου της με αυτό της Παιδαγωγικής Ακαδημίας.

19) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Πετσινάρης Δημήτριος ζητεί να ανασυνταχθεί ο πίνακας επιτυχόντων για την πλήρωση θέσεων στο Κατάστημα της ΔΕΗ στην Έδεσσα, με υπολογισμό και των μορίων της ανεργίας του.

20) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ελένη Κοσμά ζητεί να της χορηγηθεί το επίδομα θέρμανσης.

21) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων της Αγροτικής Τράπεζας της Ελλάδας ζητεί τη μονιμοποίηση των συμβασιούχων καθαριστριών της ΑΤΕ.

22) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΒΥΡΩΝ ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων ζητεί την εφαρμογή των ποσοτικών και ποιοτικών κριτηρίων από όλους που δραστηριοποιούνται στην οδική βοήθεια όπως ο ν. 3651/08 επιβάλλει κ.λπ..

23) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Παναγιωτίδης Γεώργιος ζητεί την κατασκευή φράγματος σε περιοχή του Νομού Πέλλας.

24) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Κρητών Σαντορίνης «ΤΟ ΑΡΚΑΔΙ» ζητεί χορήγηση οικονομικής ενίσχυσης για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων του.

25) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού ζητεί την καταβολή των χρωστούμενων επιδοτήσεων στους ιδιοκτήτες των Τουριστικών Λεωφορείων.

26) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Μοίρας Νικόλαος ζητεί να γίνουν διορθώσεις στο ποσό του ΕΤΑΚ που θα πρέπει να καταβάλουν οι φορολογούμενοι του χωριού Άγιος Δημήτριος του Δήμου Νιάτων Νομού Λακωνίας κ.λπ..

27) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί την έγκριση συμβάσεων και προμηθειών που αφορούν στο ΚΥ Σκύδρας και το Νοσοκομείο της Έδεσσας.

28) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διευθύντρια του Διθέσιου Δημοτικού Σχολείου Καμαρών Ηρακλείου Κρήτης ζητεί τον άμεσο έλεγχο στατικής επάρκειας του σχολικού συγκροτήματος και την επίσπευση των εργασιών επισκευής.

29) Η Βουλευτής Χίου κ. ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας- Τμήμα Βορειοανατολικού Αιγαίου ζητεί την ίδρυση γραφείου 8ης Εφορίας Νεοτέρων Μνημείων στη Χίο κ.λπ..

30) Η Βουλευτής Χίου κ. ΕΛΠΙΔΑ ΤΣΟΥΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Λευκάδας ζητεί την επίλυση του ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης των γραμμών Καστού-Μύτικα και Καστού-Καλάμου.

31) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ, Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Εργαζομένων Καζίνο - Ξενοδοχείου και Τελεφερίκ Πάρνηθας διαμαρτύρεται για τη μη ανακατασκευή του κτηρίου του ΚΑΖΙΝΟ, τις απολύσεις εργαζομένων κ.λπ..

32) Η Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. ΣΟΦΙΑ ΓΙΑΝΝΑΚΑ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γεωπόνων Νομού Αιτωλοακαρνανίας ζητεί να ανακληθεί η απόφαση του ΔΣ του ΟΠΕΚΕΠΕ για τις δωδεκάμηνες συμβάσεις έργου κ.λπ..

33) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Δημοτικού Σχολείου και Νηπιαγωγείου Αντίπαρου ζητεί άμεσα την κάλυψη της θέσης του νοσηλευτή στο ιατρείο Αντιπάρου.

34) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Έπαρχος και ο Δήμαρχος Μήλου ζητούν την επαναλειτουργία της ακτοπλοϊκής γραμμής Πειραιά - Μήλος - Θήρα - Κρήτη - Δωδεκάνησα κ.λπ..

35) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων Μαθητών Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Αμοργού ζητούν την άμεση επανέναρξη των εργασιών για την αποπεράτωση του νέου Γυμνασίου - Λυκείου Αμοργού.

36) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πολιτιστικός Σύλλογος Κρητών Σύρου ζητεί τη μόνιμη ακτοπλοϊκή σύνδεση Σύρου - Κρήτης

37) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επιχειρήσεων Τουρισμού ζητεί την άμεση καταβολή των εγκεκριμένων επιδοτήσεων στους δικαιούχους Ιδιοκτήτες Τουριστικών Πούλμαν κ.λπ..

38) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Έλους Νομού Λακωνίας, κ. Νικόλαος Χασάπογλου ζητεί την αντικατάσταση υφιστάμενων γεωτρήσεων, από την αρμόδια υπηρεσία στην περιοχή του κ.λπ.

39) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Λακωνίας ζητεί την

κατασκευή αεροδρομίου Δημόσιων Μεταφορών στο Νομό του.

40) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις σοβαρές ελλείψεις υποδομών στο Νομό Λασιθίου.

41) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ποθουλάκη Καλλιόπη, φοιτήτρια στην πόλη Ακουίλα της Ιταλίας ζητεί τη μετεγγραφή της σε Ελληνικό Πανεπιστήμιο.

42) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Νεάπολης Νομού Λασιθίου Κρήτης ζητεί να λειτουργήσει στην περιοχή του, Σχολή Κοπής Κρέατος.

43) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας με το οποίο ζητείται η αναστήλωση της εγκαταλελημένης εκκλησίας της Αγίας Παρασκευής, στην περιοχή της Κριτσάς Λασιθίου Κρήτης.

44) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Μεραμβέλλου ζητεί την καταβολή δικαιωμάτων του 2008, σε παραγωγό του Νομού Λασιθίου.

45) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΑΡΤΣΙΩΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Βιομηχανικού Σχεδιασμού του ΤΕΙ Δυτικής Μακεδονίας ζητεί να μην ιδρυθεί από την Πολυτεχνική Σχολή του ΑΠΘ, Τμήμα Μηχανικών Βιομηχανικού Σχεδιασμού στη Βέροια.

46) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Μουσικό Σχολείο Καλαμάτας διαμαρτύρεται για την αναβολή έναρξης των εργασιών ανέγερσης του νέου κτηρίου του.

47) Η Βουλευτής Πέλλης κ. ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ - ΘΕΟΔΩΡΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία κάτοικοι του οικισμού Περίκλειας Δήμου Εξαπλατάνου Πέλλας διαμαρτύρονται για την παράνομη τοποθέτηση κεραίας του ΟΤΕ απέναντι από τη Βυζαντινή Εκκλησία της περιοχής τους.

48) Η Βουλευτής Τρικάλων κ. ΑΘΑΝΑΣΙΑ (ΣΟΥΛΑ) ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Ενιαίο Συνδικάτο Σωματείων Υπαιθρίων Πωλητών Ελλάδος ζητεί την τροποποίηση άρθρων του Νόμου 3557/2007 κ.λπ..

49) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Κρυονερίδας Νομού Χανίων ζητεί την κατασκευή και τοποθέτηση χλοοτάπητα στο γήπεδο ποδοσφαίρου του Δ.Δ. Εμπρόσνερου της περιοχής του.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στις με αριθμούς 16510/20/03/2009 και 16286/17/03/2009 ερωτήσεις των Βουλευτών κ.κ. Σκουλά Ιωάννη και Μανώλη Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2127/31/03/2009έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

- 1 -

- 1 ΑΠΡ. 2009

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΡΟΦΙΜΩΝ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝ/ΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΑΧΑΡΝΩΝ 2, 101 76
Τηλ.: 210-2124331
Fax : 210-5243522

Αθήνα 31-3- **2009**
Αριθμ. Πρωτ. 2127

Προς:
Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ: «Κάλυψη δαπανών του προγράμματος δακοκτονίας έτους 2008»

ΣΧΕΤ: Η Ερώτηση 16286/17-03-2009
Η Ερώτηση 16510/20-03-2009

Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, σας παρακαλούμε να ενημερώσετε τους αξιότιμους κ.κ. συναδέλφους **Μ. Στρατάκη, Γ. Σκουλά,** για τα θέματα της αρμοδιότητας μας, τα ακόλουθα:

Η κατανομή των πιστώσεων για την κάλυψη των δαπανών του προγράμματος δακοκτονίας κάθε έτους, γίνεται ανάλογα με τις διαθέσιμες πιστώσεις.
Η διαδικασία εκταμίευσης των εγκεκριμένων πιστώσεων δακοκτονίας για την κάλυψη τρεχουσών δαπανών, είναι η εξής:
α) Η Δ/νση Προστασίας Φυτικής Παραγωγής του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων εισηγείται προς την Οικονομική Υπηρεσία του εν λόγω Υπουργείου την επιχορήγηση των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων (Ν.Α.) για την κάλυψη των τρεχουσών δαπανών δακοκτονίας μετά από σχετικό αίτημα των Ν.Α. των 36 ελαιοκομικών νομών της χώρας.
β) Η Οικονομική Δ/νση με τη σειρά της, εισηγείται προς το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (Γ.Λ.Κ.), την τροποποίηση του Προϋπολογισμού Δακοκτονίας.
γ) Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους (Γ.Λ.Κ.), στη συνέχεια, εκδίδει απόφαση μεταβολής εκτελούμενου προϋπολογισμού για την επιχορήγηση των Ν.Α. με τα ανάλογα ποσά.

\\Pdc\2010\ΚΟΙΝΟΣ\2009\ΜΑΡΤΙΟΣ 2009\ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ\Ε 16286, Ε 16510-ΠΛΗΡΩΜΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗ ΔΑΚΟΚΤΟΝΙΑ-V9.doc

Σε κάθε δακική περίοδο δεν είναι δυνατό να γίνει μία κατανομή στην αρχή της περιόδου, γιατί οι ανάγκες κάθε περιοχής εξαρτώνται από το ύψος των δακοπληθυσμών και τον αριθμό των ψεκασμών που απαιτούνται για την προστασία της ελαιοπαραγωγής. Για το λόγο αυτό, γίνονται τρεις περίπου κατανομές, ανάλογα με τα αιτήματα των Ν.Α. και μέχρι εξαντλήσεως των εγκεκριμένων πιστώσεων. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι διαθέσιμες πιστώσεις δεν αρκούν πάντα για να καλύψουν τις δαπάνες της τρέχουσας δακικής περιόδου, με αποτέλεσμα μέρος των δαπανών να καλύπτεται από τις εγκεκριμένες πιστώσεις της επόμενης δακικής περιόδου. Αυτό είναι γνωστό στους απασχολούμενους με τους ψεκασμούς, οι οποίοι, κατά μεγάλο ποσοστό, είναι ελαιοπαραγωγοί και το πρώτο που τους ενδιαφέρει είναι η προστασία της ελαιοπαραγωγής τους, γεγονός το οποίο επιτυγχάνεται κάθε χρόνο από την εφαρμογή του προγράμματος.

Για το πρόγραμμα δακοκτονίας έτους 2008, η εγκεκριμένη πίστωση ήταν 33.500.000€.

Το ποσό αυτό κατανεμήθηκε ως εξής:

1. Ποσό 1.880.200€ για ανειλημμένες υποχρεώσεις έτους 2007 (κάλυψη δαπανών μισθοδοσίας τομεαρχών, αποθηκάριων και εργατοτεχνικών).
2. Ποσό 1.634.000€ για ανειλημμένες υποχρεώσεις έτους 2007 (κάλυψη λοιπών δαπανών δακοκτονίας, οδοιπορικά, υπερωρίες, εργολάβους ψεκασμών κ.λπ. έξοδα προγράμματος δακοκτονίας).
3. Ποσό 1.500.000€, με την αριθμ. 34592/14-2-2008 τροποποίηση προϋπολογισμού της Οικονομικής Δ/νσης του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, διατέθηκε για ζωοτροφές πυρόπληκτων περιοχών.
4. Η υπόλοιπη διαθέσιμη πίστωση των 28.485.800€, η οποία αντιστοιχεί στο 88% των συνολικών δαπανών δακοκτονίας έτους 2008, κάλυψε τις συνολικές δαπάνες δακοκτονίας των περισσότερων από τους 36 ελαιοκομικούς νομούς της χώρας που συμμετείχαν στο πρόγραμμα, οι οποίες εξοφλήθηκαν έως 31-12-2008.

Το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων (Δ/νση Προστασίας Φυτικής Παραγωγής) μόλις συγκεντρώθηκαν τα οικονομικά στοιχεία κλεισίματος του προγράμματος δακοκτονίας έτους 2008 και καταγράφηκαν οι ανειλημμένες υποχρεώσεις,

προχώρησε άμεσα, από εγκεκριμένες πιστώσεις δακοκτονίας έτους 2009, στην κατανομή:

Α)1.838.000€ για κάλυψη δαπανών μισθοδοσίας στους ελαιοκομικούς νομούς:

Ηρακλείου 131.000€
Λέσβου 1.700.000€
Χίου 7.000€

Β) 1.790.000€ για κάλυψη λοιπών δαπανών δακοκτονίας στους ελαιοκομικούς νομούς:

Εύβοιας 100.000€
Ηρακλείου 1.000.000€
Κορινθίας 10.000€
Λασιθίου 50.000€
Μαγνησίας 80.000€
Ρεθύμνου 150.000€
Φθιώτιδας 100.000€
Χανίων 300.000€

Οι δύο ως άνω κατανομές βρίσκονται στο Γ.Λ.Κ. για έγκριση τροποποίησης προϋπολογισμού. Μόλις εκδοθεί η σχετική απόφαση, θα γίνει η εκταμίευση για την πληρωμή των ανωτέρω ανειλημμένων υποχρεώσεων.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Α. Ραυτόπουλος

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Κ. ΚΙΛΤΙΔΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

1. Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών – Γρ. κ. Υπουργού
2. **Βουλευτή κ. Μ. Στρατάκη**
3. **Βουλευτή κ. Γ. Σκουλά**

2. Στην με αριθμό 15739/09/03/2009 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Κεγκέρογλου Βασιλείου, Στρατάκη Εμμανουήλ, Σκουλά Ιωάννη, Σκραφνάκη Μαρίας δόθηκε με το υπ αριθμ. 5160Β/02/04/2009 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

0 2 ΑΠΡ 2009

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

Υπεύθυνος Ε. Γιαννούλάκης
Αρχιτέκτων Μηχανικός

Αμαλιάδος 17 – Αμπελόκηποι
115 23 - Αθήνα
Τηλ. 210 64 00 015
Fax. 210 64 29 137
E-mail: youlli@gryp.mixeny.gr

Αθήνα 2 / 04 / 2009

Αρ. Πρωτ. 5160Β

Πρός
Την Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβ/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν.
1) Βουλευτές
- κ. Β. Κεγκέρογλου
- κ. Μ. Στρατάκη
- κ. Γ. Σκουλά
- κα Μ. Σκραφνάκη
2) Υπ. Εσωτερικών
Γραφείο Υπουργού
3) Υπ. Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων
Γραφείο Υπουργού
(Με αντίγραφο της Ερώτησης)

Θέμα: « Κατατμήσεις κληροτεμαχίων στο Ηράκλειο Ν. Κρήτης ».

Σχετ. Η με αρ. πρωτ. 15739/9-3-09 Ερώτηση των βουλευτών κ. κ. Β. Κεγκέρογλου, Μ. Στρατάκη, Γ. Σκουλά και κας Μ. Σκραφνάκη.

Σε απάντηση της παραπάνω σχετικής Ερώτησης και από πλευράς θεμάτων ΥΠΕΧΩΔΕ, σας ενημερώνουμε τα ακόλουθα:

Σχετικά με την ένταξη σε σχέδιο των περιοχών της ευρύτερης περιοχής της πόλης του Ηρακλείου (στις οποίες υπάρχουν αυθαίρετα), το ΥΠΕΧΩΔΕ (αρμόδια η Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού) στα πλαίσια του προγραμματισμού, προωθεί προς έγκριση όλες τις μελέτες πολεοδόμησης των περιοχών οικιστικών επεκτάσεων που έχουν περιληφθεί εντός των εγκεκριμένων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ), εφόσον οι μελέτες αυτές είναι ώριμες, δηλαδή δεν παρουσιάζουν ελλείψεις σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Η κτηματογράφηση του ΟΤΑ Ηρακλείου ανήκει στα «παλαιά» προγράμματα κτηματογράφησης και διενεργήθηκε με το πρώ του ν. 3481/2008 νομικό καθεστώς (ξεκίνησε το 1997) που προέβλεπε δύο αναρτήσεις.

2

Κατά τη διάρκεια της επανάληψης της Β' Ανάρτησης των Κτηματολογικών στοιχείων, κλιμάκια της Κτηματολόγιο ΑΕ, συναντήθηκαν με όλους τους τοπικούς φορείς του Ηρακλείου Δικηγορικό και Συμβολαιογραφικό Σύλλογο, ΤΕΕ, υποθηκοφύλακα, Δήμο κλπ.) και εξέτασαν τα προβλήματα που παρουσιάζει η περιοχή, με προεξέχον το αναφερόμενο στην Ερώτηση.
Το συγκεκριμένο ζήτημα που απασχολεί τους κατοίκους της περιοχής απαγορευμένες από άρθρο 79 του Αγροτικού Κώδικα κατατμήσεις κληροτεμαχίων, δηλ. ακινήτων που δόθηκαν σε ακτήμονες καλλιεργητές από το Υπουργείο Γεωργίας (σήμερα Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων), τα οποία παραμένουν και σήμερα εκτός σχεδίου πόλεως, δεν αποτελεί πρόβλημα εφαρμογής της νομοθεσίας (για το κτηματολόγιο και του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού - (ΓΟΚ)) αλλά του αγροτικού κώδικα.

Το όλο θέμα, μετά και από τη συνάντηση των εκπροσώπων των οικιστών με τη Διοίκηση του Κτηματολογίου, γνωστοποιήθηκε με επιστολή του Προέδρου της Κτηματολόγιο ΑΕ στους αρμόδιους για τα θέματα της αγροτικής αποκατάστασης φορείς, προκειμένου αυτοί να λάβουν αρμοδίως αποφάσεις.

Κατόπιν τούτου αρμόδιο να απαντήσει είναι το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων στο οποίο διαβιβάζουμε αντίγραφο της Ερώτησης.

Ο Υφυπουργός

Σταύρος Ελ. Καλογιάννης

Ε.Α.
- Γραφ. Υφυπουργού
- ΔΠΣ
- Κτηματολόγιο Α.Ε.

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Ε. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΚΗΣ
Αρχ. - Μτχ.

3. Στην με αριθμό 15769/10/03/2009 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Καρχιμάκη Μιχαήλ, Οικονόμου Βασιλείου, Αθανασιάδη Αλέξανδρου, Παπανδρέου Βασιλικής (Βάσως) δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ9001/109/1628Σ213/30/03/2009 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

02 APR 2009

ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
Τηλ. : 210-6598515
Φ. 900.1/109/1628
Σ. 213
Αθήνα, 30 Μαρ. 2009

ΚΟΙΝ: Βουλευτές: κ. Β. Οικονόμου
κ. Α. Αθανασιάδη
κ. Μ. Καρχιμάκη
κα Β. Παπανδρέου
Σ.Γ. ΥΦΕΘΑ

ΘΕΜΑ : Κοινοβουλευτικός Έλεγχος
ΣΧΕΤ. : Υπ' Αριθμ. 15769/10-03-09 Ερώτηση της Βουλής των Ελλήνων

Σας γνωρίζουμε σε απάντηση της υπ' αριθμ. 15769/10-03-09 Ερώτησης των βουλευτών κ. Β. Οικονόμου, κ. Α. Αθανασιάδη, κ. Μ. Καρχιμάκη και κας Β. Παπανδρέου με θέμα, τα χορηγούμενα δάνεια του Αυτόνομου Οικοδομικού Οργανισμού Αξιωματικών (ΑΟΟΑ), τα ακόλουθα:

Ο αριθμός των στεγαστικών δανείων που χορηγήθηκαν από τον ΑΟΟΑ από το έτος 2004 και μέχρι σήμερα είναι:

έτος 2004 200 δάνεια,
έτος 2005 150 δάνεια,
έτος 2008 200 δάνεια (και όχι 100 όπως αναφέρει η ερώτηση).

Ως προς το προεδρικό διάταγμα που προβλέπεται να εκδοθεί από το άρθρου 18 του Ν. 3648/2008, σας γνωρίζουμε ότι βρίσκεται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και ακολούθως θα σταλεί στο Σ.τ.Ε. για επεξεργασία. Η Κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εθνικής Άμυνας, θα εκδοθεί μετά τη δημοσίευση του Π.Δ. στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αφού η έκδοση του προεδρικού διατάγματος αποτελεί προαπαιτούμενο για την έκδοση της Κ.Υ.Α. Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΑΟΟΑ έχει καθορίσει μεν το ποσοστό επιδότησης των δανείων σε 2,3 μονάδες, αλλά η Κ.Υ.Α.

θα καθορίσει το τελικό ποσοστό, ανάλογα με το ύψος των επιτοκίων που θα επικρατούν την περίοδο εκείνη.

Ως προς τα επιτόκια των στεγαστικών δανείων, που χορηγούνται από τις Τράπεζες, φαίνεται ότι δεν μπορούν να έχουν το επιτόκιο (1%) των δανείων που χορηγούνται από τον Οργανισμό, είναι όμως συνήθως μεγαλύτερα (120.000 €) και με μεγαλύτερο χρόνο εξόφλησης (20 έτη αντί των 15 ετών).

Τελικά το συμφέρον ή μη των δανείων μέσω τραπεζών, θα το κρίνουν τα μέλη όταν οριστικοποιηθούν οι δανειακές συμβάσεις με τις τράπεζες και καθοριστούν τα τελικά στοιχεία των επιδοτούμενων δανείων.

Κωνίνος Αν. Τασούλας
ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ

Ακριβές Αντίγραφο
Κωνσταντίνος
Σύμ. Δικαστής Β'

4. Στην με αριθμό 15857/11/03/2009 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κατρίνη Μιχάλη δόθηκε με το υπ αριθμ. Φ90022/7362/1391/01/04 2009έγγραφο από την Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

ΣΧΕΤΙΚΟ Φ90022/6654/1275/17-03-2009

- 2 ΑΠΡ. 2009

ΕΞ. ΕΠΕΙΓΟΝ – ΕΡΩΤΗΣΗ ΒΟΥΛΗΣ
ΔΗΞΗ ΠΡΟΘΕΣΜΙΑΣ 03/04/2009.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜ. ΚΟΙΝ. ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚ. ΥΠΟΣΤ/ΞΗΣ
Δ/ΝΣΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ Π.Φ.Κ.Α.

Ταχ. Δ/νση : Σταδίου 29
Ταχ. Κώδικας : 10110 Αθήνα
Πληροφορίες : Ε. Βήχου
Τηλέφωνο : 210.33.68.064
FAX : 210.33.68.180

Αθήνα, 01-04-2009

Αρ.Πρ.: Φ.90022/7362/1391

ΠΡΟΣ: Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/νση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: Βουλ.: Μιχάλης Κατρίνης

ΘΕΜΑ : Απάντηση στην 15857/11.03.2009 ερώτηση της Βουλής.

Απαντώντας στην υπ' αριθμ. 15857/11.03.2009 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το βουλευτή κ. Μιχάλη Κατρίνη, και η οποία αφορά τόσο στο γεγονός ότι οι ιατροί της Αμαλιάδας προέβησαν σε καταγγελία των συμβάσεών τους με τον ΟΑΕΕ λόγω των μηνιαίων χαμηλών αποζημιώσεών τους όσο και στο ότι οι ασφαλισμένοι καταφεύγουν σε ιδιωτικά θεραπευτήρια και κλινικές, και σύμφωνα με όσα μας έγιναν γνωστά από τη Διοίκηση του Οργανισμού, σας αναφέρουμε τα εξής:

Οι θεραπευτές ιατροί του ΟΑΕΕ αμείβονται βάσει της αριθ.Φ10035/14831/3048/15.11.06 Υ.Α., η οποία ορίζει ρητά ότι η μηνιαία αμοιβή τους διαμορφώνεται βάσει του αριθμού των ασφαλισμένων που περιθάλπονται από τον καθένα εξ' αυτών.

Από την ανωτέρω Υ.Α. δεν προβλέπεται ότι η αμοιβή των ιατρών καθορίζεται με βάση το συνολικό αριθμό των ασφαλισμένων, που είναι εγγεγραμμένοι σε μία περιοχή, και τούτο για πολλούς λόγους, όπως:

α)διότι ορισμένοι εκ των ασφαλισμένων μπορεί να έχουν απαλλαγή από τον Κλάδο Υγείας του ΟΑΕΕ λόγω κάλυψης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης από άλλον φορέα, β)λόγω μη ταμειακής ενημερότητάς τους, γ)διότι η διεύθυνση κατοικίας, με βάση την οποία γίνεται η επιλογή των θεραπευτών ιατρών είναι εκτός της πόλης, στην οποία

βρίσκεται η επαγγελματική τους έδρα, δ)μπορεί να υπάρχει διακοπή άσκησης επαγγέλματος αλλά να μην έχει δηλωθεί στον ΟΑΕΕ, και ως εκ τούτου να φέρονται ως εν ενεργεία ασφαλισμένοι, χωρίς να είναι.

Με βάση τ' ανωτέρω, η αμοιβή που κατεβλήθη στους παραιτηθέντες ιατρούς της Αμαλιάδας, εντός του τρέχοντος έτους, έγινε σύμφωνα με την προαναφερόμενη Υ.Α., δηλ. σύμφωνα με τον αριθμό των ασφαλισμένων που τους επέλεξαν και όχι με βάση τον αριθμό των ασφαλισμένων, οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι στην περιοχή της Αμαλιάδας.

Όσον αφορά τις άδειες ή τα επιδόματα των θεραπευτών ιατρών, σας ενημερώνουμε ότι οι συμβάσεις που υπογράφουν οι ιατροί είναι συμβάσεις μίσθωσης έργου ετήσιας διάρκειας και το είδος αυτό των συμβάσεων δεν δικαιολογεί άδειες ή επιδόματα.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ
1. Γραφείο Υπουργού
(αρ.πρωτ.2451/12-03-09)
2.Δ/νση Διοίκησης
Τμήμα ΠΦΚΑ

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

ΦΑΝΗ ΠΑΛΛΗ-ΠΕΤΡΑΛΙΑ

ΘΕΩΡΗΘΗΚΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑ
Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

5. Στην με αριθμό 15946/11/03/2009 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βελόπουλου Κυριάκου δόθηκε με το υπ αριθμ. Φ.21/170/ΑΣ880δις/02/04/2009έγγραφο από την Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

02 APR 2009

Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου

Αθήνα, 02 Απριλίου 2009
Α.Π.Φ. 21/170/ΑΣ 880δις

ΠΡΟΣ: - Βουλή των Ελλήνων.
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου.
Τμήμα Ερωτήσεων.

ΚΟΙΝ: - Διπλ. Γραφείο Υφ/ού κ. Βαληνάκη.
- Διπλ. Γραφείο Υφ/ού κ. Κασσίμη.
- Διπλ. Γραφείο Υφ/ού κ. Βαρβιτσιώτη.
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέως.
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα Ευρωπαϊκών Υποθέσεων.
- Γραφείο κ. Γενικού Γραμματέα Διεθνών Οικονομικών Σχέσεων & Αναπτυξιακής Συνεργασίας.
- Γραφείο κ. Α' Γενικού Διευθυντή.
- Γραφείο κ. Ε' Γενικού Διευθυντή.
- Γραφείο κ. Εκπροσώπου Τύπου.
- Βουλευτή κ. Κυριάκο Βελόπουλο.

Ε.Δ: - Α.3, Ε.1 Δ/νσεις.

ΘΕΜΑ: «Απάντηση στην υπ' αριθμ. **15946** από **11.03.2009** Ερώτηση του Βουλευτού κ. Κυριάκου Βελόπουλου».

Σας γνωρίζω ότι η πολιτική της Ελληνικής Κυβέρνησης στο θέμα της ονομασίας των Σκοπίων είναι σαφής και υλοποιείται με συνέπεια, σταθερότητα και αποφασιστικότητα, σε όλα τα διεθνή φόρα και σε όλα τα σχήματα περιφερειακής συνεργασίας.

Μεμονωμένα περιστατικά σκοπιανής προπαγάνδας που εκδηλώνονται σε τομείς μη αμιγώς πολιτικούς, δεν δύνανται να επηρεάσουν τη διαπραγματευτική διαδικασία για την επίλυση του θέματος της ονομασίας των Σκοπίων.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

ΑΘΗΝΑ, 2-4-09

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 727/7-4-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη μετατροπή του εργοστασίου ζάχαρης της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης στη Λάρισα σε μονάδα βιοαιθανόλης κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Νασιώκα έχει ως εξής:

«Το Σεπτέμβριο του 2006 στη Θεσσαλονίκη ο ίδιος ο Πρωθυπουργός δεσμεύθηκε για την μετατροπή του εργοστασίου ζάχαρης της Λάρισας σε μονάδα βιοαιθανόλης. Δυόμισι χρόνια μετά, η μετατροπή του εργοστασίου ζάχαρης σε μονάδα βιοαιθανόλης δεν έχει προχωρήσει ούτε κατ' ελάχιστο, αφού ακυρώθηκε ο σχετικός διαγωνισμός.

Η επικαιροποίηση από τη διοίκηση της «ΕΒΖ» της μελέτης για τη δημιουργία πιο μικρής (από το αρχικό σχέδιο) μονάδα βιοαιθανόλης με αυτοχρηματοδότηση, δεν έχει βρει ακόμη καμμία ανταπόκριση από την ΑΤΕ, ενώ καθημερινά πληθαίνουν τα δημοσιεύματα, σύμφωνα με τα οποία για το εργοστάσιο ζάχαρης της Λάρισας υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από τον ιδιωτικό τομέα για την μετατροπή του σε μονάδα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, καθώς και στην ανάπτυξη πάρκου φωτοβαλταϊκών.

Ερωτάται ο Υπουργός:

1.Αν χρηματοδοτήσει η «ΕΒΖ» την μετατροπή του εργοστασίου της Λάρισας σε μονάδα βιοαιθανόλης, ποιος είναι ο προγραμματισμός και ποιο το δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησης;

2.Αν έχουν υποβληθεί προτάσεις από ιδιώτες για την μετατροπή του εργοστασίου σε μονάδα παραγωγής ρεύματος και πάρκου φωτοβαλταϊκών, τι καύσιμο θα χρησιμοποιήσουν και ποιες είναι αυτές;».

Στην ερώτηση του κ. Νασιώκα θα απαντήσει ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Αθανάσιος Μπούρας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητέ, κύριε συνάδελφε, θα μου επιτρέψετε να σας πω πως όσα αναφέρετε στην ερώτησή σας για το διαγωνισμό που αφορά την μετατροπή των εργοστασίων της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης σε εργοστάσια παραγωγής βιοαιθανόλης, δεν είναι ακριβώς έτσι.

Θα εξηγήσω: Μετά την εξαγγελία του Πρωθυπουργού το 2006 προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός που αναφέρεσθε. Αρχικά έδειξαν ενδιαφέρον δέκα εταιρείες του κλάδου της ενέργειας. Όμως, μέχρι την ολοκλήρωσή του και οι δέκα απέσυραν το ενδιαφέρον τους, κυρίως εξ αιτίας της αβεβαιότητας και του ύψους της επένδυσης, αλλά και λόγω των ιδιαιτεροτήτων της ελληνικής αγοράς ζαχαρότευτλων και βιοαιθανόλης.

Στο διαγωνισμό αυτό η απροθυμία για συμμετοχή εκφράστηκε από το σύνολο των διυλιστηρίων που λειτουργούν στην Ελλάδα, καθώς και από άλλους ομίλους που ασχολούνται με την ενέργεια.

Κοινή πεποίθηση όλων πιστεύω είναι, ότι για τη μετατροπή των εργοστασίων επεξεργασίας ζάχαρης Λάρισας και Ξάνθης σε μονάδες παραγωγής βιοαιθανόλης είναι απαραίτητο να υπάρξει συνεργασία με στρατηγικό επενδυτή. Γιατί ο στρατηγικός επενδυτής κατέχει την τεχνογνωσία και επιπλέον είναι σε καλύτερη θέση από οποιονδήποτε άλλον να αξιολογήσει την αποδοτικότητα της επένδυσης.

Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, αμέσως μετά την κατάληξη αυτή του διαγωνισμού η Διοίκηση της Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης σε στενή συνεργασία με τη Διοίκηση της ΑΤΕ διερευνά όλες τις πιθανές λύσεις για την μελλοντική αξιοποίηση των εργοστασίων της Λάρισας και της Ξάνθης, με μόνο γνώμονα τη διασφάλιση των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου.

Όπως σίγουρα θα γνωρίζετε, δεν τίθεται κανένα ζήτημα για την εξασφάλιση του προσωπικού της εταιρείας, καθώς ήδη από το 2008 με σχετική ρύθμιση στον ν. 3660 το προσωπικό διασφάλισε πλήρως τόσο τα εργασιακά όσο και τα συνταξιοδοτικά δικαιώματά του.

Στην ερώτησή σας κάνετε αναφορά σε δύο ακόμα ζητήματα, στο θέμα της αυτοχρηματοδότησης για μικρότερη μονάδα βιοαιθανόλης. Πιστεύω πως αντιλαμβάνεστε, πως όταν κάποιος δεν κρίνει υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες ως συμφέρουσα μία τέτοια επένδυση, τότε και το ελληνικό δημόσιο πρέπει να σκεφτεί διπλά προτού επενδύσει τα χρήματα του ελληνικού λαού.

Στο θέμα του έντονου ενδιαφέροντος του ιδιωτικού τομέα για τη μετατροπή του εργοστασίου της Λάρισας σε μονάδα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, καθώς και στην ανάπτυξη πάρκου φωτοβολταϊκών πρέπει να σας πω, πως από την ενημέρωση που έχουμε από τη διοίκηση της Αγροτικής Τράπεζας ουδέποτε έχει εκδηλωθεί τέτοιο ενδιαφέρον τόσο προς την εταιρεία, όσο και προς την Αγροτική Τράπεζα.

Ευχαριστώ.

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

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Κύριε Υπουργέ, περιγράψατε την κατάσταση. Είπατε ότι χρειάζεται διερεύνηση. Συμφωνείτε με στρατηγικό επενδυτή. Διαψεύσατε ότι υπάρχουν άλλες προθέσεις μετατροπής σε παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος και φωτοβολταϊκών. Αλλά αυτό το κάνετε δύο χρόνια μετά από τότε που έκλεισε το Εργοστάσιο Ζάχαρης στη Λάρισα και στην Ξάνθη, όταν τα τεύτλα πλέον στον κάμπο δεν καλλιεργούνται, όταν οι τευτλοπαραγωγοί αναγκάζονται να βάζουν καλαμπόκι και η τιμή πέφτει στα 10 λεπτά και στα 11 λεπτά το κιλό, όταν οι τευτλοεξαγωγείς, η οικονομία της περιοχής έχει υποστεί ζημία τεράστια. Και σήμερα δεν ξέρετε τι θα γίνει, δεν ξέρετε πως θα γίνει και δεν ξέρετε πότε θα γίνει. Είναι λογικό.

Γιατί κλείσατε, κύριε Υπουργέ, πρώτα το Εργοστάσιο Ζάχαρης της Λάρισας και της Ξάνθης και μετά από δύο χρόνια ακριβώς από τότε οι εργαζόμενοι παραμένουν άνεργοι; Και δεν είναι αλήθεια όσον αφορά τους μόνιμους ότι με διάταξη που ψηφίστηκε στο νόμο του 2008 διασφαλίζονται τα δικαιώματά τους.

Στο νόμο που ψηφίστηκε πριν από λίγες μέρες ξαναψηφίστηκε η διάταξη γιατί δεν ήταν λειτουργική, αλλά δυστυχώς και η καινούργια δεν είναι λειτουργική. Και όσοι εργαζόμενοι κάνουν μετάταξη, χάνουν σημαντικό μέρος από το εισόδημά τους και ως εργαζόμενοι και ως συνταξιούχοι. Αλλά δεν θα μείνουμε εκεί.

Αυτό λοιπόν, κύριε Υπουργέ, εάν είναι ένα δείγμα χαρακτηριστικό της πολιτικής της Κυβέρνησης, μην ρωτάτε κανέναν γιατί βρισκόμαστε σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Πρώτα βάζουμε το κάρο και ψάχνουμε για τα άλογα. Μα, βάλτε το άλογο μπροστά και μετά το κάρο, για να δούμε τι θα κάνουμε! Μελετήστε, βρείτε τον στρατηγικό επενδυτή.

Να σας πω και κάτι που δεν είναι αλήθεια, κύριε Υπουργέ.

Ο Πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη πριν από 2,5 χρόνια, οι Υπουργοί, η ίδια η βιομηχανία ανακοίνωσε ότι θα κάνει αυτή την επένδυση από ίδια κεφάλαια. Η υπόθεση της ιδιωτικοποίησης ήλθε μετά. Όλα τα άλλα ήλθαν μετά.

Σήμερα ο πρώην Υπουργός Αγροτικής Οικονομίας, ο κ. Κοντός –έτσι γράφει ο τοπικός Τύπος, θα το καταθέσω κιόλας- έστειλε επιστολή στον κύριο Πρωθυπουργό και λέει: «Τι κάνουμε με τη βιοαιθανόλη, γιατί καθυστερούμε;».

Ο δε κ. Κοκκινούλης, ο Πρόεδρος της Ένωσης Αγροτικών Συνεταιρισμών στη Λάρισα σήμερα έχει δήλωση στον Τύπο και λέει: «Όχι μόνο καθυστερήσαμε, αλλά αθετήσαμε την δέσμευσή μας ότι θα το κάνουμε από ίδια κεφάλαια».

Βρίσκονται σε απόγνωση οι πολίτες, κύριε Υπουργέ. Στις εκλογές του 2007 είπατε για εργοστάσιο βιοαιθανόλης. Τώρα στις εκλογές τι θα πείτε, τι θα πει η Κυβέρνηση; Αλλά αυτό δεν έχει σημασία. Τι θα κάνουμε για την τοπική κοινωνία; Αυτό είναι το σημαντικό, κύριε Υπουργέ. Και δεν βλέπω να έχετε κανένα σχέδιο. Λέτε ότι θα εξετάσετε και θα διερευνήσετε. Διερευνείστε λοιπόν και πείτε μας, γιατί κάποτε πρέπει να πάρετε απόφαση τι θα κάνετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, σας απάντησα συγκεκρι-

μένα και στα δύο ερωτήματά σας –τα ανέφερα κιόλας- που θέσατε. Θα επαναλάβω και κάποια στοιχεία προκειμένου να διευκρινίσω έτι περαιτέρω το θέμα.

Όπως ανέφερα και πριν στην πρωτολογία μου, ο διαγωνισμός αυτός που επικαλεστήκατε προκηρύχθηκε. Η ανταπόκριση που είχε όμως –την οποία δεν μπορούμε εμείς να καθορίσουμε- ήταν τέτοια, ώστε, όπως είπα και οι δέκα εταιρείες του κλάδου της ενέργειας που κατέθεσαν τις προτάσεις τις απέσυραν. Εξήγησα τους λόγους κι επαναλαμβάνω. Οι λόγοι είναι ευνόητοι. Είναι η δύσκολη οικονομική συγκυρία, η ιδιαιτερότητα της ελληνικής αγοράς ζαχαρότευτλων και βιοαιθανόλης, το ύψος της επένδυσης σ' αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία και άλλα.

Επιπλέον, η Ελληνική Βιομηχανία Ζάχαρης και η Αγροτική Τράπεζα αναζητούν από κοινού λύσεις για τη μελλοντική αξιοποίηση των εργοστασίων της Λάρισας και της Ξάνθης, διασφαλίζοντας όμως ταυτόχρονα τα χρήματα του ελληνικού λαού. Σημαντικό, ωστόσο, παραμένει –ανεξάρτητα από κάτι που υπαινιχθήκατε- το γεγονός ότι οι εργαζόμενοι δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα.

Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, κινούμαστε με στόχο και ο στόχος μας είναι η ανάπτυξη βιώσιμων επενδύσεων που θα αντέχουν στο χρόνο. Αυτά κληρονομήσαμε και βλέπετε τα πολλαπλασιαστικά φαινόμενα τέτοιων πολιτικών αποφάσεων του παρελθόντος. Παράλληλα, σκοπός μας είναι να διασφαλιστούν τα δικαιώματα των εργαζομένων, όπως εξάλλου οφείλουμε στο πλαίσιο της λειτουργίας του κράτους δικαίου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε κι εμείς.

Η δεύτερη με αριθμό 731/7-4-2009 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εύας Μελά προς τους Υπουργούς Πολιτισμού και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την αξιοποίηση του Φαληρικού Δέλτα, τη συμφωνία με το Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος» κ.λπ. δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος Υπουργού και διαγράφεται.

Θα συζητηθεί η τρίτη με αριθμό 729/7-4-2009 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου προς τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Εσωτερικών σχετικά με τη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων των εργαζομένων στα προγράμματα «STAGE» κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Αλαβάνου έχει ως εξής:

«Τα προγράμματα «STAGE» για ογδόντα χιλιάδες περίπου νέες και νέους εργαζόμενους και ο τρόπος με τον οποίο αυτά λειτουργούν αποτελούν ένα «όνειδος» για την ελληνική πολιτεία. Τα προγράμματα αυτά μετεξελίχθηκαν αφ' ενός σε δομές εξυπηρέτησης πελατειακών σχέσεων (όσον αφορά στους εργαζόμενους στα προγράμματα «STAGE» στο Δημόσιο), αφ' ετέρου σε μηχανισμούς κάλυψης θέσεων εργασίας με μειωμένα ασφαλιστικά, μισθολογικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα, όσον αφορά τον ιδιωτικό τομέα. Η κατάσταση αυτή πρέπει να αλλάξει άμεσα.

Με δεδομένο ότι οι εργαζόμενοι στα προγράμματα αυτά είναι κυρίως νέοι και ιδίως νέες γυναίκες, ερωτάται η κυρία Υπουργός:

1. Τι μέτρα θα λάβει προκειμένου η πολιτεία να επανακαθορίσει την έννοια των προγραμμάτων μαθητείας, ώστε να προστατεύεται η αξία της εργασίας και η αξιοπρέπεια των νέων ανθρώπων; Με ποιο τρόπο θα εξασφαλίσει τα ασφαλιστικά και εργασιακά δικαιώματα όσων εργάζονται σ' αυτά τα προγράμματα μαθητείας; Τι μέτρα θα πάρει ώστε ούτε ένας νέος ή νέα με «STAGE» να μην πεταχτεί στο δρόμο;

2. Προτίθεται να θεσπίσει κριτήριο μετατροπής των συμβάσεων μαθητείας σε αορίστου χρόνου σε περίπτωση καταχρηστικής συμπεριφοράς του εργοδότη και κάλυψης πάγιων και διαρκών αναγκών;».

Η Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας κ. Πετραλιά έχει το λόγο για να απαντήσει στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Αλαβάνου.

ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ (Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξεκινώντας θα ήθελα να εκφράσω τη λύπη μου γι' αυτό το πρωτοφανές τραγικό γεγονός που πριν από μία ώρα συνέβη στη σχολή μαθητείας του ΟΑΕΔ στην Πέτρου Ράλλη. Τέτοια φαινόμενα είναι άγνωστα και ξένα για τη μαθητική κοινότητα και σε καμμία περίπτωση δεν εκφράζουν την ελληνική νεολαία.

Κύριε Πρόεδρε, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, τα Προγράμματα «STAGE» στα οποία αναφέρεστε είναι προγράμματα απόκτησης εργασιακής εμπειρίας. Εντάσσονται στις ενεργητικές πολιτικές απασχόλησης και έχουν σα σκοπό να δώσουν την ευκαιρία της απόκτησης εργασιακής εμπειρίας σε άνεργους νέους οι οποίοι με την παραμονή τους μέσα σε χώρους εργασίας, σε επιχειρήσεις του ευρύτερου δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα σε σχέση πάντα με την κατάρτιση, πραγματοποιούν την πρακτική τους άσκηση και αποκτούν εργασιακή εμπειρία. Γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, όπως γνωρίζουμε όλοι, ότι οι νέοι άνθρωποι έχουν μεγάλο πρόβλημα εισόδου στην αγορά εργασίας λόγω έλλειψης προϋπηρεσίας.

Αυτά τα προγράμματα τα οποία έχουν θεσμοθετηθεί από το 1998 απευθύνονται σε νεοεισερχόμενους στην αγορά εργασίας. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι στοχευμένα προγράμματα ως προς τις δεξιότητες, όπως επίσης και στοχευμένα προγράμματα βάσει των οποίων το 60% των ανέργων οι οποίοι καταρτίζονται είναι γυναίκες.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι αυτή τη στιγμή ο αριθμός των ατόμων που απασχολούνται στα Προγράμματα «STAGE» δεν είναι ογδόντα χιλιάδες αλλά αγγίζει τις δεκαοκτώ χιλιάδες όπως είπατε. Ο στόχος μας είναι μέσα από τη βραχύχρονη αυτή εργασιακή εμπειρία, αυτή η κατάρτιση να είναι χρήσιμη σ' αυτά τα νέα παιδιά για την ένταξή τους και για την εξέλιξή τους στην αγορά εργασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κυρία Υπουργό.

Ο κ. Αλαβάνος έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Θα ήθελα να εκφράσω κι εγώ, όπως και η κυρία Υπουργός τη βαθιά λύπη όλων μας στο ΣΥΡΙΖΑ γι' αυτό που έγινε στη σχολή μαθητείας του ΟΑΕΔ. Εκφράζω όμως και την πλήρη διαφωνία μου με την εξήγηση που έδωσε η κυρία Υπουργός. Είναι «καμπάνα». Αυτά που είπατε «ξένα», δυστυχώς βλέπετε ότι γίνονται ντόπια και εγχώρια.

Πρέπει, κυρία Υπουργέ, εσείς πρώτη και ο Πρωθυπουργός επίσης να καταλάβετε ότι γύρω από το θέμα της εξεύρεσης θέσης εργασίας σωρεύεται τόση πολλή απελπισία, τόσος φόβος, τόση οργή, απογοήτευση και επιθετικότητα από τους νέους, που μπορεί να έχουμε τέτοια κρούσματα. Αυτό το γεγονός μας έφερε στην προ ημερησίας διατάξεως συζήτηση που έγινε προχθές, όπου είπαμε όχι άλλο αίμα με κανένα τρόπο. Για να μην έχουμε άλλο αίμα πρέπει να παρέμβουμε στα ζητήματα εκείνα που εξασφαλίζουν στη νέα γενιά δυνατότητες αξιοπρεπούς και ουσιαστικής εκπαίδευσης και τη δυνατότητα να έχουν «μία θέση στον ήλιο».

Μ' αυτήν την έννοια και ανεξάρτητα από το πόσοι είναι ακριβώς οι εργαζόμενοι με τα Προγράμματα «STAGE» –και μιλάμε για πολλές χιλιάδες στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα- σας ρωτάω τι θα γίνει. Λήγουν οι συμβάσεις τους σε λίγο καιρό. Τι θα γίνει; Θα τους απολύσετε; Στην πραγματικότητα ξέρετε ότι δεν κάνουν μαθητεία. Είναι απάτη το να λέτε ότι κάνουν μαθητεία. Όχι, δεν κάνουν μαθητεία. Προσφέρουν την ίδια δουλειά που προσφέρουν οι κανονικοί εργαζόμενοι δίπλα τους. Γιατί δεν τους εντάσσετε στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που λέει ότι όταν καλύπτεις πάγιες και διαρκείς ανάγκες, τότε έχεις δυνατότητα αορίστου χρόνου;

Δεν λέμε μόνο γι' αυτούς, γιατί εμείς βλέπουμε και μία πολιτική «διαίρει και βασίλευε» που εφαρμόζετε. Προσπαθείτε να στρέψετε όσους έχουν βρει μια «κουτσοδουλειά» χωρίς καν τα δικαιώματά τους, κόντρα σε όσους δεν έχουν καθόλου δουλειά και θέλουν να ανοίξουν θέσεις εργασίας. Σας ρωτάω: Τι θα κάνετε γι' αυτούς; Όχι απλώς να μείνουν στο «STAGE» το οποίο είναι απαράδεκτο και ως θεσμός πρέπει να καταργηθεί, αλλά να έχουν δικαιώματα μόνιμης απασχόλησης. Τι θα κάνετε για νέες θέσεις εργασίας;

Καταλήγω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας αυτό: Βλέπετε την απελ-

πισία και στον ΟΑΕΔ, ενδεχομένως μέσα απ' αυτό το γεγονός. Γιατί παίρνετε μέτρα τα οποία εξασφαλίζουν, αν θέλετε, θέσεις εργασίας σε άλλες χώρες; Να τις βοηθήσουμε, αν μπορούμε να τις βοηθήσουμε, να αναβάλουμε τις προτεραιότητές μας, αλλά γιατί δεν παίρνετε μέτρα για τη χώρα μας;

Σας ρωτάω ως Υπουργό Εργασίας να μου πείτε πόσες θέσεις εργασίας εξασφαλίστηκαν, αυξήθηκαν με τη μείωση του τέλους ταξινόμησης κατά 50% των μεγάλων αυτοκινήτων, όταν βλέπουμε ότι οι τηλεοράσεις μας έχουν γεμίσει πάλι με διαφημίσεις με τζιπ δύο χιλιάδων και τριών χιλιάδων κυβικών; Και από την άλλη μεριά έχουμε τέτοια ακραία ζητήματα.

Καταλήγοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω το εξής:

Σας ρωτάω ξανά, κυρία Υπουργέ: Τι θα κάνετε με αυτά τα παιδιά που είναι έτοιμα να πεταχτούν στο δρόμο; Θα τους πείτε να βρουν μοντέλα από τις αμερικάνικες ταινίες για να λύσουν το πρόβλημά τους ή θα τους βοηθήσετε –και αυτούς και τις οικογένειές τους- να έχουν μία θέση εργασίας;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Η κυρία Υπουργός έχει το λόγο.

ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ (Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Πρώτα απ' όλα, κύριε Πρόεδρε, θα επιμείνω και πάλι ότι τέτοια φαινόμενα δεν εκφράζουν σε καμμία περίπτωση την ελληνική νεολαία και τη μαθητική κοινότητα.

Θα απαντήσω σε αυτά που είπατε και θα επιμείνω σε αυτό. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι προγράμματα απόκτησης εμπειρίας. Τι μας προτείνετε;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Να λέτε την αλήθεια.

ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ (Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Μας προτείνετε να καταργήσουμε τη διαδικασία του ΑΣΕΠ και να προσλάβουμε τα παιδιά, τα οποία αυτή τη στιγμή εργάζονται με τα Προγράμματα «STAGE»;

Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι τα παιδιά τα οποία εργάζονται με τα «STAGE» μοριοδοτούνται σε πάρα πολλές κατηγορίες στους διαγωνισμούς του ΑΣΕΠ.

Προτείνετε, δηλαδή, εσείς σήμερα την κατάργηση του ΑΣΕΠ; Έχει πολύ μεγάλο ενδιαφέρον να ακούσω την άποψή σας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Μπορώ, κύριε Πρόεδρε;

ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ (Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Με ρωτήσατε τι θα γίνει με το θέμα των παρατάσεων των παιδιών αυτών που εργάζονται.

Εδώ οφείλω να κάνω μία παρένθεση και να πω ότι η πλειοψηφία όλων αυτών των νέων ανθρώπων, αγοριών και κοριτσιών, που εργάζονται με τα Προγράμματα «STAGE», είναι όντως παιδιά τα οποία ανταποκρίνονται με εξαιρετική επάρκεια στα καθήκοντά τους. Και αυτό το δέχομαι απολύτως.

Ως προς το γεγονός στο οποίο αναφερθήκατε, στο θέμα της ασφάλισης των παιδιών αυτών, έχουμε ήδη καταρτίσει το Πρόγραμμα «Προεργασία», βάσει του οποίου νέα παιδιά, νέοι άνθρωποι, οι οποίοι για λόγους δικούς τους εγκαταλείπουν το σχολείο -από δεκαέξι έως είκοσι πέντε ετών- και δεν έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευσή τους, έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν αυτήν την εργασιακή εμπειρία, αυτήν την εμπειρία εργαζόμενοι, απασχολούμενοι και καταρτιζόμενοι. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου έχουν πλήρη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και κάλυψη για κινδύνους, όπως έχουν όλα τα παιδιά των Προγράμματων «STAGE».

Επιπλέον, τα σαράντα χιλιάδες νέα παιδιά, έχουν και πλήρη ασφαλιστική κάλυψη. Και είναι και με πλήρη μισθό, σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις.

Πρέπει να σας πω ότι μεγάλος αριθμός από τους νέους αυτούς, οι οποίοι αποκτούν εργασιακή εμπειρία μέσω των Προγράμματων «STAGE», επιτυγχάνει στους διαγωνισμούς του ΑΣΕΠ, διότι η μοριοδότηση είναι πάρα πολύ μεγάλη. Πάντοτε αυτός είναι ο στόχος ως προς την απασχόληση της Κυβέρνησης, αυτός είναι ο στόχος του Υπουργείου Απασχόλησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρία Υπουργέ, θα δώσω το λόγο στον κ. Αλαβάνο, που θέλει να κάνει μία ερώτηση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Μάλλον, να απαντήσω σε μία ερώτηση της κυρίας Υπουργού. Και χαιρετίζω την ευαισθησία σας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να απαντήσετε. Δεν είναι σωστό, αλλά...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΛΑΒΑΝΟΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Έθεσε ένα θέμα και ήταν ουσιαστικό. Και το καταλαβαίνω από τη μεριά της.

Όχι, κυρία Υπουργέ, εμείς είμαστε ενάντια στο θεσμό των Προγραμμάτων «STAGE». Δεν θέλουμε παράκαμψη του ΑΣΕΠ. Θέλουμε όμως να αντιμετωπίσετε αυτά τα παιδιά όπως τους συμβασιούχους, όπου τελικά, εφόσον καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες, με τη σύμφωνη γνώμη του ΑΣΕΠ όχι χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του ΑΣΕΠ, απόκτησαν σχέσεις αορίστου χρόνου.

Κυρίως, κυρία Υπουργέ, θέλουμε να ανοίξετε θέσεις εργασίας και να μην παίρνετε μέτρα, όπως τα τέλη ταξινόμησης αυτοκινήτου, τα οποία δεν κάνουν τίποτα. Δώστε ελπίδα, δώστε δουλειά στους νέους ανθρώπους, που κι εσείς είπατε ότι η μεγάλη τους πλειοψηφία είναι κορίτσια.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η κυρία Υπουργός έχει το λόγο.

ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ (Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Να απαντήσω στον κύριο Πρόεδρο και να πω το εξής: Ο στόχος μας είναι αυτός, τον οποίο αναφέρατε πριν από λίγο. Ναι, να δώσουμε δουλειά στους νέους ανθρώπους. Η όλη μας στρατηγική, οι ολοκληρωμένες παρεμβάσεις, το ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης της Κυβέρνησης για την αντιμετώπιση της κρίσης, εκεί στοχεύει. Νέες θέσεις εργασίας.

Στόχος; Όσο το δυνατόν περισσότεροι νέοι άνθρωποι, με νέες θέσεις εργασίας.

Θα με έχετε ακούσει πάρα πολλές φορές και στη Βουλή να λέω ότι έχουμε στοχευμένες δράσεις για νέες θέσεις εργασίας. Ήδη οι πρώτες θέσεις εργασίας για τον Τουρισμό -ένας τομέας ο οποίος πλήττεται ιδιαίτερα- είναι δρομολογημένες. Η μετατροπή του επιδόματος ανεργίας σε επίδομα απασχόλησης έχει περάσει και από τη Βουλή. Είναι μεγάλος στόχος. Είναι ένα μέτρο το οποίο δίνει δυνατότητες στους τομείς από τους οποίους πλήττεται η ελληνική κοινωνία και η ελληνική οικονομία σε αυτή την κρίσιμη περίοδο. Τουρισμός. Κατασκευαστικός τομέας. Προσπάθεια προς τα «πράσινα» επαγγέλματα, γιατί πρέπει να είμαστε έτοιμοι την επόμενη μέρα της κρίσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κυρία Υπουργέ.

ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ (Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας): Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι όπως γνωρίζετε και όπως έχουμε πει στη Βουλή, πάνω από 2.000.000.000 ευρώ θα διατεθούν το 2009 στοχευμένα, για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και για τη διατήρηση των θέσεων της Απασχόλησης.

Αυτοί είναι οι δύο στόχοι του ολοκληρωμένου προγράμματος δράσης της Κυβέρνησης στον τομέα της Απασχόλησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μετά την αναφορά που έκανε η κυρία Υπουργός και ο κύριος Πρόεδρος για τα τραγικά φαινόμενα που συνέβησαν πριν από δύο ώρες στη Σχολή ΟΑΕΔ, δεν έχουμε επαρκή πληροφόρηση για να μπορούμε να τα ερμηνεύσουμε. Σε κάθε περίπτωση, όμως, πρόκειται για τραγικές περιπτώσεις. Σίγουρα δεν απεικονίζουν τη νεολαία μας. Τέτοιες καταστάσεις θα πρέπει να προσπαθήσουμε να αποφεύγονται.

Η Βουλή περιορίζεται στο να εκφράσει τη λύπη της γι' αυτά τα τραγικά περιστατικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής, πενήντα έξι μαθήτριες και μαθητές, καθώς και δύο συνοδοί καθηγητές από το Ράλλειο Γυμνάσιο Πειραιά.

Τους πληροφορούμε ότι παρακολουθούν συνεδρίαση κοινοβουλευτικού ελέγχου, όπου βρίσκονται οι πέντε, οι έξι Βουλευτές που ελέγχουν την Κυβέρνηση για πράξεις και παραλείψεις και οι ερωτώμενοι Υπουργοί. Γι' αυτό υπάρχει και μικρός αριθμός στην Αίθουσα.

Η τέταρτη, η με αριθμό 725/7.4.2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Σπυρίδωνος – Αδώνιδος Γεωργιάδη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τον εξοπλισμό της Ελληνικής Αστυνομίας, τις κακουργηματικές πράξεις και το πανεπιστημιακό άσυλο κ.λπ., δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 726/7.4.2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ηλία Λαμπίρη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη λειτουργία των δημόσιων νοσοκομείων, τις προσλήψεις του απαραίτητου νοσηλευτικού προσωπικού κ.λπ..

Αναλυτικότερα η ερώτηση του κ. Λαμπίρη έχει ως εξής:

«Την τελευταία πενταετία έχουν ανακοινωθεί περισσότερες από πενήντα χιλιάδες προσλήψεις νοσηλευτών.

Στις 7 Απριλίου 2004 ο τότε Υπουργός κ. Κακλαμάνης μίλησε για δέκα χιλιάδες προσλήψεις.

Το 2006 ο Υπουργός κ. Αβραμόπουλος μίλησε για δεκατέσσερις χιλιάδες, το 2007 για οκτώμισι χιλιάδες και τώρα λέει για πεντέμισι χιλιάδες.

Στην πραγματικότητα οι προσλήψεις όλα αυτά τα χρόνια –σύμφωνα με τα στοιχεία της ΠΟΕΔΗΝ- δεν υπερέβησαν τις πέντε χιλιάδες, όταν οι συνταξιοδοτήσεις ξεπέρασαν τις δέκα χιλιάδες.

Από την άλλη πλευρά, εν όψει και σχετικής απόφασης του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, πληροφορίες αναφέρουν ότι δρομολογείται νέο κύμα συνταξιοδοτήσεων, καθώς το 70% του νοσηλευτικού προσωπικού είναι γυναίκες, οι περισσότερες μητέρες.

Από τις προσλήψεις πεντέμισι χιλιάδων νοσηλευτών, που αναφέρεται στον πρόσφατο νόμο του Υπουργείου Υγείας ότι θα πραγματοποιηθούν εντός τριετίας, είναι αμφίβολο πόσες θα πραγματοποιηθούν εντός του 2009, δεδομένου ότι στον προϋπολογισμό έχουν εγγραφεί μόνο 10.000.000 ευρώ για πεντέμισι χιλιάδες νοσηλευτές και δύο χιλιάδες γιατρούς.

Με δεδομένο ότι τέλος Μαρτίου έληξε και η προθεσμία που έθεσε στο Υπουργείο Υγείας η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων στα δημόσια νοσοκομεία να εφαρμόσει το νόμο για τη νυχτερινή εργασία, το ωράριο και τα ρεπό, είναι πλέον ορατός ο κίνδυνος να μη μπορούν να λειτουργήσουν δεκάδες δημόσια νοσοκομεία λόγω έλλειψης νοσηλευτών.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Τι μέτρα προτίθεται να πάρει, ώστε να μην κινδυνεύουν τα νοσοκομεία από έλλειψη νοσηλευτικού προσωπικού λόγω μαζικών συνταξιοδοτήσεων.

2. Πόσους νοσηλευτές προτίθεται να προσλάβει άμεσα, με ποιο χρονοδιάγραμμα και σε ποια νοσηλευτικά ιδρύματα θα τοποθετηθούν.»

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Λαμπίρη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Παπαγεωργίου.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Το θέμα, αγαπητέ συνάδελφε, έχει συζητηθεί πάρα πολλές φορές σ' αυτήν την Αίθουσα κατά τη διάρκεια επίκαιρων ερωτήσεων ή επερωτήσεων, αλλά και σε κάθε συζήτηση που αφορά θέματα υγείας, πάντα γίνεται αναφορά στο συγκεκριμένο θέμα. Και λογικό είναι, αφού το ανθρώπινο δυναμικό είναι το σημαντικότερο κεφάλαιο σε κάθε σύστημα υγείας, άρα και στο δικό μας Εθνικό Σύστημα Υγείας. Η αναβάθμιση των υπηρεσιών υγείας περνά οπωσδήποτε μέσα από την ενίσχυση και την αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού (ιατρικού, νοσηλευτικού κ.λπ.) και ιδιαίτερα του νοσηλευτικού προσωπικού, που έχει ένα μεγάλο ποσοστό συμμετοχής σε όλη αυτήν την προσπάθεια.

Ορθώς θέτετε το θέμα για άλλη μια φορά, διότι η επικαιροποίηση αυτού του θέματος το αναδεικνύει, ασκείται η ανάλογη πίεση, αλλά γίνεται και μια πραγματική ενημέρωση για το πού ακριβώς βρίσκεται η κατάσταση και πόσα απ' αυτά που αναφέρετε στο κείμενο της επίκαιρης ερώτησής σας, αγαπητέ συνάδελφε, ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Ξέρετε προσωπικά πόσο σας εκτιμώ. Δεν είστε από αυτούς που κάνουν αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, για να εξυπηρετήσουν μικροκομματικές σκοπιμότητες, αλλά για να αναδείξετε τα θέματα.

Παίρνετε, όμως, και κάνετε μια πρόσθεση κάποιων εξαγγελιών οι οποίες έγιναν και οι οποίες δεν δουλεύουν αθροιστικά. Εάν είναι δυνατόν! Σε κάθε εκδήλωση που αναγγέλλεται ένας αριθμός και που αφορά πάλι το ίδιο αντικείμενο, το προσθέτετε για να βγάλετε πενήντα χιλιάδες για να δημιουργήσετε εντυπώσεις; Σας λέω ότι αυτό δεν σας ταιριάζει και εγώ δεν σας έχω γνωρίσει έτσι.

Εσείς χρησιμοποιείτε στοιχεία –το επαναλαμβάνω- τα οποία τα παίρνετε από μια συνδικαλιστική οργάνωση. Δεν θέλω να πω ότι δεν κάνει σωστά τη δουλειά της, δεν έχει, όμως, τα ακριβή στοιχεία. Μιλάει, λοιπόν, η όποια συνδικαλιστική οργάνωση – εμείς είμαστε σε στενή επαφή- ότι έγιναν αυτές οι παραιτήσεις και αυτές οι προσλήψεις. Τα επίσημα στοιχεία τα έχει για τους διορισμούς το ΑΣΕΠ. Και κατέθεσε η Κυβέρνηση και κατέθεσε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός στην προ ημερησίας συζήτηση στη Βουλή για τα θέματα υγείας και δεν αμφισβητήθηκε επίσημο έγγραφο του ΑΣΕΠ για το πόσοι διορισμοί έγιναν σε νοσηλευτικό προσωπικό από το 2004 μέχρι τον Οκτώβριο, Νοέμβριο του 2008. Ο αριθμός δεν αμφισβητείται.

Για τις δε συνταξιοδοτήσεις το επίσημο στοιχείο μόνο από το Γενικό Λογιστήριο δίνεται. Το έχω πει πολλές φορές. Γιατί δεν τα ζητάτε επίσημα εσείς, εάν θεωρείτε ότι τα στοιχεία που εμείς καταθέτουμε –δεν θεωρώ ότι αυτό το πράγμα το υπαινίσσεστε- και μας τα δίνει το ΑΣΕΠ δεν είναι σωστά, ή αυτά που μας λέει το Γενικό Λογιστήριο δεν είναι σωστά;

Είναι εντελώς ανάποδα τα νούμερα. Είναι περισσότερες από δέκα χιλιάδες μέχρι τον Οκτώβριο του 2008 οι προσλήψεις σε νοσηλευτικό προσωπικό και οι συνταξιοδοτήσεις δεν ξεπερνούν τις επτά χιλιάδες. Αυτήν τη στιγμή έχουμε αίτημα για να προκηρύξουμε τις θέσεις που αυτόματα, όπως ξέρετε, προκηρύσσονται όσων συνταξιοδοτούνται ή αποχωρούν για το 2008 και δεν ξεπερνούν τις εννιακόσιες εβδομήντα.

Να βάζουμε τα πράγματα στη σωστή διάσταση. Έτσι μπορούμε να τα αναδείξουμε καλύτερα και να συμβάλουν καθοριστικά οι όποιες συζητήσεις στην προώθηση και στην επίλυση.

Όσον αφορά στο θέμα των νέων προσλήψεων, μιας και εξάντλησα το χρόνο μου, να σας ακούσω και να απαντήσω στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ο συνάδελφος κ. Λαμπίρης έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Η εκτίμηση, κύριε Υπουργέ, είναι αμοιβαία –το ξέρετε αυτό- αλλά θέλω να σας πω γι' αυτό που είπατε τελευταία ότι έχω κάνει δυο ερωτήσεις και έχω ζητήσει κατ' επανάληψη να μας δώσετε στοιχεία για το πότε έχουν προσληφθεί και σε ποια νοσοκομεία πήγαν οι νοσηλεύτριες. Ξέρετε τι απάντηση έχω πάρει από τις υπηρεσίες, προφανώς, αλλά εσείς υπογράφετε; Ότι δεν έχετε στοιχεία. Έχω τις ερωτήσεις και έχω και τις απαντήσεις. Το ένα είναι αυτό.

Χθες ο Υπουργός κ. Αβραμόπουλος σε μια πρωινή εκπομπή ανακοίνωσε ότι έχουν γίνει δώδεκα χιλιάδες προσλήψεις τα τελευταία τέσσερα, πέντε χρόνια. Θα σας πω. Σ' ένα νοσοκομείο στο οποίο εργάστηκα είκοσι χρόνια, στο Πανεπιστημιακό της Πάτρας, από το 2004 μέχρι σήμερα πώς είναι δυνατόν να έχουν προσληφθεί τόσες νοσηλεύτριες, αφού σήμερα έχει εξήντα νοσηλεύτριες λιγότερες, αφού δεν έχει πάρει τις άδειές του το νοσηλευτικό προσωπικό από το 2007; Για ρεπό δεν συζητάμε.

Το τελευταίο τεύχος της Δευτέρας του περιοδικού «SPIEGEL», κύριε Υπουργέ, έχει ένα εμπεριστατωμένο άρθρο του δημοσιογράφου Χέρτελ, το περιεχόμενο του οποίου θα καταθέσω στα Πρακτικά. Αναφέρεται όχι με κολακευτικά λόγια στο χώρο της υγείας στην Ελλάδα και αναφέρεται στο νοσηλευτικό προσωπικό, στις προμήθειες.

Νομίζω ότι όλα αυτά είναι άξια μελέτης. Δεν είναι ότι κατηγο-

ρεί την Κυβέρνηση μόνο ο ελληνικός Τύπος. Βλέπετε ότι σιγά-σιγά επεκτείνεται και στον ξένο Τύπο και δεν είναι σίγουρα κάτι το επαινετικό για την Ελλάδα.

Στο Ρέθυμνο να σας πω ότι αυτήν τη στιγμή το νοσοκομείο δεν μπορεί να λειτουργήσει. Δεν έχουν υλικά. Βέβαια, θα μου πείτε ότι αυτό δεν έχει σχέση με το προσωπικό, όμως, είναι στη λειτουργία των νοσοκομείων γενικότερα. Χρειάζεται, δηλαδή, μια αλλαγή πολιτικής στο χώρο της υγείας, γιατί, πράγματι, δεν θα πάτε σε κανένα νοσοκομείο όπου θα σας πουν ότι το προσωπικό επαρκεί. Όλα τα νοσοκομεία στη χώρα έχουν ελλείψεις σε προσωπικό.

Θα μου πείτε ότι είναι θέμα του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας. Εντάξει, αλλά από τη δική σας πλευρά χρειάζεται η ανάλογη πίεση, διότι όταν λέτε πως όλα λειτουργούν εντάξει, ούτε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας υπάρχει περίπτωση να ανταποκριθεί στα αιτήματά σας σε ό,τι αφορά το νοσηλευτικό προσωπικό, σε ό,τι αφορά τις προμήθειες. Όπως ξέρετε και ο δεύτερος πρόεδρος της ΕΠΥ παραιτήθηκε. Κάτι πρέπει να γίνει σε αυτούς τους τομείς γενικότερα που αφορούν τον τομέα της υγείας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Λαμπίρη.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Να αρχίσουμε από την ιδιαίτερη πατρίδα σας, το Ρέθυμνο, κύριε συνάδελφε. Να σας πω, λοιπόν, ότι το Νοσοκομείο Ρεθύμνου έχει από τον οργανισμό του διακόσια τριάντα κρεβάτια. Ανεπτυγμένα τα τελευταία χρόνια είναι τα εκατόν εβδομήντα. Έχουμε, δηλαδή, μια κάλυψη ποσοστού στο 75%.

Έχουμε διακόσιες εξήντα οργανικές θέσεις νοσηλευτικού προσωπικού. Υπηρετούν μόνιμοι εκατόν ογδόντα τέσσερις, την καλύτερη αναλογία στην Ελλάδα έχει το Νοσοκομείο του Ρεθύμνου.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Δεν αναφέρθηκα σ' αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Από την τελευταία προκήρυξη πήρατε εννέα και έξι και παίρνετε και από την 5Κ την επόμενη εβδομάδα –βγήκαν τα ΠΕ και ΤΕ- άλλα εννέα άτομα, όπως συμβαίνει και σε κάθε νοσοκομείο ολόκληρης της Κρήτης.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Μα δεν αναφέρθηκα στο προσωπικό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Η Κρήτη να μην παραπονιέται. Και είναι και προς τιμήν των συναδέλφων και παλαιότερα και σήμερα που συνέβαλαν καθοριστικά προς αυτήν την κατεύθυνση.

Σας λέω και κάτι άλλο, επειδή αναφερθήκατε στο κείμενο της ερώτησής σας και στην τοποθέτησή σας εδώ. Δεν σας απαντήσαμε αυτό. Να συγκεντρώσουμε από κάθε ένα νοσοκομείο δεν είναι μικρή, είναι επίμονη. Σας δώσαμε το συνολικό αριθμό των διοριστέων με επίσημο έγγραφο από το ΑΣΕΠ με τη σφραγίδα του Προέδρου του και δεν αμφισβητείται, όπως και για τις συνταξιοδοτήσεις.

Επιπλέον, για την προκήρυξη των πεντέμισι χιλιάδων θέσεων σε βάθος τριών ετών, αμέσως μετά το Πάσχα, θα βγει η προκήρυξη για το συγκεκριμένο κομμάτι που αναλογεί στο 2009. Ελπίζουμε να είναι περισσότερες από δύο χιλιάδες θέσεις οι έκτακτες, έξω από αυτές που προγραμματίστηκαν για να καλύψουν όσους συνταξιοδοτούνται και που θα γίνουν σε ξεχωριστή προκήρυξη.

Επίσης, αναφέρεστε πάρα πολλές φορές σ' ένα συγκεκριμένο νούμερο του προϋπολογισμού, στα 10.000.000 ευρώ. Θα σας παραπέμψω, λοιπόν -για να διαβάζεται ο προϋπολογισμός όπως πρέπει- στη σελίδα 131 και στον κωδικό 0200, όπου αναφέρεται η μισθοδοσία των υπαλλήλων των νοσηλευτικών ιδρυμάτων. Έχουμε μια αύξηση 130.000.000 ευρώ περίπου.

Αυτά, λοιπόν, τα 130.000.000 ευρώ περιλαμβάνουν και τη δαπάνη για την πρόσληψη του προσωπικού αυτού. Εάν θα μιλήσουμε για πέντε χιλιάδες προσωπικό με 20.000 ευρώ ο μέσος ετήσιος όρος του κάθε γιατρού, νοσηλευτή, υπέρ επαρκούν για πέντε χιλιάδες προσλήψεις, κύριε συνάδελφε.

Αυτό το έχουμε πει επανειλημμένως και δεν πρέπει να επαναλαμβάνεται σαν καραμέλα.

Επιπλέον, όταν ήρθε και συζητήθηκε το νομοσχέδιο, υπήρχε η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου που έβαζε τα πράγματα στη θέση τους.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Εισερχόμεθα στη συζήτηση της δεύτερης με αριθμό 730/7-4-2009 επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Πρωτούλη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις εκδρομές των μαθητών της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης κ.λπ.

Αναλυτικότερα, ο κ. Πρωτούλης αναφέρει στην επίκαιρη ερώτησή του τα εξής:

«Την περίοδο αυτή σε όλα τα σχολεία της χώρας προγραμματίζονται οι τριήμερες, τετραήμερες και πενθήμερες εκδρομές των μαθητών της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Οι εκδρομές αυτές, ενώ αποτελούν δικαίωμα για όλους τους μαθητές, σε περίοδο οικονομικής κρίσης είναι πλέον πανάκριβες, με αποτέλεσμα όλο και λιγότερα παιδιά λαϊκών εργατικών οικογενειών να μπορούν να συμμετέχουν σ' αυτές, παρά το γεγονός ότι είναι μέρος της εκπαιδευτικής διαδικασίας του κάθε σχολείου. Έτσι, σε αρκετές περιπτώσεις αυτές οι εκδρομές των σχολείων ματαιώνονται, επειδή οι μαθητές δεν μπορούν να ανταποκριθούν οικονομικά και ο αριθμός των συμμετεχόντων είναι μικρός.

Το αποτέλεσμα είναι ότι χιλιάδες παιδιά και φέτος δεν θα μπορέσουν να πάρουν μέρος, αφού οι οικονομικές θυσίες των γονιών τους δεν φθάνουν. Ο μισθός δεν αρκεί, αφού ήδη πληρώνουν για φροντιστήρια, δάνεια και λογαριασμούς. Ιδιαίτερα σήμερα σε καθεστώς απολύσεων και ανεργίας, το δικαίωμα για τη συμμετοχή στην εκδρομή γίνεται «ευκαιρία» μόνο για όσους μαθητές έχουν οικονομική δυνατότητα.

Μερικές φορές, όμως, και αυτές που πραγματοποιούνται δεν πληρούν τους όρους ασφάλειας που απαιτούνται, με αποτέλεσμα να υπάρχουν προβλήματα και με τη μεταφορά και με την παραμονή των μαθητών στον τόπο εκδρομής και μάλιστα κάποιες φορές, δυστυχώς, και με ανθρώπινα θύματα.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Προτίθεται η Κυβέρνηση να χρηματοδοτεί αυτές τις σχολικές εκδρομές, ώστε να μπορούν όλοι οι μαθητές να παίρνουν μέρος, χωρίς να επιβαρύνονται οικονομικά;

2. Προτίθεται η Κυβέρνηση να εντείνει τους ελέγχους των αρμόδιων Υπουργείων, ώστε να παίρνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ασφαλή μεταφορά και παραμονή των μαθητών;».

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Πρωτούλη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Λυκουρέντζος.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να εκφράσω τη λύπη και την αγωνία μου για το τραγικό συμβάν το οποίο έλαβε χώρα στη Σχολή Μαθητείας του ΟΑΕΔ και να σημειώσω με έμφαση ότι τέτοια γεγονότα, με πρωταγωνιστές μάλιστα νέα παιδιά της πατρίδος μας, είναι ξένα προς την παράδοση, τις αρχές, τις αξίες και τους κανόνες λειτουργίας του ελληνικού δημοσίου με την ευρεία έννοια εκπαιδευτικού συστήματος.

Δεύτερον, θα απαντήσω στην ερώτηση του συναδέλφου από το δεύτερο σκέλος της ερώτησης, το οποίο αναφέρεται στην ασφάλεια. Και αυτό, διότι είναι το μείζον κατά τη μετακίνηση των μαθητών στη διάρκεια των πολυήμερων εκδρομών.

Η Κυβέρνηση εγκαίρως, με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, έχει ενημερώσει τις σχολικές μονάδες, τους διευθυντές εν προκειμένω, τις καθηγήτριες και τους καθηγητές - συνοδούς για τις υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν για τον προγραμματισμό, την οργάνωση και την υλοποίηση των ετήσιων πολυήμερων εκδρομών, επισημαίνοντας την εφαρμογή της εγκυκλίου, η οποία έχει εκδοθεί το Φεβρουάριο του 2006 από το συνάδελφο κ. Γεώργιο

Καλό και της οποίας τα άρθρα –είναι υπουργική απόφαση, η οποία έχει δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως- δεσμεύουν τους διευθυντές και τους καθηγητές, αλλά και τους μαθητές για την άρτια και ασφαλή οργάνωση των μετακινήσεών τους στις εκδρομές.

Εκ παραλλήλου, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, με επίσης αυστηρή εγκύκλιό του, την οποία εγκαίρως και αυτό εξέδωσε, με υπογραφή του Γενικού Γραμματέα κ. Πλατή, την οποία καταθέτω στα Πρακτικά, επισημαίνει την ανάγκη εφαρμογής των κανόνων ασφαλείας και την αξιοπιστία των μέσων μεταφοράς.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ανδρέας Λυκουρέντζος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα εγκύκλιο, η οποία έχει ως εξής:

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Σε ό,τι αφορά το πρώτο σκέλος της επίκαιρης ερώτησης, δεν υπάρχει κωδικός εις το Υπουργείο Παιδείας για τη χρηματοδότηση των σχολικών εκδρομών. Αυτές είναι οι δυνατότητες του προϋπολογισμού. Χρηματοδοτούνται σχολικές εκδρομές με ευρωπαϊκούς πόρους, στο πλαίσιο των προγραμμάτων που αναπτύσσονται από τα κέντρα περιβαλλοντικής εκπαίδευσης, όπου εκεί χρηματοδοτείται η διαμονή, η διατροφή και σε ορισμένες περιπτώσεις και τα έξοδα της μετακίνησης των μαθητών.

Αντιλαμβάνομαι και αποδέχομαι τους λόγους τους οποίους επισημαίνετε για τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές οικογένειες. Ενδεχομένως, κάποιος ή κάποια από εμάς, όταν ήρθε η ώρα της σχολικής του εκδρομής, να μη μπόρεσε να πάει, αλλά η αλήθεια είναι αυτή. Οι δυνατότητες του προϋπολογισμού είναι πολύ συγκεκριμένες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Πρωτούλης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υφυπουργέ, με βάση τα στοιχεία που είδαν το φως της δημοσιότητας, δεν έχουν δικαίωμα στην εκδρομή ογδόντα δύο χιλιάδες μαθητές. Βέβαια, μπορούμε να πούμε ότι είναι πολύ μεγαλύτερος ο αριθμός, γιατί και τα στοιχεία που μαζεύονται είναι εξαιρετικά ελλιπή.

Είναι πολύ μεγάλη η αδυναμία των γονιών να καταβάλουν χρήματα για τη σχολική εκδρομή, που φθάνουν τα 400 και 500 ευρώ. Μια έρευνα που είδε το φως της δημοσιότητας, η έρευνα που έκανε η ΓΣΕΕ, μιλά για 47.000.000 ευρώ που πληρώνουν οι γονείς κάθε χρόνο για τις μαθητικές εκδρομές. Και αν δεν είναι 47.000.000, η Ένωση των Τουριστικών Πρακτορείων στην Ελλάδα μιλά για 37.000.000 ευρώ τα προηγούμενα χρόνια, που ήταν η ανάσα για την τουριστική βιομηχανία της χώρας. Ένας τρελός τζίρος που λυμαίνονταν όλα τα προηγούμενα χρόνια τα τουριστικά πρακτορεία και οι μεγαλοξενοδόχοι, αν και σήμερα όλο και λιγότερα παιδιά ακόμη και σε αυτές τις εκδρομές μπορούν να πάρουν μέρος.

Σήμερα, σε συνθήκες όξυνσης των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η λαϊκή οικογένεια θεωρούμε ότι είναι περισσότερο από ποτέ απαραίτητο να διαμορφωθούν οι όροι, ώστε οι σχολικές εκδρομές να γίνονται με δαπάνη της σχολικής επιτροπής, να συμμετέχουν όλα τα παιδιά δημόσια και δωρεάν, σύμφωνα και με την πρόταση που υποστηρίζει εδώ και χρόνια το συγκροτημένο κίνημα των γονιών. Αυτό μόνο μπορεί να βάλει τέλος στις διαδικασίες συνδιαλλαγής, στις οποίες εξωθούνται μαθητές με τα διάφορα πρακτορεία, με την ανοχή και ενός συστήματος που θεωρεί την επιχειρηματικότητα μέσα στο σχολείο σαν κάτι το ιδεατό.

Παράλληλα, θα θέλαμε να σας επισημάνουμε -με την τραγική εμπειρία των προηγούμενων χρόνων- για τις σχολικές εκδρομές ότι ιδιαίτερα σήμερα σε περιόδους οικονομικής κρίσης τα μέτρα ασφάλειας –και σας το λέμε- θυσιάζονται πρώτα στο βωμό του κέρδους σε πολλαπλάσιο βαθμό απ' ό,τι τα προηγούμενα χρόνια. Θεωρούμε ότι τώρα πρέπει να παρθούν περισσότερα μέτρα και να ενταθούν και οι έλεγχοι για την ασφάλεια των παιδιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρωτούλη.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Λυκουρέντζος.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε συνάδελφε, σας ευχαριστώ για τις παρατηρήσεις σας σε ό,τι αφορά την ασφάλεια της μετακίνησης και της διαμονής των μαθητριών και των μαθητών. Σας βεβαιώνω ότι θα είμαστε αμείλικτοι σε οποιαδήποτε παράβαση διαπιστωθεί και από οιονδήποτε, διότι στα θέματα αυτά δεν υπάρχουν εκπτώσεις και συμβιβασμοί.

Σε ό,τι αφορά το ζήτημα της χρηματοδότησης, επαναλαμβάνω ότι αποδέχομαι τις παρατηρήσεις σας για τη δυσκολία, την οποία αντιμετωπίζουν πολλές οικογένειες, πολύ περισσότερο δε κάτω από τη σημερινή δυσμενή οικονομική συγκυρία.

Από την άλλη πλευρά, σας επεσήμανα ότι οι δυνατότητες του προϋπολογισμού είναι πάρα πολύ συγκεκριμένες. Μία χώρα, η οποία δανείζεται για να καλύπτει καταναλωτικές δαπάνες, φθάνει στο αδιέξοδο στο οποίο περίπου έχουμε φθάσει σήμερα, το υπέρογκο βάρος των τόκων και των επιστροφών των δανείων να λειτουργεί αποτρεπτικά εις το να αυξήσουμε τις δαπάνες για την παιδεία και το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Δεν είναι δυνατό να ξοδεύουμε, χωρίς να έχουμε τη δυνατότητα να παράγουμε πλούτο, για να έχουμε έσοδα και να μπορούμε να επιχειρούμε την αναδιανομή του πλούτου με τα κριτήρια της κοινωνικής δικαιοσύνης. Όλοι θέλουμε να έχουμε τη δυνατότητα να φανούμε γενναιόδωροι απέναντι στην εκπαιδευτική κοινότητα, γιατί ξέρουμε ότι κάθε ευρώ το οποίο δαπανάται στην εκπαιδευ-

τική κοινότητα πιάνει τόπο.

Όμως, οι σχολικές επιτροπές και οι ίδιες οι τάξεις των μαθητριών και των μαθητών που θέλουν να οργανώσουν την εκδρομή τους, οργανώνουν κάτ' έτος εκδηλώσεις. Έχουν και τη δυνατότητα να συγκεντρώνουν χρήματα με μικρές ή μεγαλύτερες χορηγίες κατά περίπτωση και ενθαρρύνουμε αυτήν τη συνεργασία της τοπικής κοινωνίας με τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους, έτσι ώστε τα σχολεία να μπορούν να πραγματοποιήσουν την εκδρομή τους και να συμμετέχουν τα παιδιά όλων των οικογενειών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Η με αριθμό 728/7-4-2009 τρίτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Ιωάννη Μπανιά προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη στάση της Ελληνικής Αστυνομίας στα περιστατικά της συνδικαλίστριας Κωνσταντίνας Κούνεβα και τις τρομοκρατικές ενέργειες εναντίον του «Στεκιού Μεταναστών» κ.λπ. δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού και συνεπώς διαγράφεται.

Η με αριθμό 724/7-4-2009 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αθανασίου Πλεύρη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τη στελέχωση της Ελληνικής Αστυνομίας με μετανάστες κ.λπ. δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Υπουργού και διαγράφεται.

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

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι σήμερα Παρασκευή 10 Απριλίου 2009 οι συνεδριάσεις των κοινοβουλευτικών επιτροπών έχουν ως ακολούθως:

Η Ειδική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για την διενέργεια Προκαταρτικής Εξέτασης θα συνέλθει σε δύο συνεδριάσεις, ώρα 11.00' και ώρα 16.30', με θέμα ημερήσιας διάταξης: Εξέταση μαρτύρων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα βόρεια θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι οκτώ μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί-δάσκαλοι από το 30ο Δημοτικό Σχολείο Περιστερίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει, τους εύχεται καλές σπουδές και πληροφορούμε και τους μαθητές και τους συνοδούς-δασκάλους ότι παρακολουθούν συνεδρίαση κοινοβουλευτικού ελέγχου όπου υπάρχουν οι Βουλευτές που ελέγχουν την Κυβέρνηση για πράξεις ή για παραλήψεις και ο Υπουργός. Γι' αυτό δεν υπάρχει και μεγάλος αριθμός Βουλευτών στην Αίθουσα.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

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

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 20/26-3-2009 επερώτηση των Βουλευτών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κυρίων και κυριών Αλέκας Παπαρήγα, Κωνσταντίνου Αλυσανδράκη, Νικόλαου Γκατζή, Ιωάννη Γκιόκα, Ιωάννη Ζιώγα, Κωνσταντίνου Καζάκου, Σοφίας Καλαντίδου, Λιάνας Κανέλλη, Αχιλλέα Κανταρτζή, Νικολάου Καραθανασόπουλου, Λίλας Καφαντάρη, Διαμάντως Μανωλάκου, Γεωργίας Μαρίνου, Γεωργίου Μαυρίκου, Παναγιώτας (Εύας) Μελά, Νικολάου Μωραΐτη, Βαρβάρας (Βέρας) Νικολαΐδου, Ιωάννη Πρωτούλη, Σταύρου Σκοπελίτη, Αντωνίου Σκυλλάκου, Σπυρίδωνος Χαλβατζή και Χαράλαμπου Χαραλάμπους, προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης στον τομέα των μεταφορών.

Ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Ιωάννης Τραγάκης, ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη σημερινή συνεδρίαση, το Βουλευτή Λέσβου κ. Ιωάννη Γιαννέλλη.

Ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Δρίτσα.

Ο Λαϊκός Ορθόδοξος Συναγερμός ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Αϊβαλιώτη Κωνσταντίνο.

Το λόγο έχει ο πρώτος επερωτών κ. Γεώργιος Μαυρίκος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Βουλευτές, το ενδιαφέρον του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας για τα λαϊκά προβλήματα, για τα προβλήματα των αστικών κέντρων του Λεκανοπεδίου, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, τα προβλήματα της Λάρισας και των μεγάλων πόλεων στη Θεσσαλία και σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο, είναι ένα ενδιαφέρον σταθερό, ένα ενδιαφέρον αληθινό, ένα ενδιαφέρον ειλικρινές. Για το λόγο αυτό το ΚΚΕ κατ' επανάληψη έχει φέρει ζητήματα για συζήτηση είτε που σχετίζονται με την αντιπλημμυρική προστασία και την ανάγκη λήψης συγκεκριμένων μέτρων για το Λεκανοπέδιο και τα αστικά κέντρα για όλες τις πόλεις της χώρας είτε επίσης έχει φέρει και έχει προκαλέσει συγκεκριμένες συζητήσεις για την αντισεισμική θωράκιση της χώρας και επίσης για τη διαχείριση των απορριμμάτων, ζητήματα που σχετίζονται εν τέλει με την ποιότητα της ζωής των εργαζομένων και του λαού μας.

Για όλα αυτά τα προβλήματα πρέπει να πούμε ότι οι κυβερνήσεις μέχρι σήμερα τόσο του ΠΑΣΟΚ όσο και της Νέας Δημοκρατίας, έχουν κωφεύσει και αποτέλεσμα των πολιτικών τους επιλογών είναι αυτό που βιώνουμε σήμερα, με μια απαράδεκτη χαμηλής στάθμης ποιότητα ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Κύριοι Βουλευτές το κυκλοφοριακό είναι ένα οξυμένο και μεγάλο πρόβλημα και για το λόγο αυτό θεωρούμε την επερώτηση του ΚΚΕ και επίκαιρη και ιδιαίτερα σημαντική. Και στον τομέα αυτό έχουν εφαρμοστεί όλα τα προηγούμενα χρόνια δύο διαφορετικές στρατηγικές. Από τη μια η στρατηγική του ΚΚΕ που θέλει τις συγκοινωνίες, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τις λαϊκές συγκοινωνίες με μια αντίληψη των σύγχρονων αναγκών σαν κοινωνικό δικαίωμα και για το λόγο αυτό έχουμε προτείνει κατ' επανάληψη ότι και το πρωί και το μεσημέρι, τις ώρες, δηλαδή, που οι εργαζόμενοι πηγαίνουν ή γυρίζουν από τη δουλειά τους, θα έπρεπε να είναι δωρεάν η μετακίνηση και στον αντίποδα αυτών των πολιτικών οι στρατηγικές τόσο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας όσο και του ΠΑΣΟΚ εξυπηρετούν την κερδοφορία του μεγάλου κεφαλαίου.

Οι πολιτικές των κυβερνήσεων όλα τα προηγούμενα χρόνια, τουλάχιστον από το 1974 μέχρι σήμερα και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ είναι οι φυσικοί και οι ηθικοί αυτουργοί για το έγκλημα που έχει συντελεστεί στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτοί που ωφελούνται από τις πολιτικές που έχετε εφαρμόσει μέχρι σήμερα είναι οι αυτοκινητοβιομηχανίες, οι εταιρείες πετρελαιοειδών, οι μονοπωλιακοί και πολυεθνικοί όμιλοι, είναι η «GOODYEAR» και η «PIRELLI», είναι οι επτά αδελφές, είναι όλο αυτό το σύστημα και το καρτέλ που λυμαίνεται και κερδοσκοπεί σε βάρος του λαού μας και των αναγκών του.

Ποια είναι τα αποτελέσματα των πολιτικών που έχουν εφαρμόσει οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ; Το αποτέλεσμα το βιώνει κάθε μέρα ο πολίτης είτε στο Λεκανοπέδιο, είτε στη Θεσσαλονίκη είτε στον Πειραιά είτε στην Πάτρα είτε οπουδήποτε στο Ηράκλειο και σε οποιαδήποτε άλλη ελληνική πόλη όταν ξεκινά μέσα στο άγχος και την αγωνία για να φτάσει στη δουλειά του, για να βρει τρόπο να παρκάρει, για να βρει τρόπο να γυρίσει, για να είναι πάντοτε στην ώρα του είτε στη δουλειά του είτε στις άλλες κοινωνικές του υποχρεώσεις. Εν τέλει βάσανα και προβλήματα από αυτήν την κατάσταση.

Ποιες είναι οι αιτίες που έχουν οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση; Για το ΚΚΕ ο πρώτος αίτιος, η βασική αιτία είναι η συνειδητή, η μεθοδική και πολύχρονη υπονόμευση των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς.

Δόθηκε και δίνεται και σήμερα ακόμα προτεραιότητα στα ΙΧ και όχι στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς αντιμετωπίζονται από την Κυβέρνηση και σήμερα όχι σαν προτεραιότητα, αλλά σαν δευτερεύων παράγοντας στην κάλυψη των αναγκών για τη μεταφορά. Τα κίνητρα δίνονται για τα ΙΧ. Τα γκαράζ στα κέντρα των πόλεων γίνονται σαν κράχτες για τα ΙΧ, ιδιωτικά γκαράζ που κερδοσκοπούν οι ιδιοκτήτες τους. Η ληστρική κερδοφορία από τη βενζίνη και το πετρέλαιο γίνεται για συγκεκριμένα συμφέροντα. Η υπονόμευση με συγκεκριμένες πολιτικές, της ΕΘΕΛ, του ΗΣΑΠ, του ΗΛΠΑΠ, του ΟΣΕ, της Ολυμπιακής, του τραμ, οι προτεραιότητα σε όλες αυτές τις περιπτώσεις είναι στα ΙΧ, είναι συγκεκριμένα, χαρακτηριστικά με αρνητικές επιπτώσεις για την ποιότητα της ζωής των κατοίκων στο Λεκανοπέδιο και παντού.

Δεύτερο αποτέλεσμα. Μια άλλη συνέπεια είναι η λεηλασία του δημοσίου χρήματος. Πριν από λίγους μήνες, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνησή σας, ο προκάτοχός σας στο συγκεκριμένο Υπουργείο, στο νόμο που είχε φέρει για την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής έδωσε 10.000.000 ευρώ στα ΚΤΕΛ. Οι κυβερνήσεις τόσο του ΠΑΣΟΚ όσο και της Νέας Δημοκρατίας από το 2000 μέχρι το 2008 έχουν δώσει 227.000.000 ευρώ σε εξήντα πέντε ναυτιλιακές εταιρείες. Από το 2003 μέχρι το 2008 έχετε δώσει σε εκατόν τριάντα δύο ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτή είναι η κατάσταση. Να γιατί κάθε χρόνο εμφανίζονται νέες άγονες γραμμές, και το βλέπουμε και αυτές τις μέρες με τη λογική του Μανούση κ.λπ.. Όλη αυτή η κατάσταση επιβεβαιώνει πραγματικά την εκτίμηση που κάνει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

Λεηλασία όμως του δημόσιου χρήματος γίνεται και με τις ιδιωτικοποιήσεις που κάνετε. Καταγγείλαμε και την περασμένη εβδομάδα, αλλά καταγγέλουμε και σήμερα ότι μεγάλο σκάνδαλο είναι οι ίδιες οι ιδιωτικοποιήσεις, πέρα από τις διαδικασίες πέρα από τις διαφάνειες ή τις αδιαφάνειες. Η στρατηγική και η πολιτική αντίληψη των ιδιωτικοποιήσεων είναι που γεννά και αυξάνει τα προβλήματα.

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, μια και χθες συζητιόταν εδώ η Ολυμπιακή, είναι το ότι πουλάτε 16,7 εκατομμύρια ευρώ την τεχνική βάση στην Ολυμπιακή όταν τα ανταλλακτικά που υπάρχουν σε αυτήν την βάση είναι αξίας 55.000.000 ευρώ. Αυτά τα αποτελέσματα έχουν οι ιδιωτικοποιήσεις.

Ακόμα οι πολιτικές των κυβερνήσεων μέχρι σήμερα της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ έχουν σαν αποτέλεσμα να χτυπηθούν τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων στο μετρό, στο τραμ, στο ΚΤΕΛ, στην ακτοπλοΐα. Έχουμε γενίκευση της ελαστικοποίησης, χαμηλούς μισθούς, τρομοκρατία, αυταρχισμό. Έχουμε απολύσεις στο τραμ και αλλού. Έχουμε απλήρωτους ναυτεργάτες. Η περίπτωση του πλοίου «ΚΑΛΛΙΣΤΗ» του Αγούδημου, που από χθες το βράδυ τα ταξικά ναυτεργατικά σωματεία κάνουν επίσχεση για να πληρωθούν τα δεδουλευμένα, είναι χαρακτηριστικό. Έχουμε απολύσεις δυόμισι χιλιάδων ναυτεργατών από τον Οκτώβριο μέχρι σήμερα στην ακτοπλοΐα. Έχουμε μια κατάσταση στους σταθμούς υπεραστικών των ΚΤΕΛ και στον Κηφισό και στην Λιοσίων πραγματικά απαράδεκτη και για τους επιβάτες και για τους εργαζομένους εκεί.

Αποτέλεσμα της ίδιας της πολιτικής είναι το ακριβό εισιτήριο.

Πανάκριβο εισιτήριο, λεηλασία των εργαζομένων μέσα από αυτήν την διαδικασία. Φτιάξατε το ενιαίο εισιτήριο και με το ενιαίο εισιτήριο κάνατε συνολικά το κόμιστρο 1 ευρώ. Στο τραμ –λέω ένα παράδειγμα- για πέντε στάσεις, μέχρι πριν την τροπολογία τη δική σας, με σαράντα λεπτά μπορούσε να ταξιδεύει κάποιος. Τώρα πρέπει να πληρώνει 1 ευρώ.

Στην ακτοπλοΐα –να σας πω ακόμη μερικά παραδείγματα- τον Ιούνιο του 2001 για να φύγει κάποιος από τον Πειραιά να πάει στην Ικαρία έδινε 8,5 ευρώ. Σήμερα έχει 42,5. Αυτά είναι τα αποτελέσματα των πολιτικών των μέχρι σήμερα κυβερνήσεων.

Αντίστοιχα έχουν αυξηθεί τα διόδια 180%, τα ΚΤΕΛ 13%, στη Θεσσαλία 20% τα ΚΤΕΛ, στα ΤΑΧΙ αυξήσατε πριν από λίγες μέρες τη μονή ταρίφα από 0,30 σε 0,72 και τη διπλή από 0,68 σε 1,20.

Τα νησιά και η ύπαιθρος χτυπιόνται από αυτήν την πολιτική. Άρα για μας το έγκλημα είναι συγκεκριμένο και μεθοδευμένο.

Στον ΟΣΕ έχετε γραμμή την ιδιωτικοποίηση. Θα δώσετε τη δυνατότητα σε ιδιώτες να αξιοποιούν με δικά τους τρένα τις γραμμές, έχετε εκτροχιάσει έτσι τον ΟΣΕ. Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από τα ζητήματα αυτά και στην ποιότητα της ζωής είναι πολύ μεγάλες όπως επίσης στα ζητήματα της ΕΘΕΛ, στην ανάγκη για χίλιους οδηγούς προκειμένου να ικανοποιηθούν οι σημερινές ανάγκες, για αντικατάσταση και ανανέωση του στόλου, όταν σήμερα έχει επτακόσια λεωφορεία με μέσο όρο ζωής ηλικίας δεκατριών ετών όταν είναι γνωστό ότι μετά από τα δώδεκα στις ευρωπαϊκές χώρες θεωρούνται παλιά και πρέπει να αποσύρονται. Γενικεύετε την πολιτική των εργολάβων. Δεν θα λύσετε τα προβλήματα ούτε με το ηλεκτρονικό εισιτήριο ούτε με την τηλεματική. Η ίδια κατάσταση στον ΟΣΕ, στον ΗΛΠΑΠ, στον ΗΣΑΠ, στο μετρό όπου καθυστερούν προκλητικά οι επεκτάσεις. Η γραμμή 3 Χαϊδάρι - Πειραιάς πάει ένα χρόνο αργότερα. Η γραμμή για το Ελληνικό καθυστερεί. Την Αγία Παρασκευή και το Νομισματοκοπείο τις κλείσατε ταυτόχρονα με τις επισκευές που κάνουν οι ιδιώτες στον ΗΣΑΠ, με αποτελέσματα να δυσκολεύεται η μετακίνηση των εργαζομένων στο Λεκανοπέδιο. Στον ΗΣΑΠ επίσης γενικευμένα ΣΔΙΤ για γκαράζ κάτω από τους σταθμούς, όπως στο Μαρούσι, στο Ηράκλειο, στο Φάληρο, στην Κηφισιά κ.λπ.. Και πιστεύουμε ότι όλη αυτή η κατάσταση έρχεται να επιβεβαιώσει τη ρεαλιστικότατα της πρότασης του ΚΚΕ για φτηνές, γρήγορες, αξιόπιστες και ασφαλείς μεταφορές με μέσα μαζικής μεταφοράς, με κεντρικό σχεδιασμό με ενιαίο κρατικό φορέα μεταφορών που θα καλύπτει ολόκληρη τη χώρα και θα αλληλοεξυπηρετείται, χωρίς να υπάρχουν ανταγωνισμοί, θα αλληλοσυμπληρώνεται με εκσυγχρονισμό των πλοίων, των λεωφορείων, των συρμών, των αεροσκαφών, που θα πρέπει να είναι λαϊκή περιουσία, με δημόσιο οδικό σιδηροδρομικό δίκτυο και τέλος με ικανοποίηση των εργασιακών, των ασφαλιστικών και μισθολογικών δικαιωμάτων των εργαζομένων.

Πιστεύουμε ότι η λαϊκή πάλη μπορεί να φέρει αποτελέσματα και στο συγκεκριμένο τομέα. Ο εργατικός έλεγχος είναι στοιχείο αναγκαίο στη λογική και στην πρόταση του ΚΚΕ. Γι' αυτά τα ζητήματα καλούμε την εργατική τάξη και το λαό μας να αγωνιστεί και να προτάξει στην καθημερινή του πάλη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, εβδομήντα έξι ανθυπασπιστές του Κέντρου Εκπαίδευσης «ΠΑΛΑΣΚΑ» και τρεις συνοδοί-αξιωματικοί της Διεύθυνσης Σπουδών.

Τους ευχόμαστε άρτια εκπαίδευση και επιτυχία στην αποστολή τους για την πατρίδα και για την κοινωνία. Και τους ενημερώνουμε ότι παρακολουθούν συνεδρίαση κοινοβουλευτικού ελέγχου και συγκεκριμένα οι Βουλευτές του ΚΚΕ ελέγχουν την Κυβέρνηση για θέματα μεταφορών. Γι' αυτό στην Αίθουσα παρίστανται λίγοι Βουλευτές κατά τη σημερινή συνεδρίαση, όπως συμβαίνει πάντα κατά την ώρα του κοινοβουλευτικού ελέγχου. Παρίσταται δε και ο επερωτώμενος Υπουργός όπως και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι των υπολοίπων κομμάτων.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει η Βουλευτής κ. Καλαντίδου.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολιτική που ακολουθείται χρόνια τώρα από τη Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επικεντρώνεται κατά την άποψή μας και στον τομέα των μεταφορών στο τρίπτυχο ανταγωνιστικότητα, απελευθέρωση, κερδοφορία. Και έχει συγκεκριμένα αποτελέσματα τα οποία τα βιώνει καθημερινά ο λαός. Δεν χρειάζονται, δηλαδή, μεγάλες θεωρητικές προσεγγίσεις για να αποδείξουμε αυτό που ζούμε καθημερινά και κάνει την καθημερινότητά μας ακόμη πιο δύσκολη. Το κυκλοφοριακό χάος, ο αποκλεισμός περιοχών, η δυσκολία μετακίνησης κοινωνικών ομάδων, η υποβάθμιση της υπαίθρου, είναι αποτελέσματα αυτής της πολιτικής. Από την άλλη μεταφορικές εταιρείες, τουριστικά γραφεία, μέτοχοι οργανισμών, ανώνυμες εταιρείες, κερδίζουν, συσσωρεύουν κέρδη, και στοχεύουν σε όλο και μεγαλύτερα κέρδη.

Τα παραδείγματα από τη δική μου πλευρά είναι συγκεκριμένα. Έρχονται από τον τόπο μου από την εκλογική περιφέρεια που προέρχομαι. Είναι παραδείγματα που έχουν συζητηθεί πολλές φορές με ερωτήσεις του ΚΚΕ και σε αυτήν την Αίθουσα, έχουν μπει και από συνδικαλιστικούς φορείς και από συνδικάτα και από συλλόγους εργαζομένων και κοινωνικούς φορείς.

ΟΑΣΘ. Σίγουρα κέρδη στους ιδιώτες μετόχους με 12% με επιχορήγηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Ελλιπείς οι υπηρεσίες για τον λαό της Θεσσαλονίκης, μ' ένα εισιτήριο που μ' αυτήν την ακρίβεια χαρακτηρίζεται ακριβό. Όλα σχεδιάζονται με βάση το κέδρος και όχι την οικιστική ανάπτυξη και τις κοινωνικές ανάγκες. Στο Νομό Θεσσαλονίκης υπάρχουν άγονες περιοχές, κύριε Υπουργέ. Υπάρχει χωριό, τοποθεσία που εξυπηρετείται από τον ΟΑΣΘ που το εισιτήριο έχει 1 ευρώ και το διπλανό χωριό που εξυπηρετείται από το ΚΤΕΛ έχει 5 ευρώ. Στον ΟΑΣΘ έχουμε μείωση προσωπικού. Μιλάνε για χίλιους λιγότερους τα προηγούμενα χρόνια με ταυτόχρονη αύξηση του μεταφορικού έργου και κατά συνέπεια αύξηση των κερδών του ΟΑΣΘ, αφού από εκατόν τριάντα εκατομμύρια επιβάτες που είχαμε το 2007, φθάσαμε στα εκατόν εβδομήντα τρία εκατομμύρια το 2008. Πώς βγαίνει αυτό το έργο; Με την εντατικοποίηση της δουλειά, με συνέπεια την κατάργηση του οκτάωρου για τους οδηγούς, αφού –ένα ενδεικτικό- δουλεύουν από είκοσι λεπτά έως εκατόν είκοσι λεπτά την ημέρα υπερωρία. Από τις εβδομήντα μία γραμμές του ΟΑΣΘ οι εξήντα λειτουργούν, καλύπτουν τις ανάγκες με υπερωρίες.

Έχουμε διευθέτηση του χρόνου εργασίας τους θερινούς μήνες. Ειδική υπογράμμιση θέλω να κάνω ότι τα ειδικά τμήματα συντήρησης και στήριξης υποδομών στον ΟΑΣΘ λειτουργούν με ελάχιστο προσωπικό και αφού δεν προλαβαίνουν τη συντήρηση και επιδιόρθωση –ένα στοιχείο είναι αυτό με τα κλιματιστικά- έχουν ως συνέπεια να κυκλοφορούν ακόμα λιγότερα λεωφορεία. Με την αύξηση στα χρόνια κυκλοφορίας των αστικών από δώδεκα σε δεκαπέντε συμβάλλετε και στην επιδείνωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος και φυσικά δεν παίρνονται μέτρα για την ασφαλή μετακίνηση.

Το κόστος είναι το επιχείρημά σας και αυτό ακούσαμε στην ειδική τελευταία σύμβαση που έγινε με τον ΟΑΣΘ. Το κόστος είναι το επιχείρημά σας και για το ότι ούτε καν σχεδιάζουμε να μπουν στην κυκλοφορία οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον.

Κατά συνέπεια μεγάλο μέρος της αστικής συγκοινωνίας καλύπτεται από τα ΚΤΕΛ τα οποία είναι όλα στους ιδιώτες, με ακριβό εισιτήριο, με λίγα δρομολόγια ώστε να εγκαταλείπονται ακριτικές περιοχές. Πέφτουν στο μαρασμό περιοχές της υπαίθρου επειδή ακριβώς δεν έχουν σύνδεση με τα αστικά κέντρα. Ενδεικτική είναι και η ανάθεση στην Τοπική Αυτοδιοίκηση μεταφορικού έργου που μετά το αναθέτει στα ΚΤΕΛ. Παράδειγμα η μεταφορά μαθητών στα σχολεία με ειδικά δρομολόγια που πρέπει, τουλάχιστον, να χρησιμοποιούν ζώνη. Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να το πω. Γίνονται αυτά τα δρομολόγια και με άλλους επιβάτες και με ορθίους και φυσικά δεν μιλάμε για ζώνη. Τα ΚΤΕΛ αποκομίζουν μεγάλα κέρδη, έχουν βγει και στο εξωτερικό.

Όσο για τον ΟΣΕ, εκτροχιάστηκε για να κερδίσουν ακόμα περισσότερο οι ιδιώτες πάνω στις γραμμές που πληρώνει ο ελληνικός λαός. Ξέρετε τι λένε οι σιδηροδρομικοί; Κλείνουμε σταθμούς, διώχνουμε πελάτες. Κλείσανε οι σταθμοί σε όλη την

περιοχή. Κλείνουν με τη σειρά οι σταθμοί στα χωριά του Κιλκίς, των Σερρών και πάμε λέγοντας. Η ηλεκτρονική σύνδεση που δήθεν γίνεται, το υποτιθέμενο αυτό σύστημα που θα βοηθούσε στην κυκλοφορία των τρένων δεν λειτουργεί. Η κυκλοφορία των τρένων γίνεται με κινητά τηλέφωνα. Και εγώ θα φέρω εδώ το ένα, το τελευταίο θύμα που είχαμε προχθές στις γραμμές των σιδηροδρόμων, που πλήρωσε με τη ζωή του ακριβώς γιατί όχι μόνο υπάρχουν αφύλακτες διαβάσεις αλλά και τα τρένα κυκλοφορούν χωρίς το ηλεκτρονικό σύστημα.

Να σας πω ότι κόπηκαν δυο γραμμές από Θεσσαλονίκη για το Ορμένιο, δυο δρομολόγια που ήταν δρομολόγια της φτωχολογιάς, κύριε Πρόεδρε. Ξέρετε με ποιο επιχείρημα κόπηκαν από τη πλευρά του ΟΣΕ; Με το επιχείρημα ότι δεν έχουν τροχούς τα τρένα.

Οι προμήθειες γίνονται από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Με αυτό το στοιχείο θα τελειώσω. Οι προμήθειες του ΟΣΕ γίνονται από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Θέλω εξήγηση και γι' αυτό. Πεντακόσιοι εξήντα τροχοί χρειάζονται το χρόνο για όλη την Ελλάδα. Την προηγούμενη χρονιά δόθηκαν στους σιδηροδρομικούς μας σαράντα οκτώ τροχοί. Με αυτό το επιχείρημα δυο τρένα, τα τρένα του φτωχόκοσμου, τα τρένα που τα παίρνουν οι φαντάροι για να πάνε στον Έβρο έχουν κοπεί, τα τρένα που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη, ένα αστικό κέντρο με όλα τα χωριά της περιοχής. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε με αυτόν τον εκτροχιασμό που μας φέρνει εκατό πραγματικούς εκτροχιασμούς με εξήντα θύματα και πάρα πολλούς τραυματίες. Απαξιώνετε τον ΟΣΕ, ακριβώς, για να τον δώσετε βορά στους ιδιώτες, ακριβώς για να μπορούν οι ιδιώτες να κερδίζουν πάνω στις γραμμές των χρημάτων που έδωσε ο ελληνικός λαός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Καλαντίδου.

Ο κ. Σκοπελίτης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εκείνο που θα ήθελα να τονίσω είναι αυτό που τόνισε και ο εισηγητής μας με επάρκεια μάλιστα, ότι οι μεταφορές είτε είναι θαλάσσιες είτε είναι χερσαίες είτε εναέριες, στα πλαίσια της συγκριμένης πολιτικής που ακολούθησαν όλες οι κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας και που με συνέπεια ακολουθεί και η σημερινή Κυβέρνηση καμμία σχέση δεν έχουν με την ικανοποίηση των σύγχρονων διαρκώς διευρυνόμενων λαϊκών αναγκών. Η μόνη σχέση τους και μάλιστα άκρως προνομιακή, κύριοι Βουλευτές, έχει να κάνει με την εξυπηρέτηση των συμφερόντων του κεφαλαίου που δραστηριοποιείται στον τομέα των μεταφορών και δη των θαλάσσιων μεταφορών, στις οποίες θα αναφερθώ και εγώ στο σύντομο χρόνο που έχω στη διάθεσή μου.

Οι κάτοικοι των νησιών μας και βέβαια, οι πλατιές λαϊκές μάζες που κάνουν χρήση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, εκείνο που θέλουν είναι να έχουν τακτικές, φθηνές και ασφαλείς συγκοινωνίες. Αυτή την απάντηση θα σας δώσει όποιος νησιώτης τού απευθύνεται η σχετική ερώτηση.

Κι εσείς, στα πλαίσια της απελευθερωμένης αγοράς, τι τους δίνετε; Τους δίνετε συγκοινωνίες που κάθε άλλο παρά είναι τακτικές, που είναι πανάκριβες και το ίδιο σίγουρα ανασφαλείς. Και δεν είναι τακτικές αφού ο όμορφος αυτός κόσμος, ο κόσμος των εφοπλιστών σας δηλαδή, λειτουργεί σαν κράτος εν κράτει. Καθορίζει τα δρομολόγια των πλοίων του, όχι βέβαια στη βάση της εξυπηρέτησης των λαϊκών αναγκών, αλλά της παραπέρα αύξησης της κερδοφορίας τους. Ιδιαίτερα οξυμένο είναι το πρόβλημα αυτό στις λεγόμενες άγονες γραμμές και ας «τσεπώνουν» τις επιδοτήσεις, που όπως ανέφερε και ο εισηγητής μας, αυξάνονται από χρόνο, σε χρόνο όπως βέβαια αυξάνονται και οι ρεμούλες και τα κάθε μορφής σκάνδαλα.

Και βέβαια, μαζί με τους νησιώτες μας «πληρώνουν τα σπασμένα» της εφοπλιστικής αυτής τακτικής και ασυδοσίας και οι ναυτεργάτες μας, που είτε πετιούνται στην ανεργία –μάλιστα εκατοντάδες από αυτούς μένουν και απλήρωτοι- είτε βλέπουν να καταστρατηγούνται τα κεκτημένα με αγώνες εργασιακά και άλλα δικαιώματά τους.

Η τακτικότητα που δεν την κρατούν στα δρομολόγιά τους είναι αντίθετα εκείνη που διακρίνει τους εφοπλιστές μας στον καθορισμό της τιμής των ναύλων. Εδώ έχουμε απόλυτη συνέπεια και μάλιστα στην πιο απόλυτη μορφή της. Οι αυξήσεις στα εισιτήρια γίνονται, όχι στην ώρα τους, αλλά και πριν την ώρα τους. Οι τιμές τους αυξήθηκαν από το 2001 έως το 2008 ούτε λίγο ούτε πολύ κατά 350%. Ένα μισθό σχεδόν θέλει σήμερα ο κάτοικος ενός νησιού μας για να κάνει ένα ταξίδι και το ταξίδι αυτό τις περισσότερες φορές δεν είναι στη συντριπτική πλειοψηφία τους ταξίδι αναψυχής, είναι ταξίδι ανάγκης για γιατρούς κ.λπ.. Έρχονται οι νησιώτες μας στα αστικά κέντρα.

Όσον αφορά τα καράβια τους, που χρησιμοποιούν σε αυτές τις γραμμές και την ασφάλεια που παρέχουν, έχουμε τονίσει – και εγώ προσωπικά πολλές φορές- ότι έχουμε να κάνουμε στις άγονες γραμμές με καράβι αντίκα. Πλοία τριάντα, σαράντα χρόνων εξακολουθούν να ταξιδεύουν στο Αιγαίο. Και δεν είναι ούτε ένα ούτε δύο αυτά τα πλοία. Φτάνουν τα πενήντα. Αυτή είναι η κατάσταση και αυτά τα προβλήματα δημιουργούνται για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα.

Αυτή είναι η κατάσταση, κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, που επικρατεί σήμερα στις ακτοπλοϊκές μας συγκοινωνίες. Είναι μια κατάσταση, που δεν έπεσε από τον ουρανό, αλλά όπως προείπα και προείπε και ο εισηγητής μας, είναι δημιούργημα της πολιτικής σας, μια πολιτική για την οποία ευθύνονται και τα δύο κόμματα, που κυβέρνησαν τη χώρα πολύ περισσότερο που την προώθησαν δουλεύοντας σκληρά, ασύστολα τον ελληνικό λαό και κυρίως τους νησιώτες, λέγοντάς τους ότι με την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών θα απολάμβαναν καλύτερες συγκοινωνίες σε αυτό τον τομέα. Η απελευθέρωση, το μόνο που κατάφερε όπως έδειξε η εμπειρία μέχρι σήμερα, είναι να απελευθερώσει τη ληστρική διάθεση των ακτοπλόων, όπως εμείς έγκαιρα είχαμε επισημάνει ότι θα προχωρήσουν σε αυτό το δρόμο.

Κύριοι Βουλευτές, έχουμε τονίσει πολλές φορές ότι διέξοδος από την κατάσταση αυτή, που αύριο θα γίνει ακόμα χειρότερη, σίγουρα υπάρχει. Και βέβαια, αυτή η διέξοδος δεν βρίσκεται στα μεταφορικά ισοδύναμα ούτε στην επιδότηση των εφοπλιστών για να κάνουν καράβια, αλλά βρίσκεται στη δημιουργία δημόσιου φορέα συγκοινωνιών, στα πλαίσια του οποίου και τα πλοία θα αποτελέσουν λαϊκή περιουσία και θα δρομολογούνται με βάση τις ανάγκες του ελληνικού λαού και κυρίως των εργαζομένων.

Αυτή είναι η θέση μας την οποία επαναλαμβάνουμε, όχι γιατί έχουμε καμμία αυταπάτη ότι μπορούμε να πείσουμε για την ορθότητά της τα άλλα κόμματα. Τέτοιες αυταπάτες δεν είχαμε ούτε θα έχουμε. Την επαναλαμβάνουμε, για να πείσουμε τον ελληνικό λαό να απαλλαγεί από τις δικές του αυταπάτες ότι μπορεί στα πλαίσια της πολιτικής, που έχει θεοποιήσει το κέρδος, να δει καλύτερες μέρες και σε αυτό τον τομέα. Και για να γίνει κάτι τέτοιο, χρειάζεται η ανάλογη πολιτική, που μόνο μια λαϊκή κυβέρνηση θα μπορέσει να εφαρμόσει.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ: Στο απλό ερώτημα «τι τις θέλουμε τις μεταφορές», διαφορετικά απαντά το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και διαφορετικά απαντά η Κυβέρνηση. Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας απαντά όπως ο καθημερινός άνθρωπος. Θέλουμε τις μεταφορές για πιο γρήγορη, ασφαλή, άνετη, φθηνή μετακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Η Κυβέρνηση, οι προηγούμενες κυβερνήσεις και η Ευρωπαϊκή Ένωση θέλουν τις μεταφορές ως μηχανισμό κερδοφορίας των επιχειρήσεων. Και όταν μπαίνει μπροστά το αχαλίνωτο κυνήγι του κέρδους και ο αδυσώπητος ανταγωνισμός, υποφέρει πρώτα από όλα η ασφάλεια. Βλέπε σιδηροδρομικά ατυχήματα στη Βρετανία και αεροπορικά ατυχήματα όπως αυτό της «HELIOS» στη χώρα μας.

Χάνονται χιλιάδες θέσεις εργασίας, χειροτερεύουν οι εργατικές θέσεις και τα εργασιακά δικαιώματα. Μειώνονται τα δρομολόγια και επιλέγονται κερδοφόροι προορισμοί. Όσο για τη μείωση του κόστους, αυτή δεν την έχουμε δει. Όλα αυτά συμβαίνουν τη στιγμή που η τεχνολογική πρόοδος θα μπορούσε να εξασφαλίσει ακόμα μεγαλύτερη ασφάλεια στις μεταφορές, καλύτερες εργασιακές σχέσεις, μεγαλύτερη άνεση και ταχύτητα και χαμηλότερες τιμές. Όμως, κάτι τέτοιο είναι αδύνατο, όταν η τεχνολογική πρόοδος μπαίνει στην υπηρεσία του κεφαλαίου και

όχι του ανθρώπου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λίγο μετά τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, η Ευρωπαϊκή Ένωση προχώρησε στην απελευθέρωση, στην ιδιωτικοποίηση των μεταφορών μαζί και των δρόμων σιδηροδρόμων, λιμανιών, αεροδρομίων. Τεράστιος είναι ο όγκος της Ευρωενωσιακής νομοθεσίας, αρκετές εκατοντάδες πάσης φύσεως νομοθετήματα με κεντρικό στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και την στήριξη της κερδοφορίας. Στις αερομεταφορές, ο πρώτος σημαντικός σταθμός ήταν η φιλελευθεροποίησή τους μαζί με μια σειρά υπηρεσιών όπως η εξυπηρέτηση εδάφους το 1993. Αμέσως μετά εμφανίστηκαν ιδιωτικές εταιρείες στη χώρα μας και η σημαντική υπονόμευση της κρατικής Ολυμπιακής, καθώς και η απαξίωσή της οδήγησαν στην επικράτηση της «AEGEAN» και στην πρόσφατη πώληση της Ολυμπιακής.

Και εδώ το ζήτημα δεν είναι η χαμηλή ή η υψηλή τιμή, αλλά η ιδιωτικοποίηση. Πρόκειται για στρατηγική επιλογή, που τη συμμερίζονται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, το ΠΑΣΟΚ και ο ΛΑΟΣ ασχέτως αν ψήφισαν ή όχι το πρόσφατο νομοσχέδιο. Η διαφωνία από το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ήταν για το μοντέλο της ιδιωτικοποίησης. Τη φιλελευθεροποίηση των μεταφορών ακολούθησε η δημιουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού που ξεκίνησε το 2000 με τη διαβόητη σύνοδο κορυφής στη Λισαβόνα και νομοθετήθηκε με μια σειρά κανονισμούς το 2004. Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός δεν συνιστά μόνο απώλεια εθνικής κυριαρχίας. Δημιουργεί επιπλέον τη νομική βάση για κατακερματισμό και παράδοση στην αγορά και ιδιωτικοποίηση όλων των υπηρεσιών πολιτικής αεροπορίας. Οι επιχειρησιακοί τομείς δραστηριότητας, αεροναυτιλία και αεροδρόμια διαχωρίζονται. Επίσης διαχωρίζονται η εποπτεία από τη διαχείριση με στόχο την εκχώρησή τους στα ιδιωτικά συμφέροντα. Για παράδειγμα, η διαχείριση, της εναέριας κυκλοφορίας που συνοδεύεται από σημαντικά έσοδα θα αποτελέσει αυτόνομο τομέα, που εν καιρώ θα εκχωρηθεί σε ανώνυμη εταιρεία,όπως ήδη έχει γίνει στη Γερμανία με την «DFS». Σημειωτέον ότι από το 2001 τιτλοποιήθηκαν τα έσοδα του δημοσίου από το ευρωκοντρόλ και πουλήθηκαν για δεκαοκτώ χρόνια σε κάποια εταιρεία ονόματι «ΑΙΟΛΟΣ», που εδρεύει στο Λουξεμβούργο.

Ζωτικής σημασίας τομείς και υπηρεσίες της πολιτικής αεροπορίας έχουν ήδη εκχωρηθεί, ενώ άλλοι εκχωρούνται, όπως η διερεύνηση ατυχημάτων, ο έλεγχος της πτητικής ικανότητας αεροσκαφών και εταιρειών, η χορήγηση αδειών και πτυχίων κάθε ειδικότητας. Οι συνέπειες των παραπάνω είναι μεγάλες και οδυνηρές. Επιδείνωση εργασιακών σχέσεων, μείωση θέσεων εργασίας, χειροτέρευση της ασφάλειας των πτήσεων.

Βασικός παίκτης στο σενάριο των αναδιαρθρωμένων ιδιωτικοποιημένων αερομεταφορών είναι τα ιδιωτικά αεροδρόμια που ξεκίνησαν πριν από τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό. Δεν χρειάζεται να πάμε πολύ μακριά αφού έχουμε στη γειτονιά μας το αεροδρόμιο της «ΗΟΣΗΤΙΕF». Διακηρυγμένη πρόθεση της Κυβέρνησης είναι να χρησιμοποιηθεί το μοντέλο ΣΔΙΤ ή το μοντέλο παραχώρησης για τη δημιουργία νέων αεροδρομίων. Μετά την Αθήνα έχουν σειρά το Ηράκλειο, η Θεσσαλονίκη, η Κέρκυρα, η Ρόδος, η Κως, δηλαδή, αεροδρόμια που έχουν μεγάλη κίνηση, ενώ άλλα αεροδρόμια νησιών που είναι ελλειμματικά δεν είναι στο ενδιαφέρον των επιχειρηματιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Νομός Ιωαννίνων και η Ήπειρος γενικότερα είναι από τις πιο υποβαθμισμένες και από τις πιο απομονωμένες περιοχές της χώρας μας. Βασικό πρόβλημα της περιοχής είναι η ανυπαρξία σιδηροδρόμου αλλά και προοπτικής κατασκευής του στο ορατό μέλλον. Οι οδικές συγκοινωνίες είναι στο μεγαλύτερο μέρος τους σε πολύ κακή κατάσταση. Τα λεγόμενα μεγάλα έργα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και η Εγνατία, που έχει δεκαετή καθυστέρηση δεν σχεδιάστηκαν με γνώμονα τις ανάγκες της Ηπείρου, αλλά για την εξυπηρέτηση των μεταφορών από τη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη στην Τουρκία και ακόμη παραπέρα.

Μη έχοντας παραγωγικές δραστηριότητες και προϊόντα να μεταφέρουν, οι Ηπειρώτες θα έχουν το προνόμιο να βλέπουν τα φορτηγά να περνούν και οι ίδιοι να πληρώνουν διόδια, όταν θα χρησιμοποιούν την Εγνατία. Πολύ πιο ακριβά διόδια θα πληρώνουν στην περίφημη Ιονία Οδό, κατά δήλωση του ιδίου του κ. Σουφλιά. Ακριβά πληρώνουν και τη διάβαση από τη Σήραγγα του Ακτίου, 3 ευρώ σε μία διαδρομή, όταν το βασικό μεροκάματο είναι 30 ευρώ. Ακριβά πληρώνουν και εισιτήρια των λεωφορείων, όταν υπάρχουν δρομολόγια για τα απομονωμένα χωριά της περιοχής.

Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων αποκτά νέο κτήριο, αλλά δεν είναι αυτό το πρόβλημά του. Το πρόβλημα είναι η χρήση του αεροδρομίου κάτω από συνθήκες ομίχλης και άλλες δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Δεν φαίνεται κανείς διατεθειμένος να το λύσει αυτό. Το αεροδρόμιο της Πρέβεζας έχει απαξιωθεί. Δύο πτήσεις την εβδομάδα γίνονται από Αθήνα. Οι Ηπειρώτες έχουν ακούσει πολλά για ανάπτυξη, αλλά ανάπτυξη δεν βλέπουν. Τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης έχουν περάσει από πάνω τους χωρίς αποτέλεσμα. Δεν είναι περίεργο, αφού η όποια ανάπτυξη γίνεται με κριτήριο τα επιχειρηματικά συμφέροντα και όχι τα λαϊκά συμφέροντα.

Για το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, οι μεταφορές δεν είναι μία ακόμα επιχειρηματική δραστηριότητα, μία ακόμα πηγή κέρδους για το κεφάλαιο. Οι μεταφορές ασφαλείς, φθηνές, αποτελεσματικές για όλους οι δρόμοι, τα λιμάνια και τα αεροδρόμια είναι κοινωνικό αγαθό και ως τέτοιο πρέπει να είναι αποκλειστικά δημόσιο, ώστε να λειτουργούν με γνώμονα το συμφέρον του κοινωνικού συνόλου. Εάν συμφωνήσουμε με τις παραπάνω αρχές, μπαίνει το ερώτημα πώς θα γίνουν πράξη. Αναπόφευκτη είναι η σύγκρουση με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ελληνικών κυβερνήσεων, σύγκρουση συνολική, γιατί η πολιτική που ιδιωτικοποιεί τις μεταφορές είναι η ίδια με την πολιτική που επιχειρεί να στερήσει από τους εργαζόμενους όσα κατέκτησαν τα τελευταία εκατόν πενήντα χρόνια.

Αυτός ο αγώνας απέναντι σε έναν πολύ ισχυρό αντίπαλο χρειάζεται ένα λαϊκό μέτωπο με αντιμονοπωλιακό, αντιμπεριαλιστικό χαρακτήρα όπως προτείνει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας. Αυτό το μέτωπο μπορεί να φέρει ριζικές αλλαγές και στο επίπεδο της οικονομίας, αλλά και της εξουσίας ώστε η οικονομία να λειτουργεί με βάση τα λαϊκά συμφέροντα και όχι τα συμφέροντα των μονοπωλίων και η εξουσία να είναι στα χέρια του λαού. Να είναι κινητήρια δύναμη της κοινωνίας η ανθρώπινη ευημερία και όχι το επιχειρηματικό κέρδος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Αλυσανδράκη, εξαντλήσατε και το χρόνο της δευτερολογίας σας.

Η κ. Καφαντάρη έχει το λόγο.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και οι αστικές συγκοινωνίες έχουν σοβαρότατο πρόβλημα. Και είναι απολύτως λογικό με δεδομένο ότι στόχος των κυβερνήσεων και των πολιτικών που ακολουθούνται δεν είναι φυσικά η ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών, αλλά η ενίσχυση και η στήριξη της κερδοφορίας του κεφαλαίου. Οι αστικές συγκοινωνίες, παρά τις κατά καιρούς δηλώσεις των Υπουργών, παραμένουν συμπλήρωμα και όχι προτεραιότητα. Προτεραιότητα εξακολουθεί να έχει η πολιτική του ΙΧ.

Η πολυδιάσπαση των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθήνας – Πειραιά και η ελλιπής χρηματοδότησή τους από τον κρατικό προϋπολογισμό, η κατάργηση συλλογικών συμβάσεων στους νέους εργαζόμενους, η έλλειψη προσωπικού, η ιδιωτικοποίηση μέσω ΣΔΙΤ τομέων που αφορούν πλευρές του αστικού μεταφορικού έργου και το πανάκριβο εισιτήριο είναι οι αποδείξεις.

Βάσει της Συνθήκης της Λισαβόνας, το 2010 ολοκληρώνεται η απελευθέρωση των μεταφορών. Η ΕΘΕΛ, τα μπλε λεωφορεία έχουν τεράστια έλλειψη οδηγών. Χρειάζονται τουλάχιστον χίλιοι οδηγοί, ώστε να είναι καλυμμένες οι ανάγκες των δρομολογίων, με δεδομένο αυτό που αποδέχεται και το Υπουργείο. Δηλαδή, τον αριθμό των 2,7 οδηγών ανά όχημα. Εμείς λέμε τρεις. Τα πεντακόσια νέα λεωφορεία που πρόκειται να μπουν στο στόλο, ουσιαστικά τον ανανεώνουν και δεν προστίθενται, μιας και αποσύρεται ένας ανάλογος αριθμός. Επτακόσια πενήντα λεωφορεία είναι περίπου δεκαπενταετίας με συχνές βλάβες και χρειάζονται ανακατασκευή.

Το μετρό είναι σύμπλεγμα συμφερόντων, μεγαλοεργολάβων, Ελλήνων και ξένων. Η «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» λειτουργεί αυθαίρετα,

έξω από πολεοδομία, έξω απ' όλα. Την «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» την έχετε εξαιρέσει από τις ΔΕΚΟ. Γιατί; Μήπως με στόχο το χρηματιστήριο;

Η ΑΜΕΛ μόνο διαχειρίζεται τη λειτουργία του μετρό, τίποτα άλλο. Από την άλλη, εργαζόμενοι δεν έχουν συγκεκριμένα καθήκοντα, ειδικότητες δεν υπάρχουν, δεν υπάρχουν οργανικές θέσεις, δεν υπάρχει οργανόγραμμα. Οι προσλήψεις γίνονται κάτω από αδιαφανείς συνθήκες. Δεν υπάρχει προκήρυξη διαγωνισμού. Ανθεί η ρουσφετολογία.

Τελικά, το μετρό πώς χαράσσει το σχεδιασμό του; Αυτή τη στιγμή, με την εξάμηνη διακοπή του τμήματος της γραμμής που εξυπηρετεί Εθνική Άμυνα- Αεροδρόμιο έχει αποσυντονιστεί η καθημερινότητα χιλιάδων εργαζομένων, σε συνδυασμό δε με την ανακατασκευή τμήματος της γραμμής του ηλεκτρικού Μοναστηράκι-Ταύρος, το πρόβλημα οξύνεται με τρομακτικό τρόπο. Τελικά, πόσο κοστίζει στον κόσμο το μετρό; Πόσο κοστίζει στον κόσμο το μετρό και ποιοι ωφελούνται τελικά;

Τρόλεϊ. Αξιοποιούνται τα τρόλεϊ αρκετά για περιβαλλοντικούς λόγους στο κέντρο; Είναι το μοναδικό μέσο που έχουμε, το οποίο καλύπτει το περιβαλλοντικό πρόβλημα και δεν το έχουμε αξιοποιήσει. Στο κέντρο αποκλειστικά τρόλεϊ θα έπρεπε να λειτουργούν. Έχει ασχοληθεί κανείς μ' αυτό; Η έλλειψη προσωπικού στα τρόλεϊ. Χρειάζονται τουλάχιστον τριακόσια με τετρακόσια άτομα, αποτέλεσμα το 25% του στόλου να παραμένει στα γκαράζ, ακίνητο.

Οι ελαστικές σχέσεις εργασίας έρχονται και στις συγκοινωνίες. Οι συντάξεις των οδηγών ήδη πήγαν από τα εξήντα δύο στα εξήντα πέντε χρόνια. Καταργούνται τα βαρέα και ανθυγιεινά στις άλλες ειδικότητες. Έχουν ήδη φθάσει οι συντάξεις στα εξήντα πέντε χρόνια. Υπάρχουν τεράστια εργασιακά προβλήματα.

Το ξεπερασμένο ακτινωτό σύστημα των συγκοινωνιών, πότε επιτέλους θα αλλάξει; Μένει κάποιος σε μία συνοικία και πρέπει να πάει στο κέντρο, να πάρει άλλο λεωφορείο, για να πάει σε κοντινή του συνοικία.

Η συγκοινωνιακή πολιτική και τα αποτελέσματά της έχουν άμεση σχέση και συνδέονται με άλλες πολιτικές οικονομικής πολιτικής -εξυπηρέτηση συμφερόντων- χωροταξίας, πολεοδομίας - χρήση γης, κατοικία, λειτουργία πόλης, άμεση σχέση- περιβαλλοντικής διαχείρισης, εργασίας. Όσο η επικρατούσα πολιτική δεν ανταποκρίνεται στα συμφέροντα και στις ανάγκες των εργαζομένων, δεν υπάρχει περιθώριο σωτηρίας.

Εμείς θέλουμε ενιαίο φορέα μεταφορών, με δωρεάν μεταφορά των εργαζομένων τις ώρες αιχμής, τη φθηνή χρήση γρήγορων και ασφαλών μεταφορών, την εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος, τη σχεδιασμένη οικονομική ανάπτυξη, με στόχο την εξάλειψη της περιφερειακής ανισομετρίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Καφαντάρη. Το λόγο έχει η κ. Μελά. Έχετε τρία λεπτά πρωτολογία και δύο δευτερολογία.

ΕΥΑ ΜΕΛΑ: Ευχαριστώ πολύ.

Ο κάτοικος της Αθήνας, κύριοι Βουλευτές, και οι κάτοικοι των άλλων μεγάλων πόλεων βιώνουν καθημερινά το άγχος με τη μετακίνηση είτε χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, που δεν εξυπηρετούν λόγω της έλλειψης δρομολογίων και πυκνότητας γραμμών, με συνέπεια τις καθυστερήσεις, είτε χρησιμοποιούν το ΙΧ, πράγμα που εμπλέκει ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό χάος.

Η κατάσταση που ισχύει σήμερα στις αστικές συγκοινωνίες, το αδιέξοδο των σύγχρονων πόλεων και ιδιαίτερα της Αθήνας οφείλεται στην πολιτική που εφαρμόστηκε από την άρχουσα τάξη στον τόπο μας, ακόμα από τα μέσα της δεκαετίας του 1950.

Να θυμίσουμε ότι για να εξυπηρετηθούν τα συμφέροντα των αυτοκινητοβιομηχανιών, τα συμφέροντα των εταιρειών πετρελαιοειδών, τα συμφέροντα των εταιρειών εμπορίας ελαστικών και εμπορίας αυτοκινήτων ξηλώθηκε το τραμ που υπήρχε στη δεκαετία του '50, ξηλώθηκε το τρένο του Λαυρίου, έγιναν οδικές αρτηρίες και ατελέσφορες διανοίξεις και μπήκε για πενήντα χρόνια στο αρχείο το θέμα του μετρό, το οποίο λειτούργησε μόνο λίγο πριν στους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Τεράστια ποσά δαπανώνται για έργα που δεν έχουν να κάνουν με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Προτεραιότητα δίνεται στις οδικές αρτηρίες. Έχει φθάσει σήμερα ο αριθμός των ΙΧ στο Λεκανοπέδιο να είναι τεράστιος, με τεράστιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και με τεράστια προβλήματα στάθμευσης. Βέβαια, έρχονται τα ΣΔΙΤ με ιδιωτικοποιημένα γκαράζ να επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο την πόλη. Τα όποια, λοιπόν, έργα έχουν γίνει ως σήμερα, δεν ανταποκρίνονται ολοκληρωμένα στις λαϊκές ανάγκες, όπως η χάραξη γραμμών, με ιδιαίτερα προβλήματα στις λαϊκές γειτονιές.

Στα πλαίσια των ιδιωτικοποιήσεων, θα πρέπει να πούμε ότι με τη μέθοδο της δήθεν αυτοχρηματοδότησης ο λαός πληρώνει διπλά και τριπλά, αφού ξαναπληρώνει για τη χρήση και το μεγάλο κεφάλαιο, χωρίς ουσιαστικά να καταβάλει χρήματα, διαχειρίζεται τα έργα, κερδίζει τεράστια ποσά και το κράτος είναι και εγγυητής των κερδών του.

Το πρόβλημα όλων των αστικών συγκοινωνιών και ιδιαίτερα των αστικών, δεν είναι μόνο θέμα οικονομικής ή τεχνοκρατικής διαχείρισης. Είναι θέμα ταξικής πολιτικής. Παράδειγμα είναι το μετρό, το οποίο έγινε κατ' αρχάς για να εξυπηρετήσει τους Ολυμπιακούς Αγώνες και στην παραμονή τους, ενώ άφησε σε δεύτερο επίπεδο τη δυτική συνοικία, τις εργατικές γειτονιές.

Δεύτερο παράδειγμα στις μέρες μας είναι το ζήτημα του προαστιακού. Η πόλη θα κοπεί στα δύο στο τέταρτο διαμέρισμα, θα δημιουργηθεί ένα γκέτο, θα είναι οι καλές και οι κακές συνοικίες εκατέρωθεν των γραμμών, με τεράστιες περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

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

Θα πάρω χρόνο και από τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε, και θα τελειώσω.

Για μας, κύριοι Βουλευτές, οι συγκοινωνίες παρεμβαίνουν καθοριστικά στη λειτουργία της πόλης. Πρέπει να έχουν κοινωνικό χαρακτήρα, αποτελούν κοινωνικό δικαίωμα. Γι' αυτό πιστεύουμε -και καλούμε το λαό να παλέψει γι' αυτό- για να είναι δημόσιες, χωρίς ανάμιξη του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Γι' αυτό και μας βρίσκει αντίθετους η όποια ανάμιξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στο ζήτημα των συγκοινωνιών, γιατί ακριβώς εντείνει τη διάσπαση στη διαχείρισή του. Πρέπει να υπάρχει ενιαία διαχείριση του κομματιού που λέγεται συγκοινωνίες, για να μπορεί να υπάρχει η πραγματική εξυπηρέτηση του πολίτη συνολικά στην επιβίβαση και την μετεπιβίβαση.

Χρειάζεται η αποφασιστική ενίσχυση, η προνομιακή λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, γιατί αυτά μπορούν να αναπτύσσουν και μεγάλες ταχύτητες κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, μεταφέρουν πολλαπλάσιους επιβάτες και δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον. Η σωστή και ολοκληρωμένη λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς θα περιορίσει τελικά τη χρήση του ΙΧ και γι' αυτό θα πρέπει να ληφθούν μέτρα, πυκνότητα δρομολογίων και κατά χώρο και στο χρόνο, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί και η ταχύτητα, φθηνό κόμιστρο, ασφάλεια και αξιοπιστία.

Κλείνοντας, θέλω να πω ότι για όλα αυτά απαιτείται κάτω από λαϊκό εργατικό έλεγχο ενιαίος δημόσιος φορέας αστικών συγκοινωνιών, μέσα στα πλαίσια του ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών. Αυτό είναι προϋπόθεση για να χαράσσεται μια ενιαία συγκοινωνιακή πολιτική στην πόλη, μ' ένα συνολικό σχεδιασμό δικτύου, ενιαία διαχείριση της κυκλοφορίας και της μετεπιβίβασης. Βεβαίως, αυτό σημαίνει «όχι» στην συγχρηματοδότηση, «όχι» στα έργα αυτοχρηματοδότησης. Οι συγκοινωνίες είναι λαϊκό δικαίωμα και πρέπει να είναι ασφαλείς και φθηνές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε την κ. Μελά.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Ευριπίδης Στυλιανίδης.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για είκοσι λεπτά.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να εκφράσω το σεβασμό μου στη διαφορετική φιλοσοφία και τη διαφορετική ιδεολογική προσέγγιση, τη διαφορετική δηλαδή αφετηρία από την οποία ξεκινάει η κριτική του Κομμου-

νιστικού Κόμματος Ελλάδας. Την ίδια στιγμή όμως νιώθω και την υποχρέωσή μου να διαφοροποιηθώ όσον αφορά το περιεχόμενο αυτής της φιλοσοφίας, διότι η παράταξή μου και η Κυβέρνηση Καραμανλή εκπροσωπεί μια διαφορετική προσέγγιση, ένα άλλο σκεπτικό, έναν άλλο δρόμο, ο οποίος όμως πιστεύω ότι αποσκοπεί στον ίδιο στόχο, στις φθηνές, ασφαλείς κοινωνικές μεταφορές, στην εξυπηρέτηση δηλαδή του πολίτη.

Όσο και αν διαφωνούμε στον τρόπο, έχω την εκτίμηση ότι όλες οι πολιτικές δυνάμεις μπορούμε να συμφωνήσουμε στο στόχο. Γιατί ο στόχος είναι ένας, το πώς θα εξυπηρετήσουμε τον Έλληνα επιβάτη, πώς θα διευκολύνουμε την καθημερινότητα του Έλληνα. Οι στόχοι μας, οι στόχοι της πολιτικής μας είναι σαφείς. Ο κύριος εθνικός στόχος στον τομέα αυτόν που συζητούμε είναι η αναβάθμιση του ρόλου της Ελλάδας ως σημαντικό διαμετακομιστικό και εμπορευματικό κέντρο, ως κέντρο ποιοτικών υπηρεσιών. Οι συνδυασμένες μεταφορές είναι ο τρόπος για να επιτύχουμε αυτό το στόχο.

Ο κοινωνικός στόχος της πολιτικής μας είναι οι ποιοτικές μεταφορές για όλους, η προστασία των εργαζομένων, αλλά την ίδια στιγμή η προστασία και των καταναλωτών, των επιβατών.

Ο αναπτυξιακός μας στόχος είναι η άρση της απομόνωσης και για τις λαϊκές συνοικίες, αλλά και για την ελληνική περιφέρεια και η στήριξη της περιφέρειας ώστε να διασφαλίζονται και εκεί ίσες ευκαιρίες και στις μεταφορές και συγκοινωνίες, αλλά και στις επικοινωνίες.

Και βεβαίως ο κεντρικός οικολογικός στόχος είναι η προστασία του περιβάλλοντος, είναι η ποιότητα ζωής, είναι οι «πράσινες» μεταφορές.

Ο διαφορετικός τρόπος με τον οποίο εμείς προσεγγίζουμε το ζήτημα είναι ο εξής. Διαφωνούμε στο κρατικό μονοπώλιο, διαφωνούμε και στα ιδιωτικά μονοπώλια. Πιστεύουμε στην απελευθέρωση και θεωρούμε ότι η αποκρατικοποίηση ή η εξυγίανση σε άλλες περιπτώσεις, που διευκολύνει τον ανταγωνισμό, έχει σαν αποτέλεσμα τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και βεβαίως το χαμηλότερο κόστος για τον καταναλωτή. Δεν πιστεύουμε στο κράτος-επιχειρηματία. Πιστεύουμε στο κράτος-ρυθμιστή, στο κράτος που θέτει τους κανόνες στην αγορά και με αυστηρότητα περιφρουρεί αυτούς τους κανόνες. Αυτή είναι η βασική αρχή στην οποία κτίζουμε την πολιτική μας. Με βάση όμως αυτήν την αρχή, με βάση αυτές τις αξίες, με βάση αυτόν τον προσανατολισμό θεωρούμε ότι ήδη έχουμε καταγράψει σημαντικά θετικά αποτελέσματα, διαφοροποιούμενοι, αν θέλετε, από τις προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ οι οποίες οδήγησαν σε στρεβλές λογικές γιατί πέταξαν το εθνικό και το αναπτυξιακό όφελος σε μία μικροκομματική λογική.

Η «Ολυμπιακή Αεροπορία» για όλα τα χρόνια που διετέλεσε κρατικό μονοπώλιο και κυρίως για τις τελευταίες δεκαετίες προσέφερε κακές και πολλές φορές πανάκριβες υπηρεσίες, γιατί υπετάχθη σε μια μικροκομματική λογική, έγινε ο χώρος στον οποίο στεγάστηκαν κομματικά ρουσφέτια, λειτούργησε με τριπλάσιο αριθμό ανθρώπινου δυναμικού απ' αυτόν που θα μπορούσε να λειτουργεί και ουσιαστικά απαξιώθηκε. Όταν διαπιστώθηκε πια αυτό από το διεθνή ανταγωνισμό αλλά και από την Ευρωπαϊκή Ένωση η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ επιχείρησε τέσσερις φορές ανεπιτυχώς να την αποκρατικοποιήσει και σε μία θετική διεθνή οικονομική συγκυρία. Δεν τα κατάφερε. Οι ζημιές ήταν ανυπολόγιστες. Φθάσαμε σε σημείο οι Έλληνες πολίτες να πληρώνουν μέχρι και 1.000.000 ευρώ την ημέρα, χώρια τα πρόστιμα που συσσωρεύονταν από τις ευρωπαϊκές καταδίκες.

Αυτή η εικόνα είχε πολλαπλασιαστικά αρνητικά αποτελέσματα για τη χώρα μας στη διεθνή αγορά και βεβαίως για τον τουρισμό, του οποίου το εισόδημα διαχέονταν, όταν αυτός πήγαινε καλά και όταν πηγαίνει καλά, σε όλη την ελληνική κοινωνία, στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στους ίδιους τους εργαζόμενους.

Πιστέψαμε στην απελευθέρωση και προχωρήσαμε σ' αυτήν και το αποτέλεσμα, κατά τη γνώμη μας, ήταν περισσότερα και φθηνότερα και καλύτερα δρομολόγια για τους καταναλωτές, νέες θέσεις εργασίας, αύξηση του τουριστικού ρεύματος. Με τον τρόπο αυτό που επεξεργαστήκαμε και υλοποιήσαμε αυτήν την πολιτική επιτύχαμε στις αερομεταφορές να απαλλαγούμε από τα 350.000.000 περίπου που πλήρωνε ο ελληνικός λαός κάθε έτος για να συντηρεί τη λειτουργία της «Ολυμπιακής» και να επιτύχουμε, όπως προσδοκάται, 150.000.000 περίπου κέρδη από τα τέλη και τις εισφορές της νέας εταιρείας, εφόσον αυτή συνεχίσει να διατηρεί το μερίδιο αγοράς που της αντιστοιχεί. Και βεβαίως προσδοκούμε ότι μέσα από τον ανταγωνισμό των ιδιωτικών εταιρειών πια που θα λειτουργούν στον ελλαδικό χώρο, όταν αυτές θα ξεχυθούν στη διεθνή αγορά -που το κάνουν ήδη- θα επιτύχουμε κα την αύξηση του τουριστικού ρεύματος, την αύξηση των εθνικών εσόδων και άρα τη μεγαλύτερη δυνατότητα για άσκηση κοινωνικής πολιτικής. Και όταν βέβαια οι επιχειρήσεις αυτές πάνε καλά πολλαπλασιάζονται και οι θέσεις εργασίας και έχει και το κράτος τα περιθώρια να ασκήσει μια πληρέστερη και αποτελεσματικότερη κοινωνική πολιτική, μια αποτελεσματική πολιτική στήριξης των άγονων αεροπορικών γραμμών ώστε να βγαίνουν από την απομόνωση όλες εκείνες οι περιοχές που μέχρι τώρα δεν είχαν εύκολες συνδέσεις με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Την ίδια στιγμή προχωρούμε σε πολιτικές οι οποίες εκσυγχρονίζουν τις υποδομές και των περιφερειακών αεροδρομίων, μια που νέα αεροδρόμια υλοποιούνται στην Αλεξανδρούπολη, στη Θεσσαλονίκη, στην Ανδραβίδα, στη Σητεία, στον Άραξο, στα Ιωάννινα, στην Κάρπαθο, στη Νέα Αγχίαλο, στη Ρόδο και αλλού, ενώ μια άλλη μεγάλη ομάδα αεροδρομίων έχουν ενταχθεί ήδη προς χρηματοδότηση στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αλλά και στους εθνικούς πόρους που διαχειριζόμαστε.

Για να επιτείνουμε ακόμη περισσότερο τα θετικά αποτελέσματα αυτής της πολιτικής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποφασίσαμε, όπως γνωρίζετε, φέτος σε μια κρίσιμη χρονιά για τον ελληνικό τουρισμό να αναστείλουμε τα τέλη αεροδρομίων από τον Απρίλιο μέχρι και τις 30 Σεπτεμβρίου δίνοντας ένα πρόσθετο κίνητρο στους διεθνείς tour operators αλλά και στον εσωτερικό τουρισμό να επιλέξουν τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας που θα είναι φθηνότερα. Και βεβαίως η κατανάλωση αυτών των ανθρώπων που θα επισκεφθούν τη χώρα μας και κυρίως την ελληνική επαρχία θα βοηθήσει όχι μόνο την εθνική οικονομία αλλά και όλους τους εργαζόμενους που ζουν σ' αυτές τις περιοχές και θα έχουν τη δυνατότητα να μην στερηθούν το πλεονέκτημα του τουριστικού εισοδήματος που τόσα χρόνια τους συντηρεί.

Στην επίκαιρη επερώτησή σας θέτετε και ζητήματα ακτοπλοΐας τα οποία δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου μου. Περιορίζομαι όμως κι εγώ να κάνω μαζί σας τη διαπίστωση ότι βεβαίως επιβάλλεται η ανανέωση του στόλου, βεβαίως χρειάζεται στήριξη όλο το εργασιακό δυναμικό του χώρου, δεν είναι όμως ούτε δίκαιο ούτε τίμιο να ισοπεδώνουμε την αντίληψή μας για την ελληνική ναυτοσύνη, που είναι ένας κλάδος ο οποίος μας έχει κάνει υπερήφανους, είναι ένας κλάδος στον οποίο η Ελλάδα αυτήν τη στιγμή πρωτοστατεί σε ολόκληρο τον κόσμο. Όπου βρίσκεται το ελληνικό πλοίο, όπου βρίσκεται ο Έλληνας καπετάνιος κυματίζει η ελληνική σημαία. Οι άνθρωποι αυτοί πιστεύω ότι έχουν προσφέρει στον τόπο και αν υπάρχουν και σ' αυτόν τον κλάδο κάποια κακά παραδείγματα δεν πρέπει να τα αφήνουμε να αμαυρώνουν όλους τους υπόλοιπους που φιλότιμα δεν ξέχασαν ποτέ από πού ξεκίνησαν, ποια είναι η πατρίδα τους και τι πρέπει να στηρίξουν τα επόμενα χρόνια της ζωής τους με την οικονομική πολιτική που κάνουν οι επιχειρήσεις τους.

Θεωρώ ότι ορθώς η Κυβέρνηση δίνει σημαντικό βάρος στη παρέμβαση για τον εκσυγχρονισμό των λιμανιών και των λιμενικών υπηρεσιών. Ανανεώνονται και εκσυγχρονίζονται τα λιμάνια. Υιοθετείται και στις θαλάσσιες επιβατικές μεταφορές το σύστημα hub και spoke και hub και feeder, επεκτείνεται η δυνατότητα παροχής υπηρεσιών θαλάσσιου ταξί από πιστοποιημένους κυβερνήτες και πλωτά μέσα, διευρύνεται η δυνατότητα παροχής θαλάσσιας συγκοινωνίας σε αστικές περιοχές με μεγάλο παραλιακό μέτωπο, όπως η Αττική, η Θεσσαλονίκη και άλλες.

Πιο συγκεκριμένα, σε σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές και τις λιμενικές υποδομές δίνονται οι ακόλουθες κατευθύνσεις: ενίσχυση του διεθνούς ρόλου των λιμένων της Αθήνας, της Αττικής γενικότερα, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας, του Ηρακλείου σε συνδυασμό με αυτόν της Σούδας, της Αλεξανδρούπολης, του Βόλου, της νότιας Κρήτης. Συνεχώς προσπαθούμε να αναβαθμίζουμε με τα έργα μας τις υφιστάμενες

λιμενικές υποδομές, ενώ παντού ξεκινάνε να εφαρμόζονται συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης. Υπάρχει ένας ενιαίος σχεδιασμός για τη διαχείριση όλου αυτού του λιμενικού συστήματος Αττικής και προσδοκία μας και επιδίωξή μας είναι η αναβάθμιση και του Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Εμείς θεωρούμε ότι είναι θετική έκβαση η αποκρατικοποίηση ενός τμήματος της λειτουργίας του Λιμένος Πειραιά και μάλιστα από τους Κινέζους, που εν πάση περιπτώσει και φιλοσοφικά η πολιτική τους βρίσκεται κοντά στις απόψεις που υποστηρίζετε, και το θεωρούμε αυτό γιατί πιστεύουμε ότι μέσα από αυτού του είδους τις συνεργασίες διατηρούμε με τον τρόπο μας το μερίδιο διεθνούς αγοράς για τον Πειραιά, δίνοντας δυνατότητα οι εμπορευματικές μεταφορές να δίνουν ψωμί σε πάρα πολύ κόσμο από διαφορετικά επαγγέλματα και στις χερσαίες μεταφορές, στα εμπορευματικά κέντρα, στους Έλληνες οδηγούς, οι οποίοι αυτήν τη στιγμή το εισόδημά τους το βασίζουν στον όγκο που μεταφέρουν είτε μέσα από τη στεριά, είτε μέσα από τη θάλασσα.

Ο σιδηρόδρομος είναι ένα κοινωνικό μέσο μαζικής μεταφοράς επιβατών -απελευθερώνεται μετά το 2010- και βεβαίως είναι και μέσο στρατηγικό για την εμπορευματική μεταφορά. Είναι βέβαιον ότι στο παρελθόν έχουν γίνει σημαντικά λάθη στη χάραξη στρατηγικής, όσον αφορά τη σιδηροδρομική μεταφορά. Είναι βέβαιον ότι για πολλά χρόνια υπήρξε διοικητική διάλυση και οικονομική απαξίωση αυτού του μέσου. Είναι βέβαιον ότι οι προηγούμενες κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ έβαλαν το σιδηρόδρομο σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με τις οδικές μεταφορές. Αυτό είχε σαν συνέπεια τα ελλείμματα να γεννούν τοκοχρεολύσια δανεισμού και σήμερα να χρωστά τουλάχιστον 8.000.000.000 ευρώ, ο κάθε Έλληνας και Ελληνίδα να πληρώνουν 2.000.000 και πλέον την ημέρα για να συντηρηθεί ένα σύστημα, το οποίο δεν είναι αντάξιο των υπηρεσιών που θα μπορούσε και θα ήθελε να προσφέρει και που ζει και υπάρχει χάρη στο φιλότιμο των εργαζομένων και χάρη στο μεράκι κάποιων ανθρώπων που το πιστεύουν.

Είναι χαμηλό το επιβατικό έργο που κληρονομήσαμε. Και κάνουμε σημαντική προσπάθεια να το αυξήσουμε. Είναι σχεδόν ανύπαρκτο το εμπορευματικό έργο, γιατί όταν γίνονταν οι χαράξεις τα προηγούμενα χρόνια δυστυχώς δεν προέβλεπαν τη σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου ούτε με τις βιομηχανικές ζώνες ούτε με τα λιμάνια. Αχρήστευαν δηλαδή το βασικό μέσο συνδυασμένων μεταφορών. Το βασικό πρόβλημα αυτού του Οργανισμού ήταν και είναι το πρόβλημα της ρευστότητας. Αυτήν τη στιγμή γίνεται μια τιτάνια προσπάθεια να εξυγιανθεί η δομή και η λειτουργία, να λυθεί αυτό το πρόβλημα, χωρίς να υπολειπόμεθα σε προσπάθεια ανάπτυξης του δικτύου, εκσυγχρονισμού του δικτύου, ώστε η κάθε νέα υπηρεσία που θα προσφέρεται να είναι οικονομικά ανταποδοτική και να μας δίνει τη δυνατότητα να μπορέσουμε να βασιστούμε στο μέσο αυτό.

Τα τελευταία χρόνια γίνεται ένα σημαντικό επενδυτικό έργο. Από το 2005 έως σήμερα δημοπρατήθηκαν ογδόντα εννέα έργα συνολικού προϋπολογισμού 2.400.000.000. Η κεντρική προτεραιότητα είναι ο βασικός εθνικός άξονας της ΠΑΘΕΠ –Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ειδομένη, Προμαχώνας- ο οποίος μας δίνει τη δυνατότητα για πρώτη φορά να έλθουμε σε επικοινωνία με την ευρωπαϊκή ενδοχώρα, γιατί κανείς σιδηρόδρομος δεν έχει μοίρα εάν δεν συνδέεται είτε με τα δυτικά Βαλκάνια είτε με τη Βουλγαρία είτε με την αγορά της Τουρκίας. Ο συνολικός προϋπολογισμός και προδεσμεύσεις οικονομικές και από κοινοτικούς πόρους σε αυτήν την κατεύθυνση είναι 5.500.000.000 ευρώ. Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μαζί με τις εφαρμογές τηλεματικής και ηλεκτρονικής διαχείρισης βλέπει το 2015. Την ίδια ώρα συζητούμε, σχεδιάζουμε και μελετούμε ήδη μια σειρά από δευτερεύοντα δίκτυα, που για την Ελλάδα όμως είναι πάρα πολύ σημαντικά, είναι πρωτεύοντα γιατί βάζουν ξανά στο παιχνίδι απομονωμένες περιοχές της ελληνικής περιφέρειας.

Ειδική αντιμετώπιση για μας είχε και θα συνεχίσει να έχει ο προαστιακός σιδηρόδρομος, που εξυπηρετεί κυρίως φτωχές και απαξιωμένες κατά το παρελθόν περιοχές. Τα βήματα της πολιτικής μας συμπεριλαμβάνουν τη διοικητική αναδιοργάνωση σε πρώτη φάση, τη διασφάλιση της ρευστότητας άμεσα, την οργανωμένη εμπορική πολιτική με την ανάπτυξη και εμπορευματικών κέντρων και βεβαίως την παράλληλη αναπτυξιακή πολιτική. Σε όλη αυτήν την πολιτική ούτε κρυφτήκαμε ούτε κρυβόμαστε από τους εργαζόμενους. Συνομιλούμε μαζί τους, δίνουμε τις απόψεις μας, ακούμε τις δικές τους και μαζί σχεδιάζουμε έξυπνους τρόπους χρηματοδότησης, μείωση του κόστους λειτουργίας, καλύτερη ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών.

Στο Λεκανοπέδιο τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως και σε όλη την Ελλάδα, είναι η κεντρική μας προτεραιότητα. Αυτό προκύπτει και από την πολιτική μας, η οποία τα τελευταία χρόνια αυξάνει συστηματικά και ανανεώνει το στόλο με αντιρρυπαντική τεχνολογία. Πάνω από πεντακόσια λεωφορεία τύπου EURO 5 έχουν παραγγελθεί από τον ΟΑΣΑ και αντικαθιστούν τα παλαιάς τεχνολογίας, είναι θεαματικά λιγότερο ρυπογόνα, υπερσύγχρονα, με συστήματα τηλεματικής, που πραγματικά θα βελτιώσουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες στον πολίτη. Μετρό και τραμ επεκτείνονται με επιτυχία, εξυπηρετώντας σημαντικά κομμάτια του Λεκανοπεδίου.

Η εφαρμογή του ενιαίου εισιτηρίου του 1 ευρώ από τον Ιανουάριου του 2009 για ενενήντα λεπτά διευκολύνει τον επιβάτη και πρακτικά είναι οικονομικότερη. Αν υπολογίσετε τους μέσους όρους, θα διαπιστώσετε ότι για τις ίδιες διαδρομές, εφόσον συνδύαζε περισσότερα μέσα ο επιβάτης, θα πλήρωνε πολύ περισσότερα. Και βεβαίως, επειδή εμπράκτως δείχνουμε την κοινωνική μας ευαισθησία, όπως θα γνωρίζετε χθες ανακοινώσαμε μια σειρά κοινωνικών μέτρων, για να κάνουμε φθηνότερο το εισιτήριο για ειδικές πληθυσμιακές ομάδες. Μειώσαμε δηλαδή κατά 50% το κόστος για τους άνω των εξήντα πέντε ετών, τους συνταξιούχους, για τους κάτω των δεκαοκτώ ετών, τους μαθητές κατά κανόνα, όχι μόνο στη διαδρομή σπίτι-σχολείο, σχολείο-σπίτι, αλλά σε όλες τις διαδρομές, για τους σπουδαστές των ΙΕΚ και φυσικά για τους Έλληνες φοιτητές του εξωτερικού, που φέρουν την ευρωπαϊκή ταυτότητα για τις μεταφορές.

Έχουν ολοκληρωθεί σε όλους τους εποπτευόμενους Οργανισμούς του ΟΑΣΑ οι συλλογικές συμβάσεις, που βασίζονται στις αποφάσεις της ΓΣΕΕ. Την ίδια πολιτική επιδιώκουμε να εφαρμόσουμε και στο χώρο των ΤΑΞΙ, γιατί θεωρούμε ότι τα ΤΑΞΙ είναι ένα μέσον ειδικής μεταφοράς. Εκεί λοιπόν -και εδώ μου δίνεται ουσιαστικά η δυνατότητα να απαντήσω σε όλα όσα γράφτηκαν και ειπώθηκαν το τελευταίο διάστημα, παραποιώντας ή περιορίζοντας σε ορισμένα μόνο σημεία την αναφορά στα μέτρα που πήραμε- από τους δέκα συντελεστές αυξάνεται μόνον ο ένας, αυτός ο οποίος προσφέρει στον επιβάτη ταχύτερη εξυπηρέτηση.

Το ΤΑΞΙ το παίρνεις για να φτάσεις στον προορισμό σου γρηγορότερα. Πριμοδοτείται λοιπόν με 10% αύξηση, γιατί το συνολικό κόμιστρο επιβαρύνει τον επιβάτη κατά 10% περισσότερο. Δηλαδή, η διαδρομή Αργυρούπολη-Κέντρο, που στοίχιζε 10 ευρώ, τώρα με το νέο μέτρο θα στοιχίζει 11 ευρώ. Δεν θα γίνεται όμως από τους επιβαρυμένους δρόμους, γιατί θα έχει κίνητρο ο οδηγός του ΤΑΞΙ να ακολουθήσει μια άλλη διαδρομή, γρηγορότερη, διότι μόνο όταν είναι πάνω από τριάντα πέντε χιλιόμετρα την ώρα η ταχύτητα θα μπορεί να πάρει αυτό το κάτι παραπάνω. Ο συντελεστής της αναμονής –αναμονή σημαίνει ότι το ΤΑΞΙ πηγαίνει με κάτω από τριάντα πέντε χιλιόμετρα την ώρα- δεν αυξάνεται. Παραμένει μηδενικός. Για πρώτη φορά κινητροδοτείται η ταχύτητα εξυπηρέτησης του επιβάτη. Με αυτόν τον τρόπο αποφορτίζονται λοιπόν οι κεντρικές διαδρομές, τα ΤΑΞΙ θα επιλέγουν εναλλακτικές διαδρομές κι έτσι εξυπηρετούνται και οι κοινωνικές μεταφορές, τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Και βεβαίως, είναι και μια περιβαλλοντική πολιτική αυτό, διότι αποφορτίζουμε τους δρόμους εκείνους που συνήθως οικολογικά, περιβαλλοντικά, είναι επιφορτισμένοι.

Στα ΚΤΕΛ, που αφορούν όλη την επαρχία και είναι μέσο κοινωνικής μεταφοράς, μετά από συμφωνία με τους ίδιους τους ιδιοκτήτες επιτύχαμε φέτος μηδενικές αυξήσεις και εφαρμόζουμε σταδιακά όλο και περισσότερο το πρόγραμμα «Συν-κοινωνία» μαζί με την ΚΕΔΚΕ, το οποίο επιτρέπει στο λεωφορείο να φθάσει στο απομονωμένο χωριό της περιφέρειας, προσφέροντας τις κοινωνικές του υπηρεσίες σε όλους τους κατοίκους που ζουν εκεί.

Αυτές οι πολιτικές, που ευνοούν αυτούς τους κλάδους, που μπορεί να τους λέτε ιδιώτες, αλλά και αυτοί είναι μεροκαματιά-

ρηδες επαγγελματίες, ουσιαστικά στηρίζουν κοινωνικά και οικονομικά είκοσι οκτώ χιλιάδες οικογένειες επαγγελματιών οδηγών ΤΑΞΙ και σαράντα χιλιάδες εργαζόμενους ή επαγγελματίες οδηγούς και ιδιοκτήτες στα ΚΤΕΛ. Μην εμφανίζουμε λοιπόν δαιμονοποιημένα τον κάθε ιδιώτη ως κερδοσκόπο. Μεροκαματιάρηδες είναι και αυτοί, οι οποίοι ευνοούνται μέσα απ' αυτό το μέτρο. Μέσα βεβαίως από την πολιτική αυτή ευνοείται τελικά ο ίδιος ο καταναλωτής, ο πολίτης δηλαδή της απομονωμένης λαϊκής συνοικίας μέχρι χθες ή ο πολίτης της απομονωμένης επαρχιακής περιοχής.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ**)

Κάνατε μιαν αναφορά στα προγράμματα σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, κύριοι συνάδελφοι. Θέλω να πω το εξής: Μέσα από αυτά τα προγράμματα ουσιαστικά η πολιτεία αξιοποιεί τον ιδιώτη, όχι ο ιδιώτης την πολιτεία.

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

Αποκτούμε έργα, τα οποία αν περιοριζόμασταν να τα κατασκευάσουμε με δημόσιες δαπάνες, θα χρειαζόμασταν δεκαπέντε και είκοσι χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Έχει ολοκληρωθεί ο χρόνος σας, κύριε Υπουργέ.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Με την εφαρμογή αυτού του προγράμματος αντιλαμβάνεσθε ότι οι κοινωνικές υπηρεσίες θα καθυστερούσαν να έλθουν στον τόπο μας δεκαπέντε χρόνια. Τώρα τα απολαμβάνουμε νωρίτερα, ποιοτικότερα, διότι δεν τα παραλαμβάνουμε, εάν δεν έχουν τις προδιαγραφές, αποφεύγουμε τις υπερκοστολογήσεις και προσφέρουμε στην ελληνική κοινωνία υπηρεσίες που δεν θα τις απολάμβανε, τουλάχιστον αυτή η γενιά.

Με απλά λόγια –και κλείνω με αυτό- πιστεύουμε -και αυτή είναι η βασική αρχή και αξία της φιλοσοφίας μας- ότι το κέρδος πρέπει να γίνεται κίνητρο για δουλειά και για αποτελέσματα. Και βεβαίως, το ιδιωτικό κέρδος μπορεί να γίνει θετικό για τον τόπο, όταν φιλτράρεται μέσα από το δημόσιο συμφέρον, μέσα από το κοινωνικό συμφέρον.

Οι ανταποδόσεις που περιμένουμε από τον ιδιωτικό τομέα, δεν βασίζονται μόνο στην εταιρική, κοινωνική ευθύνη, αλλά στην πειθαρχία σε κανόνες, τους οποίους επιβάλλει η πολιτεία για να διασφαλίσει γρήγορες, ασφαλείς και οικονομικές μεταφορές για όλους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η 19η Απριλίου, ημέρα θανάτου του Λόρδου Βύρωνα, έχει καθιερωθεί με Προεδρικό Διάταγμα που εξεδόθη το Σεπτέμβριο του 2008 ως ημέρα Φιλελληνισμού και Διεθνούς Αλληλεγγύης. Η απόφαση αυτή ελήφθη ύστερα από πρωτοβουλία της Βουλής προς τον Υπουργό Εσωτερικών. Και φέτος που είναι η πρώτη ημέρα εορτασμού η 19η Απριλίου ως ημέρα Φιλελληνισμού και Διεθνούς Αλληλεγγύης, συμπίπτει με την ημέρα του Πάσχα. Όλες οι εκδηλώσεις που θα πραγματοποιήσει η Βουλή των Ελλήνων θα γίνουν μετά τις γιορτές του Πάσχα και θα σας ανακοινωθεί το σχετικό πρόγραμμα και τι πρωτοβουλίες έχει πάρει η Βουλή, για να αναδείξει αυτό το μεγάλο θέμα.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Πανελλήνιου 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 της υπόθεσης «SIEMENS» στο σύνολό της.

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

(Στο σημείο αυτό κατατίθεται για τα Πρακτικά η προαναφερθείσα πρόταση για Σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, η οποία έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, πενήντα έξι μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το Μειονοτικό Ιεροσπουδαστήριο Κομοτηνής, το οποίο συμμετέχει στο πρόγραμμα φιλοξενίας του Ιδρύματος της Βουλής των Ελλήνων για τον Κοινοβουλευτισμό και τη Δημοκρατία.

Η Βουλή σας καλωσορίζει και σας πληροφορούμε ότι παρακολουθείτε συνεδρίαση κοινοβουλευτικού ελέγχου, όπου παρίστανται οι Βουλευτές που ελέγχουν την κυβέρνηση για πράξεις και παραλείψεις και στην προκειμένη περίπτωση συζητείται επερώτηση του ΚΚΕ για τα θέματα των επικοινωνιών και απαντά ο εκ Θράκης Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Στυλιανίδης.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Χαλβατζής.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ασφαλώς, κύριε Υπουργέ, είναι ριζικά διαφορετική η φιλοσοφία μας και στα θέματα των μεταφορών, αλλά ριζικά διαφορετική πολιτική έχουμε και στις συγκοινωνίες. Εμείς προκρίνουμε, υποστηρίζουμε και αγωνιζόμαστε για το κοινωνικό, για το συλλογικό συμφέρον, ενώ η πολιτική που εφαρμόζετε ικανοποιεί τις απαιτήσεις, τα συμφέροντα και τα κέρδη των μεγαλοεπιχειρηματιών. Και αυτό δεν είναι σχήμα λόγου, είναι η σκληρή πραγματικότητα που βιώνει η εργατική τάξη, τα πλατιά λαϊκά στρώματα και στις μεταφορές. Αυτό είναι το πρώτο σχόλιο.

Το δεύτερο σχόλιο σχετίζεται με τους ναυτεργάτες και με τη ναυτιλία. Ο εισηγητής μας και οι υπόλοιποι ομιλητές του ΚΚΕ δεν έκαναν καμμία κριτική στους ναυτεργάτες, αλλά στην πολιτική των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, που δίνουν συνεχώς κίνητρα, φοροαπαλλαγές, επιδοτήσεις, προνόμια στους εφοπλιστές.

Οι ναυτεργάτες, αυτή η κύρια δύναμη της ναυτοσύνης, που είπατε κύριε Υπουργέ, δουλεύουν σκληρά. Οι εργάτες της θάλασσας ανταποκρίνονται στη δουλειά τους επάξια και έχουν την απεριόριστη εκτίμηση του ΚΚΕ.

Το τρίτο σχόλιο. Το ΚΚΕ, κύριε Υπουργέ, είναι ριζικά, κατηγορηματικά αντίθετο με την εκποίηση δημόσιας περιουσίας, είναι αντίθετο με την εφαρμοζόμενη πολιτική που χαρίζει το δημόσιο πλούτο. Ήμασταν κατηγορηματικά αντίθετοι με την πώληση των λιμανιών, ανεξάρτητα από το ποιος είναι ο ιδιώτης, ο επιχειρηματίας, ο αγοραστής καπιταλιστής.

Ας μπούμε στο θέμα μας. Στα θέματα των μεταφορών υλοποιούνται δύο βασικές επιλογές, δύο κεντρικές γραμμές. Η μία γραμμή είναι η κυρίαρχη, αυτή που και σήμερα εφαρμόζεται, που εφαρμόζουν όλες οι κυβερνήσεις δεκαετίες τώρα και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, πολιτική που εξυπηρετεί το μεγάλο κεφάλαιο και όχι τις ανάγκες των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων. Γραμμή, η οποία προχωρά σταθερά στην ιδιωτικοποίηση, στην απόλυτη εμπορευματοποίηση του έργου των μεταφορών. Γραμμή και πολιτική, η οποία εκχωρεί όλο και νέα προνόμια στους μεγαλοεπιχειρηματίες, στους εφοπλιστές, ακτοπλόους, στους οποίους, όπως ειπώθηκε ήδη, έχουν δοθεί 226.872.000 ευρώ ως κίνητρα- επιδοτήσεις για τις λεγόμενες άγονες γραμμές. Το επαναλαμβάνουμε για μία ακόμα φορά. Είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι στη λογική αυτή και στην αναφορά «άγονες γραμμές». Σε όλους τους τόπους, σε όλα τα νησιά, σε όλη τη χώρα κατοικούν εργαζόμενοι οι οποίοι έχουν συγκεκριμένες ανάγκες για επικοινωνία και για μεταφορά. Και αυτό το αγαθό, όπως το αγαθό της παιδείας, της υγείας, της πρόνοιας, θα πρέπει να τους παρέχεται δωρεάν.

Εμείς, ως ΚΚΕ, δεν αποδεχόμαστε αυτή τη λογική και αυτή την κυρίαρχη γραμμή που εκποιεί το δημόσιο πλούτο, τη δημόσια περιουσία. Πόσο πουλήθηκε η Ολυμπιακή Αεροπορία; Αναφέρθηκε ήδη. Λιγότερο από όσο αγόρασαν τον ποδοσφαιριστή Κακά. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Μία Ολυμπιακή Αεροπορία εκποιήθηκε λιγότερο από τα χρήματα που δόθηκαν για την αγορά ενός ποδοσφαιριστή.

Σημαντικό έργο του ΟΣΕ ήδη δίδεται σε εργολάβους και ειπώθηκε για κατάργηση των γραμμών. Αυτή είναι η αιτία που, σε διάφορους τομείς του τομέα των μεταφορών, αλλάζουν οι εργασιακές σχέσεις, καταργούνται εργασιακά δικαιώματα, όπως το βασικό δικαίωμα για σταθερή και μόνιμη δουλειά, και αντικαθίστανται από ελαστικές σχέσεις εργασίας και από εργολάβους. Σε αυτή τη γραμμή είναι σύμφωνες, με ελάχιστες διαφοροποιήσεις, όλες οι δυνάμεις του ευρωμονόδρομου, όλες οι δυνάμεις που ψήφισαν και αποδέχονται τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, τις τέσσερις βασικές ελευθερίες. Δηλαδή από πού ήρθε η λογική της απελευθέρωσης των ευρωπαϊκών ουρανών; Δεν απορρέει και αυτή από τις ελευθερίες του Μάαστριχτ; Και τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, για να μην ξεχνιόμαστε, την ψήφισαν η Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ, ο Συνασπισμός και την εφαρμόζουν οι κυβερνήσεις όλα αυτά τα χρόνια.

Η άλλη γραμμή, η διαφορετικά ριζική και στο ζήτημα των μεταφορών, είναι αυτή που εκφράζει και για την οποία παλεύει το ΚΚΕ.

Το ΚΚΕ θεωρεί ότι οι μεταφορές είναι κοινωνικό αγαθό, θεωρεί ότι η πολιτική για τις μεταφορές πρέπει να ικανοποιεί τις ανάγκες των εργαζομένων, την προστασία και το σεβασμό της ανθρώπινης ζωής. Να δοθεί στην πράξη, υποστηρίζουμε και παλεύουμε, προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και μάλιστα με ενίσχυση των μέσων σταθερής τροχιάς, να υπάρχει φθηνό εισιτήριο, να υπάρχει δωρεάν χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς για τους εργαζόμενους στις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης από την εργασία τους. Αυτή, λοιπόν, η άλλη γραμμή, που εφαρμόζεται, απαιτεί ενιαίο φορέα μεταφορών κρατικό, απαιτεί κεντρικό σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση αυτού του έργου ολοκληρωμένα. Το υπογραμμίζουμε αυτό, γιατί, για παράδειγμα, οι αστικές συγκοινωνίες στην Αθήνα, στην ευθύνη της αρμοδιότητας λόγου χάριν της ΕΘΕΛ, εκτελούνται μόνο κατά 70% περίπου από τα προγραμματισμένα δρομολόγια.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ**)

Ο κεντρικός σχεδιασμός των μεταφορών γενικά και των αστικών συγκοινωνιών ιδιαίτερα σχετίζεται και παρεμβαίνει καθοριστικά στη λειτουργία της πόλης και όλων των πόλεων. Γιατί είναι δυνατόν κανένας να μη συσχετίσει, να μη δει τις συγκοινωνίες με την ίδια τη ζωή της πόλης;

Και όταν λέμε ζωή της πόλης, δεν εννοούμε τα κτήρια και τους δρόμους, εννοούμε τη ζωή των εργαζομένων, των κατοίκων της πόλης. Πρέπει οι αστικές συγκοινωνίες να ικανοποιούν ευρύτερους στόχους και ανάγκες. Δηλαδή, δεν θα πρέπει να σχετίζονται με την ποιότητα της ζωής των εργαζομένων; Δεν πρέπει να παίρνουν μέτρα για την προστασία και την ανάπτυξη του περιβάλλοντος, μέτρα τα οποία σχετίζονται με το τι βενζίνη χρησιμοποιούν, πώς είναι συντηρημένα τα οχήματα, τι εκπέμπουν από καυσαέρια κλπ; Δεν σχετίζεται με την πολεοδομική ανασυγκρότηση η συγκοινωνία; Δεν σχετίζεται με την οικονομική ανάπτυξη των διάφορων περιοχών της χώρας; Δεν σχετίζεται με τις παραγωγικές δυνατότητες και τις μεταφορές η συγκοινωνία; Δεν σχετίζεται ακόμα και με τη σχετική υγεία των εργαζομένων; Με όλα σχετίζονται.

Οι μεταφορές στην πόλη κατά την άποψή μας αποτελούν δικαίωμα. Οι υπηρεσίες των αστικών συγκοινωνιών πρέπει να έχουν κοινωνικό χαρακτήρα, να είναι δημόσιες, χωρίς καμμία ανάμειξη των ιδιωτών επιχειρηματιών. Δεν μπορούν να σχετίζονται με τα οικονομικά κριτήρια της λεγόμενης ελεύθερης αγοράς. Δεν μπορεί αν γίνουν οι δημόσιες συγκοινωνίες επιχείρηση με βάση το κέρδος και μάλιστα με τη στενή λογιστική έννοια. Η συγκοινωνιακή πολιτική και τα αποτελέσματά της έχουν άμεση σχέση και συνδέονται με άλλες πολιτικές τις οποίες δεν πρέπει σε καμμία περίπτωση να μην αντιμετωπίζουμε, να μην φροντίζουμε.

Τέλος, θέλουμε να σημειώσουμε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ότι η σχέση της πολιτικής των μεταφορών και των αστικών συγκοινωνιών σχετίζεται άμεσα με την καθημερινή ζωή των εργαζομένων. Ώρες και ώρες περνούν οι εργαζόμενοι μέσα στα μέσα μαζικής μεταφοράς και φυσικά ο κεντρικός σχεδιασμός μπορεί να βοηθήσει μαζί με μία σειρά άλλα μέτρα σε πάρα πολλά ζητήματα.

Ένα σχόλιο ήθελα να κάνω σχετικά με τα ΣΔΙΤ, με τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα. Ούτε λίγο ούτε πολύ ο κύριος Υπουργός παρουσίασε τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σαν χάρισμα των καπιταλιστών απέναντι στην Κυβέρνηση, απέναντι στο κράτος.

Όχι, κύριε Υπουργέ, δεν είναι έτσι. Γιατί το κράτος με βάση το νόμο για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα παρέχει από τη μία μεριά το έδαφος, το δημόσιο χώρο, παρέχει εγγυήσεις στους επιχειρηματίες να πάρουν δάνεια για συγκεκριμένες κατασκευές και φυσικά τους παρέχει την εγγύηση ότι θα εκμεταλλευτούν αυτές τις κατασκευές για πάρα πολλές δεκάδες χρόνια. Και θεωρούμε ολίσθημα αυτό που είπατε, ότι οι κατασκευές θα είναι καλύτερες. Καμμιά φορά οι ιδιωτικές κατασκευές δεν είναι καλύτερες για έργα που αφορούν το δημόσιο. Τουλάχιστον η μέχρι τώρα εμπειρία, η μέχρι τώρα εκτίμηση των τεχνικών φορέων, όπως είναι το ΤΕΕ, δείχνει τα αντίθετα.

Κύριε Υπουργέ, οι συγκοινωνίες, οι μεταφορές δεν είναι θέμα τεχνοκρατικό. Είναι και αυτό ένα βαθύτατο πολιτικό ζήτημα και οι πολιτικές που εφαρμόζονται είναι βαθύτατα ταξικές. Οι πολιτικές που εφαρμόζετε κι εσείς, όπως και όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις, σχετίζονται με την εξυπηρέτηση, με τη στήριξη του μεγάλου κεφαλαίου. Προκρίνατε κι εσείς για δεκάδες χρόνια, η παράταξή σας, το ΙΧ σε βάρος των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η δική μας άποψη είναι ριζικά διαφορετική. Για την εφαρμογή της ασφαλώς απαιτείται μία άλλη πολιτική, μία πολιτική που δεν θα εξυπηρετεί τις ανάγκες των επιχειρηματιών αλλά θα εξυπηρετεί πρωτίστως και κυρίως και θα ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες, μία πολιτική η οποία θα είναι αποτέλεσμα της εργατικής λαϊκής πάλης, η οποία θα οδηγήσει στη λαϊκή εξουσία. Ναι, σ' αυτές τις συνθήκες θα ικανοποιηθούν πλήρως οι λαϊκές ανάγκες και στα θέματα των συγκοινωνιών, των μεταφορών. Ωστόσο και σήμερα παλεύουμε και σήμερα αγωνιζόμαστε και σήμερα δημιουργούμε όρους, συνθήκες και προϋποθέσεις για την ικανοποίηση στο βαθμό που μπορούν να ικανοποιηθούν λαϊκές ανάγκες και στις μεταφορές.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΚΚΕ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Πριν συνεχίσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεση της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης: «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης ανδρών και γυναικών όσον αφορά την πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες και την παροχή αυτών και άλλες διατάξεις».

Η συζήτηση της επερώτησης του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Περιβάλλοντος συνεχίζεται.

Ο κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω τον κ. Γιαννέλη, τον κ. Παπουτσή και τον κ. Δρίτσα, εκπροσώπους της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ αντίστοιχα, οι οποίοι μου επέτρεψαν να προηγηθώ, ώστε να με διευκολύνουν.

Είναι χρήσιμη η επερώτηση του ΚΚΕ γιατί ανοίγει μία σειρά θεμάτων σχετικά με τις μεταφορές σε μία χώρα που βασίζεται στον τουρισμό και τη Ναυτιλία και πλέον το 77% του ΑΕΠ της αφορά στις υπηρεσίες.

Θα ακολουθήσω κι εγώ τη σειρά των θεμάτων, όπως ακριβώς αναφέρονται στην επερώτηση του ΚΚΕ και θα αρχίσω με τις αερομεταφορές. Τα είπαμε χθες με την Ολυμπιακή και την ανησυχία που υπάρχει για τα απομονωμένα νησιά. Η Ελλάδα είναι αναγκασμένη λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα που έχει, να έχει αεροδρόμια ακόμα και σε μικρά νησιά και λόγω της δυσκολίας που υπάρχει με τη θάλασσα. Εγώ ζούσα χρόνια στις Κυκλάδες και θυμάμαι τι τραβούσαμε όταν υπήρχαν απαγορευτικά με τη φουρτούνα και όλα τα υπόλοιπα. Υπήρχε πάντα η επιθυμία να υπάρχει ένα αεροπλάνο, που προφανώς είναι αδύνατο να υπάρχει σε όλα τα νησιά αεροδρόμιο, και η μόνιμη επωδός σχετικά με το αεροπλάνο, το οποίο έπρεπε να υπάρχει για να εξασφαλίζει τη σύνδεση των νησιών και αυτό μπορεί να το κάνει φυσικά μόνο η Ολυμπιακή Αεροπορία. Είναι, λοιπόν, βασικό το να υπάρχει η σύνδεση των απομονωμένων νησιών με την ηπειρωτική χώρα, αλλά είναι βασικό και να υπάρχει ένα αεροδρόμιο χαμηλού κόστους, το λέμε και το ξαναλέμε από το ΛΑΟΣ, ώστε να πιάνουν τα τσάρτερ. Τα Σπάτα είναι απαγορευτικά, δεν έρχονται τα τσάρτερ στην Ελλάδα, ή μάλλον είναι απαγορευτικά ακριβό τον να προσγειώνονται τσάρτερ στο Αεροδρόμιο των Σπάτων. Χρειάζεται, λοιπόν, να ανοίξει ή η Τανάγρα, ή τα Μέγαρα, ή κάποιο άλλο αεροδρόμιο μικρού κόστους, ώστε να μην αιμορραγεί ο τουρισμός μας προς όφελος φυσικά της Τουρκίας.

Στην επερώτηση αναφέρεται το Αεροδρόμιο του Ηρακλείου, για το οποίο έχω προσωπική εμπειρία. Είμαι υπεύθυνος για την Κρήτη στο ΛΑΟΣ. Είναι μία πονεμένη ιστορία. Πράγματι είναι ένα αεροδρόμιο το οποίο μολύνει. Βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό της πόλης, ηχορυπαίνει και έπρεπε να έχει «χρυσό» διάδρομο προσγείωσης. Τόσα λεφτά που έχουν πέσει και τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης από πριν με τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα έπρεπε να έχει «χρυσό» διάδρομο προσγείωσης κι όμως αυτό το αεροδρόμιο δεν έχει γίνει και τώρα μιλάμε να το πάρουν ιδιώτες και να το φτιάξουν, μιλάμε για παραχώρηση σε ιδιώτες. Όμως θα μπορούσαν να έχουν γίνει ένα σωρό αεροδρόμια και κοινοτική συγχρηματοδότηση.

Όσον αφορά την Ακτοπλοΐα δυστυχώς είναι συνυφασμένη με την παροχή χαμηλών υπηρεσιών και με τα πανάκριβα εισιτήρια που προσεγγίζουν συχνά εκείνων των αεροπλάνων. Είναι σωστό αυτό που αναφέρεται στην επερώτηση ότι οι τιμές μέσα σε επτά χρόνια στην ακτοπλοΐα αυξήθηκαν κατά 350%.

Ερώτηση, ποια κύρωση υπήρξε στους αισχροκερδούντες; Ποιος πλήρωσε για τις χαμηλού επιπέδου υπηρεσίες και τα σαπιοκάραβα;

Όταν ζούσα στη Σύρο θυμάμαι ότι ήταν ανέκδοτο ένα πλοίο που υπήρχε το οποίο ήταν στις Κυκλάδες και το οποίο προερχόταν από τις Ιταλικές πολεμικές αποζημιώσεις. Ήταν δηλαδή εκείνη την εποχή ήδη σαράντα ετών. Δεν μπορούσα να φανταστώ ότι μετά από τόσα χρόνια, το 2009, θα υπάρχουν πάλι πλοία τα οποία θα κάνουν Ακτοπλοΐα στην Ελλάδα και θα είναι τριάντα και σαράντα ετών.

Επειδή αναφέρετε το ποσό των επιδοτήσεων των 100.000.000 σε άγονες γραμμές, να πούμε ότι είναι υψηλό αυτό το ποσό εάν συγκριθεί με την χαμηλή ποιότητα των υπηρεσιών που υπάρχουν.

Ας πάρουμε και ένα συγκριτικό στοιχείο. Στην Ιταλία για τέσσερα νησιά οι κρατικές επιδοτήσεις στην ακτοπλοΐα είναι 220.000.000 το χρόνο, αλλά εκεί υπάρχουν σύγχρονα πλοία, όχι αυτά τα πλοία που υπάρχουν στην Ελλάδα.

Επειδή μιλάμε για τα πλοία, είναι πραγματικά εντυπωσιακό ότι η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου «έχτισε» το 2006 –αυτό μου απάντησε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σε ερώτηση που έκανα- μόνο τρία πλοία στην Ελλάδα. Τα ελληνικά ναυπηγεία «έχτισαν» τρία πλοία όταν οι παραγγελίες των Ελλήνων πλοιοκτητών, κύριε Πρόεδρε, είναι εξακόσια καράβια σε ξένα ναυπηγεία. Άρα λοιπόν αυτό που λέει ο Πρόεδρός μας, ο Γιώργος Καρατζαφέρης, τόσες φορές ότι χρειάζονται κίνητρα για να «χτίζονται» πλοία στην Ελλάδα, να μένει το χρήμα στην Ελλάδα, να μη φεύγει στο εξωτερικό, στα κορεάτικα, γιαπωνέζικα, κινέζικα και τούρκικα ναυπηγεία είναι βασικό ώστε να μπορούν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες να έχουν κίνητρα να κατασκευάζουν τα πλοία τους στην Ελλάδα.

Επίσης είναι εντυπωσιακό το ότι η πρώτη ναυτική δύναμη του κόσμου έχει παραχωρήσει το πρώτο λιμάνι της και πρώτο λιμάνι της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, τον Πειραιά, στους Κινέζους. Αυτό τα λέει όλα για την κρίση που πλέον αντιμετωπίζει ένας από τους στυλοβάτες της ελληνικής οικονομίας που είναι η ναυτιλία.

Σιδηρόδρομος: Πραγματικά έχουν δοθεί δισεκατομμύρια. Όπου κοιτάξει κανείς σε εργοτάξια του ΟΣΕ βλέπει αναρτημένες πινακίδες όπου φαίνονται δισεκατομμύρια των δισεκατομμυρίων επιδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όμως δυστυχώς η ποιότητα είναι χαμηλή. Φυσικά έχουν γίνει βήματα για την αναβάθμιση του τροχαίου υλικού, αυτό δεν μπορεί να το αρνηθεί κανείς. Όμως με τα χρήματα αυτά που έχουν πέσει στο σιδηρόδρομο θα έπρεπε τουλάχιστον η Ήπειρος, μία ξεχασμένη περιφέρεια, να έχει ηλεκτροκίνητα τρένα, να έχει σύνδεση και μάλιστα ηλεκτροκίνητη.

Αστικές συγκοινωνίες: Όποιος είναι μηδενιστής, πραγματικά καταντά γραφικός, γι' αυτό λοιπόν πρέπει να πούμε ότι δεν έχει καμμία σχέση η κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας του σήμερα με αυτήν που υπήρχε πριν από είκοσι χρόνια. Σήμερα τα παλαιότερα λεωφορεία είναι δεκαπέντε ετών και μόνο τα mini bus, αν δεν κάνω λάθος, τα οποία κάνουν κέντρο είναι αρκετά παλαιότερα.

Θυμάμαι ότι όταν πήγαινα σχολείο στη δεκαετία του '80 γυρίζαμε με λεωφορεία τα οποία ήταν κατασκευής του 1950. Πράγματι έχει βελτιωθεί η κατάσταση από εκείνη την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατούσε. Υπάρχει όμως η απουσία της ελληνικής προστιθέμενης αξίας. Το λέμε και το ξαναλέμε αυτό από τον ΛΑΟΣ. Λεωφορεία και τρόλεϊ φτιάχνονται στην Ελλάδα, φτιάχνονται βαρέα οχήματα, όμως δεν αγοράζονται από τις αστικές συγκοινωνίες. Πήραμε αίφνης πολωνικά λεωφορεία.

Ερωτώ: Πότε η Πολωνία πήρε ελληνικής κατασκευής λεωφορεία; Πήρε ποτέ «ΒΙΑΜΑΞ», πήρε Σαρακάκη, πήρε λεωφορεία ΕΛΒΟ; Για ποιο λόγο εμείς αγοράζουμε πολωνικά λεωφορεία; Δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι ώστε να μείνουν τα χρήματα στην Ελλάδα και να σταματήσει πια αυτή η κατάσταση με την «αιμορραγία» πολύτιμων πόρων από την Ελλάδα; Ας έχουμε υπ' όψιν ότι κάθε λεωφορείο κοστίζει περίπου 400.000 ευρώ. Φανταστείτε τι θα μπορούσε να είχε γίνει για την ελληνική αμαξοποιΐα, δηλαδή την ελληνική βιομηχανία βαρέων οχημάτων, όταν μάλιστα ακόμα και χώρες όπως η Σρι Λάνκα, οι Φιλιππίνες ή η Συρία έχουν λεωφορεία και βαρέα οχήματα.

Για τα διόδια το έχω ξαναπεί. Συμφωνούμε με αυτό που έχει πει το ΚΚΕ. Πρέπει να καταργηθούν τα διόδια για τους άθλιους εθνικούς δρόμους, τους δρόμους που έχουν οδόστρωμα-«γυαλί», είναι κακοσχεδιασμένοι, δεν έχουν κεντρικό διάζωμα, είναι επικίνδυνοι. Εκεί δεν πρέπει να πληρώνει ο κόσμος διόδια. Όχι μόνο πληρώνει, αλλά του επιβάλλονται και συνεχώς αυξανόμενα διόδια.

Επειδή συχνά κατηγορούμε τις κυβερνήσεις των δύο παλιών κομμάτων εξουσίας για «ευρωμουγκαμάρα», δηλαδή ότι πηγαίνουν στα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν διαπραγματεύονται αποτελεσματικά, να πω ότι έχω στα χέρια μου μία έκδοση. Ο κ. Παπουτσής σίγουρα την ξέρει. Είναι τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, είναι έκδοση της Κομισιόν. Στην έκδοση αυτή υπάρχουν χάρτες της Ελλάδας. Από παντού κατ' αρχάς έχει εξαφανιστεί η Κρήτη. Δεν ξέρω τι συμβαίνει. Όποιος χάρτης της Ελλάδας υπάρχει, δεν περιλαμβάνει την Κρήτη.

Εκτός τούτου, επειδή συμβαίνει να έχω υπηρετήσει στον Έβρο τη στρατιωτική μου θητεία, βλέπω εδώ πέρα τον αυτοκινητόδρομο Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δείχνει ότι είναι ευρωπαϊκού επιπέδου τελειωμένος αυτοκινητόδρομος. Επειδή διήνυσα αυτόν τον αυτοκινητόδρομο κι επειδή μας ακούνε και οι Εβρίτες τώρα, έχει τα μαύρα του τα χάλια, είναι στενός, έχει λακκούβες, δεν είναι αυτοκινητόδρομος για μία χώρα που ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα καταθέσω στα Πρακτικά αυτόν το χάρτη από την έκδοση της Κομισιόν, γιατί νομίζω ότι πρέπει κάποιος ο οποίος μπαίνει από την Τουρκία σε μία χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να έχει την εντύπωση ότι πράγματι μπαίνει σε μία σύγχρονη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ευχαριστώ και πάλι τους τρεις συναδέλφους για την ευγένεια που είχαν να μου δώσουν τη θέση τους.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Αϊβαλιώτη.

Συνεχίζουμε με τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτή Λέσβου κ. Ιωάννη Γιαννέλη-Θεοδοσιάδη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΝΝΕΛΗΣ-ΘΕΟΔΟΣΙΑΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η επερώτηση του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας είναι και επίκαιρη και ουσιαστική και το θέμα στο οποίο αναφέρεται θα απασχολεί πάντα τις επόμενες κυβερνήσεις και αυτό γιατί η χώρα μας έχει μία μοναδική ιδιαιτερότητα. Έχει τα τρεις χιλιάδες νησιά που δεν τα έχει καμμία άλλη χώρα της Ευρώπης και είναι λογικό ο κάτοικος του κάθε νησιού, του μικρότερου νησιού, να έχει τη δυνατότητα να επικοινωνεί με τα υπόλοιπα νησιά αλλά και με την πρωτεύουσα και τα άλλα μεγάλα λιμάνια και τις άλλες μεγάλες πόλεις. Συνεπώς είναι ένα πρόβλημα που θα το αντιμετωπίζουμε συνεχώς μπροστά μας μέχρις ότου βρεθεί ικανοποιητική λύση.

Βέβαια αναφέρθηκαν ο κ. Χαλβατζής και οι άλλοι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος για την πολιτική της Νέας Δημοκρατίας. Ακούστε: εσείς έχετε μία συνεπή πολιτική η οποία το 2017 θα κλείσει εκατό χρόνια, μία εκατονταετία. Είστε συνεπείς σ' αυτό που πιστεύατε, σ' αυτό που πιστεύετε και ελπίζω σ' αυτό που μελλοντικά θα πιστεύετε. Όμως στα ενενήντα αυτά χρόνια που έχουν «τρέξει» μέχρι σήμερα έχουν συμβεί κοσμογονικές αλλαγές. Τα πάντα έχουν αλλάξει. Φτάσαμε στο φεγγάρι, φτάσαμε στο σημείο η κατ' εξοχήν καπιταλιστική χώρα, οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, να κρατικοποιούν τράπεζες και αυτοκινητοβιομηχανίες για να μπορέσουν να τις στηρίξουν, προσωρινά βέβαια. Φτάσαμε στο σημείο η πάλαι ποτέ Σοβιετική Ένωση σήμερα να έχει μεταλλαχθεί και να χρειάζεται να ιδιωτικοποιήσει τα πάντα. Έχουν αλλάξει όλα, πώς να το κάνουμε; Εμείς έχουμε μία πολιτική και πιστεύουμε ότι αυτή είναι προσαρμοσμένη στα σημερινά δεδομένα.

Υπάρχουν προβλήματα. Υπάρχει το θέμα της ακτοπλοΐας. Τι θα γίνει με την ακτοπλοΐα και με τα προβλήματα που υπάρχουν; Η Κυβέρνηση -και ειδικότερα το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας- καταβάλλει μια τεράστια προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Σας λέω όμως ότι τα προβλήματα δεν είναι εύκολο να λυθούν. Γιατί; Τον Ιούνιο έγιναν είκοσι οκτώ προκηρύξεις για την ανάθεση δημοσίων υπηρεσιών άγονων γραμμών. Μόνο τέσσερις απ' αυτές επικυρώθηκαν. Τέσσερις μονάχα έλαβαν μέρος που είχαν τα δεδομένα που έπρεπε για να μπορέσουν να αναλάβουν τις γραμμές αυτές. Μετά από τρεις μήνες γίνεται ξανά διαγωνισμός για τις υπόλοιπες είκοσι τέσσερις γραμμές. Δεν βρέθηκαν μειοδότες παρά μονάχα στις δώδεκα απ' αυτές και στο διάστημα αυτό υπήρχαν προβλήματα. Οι υπόλοιπες δώδεκα πριν από ένα μήνα τελικά προκηρύχθηκαν και καλύφθηκαν. Άρα υπάρχουν προβλήματα τα οποία δεν είναι εύκολο να λυθούν.

Ξέρετε ότι ο ν. 3229 του 2001, που ψηφίστηκε επί ΠΑΣΟΚ, δίνει το δικαίωμα στον κάθε ακτοπλόο, στον κάθε εφοπλιστή να βάλει το καράβι του στη γραμμή που εκείνος επιθυμεί. Όταν δεν έχει κέρδος, είναι λογικό να μην το βάζει. Τι μπορεί να κάνει το κράτος; Αυτό το οποίο πράττει το κράτος είναι να ελέγχει εάν τα πλοία τα οποία παίρνουν τις συγκεκριμένες γραμμές είναι αξιόπλοα, εάν είναι ασφαλή για το επιβατικό κοινό και εάν τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις. Από κει και πέρα εάν το ενδιαφέρον του ιδιώτη δεν μπορεί να φτάσει στο τελευταίο νησί που πρέπει να φτάσει για να επικοινωνεί ο κάτοικος του νησιού αυτού με το κέντρο και με τα γύρω νησιά, τότε κάνει τις προκηρύξεις δημοσίου ενδιαφέροντος και αναθέτει μετά από διαγωνισμό την υπηρεσία αυτή, τις λεγόμενες άγονες γραμμές. Αυτό ισχύει μέχρι σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος, δεν μπορούμε να προσχωρήσουμε στη λογική ότι το κράτος μπορεί να είναι έμπορος, μπορεί να είναι ακτοπλόος, μπορεί να κάνει δημόσιες επιχειρήσεις. Το είδαμε. Ο κρατικισμός αυτός δεν στέκει όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά δεν στέκει πουθενά. Υπάρχει σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση καμμία εταιρεία όπως η Ολυμπιακή αεροπορική εταιρεία, που να είναι 100% κρατική; Δεν υπάρχει πουθενά. Το ζήσαμε, το βιώσαμε «στο πετσί μας» τι πάθαμε με την Ολυμπιακή Αεροπορία. Πληρώναμε και πληρώνουμε χρόνια για να μπορέσουμε επιτέλους να δώσουμε πνοή σ' αυτήν την εταιρεία. Δεν τα καταφέραμε.

Το ΠΑΣΟΚ έκανε τέσσερις προσπάθειες. Ο κ. Βερελής έτρεχε από την Ιταλία στο Λονδίνο, στην Αγγλία, για να μπορέσει να βρει ανθρώπους που θα ενδιαφερθούν. Δεν τα κατάφερε.

Κι εκείνο, όμως, άλλαξε πολιτική. Ενώ μιλούσε τότε για 100% αποκρατικοποίηση της Ολυμπιακής, σήμερα λέει, ας ψάξουμε να βρούμε ένα μεικτό σχήμα. Κεφάλαια κρατικά και κεφάλαια ιδιωτικά.

Την ώρα, δηλαδή, που αποκρατικοποιούνται σε ολόκληρη την

Ευρώπη οι αεροπορικές γραμμές, μας προτείνει το ΠΑΣΟΚ να κάνουμε το 50% ή σε ένα ποσοστό, τέλος πάντων, να συμμετέχει το κράτος και σε ένα άλλο να συμμετέχει ο ιδιώτης.

Και μας κατηγορεί, γιατί –όπως λέει- δεν εφαρμόζεται το μοντέλο της «ALITALIA». Μα, τη στιγμή που έρχεται η «ALITALIA», ο αρμόδιος επίτροπος επί θεμάτων μεταφορών στην Ιταλία και μας λέει ότι η Ολυμπιακή αποτελεί για εμάς ένα υπόδειγμα για να μπορέσουμε να φτιάξουμε την «ALITALIA», εμείς θα πάμε και θα προσκολληθούμε στο μοντέλο της «ALITALIA»;

Νομίζω ότι βρέθηκε η καλύτερη λύση.

Είπατε, κύριε Χαλβατζή, προηγουμένως ότι με τον τρόπο που έγινε η πώληση της Ολυμπιακής Αεροπορίας έχουμε ζημιά. Ξεχνάτε ότι δεν κοστίζει όσο ο ποδοσφαιριστής Κακά, είπατε χαριτολογώντας. Έχετε λάθος. Ξεχνάτε ότι κάθε μέρα γλιτώνει ο ελληνικός λαός το 1.000.000 ευρώ που πλήρωνε. Γλιτώνουμε 350.000.000 το χρόνο με το ότι καταφέραμε να δώσουμε, με τις ευλογίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Ολυμπιακή Αεροπορία.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και, επιπλέον, άλλα 150.000.000 γλιτώνουμε το χρόνο από τα σπατόσημα που θα εισπράττουμε και όλα τα άλλα.

Πού είναι η ζημιά; Κέρδος θα έχουμε από αυτήν την ιστορία. Και αναλαμβάνει η εταιρεία, η οποία αναλαμβάνει την Ολυμπιακή Αεροπορία, να εκτελεί βέβαια όλες τις άγονες γραμμές -υποχρεούται να το κάνει- για να είναι τακτική η επικοινωνία με όλα τα νησιά.

Νομίζω ότι η Κυβέρνηση καταβάλλει μία τεράστια προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Πιστεύω ότι και η ακτοπλοΐα βελτιώνεται καθημερινά. Και τα προβλήματα, τα οποία εκ των πραγμάτων υπάρχουν στη νησιωτική Ελλάδα, νομίζω ότι καθημερινά καλύπτονται και βελτιώνονται.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Γιαννέλη.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, Βουλευτής Α' Αθηνών, κ. Χρήστος Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από λίγο η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ κατέθεσε στη Βουλή για τρίτη φορά την πρόταση για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής για την υπόθεση «SIEMENS».

Είναι μία πράξη ευθύνης, διαφάνειας, μια πράξη ενίσχυσης του κύρους του Κοινοβουλίου. Είναι, ταυτόχρονα, μία πράξη ευθύνης για να αποτραπεί το ενδεχόμενο παραγραφής ενδεχόμενων ευθυνών κυβερνητικών στελεχών.

Θέλω να καλέσω την Κυβέρνηση αυτή τη φορά να επιτρέψει την άμεση διεξαγωγή της συζήτησης, αλλά ταυτόχρονα να επιτρέψει και στους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, να υπερψηφίσουν την πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, όπως ακριβώς ορίζει το Σύνταγμα, όπως ακριβώς ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή επερώτηση των συναδέλφων του ΚΚΕ, χωρίς καμμία απολύτως αμφιβολία, είναι καλογραμμένη, είναι τεκμηριωμένη και σε κάθε περίπτωση είναι μέσα στο καθαρό πολιτικό και ιδεολογικό πλαίσιο που αποδέχεται το Κομμουνιστικό Κόμμα.

Είναι ταυτόχρονα και επίκαιρη, καθώς κλείνει μία εβδομάδα όπου το ζήτημα των μεταφορών μονοπώλησε το ενδιαφέρον στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου.

Ωστόσο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να κάνω μερικά εισαγωγικά σχόλια.

Η διαστρέβλωση και το τσουβάλιασμα των απόψεων είναι μία παραδοσιακή και διαχρονικά προσφιλής τακτική που χρησιμοποιείται στη δημόσια πολιτική αντιπαράθεση από πολλούς.

Είναι γεγονός –και αυτό είναι αλήθεια- ότι τα ισχυρά κέντρα και τα κεφάλαια που κινούνται στο χώρο των μεταφορών, επιχειρούν να επηρεάσουν αποφασιστικά τις κινήσεις, τους σχεδιασμούς και τις αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και των εθνικών κυβερνήσεων.

Επίσης, είναι γεγονός ότι οι εθνικές κυβερνήσεις ασκούν την εξουσία ανάλογα με την πολιτική τους ταυτότητα και με βάση τη δική τους πολιτική προοπτική διαχειρίζονται και το σχεδιασμό σε κάθε τομέα.

Η τρίτη αφορά το Μάαστριχτ, το οποίο οι συνάδελφοι του Κομμουνιστικού Κόμματος φέρνουν συνεχώς και ξαναφέρνουν στην Αίθουσα αυτή, επιχειρώντας να ταυτίσουν την πολιτική του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας στη λογική του ευρωμονόδρομου και της ισοπέδωσης των πάντων.

Θέλω, λοιπόν, για μία ακόμη φορά να υπενθυμίσω –και αυτό θα το κάνουμε πάντοτε στο εξής- τα ιδεολογικά και πολιτικά στοιχεία και κυρίως τα δεδομένα της εποχής.

Τη Συνθήκη του Μάαστριχτ ούτε τη διαπραγματεύτηκε ούτε την υπέγραψε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Η Συνθήκη του Μάαστριχτ φέρει την υπογραφή, με φαρδιά και πλατιά γράμματα, του Κωνσταντίνου Μητσοτάκη, Πρωθυπουργού των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας και των συνοδοιπόρων.

Όπως επίσης –και μιλώντας για την ακτοπλοΐα, για να μην επανέρχομαι- ο περίφημος Κανονισμός για την απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών διαπραγματεύτηκε και υιοθετήθηκε από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με Πρωθυπουργό τον Κωνσταντίνο Μητσοτάκη την ίδια περίοδο με το Μάαστριχτ.

Από εκεί και πέρα ήταν ευθύνη της Βουλής και των πολιτικών κομμάτων να εκτιμήσουν για το αν και κατά πόσο θα έλθουν σε ρήξη με την Ευρωπαϊκή Ένωση, εάν θα επιλέξουν την απομόνωση για τη χώρα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Και, βεβαίως, το ΠΑΣΟΚ, όπως και ο Συνασπισμός, αποδεχθήκαμε και υπερψηφίσαμε την επικύρωση της Συνθήκης του Μάαστριχτ, διαβεβαιώνοντας, όμως, και αναλαμβάνοντας και τη δέσμευση στον ελληνικό λαό, ότι για εμάς –για το ΠΑΣΟΚ τουλάχιστον- η Ευρωπαϊκή Ένωση, η πορεία στην Ευρώπη του μέλλοντος, είναι μία διαρκής προσπάθεια, ένας διαρκής ιδεολογικός, πολιτικός και κοινωνικός αγώνας, ένας αγώνας τον οποίο δίνουμε με όλες τις πολιτικές και προοδευτικές δυνάμεις στην Ευρώπη, με όλους τους εργαζόμενους, με τη συντριπτική πλειοψηφία των εργαζομένων στην Ευρώπη, με όλες τις κοινωνικές δυνάμεις που επιθυμούν και επιδιώκουν μια κοινή πορεία των λαών.

Αυτά για την αποκατάσταση της ισορροπίας και της τάξης όσον αφορά τα ιστορικά δεδομένα, τα οποία έρχονται και επανέρχονται μέσα σε ένα πλαίσιο συνθηματολογίας, που όμως αδικούν την αλήθεια, αδικούν την πραγματικότητα και ακυρώνουν τις πολιτικές διαφορές των κομμάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι μεταφορές σε κάθε χώρα οφείλουν να ανταποκρίνονται στις κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες και να διασφαλίζουν την έννοια του δημοσίου συμφέροντος.

Φαίνεται, όμως, κύριε Υπουργέ, ότι στα πέντε χρόνια της Κυβέρνησής σας, της «κουρασμένης» σας Κυβέρνησης, αυτή την πραγματικότητα την αγνοείτε. Και την αγνοείτε επιδεικτικά.

Έχουν γίνει στην Αίθουσα αυτή πολλές συζητήσεις με επερωτήσεις, ερωτήσεις και κοινοβουλευτικό έλεγχο όλων των κομμάτων. Και συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας. Εσείς, όμως, απτόητοι συνεχίσατε την πολιτική σας χωρίς να λάβετε καμμία από τις προτάσεις αυτές υπ' όψιν σας. Και ήταν η πολιτική του ξεπουλήματος, στην πραγματικότητα μια πολιτική αδιαφορίας για το κοινωνικό σύνολο.

Και αυτό δεν είναι κάτι που το λέμε εμείς για λόγους αντιπολιτευτικούς. Αυτό επιβεβαιώνεται από τις πράξεις σας.

Χθες ολοκληρώθηκε η συζήτηση για την πώληση της Ολυμπιακής. Δεν θα επανέλθω. Δεν θέλω να επεκταθώ. Το αναλύσαμε διεξοδικά. Θα πω μόνο, συγχαρητήρια για το εγχείρημά σας! Βέβαια, δεν ήταν προσωπικό εγχείρημα, γιατί ο κύριος Πρωθυπουργός φρόντισε να σας απαλλάξει -και πρέπει να του χρωστάτε μεγάλη ευγνωμοσύνη γι' αυτό- στην τελική φάση της διαπραγμάτευσης.

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

Κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε λίγη άνεση χρόνου.

Η Κυβέρνηση, όμως, ήταν εκείνη η οποία ολοκλήρωσε τη διαδικασία.

Με συστηματικό τρόπο, όμως, πετύχατε στο στόχο σας. Απαξιώσατε την εταιρεία και την ξεπουλήσατε επιτυχώς.

Η ταύτιση, όμως, στην Ολυμπιακή των πολιτικών του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας το μόνο που πετυχαίνει είναι να βγάζει τη Νέα Δημοκρατία από την απομόνωση και να προσφέρει την κάλυψη στη Νέα Δημοκρατία για την ολοκληρωτική υλοποίηση του ξεπουλήματος, ενώ την ίδια στιγμή αποκρύπτονται οι σοβαρές ευθύνες της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, η οποία επί πέντε χρόνια υπονόμευσε την προσπάθεια ανασυγκρότησης και βιώσιμης προοπτικής της Ολυμπιακής και ακύρωσε στην πράξη τη διαπραγματευτική θέση της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στο παρελθόν και στο δικό μας χώρο, στο ΠΑΣΟΚ, υπήρξε πράγματι έντονη αμφισβήτηση και κριτική για ορισμένες πτυχές των πολιτικών των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

Αλλά εκείνο που δεν αμφισβητήθηκε ποτέ, ήταν η επιλογή μας για τη λειτουργία και για την ύπαρξη της εταιρείας.

Ας πάμε στους σιδηροδρόμους. Μετά από πέντε χρόνια διακυβέρνησης, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας ουσιαστικά μετονομάζεται σε «Οργανισμό Συσσωρευμένων Ελλειμμάτων» - ΟΣΕ είναι τα αρχικά. Κανένας συντονισμός, κανένας σχεδιασμός, καμία πολιτική για την ανάπτυξη του ΟΣΕ. Αντίθετα, εγκατάλειψη, απαξίωση, διάλυση.

Τα χρόνια της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας υπήρξαν καταστροφικά για το μέλλον του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Εγκαταλείψατε το φιλόδοξο σχέδιο του ΠΑΣΟΚ για την αναγέννηση του ελληνικού σιδηροδρόμου, όπως επίσης εγκαταλείφτηκε ο σχεδιασμός και η υλοποίηση της σύνδεσης του σιδηροδρόμου με τα κύρια λιμάνια της χώρας, με τις βιομηχανικές περιοχές, με την κατασκευή των σύγχρονων εμπορευματικών κέντρων.

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

Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου, γιατί χρειάστηκε να πάρω χρόνο για να κάνω ένα σχόλιο στην αρχή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ναι, κύριε Παπουτσή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Επομένως είναι συγκεκριμένη και καθαρή η αντίθεση ανάμεσα στην πολιτική συρρίκνωσης και εκχώρησης στα ιδιωτικά κεφάλαια για το σιδηρόδρομο που ακολουθεί η Νέα Δημοκρατία, τον ίδιο ακριβώς σχεδιασμό όπως και για την Ολυμπιακή Αεροπορία, ενώ σε κάθε περίπτωση και με κάθε ευκαιρία δηλώνει την αντίθεσή της σε ένα ενιαίο, δημόσιο σιδηρόδρομο με φιλόδοξο αναπτυξιακό σχέδιο για ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο που θα πάρει σημαντικό μερίδιο από την αγορά.

Και μια κουβέντα όσον αφορά την ακτοπλοΐα. Όσο εσείς, κύριε Υπουργέ, στην Κυβέρνηση θεωρείτε ότι είναι μια απελευθερωμένη αγορά τόσο θα δέχεστε ότι οι πρωταγωνιστές στην προκειμένη περίπτωση είναι οι ακτοπλόοι. Όσο θα βλέπετε τα πράγματα από την οπτική γωνία της εξυπηρέτησης του δημοσίου συμφέροντος τόσο θα μπορέσετε να αντιληφθείτε ότι το κύριο και χαρακτηριστικό πεδίο πάνω στο οποίο ορίζεται η νομοθεσία και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες είναι το συμφέρον των πολιτών, των νησιών, το εθνικό συμφέρον.

Δυστυχώς, όμως, στα χρόνια σας και όπως απεδείχθη -δυστυχώς επαναλαμβάνω και πάλι- με τη σύσταση της προκαταρκτικής επιτροπής εξέτασης της υπόθεσης για τον κ. Παυλίδη, στο χώρο της ακτοπλοΐας επιβεβαιώσατε στην πράξη ότι νόμος είναι το συμφέρον των ακτοπλόων εφοπλιστών. Και, δυστυχώς, όπως είχαμε την ευκαιρία να εκφράσουμε τους φόβους μας και στη συζήτηση για την Ολυμπιακή, φοβούμαστε πάρα πολύ ότι και στο χώρο των αερογραμμών θα αποδείξετε το ίδιο, δηλαδή ότι νόμος είναι το συμφέρον των φίλων μας που διαθέτουν αεροπορικές εταιρείες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Παπουτσή.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Θεόδωρος Δρίτσας από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να σχολιάσω κατ'αρχάς πολύ γρήγορα ορισμένα που ακούστηκαν και που δεν αφορούν σ' αυτή καθ' αυτήν την επερώτηση. Για τη «SIEMENS» πολύ καλά κάνει το ΠΑΣΟΚ και καταθέτει πρόταση εξεταστικής επιτροπής. Νομίζω, όμως, ότι είναι καιρός –και έχει καθυστερήσει πάρα πολύ- να αναλάβει και τις πολιτικές ευθύνες, όπως και η Νέα Δημοκρατία οφείλει να το κάνει, για το ρόλο της «SIEMENS» στην Ελλάδα στη διάρκεια της διακυβέρνησης της χώρας και τότε και τώρα και, εν πάση περιπτώσει, για τις πολλές κατηγορίες που επίσημα και δημόσια τα ηγετικά στελέχη της «SIEMENS» έχουν εκτοξεύσει απέναντι και στο κόμμα της Νέας Δημοκρατίας και στο κόμμα του ΠΑΣΟΚ.

Από εκεί και πέρα για το Μάαστριχ δεν είμαι ο αρμόδιος και δεν μπορώ να αναλάβω την πλήρη ευθύνη να εκπροσωπήσω το Συνασπισμό, γιατί δεν είμαι μέλος του. Αλλά, εν πάση περιπτώσει, να αποκατασταθεί μια ιστορική πραγματικότητα και να μη γίνεται σπέκουλα σ' αυτήν την ιστορία διαρκώς. Και τότε ο Συνασπισμός έθεσε θέμα προτεραιότητας την πολιτική ενοποίηση της Ευρώπης και έθεσε και όρους γι' αυτήν τη διαδικασία ψήφισης της Συνθήκης του Μάαστριχ ή όχι. Μιλούσε και τότε όπως και τώρα για την Ευρώπη των λαών, για την Ευρώπη των πολιτών, για την Ευρώπη των δικαιωμάτων, για την Ευρώπη της κοινωνικής ισότητας, για την Ευρώπη ως ενιαίο πεδίο ανάπτυξης των κοινωνικών αγώνων.

Σε αυτή την κατεύθυνση ήταν στρατευμένος και τότε ο Συνασπισμός και τώρα πολύ περισσότερο ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτή η ιστορία και η σπέκουλα ότι για κάθε δεινό της χώρας φταίνε οι δυνάμεις που ψήφισαν το Μάαστριχ, πρέπει να τελειώνει, διότι αποπροσανατολίζει και διασπά την ενότητα των κοινωνικών αγώνων, τη δυνατότητα των κοινωνικών δυνάμεων να αναπτύξουν κοινές δράσεις και κοινά μέτωπα απέναντι στα πολύ σοβαρά αυτά ζητήματα.

Ζητώ την άδεια σας, κύριε Πρόεδρε, να απευθυνθώ στον κύριο Υπουργό από τη θέση που βρίσκομαι, ενώ πρέπει να απευθύνομαι σε εσάς.

Κύριε Υπουργέ, εάν δεν κάνω λάθος στον τομέα που έχετε πρόσφατα αναλάβει, τις μεταφορές, κατά κάποιον τρόπο η σημερινή τοποθέτησή σας είναι μια ευκαιρία πρώτης προγραμματικής τοποθέτησης ενώπιον του Κοινοβουλίου για τον τομέα αυτόν. Θέσατε τα ζητήματα της διαφοράς φιλοσοφίας, αλλά των ίδιων στόχων. Δεν είναι έτσι. Δεν είναι θέμα φιλοσοφίας, που στην πραγματικότητα δεν είναι φιλοσοφία –τα ίδια έλεγε και ο συνάδελφός σας τότε στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Βουλγαράκης- για την πώληση της «COSCO». Είναι θέμα πολιτικών επιλογών και ιεραρχήσεων. Να μην κρύβουμε τις πραγματικές διαφορές, γιατί η δημοκρατία έχει διαφορές και πρέπει να τις αναδεικνύουμε. Άλλο πού θα αναζητήσουμε συμπτώσεις και συγκλύσεις, αν και όποτε πρέπει. Εδώ πρέπει να αναδείξουμε τις διαφορές και να μην πέσουμε στις θεωρίες τις φιλοσοφημένες υποτίθεται για το "νόμιμο" και το "ηθικό" και για όλα αυτά.

Έχουμε διαφωνία και στον τρόπο και στο σκοπό των πολιτικών ιεραρχήσεων τις οποίες κάνετε. Συνδυασμένες μεταφορές λέτε ότι είναι ο στόχος σας και επιμένετε να έχετε το μετρό στην εποπτεία του ΥΠΕΧΩΔΕ, το τραμ στην εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών, τις ακτοπλοϊκές μεταφορές στην εποπτεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και ένας αριθμός οργανισμών να μην έχει κανένα κεντρικό και ενιαίο σχεδιασμό γι' αυτόν τον κρίσιμο από άποψη κοινωνικού οφέλους και στόχευσης τομέα των μεταφορών.

Δεν είναι οι μεταφορές απλώς ένα έργο από τεχνοκρατικές παρεμβάσεις ή από ρυθμίσεις. Είναι ένα κοινωνικό αγαθό, μια ανάγκη για να λειτουργήσει η χώρα, η κοινωνία, να καλυφθούν ανάγκες και επομένως δεν μπορεί να ενταχθεί σε μια τέτοιου είδους αποσπασματικότητα.

Άρση της απομόνωσης. Πώς είναι δυνατόν τα Κύθηρα να μην έχουν αεροδρόμιο να εξυπηρετήσουν ούτε τσάρτερ ή το τραμ να μη φτάνει στο Πέραμα ή διάφορες άλλες πολύ πιο ακραίες περιπτώσεις και να μιλάμε για άρση της απομόνωσης; Το κράτος, λέτε, είναι ρυθμιστής των κανόνων της αγοράς. Μα, αυτός είναι ο ρόλος του κράτους; Σχέδιο δεν θα κάνει το κράτος; Εντάξει, δεν θέλετε να γίνει έμπορος. Ούτε επιτελικό σχεδιασμό δεν θα κάνει; Στην αγορά θα αφήσει τον σχεδιασμό και τις ιεραρχήσεις;

Χωρίς να περιπτωσιολογώ, νομίζω ότι η περίπτωση του Πειραιά ως τρίτης πόλης της χώρας και πρώτου λιμανιού της χώρας, ενδείκνυται για να αναδειχθεί με έναν παραδειγματικό τρόπο το σύνολο των προβλημάτων. Είναι μελετημένο και κατατεθειμένο από τις πιο σοβαρές μελέτες και όχι μόνο από μία ότι τα όρια του Πειραιά για τον κορεσμό το συγκοινωνιακό, τον κυκλοφοριακό στην πόλη και στο λιμάνι είναι το 2013. Θα κορεστεί ο Πειραιάς. Φρακάρει. Και φρακάρει η τρίτη πόλη της χώρας, το πρώτο λιμάνι της χώρας.

Και έχουμε επιβραδύνσεις στο τραμ και μάλιστα με το χειρότερο τρόπο για την τελική εφαρμογή της χάραξής του. Μεταφέρεται η υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ στο Νέο Φάληρο σε ένα αόριστο μέλλον. Το μετρό για να φτάσει στον Πειραιά αναβάλλεται. Η γραμμή του τραμ για το Πέραμα και για τις άλλες περιοχές του δυτικού Πειραιά δεν μελετάται καν. Η ακτοπλοΐα ανατίθεται στις περίφημες άγονες γραμμές. Είναι χαρακτηριστική η τοποθέτηση του εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας. Διαπίστωσε το άγονο της επιλογής. Και αντί να κρίνουμε την επιλογή και την πολιτική, κρίνουμε τα επί μέρους προβλήματα που γεννώνται.

Και έρχεται ο ΟΣΕ στον Πειραιά και ο ΗΣΑΠ και ο Προαστιακός να θέλουν μέσα στο κέντρο της πόλης, μέσα στο κέντρο του λιμανιού να χτίσουν τεράστια εμπορικά κέντρα τύπου MALL. Αυτός είναι ο σχεδιασμός του Οργανισμού Συγκοινωνιών της χώρας μας; Να φέρνουν πελάτες και όχι να εξυπηρετήσουν πολίτες;

Είναι αυτό ενότητα φιλοσοφίας, τρόπου και σκοπών; Άλλος είναι ο σκοπός. Το εμπόριο, η πελατεία, η ανάπτυξη μια άκριτης αγοράς. Και αυτό υπηρετεί αυτή η πολιτική, κύριε Υπουργέ.

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ για την ανοχή σας.

Προς αυτήν την κατεύθυνση δεν μπορούμε να μη μιλήσουμε για την επιλογή των αυτοκινητοδρόμων ως κεντρική επιλογή, η οποία επιβαρύνει και το περιβάλλον και την οικονομία και στοχεύει μόνο στην ανάπτυξη των συμφερόντων των αυτοκινητοβιομηχανιών.

Εμείς έχουμε καταθέσει σειρά προτάσεων. Δεν είναι δυνατόν το εμπορικό λιμάνι του Πειραιά να ιδιωτικοποιείται, δεν είναι δυνατόν να μην σχεδιάζεται το σύνολο των μεταφορών με βάση τα κριτήρια και τις ανάγκες των πολιτών. Και προς αυτήν την κατεύθυνση, η σειρά των προτάσεών μας πιστεύουμε ότι δεν διαφέρει εδώ από τη βασική φιλοσοφία των προτάσεων και τις επιλογές της κατατεθειμένης επερώτησης. Μπορούμε να συγκροτήσουμε ένα κοινωνικό μέτωπο, το οποίο είναι και επίκαιρο και αναγκαίο, για να τεθεί σε συνθήκες οικονομικής κρίσης ο στόχος της επανάκτησης του δημόσιου χώρου στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες και ένα πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων με κέντρο τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την εξυπηρέτηση των αναγκών των πολιτών σε όλη την Ελλάδα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε, κ. Δρίτσα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι οκτώ μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί καθηγητές από το Γυμνάσιο Νέου Μυλοτόπου Πέλλας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Πριν δώσω το λόγο στον πρώτο επερωτώντα κ. Μαυρίκο, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι σύμφωνα με τους χρόνους που έχουν κρατηθεί ο κ. Μαυρίκος έχει τρία λεπτά για να δευτερολογήσει, η κ. Καλαντίδου δύο λέπτα, ο κ. Σκοπελίτης δύο λεπτά, ο κ. Αλυσανδράκης έχει ολοκληρώσει, η κ. Καφαντάρη έχει τρία λεπτά και η κυρία Μελά έχει κλείσει το χρόνο της. Βεβαίως, θα υπάρξει ανοχή μέχρι δύο λεπτά, για να ολοκληρώσουμε τις δευτερολογίες.

Το λόγο έχει ο κ. Μαυρίκος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθήσαμε με προσοχή την ομιλία και του κυρίου Υπουργού και του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας, όπως και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων όλων των κομμάτων. Σαφώς επιβεβαιώθηκε από τη συζήτηση και τις τοποθετήσεις τους ότι υπάρχουν, κατά την άποψή μας, δύο βασικές στρατηγικές πάνω στο ζήτημα του κυκλοφοριακού και των λαϊκών μεταφορών. Ουσιαστικά ο κύριος Υπουργός και ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας διατύπωσαν εδώ με σαφήνεια την αντίληψη ότι γι' αυτούς, για τη δική τους στρατηγική, κινητήρια δύναμη είναι το κέρδος. Κινητήριος μοχλός είναι οι ιδιώτες, είναι τα μονοπώλια και οι πολυεθνικές.

Εμείς πιστεύουμε ότι αυτή η πολιτική, αυτή η στρατηγική έχει κριθεί. Κρίνεται από το ότι εφαρμόστηκε και έχει συγκεκριμένα και χειροπιαστά αποτελέσματα. Τα αποτελέσματα είναι η ακρίβεια στις μετακινήσεις. Και λέω δύο χαρακτηριστικά στοιχεία. Από τον Πειραιά έως τη Σάμο το κόστος των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων αυξήθηκε κατά 430%, από τον Πειραιά ως τη Σαντορίνη αυξήθηκε κατά 137%, από τον Πειραιά στην Πάρο αυξήθηκε κατά 204%. Αυτό είναι ληστεία! Και όμως, αυτό εμφανίζεται σαν στρατηγική από την πλευρά της Κυβέρνησης. Σε κάθε περίπτωση, όμως, είναι πολιτική στην υπηρεσία του μεγάλου κεφαλαίου.

Η πολιτική που εφαρμόστηκε μέχρι τώρα έχει πολλά ακόμα αποτελέσματα. Να σας θυμίσω μερικά ονόματα, κύριε Υπουργέ, όπως, Σφηνιάς, Αγούδημος, Μανούσης. Να αναφέρω ακόμη το «ΣΑΜΙΝΑ», το «SEA DIAMOND», το «ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ». Συγκεκριμένα καράβια. Να σας θυμίσω ότι αυτή η πολιτική έχει ως αποτέλεσμα δυόμισι χιλιάδες ναυτεργάτες να χάσουν τη δουλειά τους στην ακτοπλοΐα από πέρυσι τον Οκτώβρη μέχρι σήμερα. Αυτά είναι αποτελέσματα των πολιτικών σας.

Επίσης, ανησυχούμε ακόμη περισσότερο τώρα πια, μετά την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού, για τον εξής λόγο. Πιστεύουμε ότι στην ΕΘΕΛ, για παράδειγμα, η κατάσταση θα χειροτερέψει, αφού η υποβάθμιση και η προτεραιότητα στα ΙΧ φαίνεται ότι είναι η κυρίαρχη αντίληψή σας, με τα γκαράζ στο κέντρο, με το ότι δεν ανανεώνετε το στόλο, με το ότι δεν καλύπτετε τις ανάγκες σε προσωπικό κ.λπ..

Απ' αυτήν την κατάσταση οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις μονάχα για το λεκανοπέδιο –δεν θέλω να επεκταθώ παραπάνω, γιατί ο χρόνος είναι περιορισμένος- θα είναι τραγικές. Λέω μόνο τα εξής στοιχεία, κύριε Υπουργέ. Βάσει μελετών ειδικών συγκοινωνιολόγων, που υιοθετεί το ΚΚΕ στα συγκεκριμένα ζητήματα, το ΙΧ ανά επιβάτη θέλει από είκοσι έως σαράντα τετραγωνικά μέτρα του οδοστρώματος. Το τρόλεϊ, το τραμ και το λεωφορείο καλύπτουν 1,9 τετραγωνικά μέτρα. Το ΙΧ απαιτεί χώρο στάθμευσης μεγαλύτερο ανά επιβάτη σε σύγκριση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η κατανάλωση ενέργειας του ΙΧ είναι επτά φορές μεγαλύτερη ανά επιβάτη απ' αυτήν των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Εν πάση περιπτώσει, η αντίληψη που οι πολιτικές όλων των κυβερνήσεων μέχρι τώρα έχουν διαμορφώσει -μια «κοινωνική μόλυνση», επιτρέψτε μας την έκφραση- είναι η σύνδεση της προσωπικότητας με το αυτοκίνητο, μια λογική δηλαδή του ατομισμού, του ανταγωνισμού, μια καπιταλιστική κυρίαρχη αντίληψη, η οποία, για εμάς, είναι λαθεμένη και πρέπει να καταπολεμηθεί.

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

Με βάση αυτά, λοιπόν, είναι παραπάνω από βέβαιο ότι ο ΟΣΕ θα μείνει, όπως είπατε, κύριε Υπουργέ, στην Πάτρα, στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Τα διόδια θα εξακολουθούν να παραμένουν βραχνάς με τις καθημερινές ανατιμήσεις, όπου σήμερα η κατάσταση έχει φθάσει πραγματικά σε απαράδεκτο σημείο, και συνολικότερα το επίπεδο της ποιότητας της ζωής για το λεκανοπέδιο αλλά και παντού θα χειροτερεύει.

Σας προτείνουμε να πάτε ένα πρωί ή ένα μεσημέρι στο Σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας, για να δείτε την κατάσταση που επικρατεί στα δρομολόγια Χ6 και Χ5 της ΕΘΕΛ. Καταθέτω και στα Πρακτικά μια πρόταση της κομματικής οργάνωσης του ΚΚΕ για τον ΟΑΣΑ και θα δείτε εκεί ποια είναι πραγματικά η κατάσταση στη μετεπιβίβαση επιβατών από το σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας

για να πάνε στην Εθνική Άμυνα. Μιλάμε για τριτοκοσμικές συνθήκες. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, σημειώνοντας το εξής: Για το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, είναι παραπάνω από βέβαιο ότι το θέμα έχει κοινωνικά χαρακτηριστικά. Για εμάς, είναι κοινωνικό αγαθό οι συγκοινωνίες. Για το λόγο αυτό απαιτούμε άμεσα, πρώτα από όλα, κεντρικό σχεδιασμό. Ζητάμε, προτείνουμε -και πιστεύουμε ότι υπάρχει διέξοδος- έναν εθνικό κρατικό φορέα μεταφορών, αλλά παλεύοντας γι' αυτό απαιτούμε εδώ και τώρα κατάργηση των διοδίων, δωρεάν μεταφορά πρωί και μεσημέρι. Πρέπει να σταματήσει η υποβάθμιση της περιφέρειας και η περιφρόνηση προς τις ανάγκες της νησιωτικής Ελλάδας και της υπαίθρου.

Κλείνω, λέγοντας το εξής: Είπε ο κ. Παπουτσής, κάνοντας κριτική στο Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ότι τσουβαλιάζουμε το ΠΑΣΟΚ και ότι είναι λάθος μια τέτοια πρακτική. Δεν συμφωνούμε καθόλου. Εμείς δεν καλύπτουμε κανέναν, εμείς θέλουμε να αποκαλύπτουμε το δικομματισμό. Θυμίζω στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ ότι το 2001 με το ν.2592 το ΠΑΣΟΚ ήταν που κατήργησε το καμποτάζ, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, την ασυδοσία των εφοπλιστών. Σε ό,τι αφορά τα ζητήματα του Μάαστριχτ, θεωρούμε ότι έχουν ευθύνες οι πολιτικές δυνάμεις που ψήφισαν και συνυπέγραψαν με αυτόν τον τρόπο την αποδοχή και την εφαρμογή του στη χώρα μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστώ, κύριε Μαυρίκο.

Το λόγο έχει η κ. Καλαντίδου για δύο λεπτά.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πολύ σύντομα θα αναφερθώ –γιατί είναι ένα εύστοχο παράδειγμα, κατά την άποψή μου- στον ΟΣΕ και τα λόγια που ακούσαμε από τον κύριο Υπουργό. Κοινωνικό μέσο για τη μετακίνηση των ανθρώπων, στρατηγικό μέσο για την εμπορευματική μεταφορά, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας παρέλαβε χάος -λες και εμείς κάνουμε κριτική, για να ακούσουμε την κριτική της Νέας Δημοκρατίας προς το ΠΑΣΟΚ- αλλά παρόλα αυτά σχεδιάζει.

Αυτό, όμως, που σχεδιάζει είναι να δώσει τον ΟΣΕ και τους σιδηροδρόμους της χώρας μας στα χέρια των ιδιωτών για ακόμη μεγαλύτερα κέρδη. Γιατί, αλλιώς, δεν εξηγείται πως δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός -αυτό βλέπουμε στην πραγματικότητα, αυτό βλέπει ο λαός- στη συντήρηση και στον εκσυγχρονισμό των δικτύων. Κανένας. Κλέβουν ακόμη και τα σίδερα στις περιοχές που κάνετε συντήρηση γραμμών.

Δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός. Εκείνο που φαίνεται μέσα στους εργαζόμενους στον ΟΣΕ είναι οι τέσσερις χιλιάδες εθελούσιες που παζαρεύει αυτή τη στιγμή η Κυβέρνηση, όταν ξέρει πάρα πολύ καλά ότι το έργο του ΟΣΕ έχει αυξηθεί, όταν ξέρει πολύ καλά ότι το οργανόγραμμα προβλέπει εννεά χιλιάδες τριακόσιες θέσεις εργασίας και στον ΟΣΕ είναι έξι χιλιάδες επτακόσιοι εργαζόμενοι και αυτό το έργο το καλύπτουν με υπερωρίες και δεκατετράωρα, όταν ξέρει πολύ καλά –και τουλάχιστον ας μας εξηγήσει εμάς- γιατί δημιουργήθηκε η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», μία άλλη ΔΕΚΟ. Για να πληρώνουμε μόνο μία ξεχωριστή διοίκηση; Και τι ρόλο παίζει ο Ενιαίος Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής, το ΕΔΙΣΥ, που έχουμε; Ας έρθουν στη Βουλή ή, αν θέλετε, ας βγει καθαρά ο ΟΣΕ να πει στους συνδικαλιστικούς φορείς και στους εργαζόμενους τι συμφωνίες-συμβάσεις κάνει με τις μεγάλες μεταφορικές εταιρείες, οι οποίες είναι κρυφές από όλους τους εργαζόμενους.

Να τελειώσω με αυτό που συμφωνούμε όλοι ή, αν θέλετε, συμφωνεί ο λαός. Πραγματικά, επηρεάζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς τη ζωή μας, τις δραστηριότητες του λαού, τον εργαζόμενο στην μετακίνησή του. Με αυτή τη λογική, θεωρεί το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας ότι είναι κοινωνικό αγαθό οι συγκοινωνίες και με αυτή τη λογική στηρίζουμε την πολιτική μας πρόταση στο τρίπτυχο εξυπηρέτηση των λαϊκών αναγκών, προστασία του περιβάλλοντος, παραγωγική δραστηριότητα και ανάπτυξη όλων των περιοχών της χώρας μας.

Με αυτή τη λογική και αν θέλουμε πραγματικά να μη λέμε πολλά λόγια και να δίνουμε φτώχεια στο λαό, πρέπει να μιλήσουμε ουσιαστικά για τον ενιαίο φορέα μεταφορών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Καλαντίδου.

Η κ. Λίλα Καφαντάρη έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΛΙΛΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σήμερα το συγκοινωνιακό είναι πανάκριβο για την κοινωνία, αντιπαραγωγικό, αναχρονιστικό στο σχεδιασμό και τα μέσα, ανεπαρκές. Δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες των εργαζομένων και του λαού.

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα σήμερα αφορά όλες τις μεγάλες πόλεις, κύριε Υπουργέ. Έπαψε εδώ και πολλά χρόνια να είναι χαρακτηριστικό μόνο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας. Η εφαρμογή της ίδιας πολεοδομικής πολιτικής μέχρι σήμερα, αναπαράγει και οξύνει τα προβλήματα. Με τις εντάξεις νέων περιοχών στο σχέδιο πόλεως, με τη δραματική πύκνωση που δημιουργήθηκε στις πόλεις, με την αύξηση των συντελεστών δόμησης, με το χτίσιμο κάθε ελεύθερου χώρου και μάλιστα σε ήδη υπερκορεσμένες περιοχές, όπως το Λεκανοπέδιο της Αθήνας και που αυτό συνεχίζεται με απόλυτη αυθαιρεσία.

Εμείς στηρίζουμε την πολιτική που θα ικανοποιεί τις προϋποθέσεις για μία σωστή συγκοινωνία που είναι: Πυκνότητα δρομολογίων στο χώρο, δηλαδή κοντινά σημεία, από στάση σε στάση, πυκνότητα δρομολογίων στο χρόνο, δηλαδή συχνά δρομολόγια, ταχύτητα, ασφάλεια, άνεση, αξιοπιστία δρομολογίων, ενιαίο κόμιστρο, φθηνό κόμιστρο. Για την ικανοποίηση των παραπάνω όμως απαιτείται ενιαίος δημόσιος φορέας αστικών συγκοινωνιών κατά περιοχή, με την ενοποίηση των υπαρχόντων φορέων και την ένταξη σε αυτό όλων των μέσων μαζικής μεταφοράς. Αυτό θα εξυπηρετήσει τη χάραξη ενιαίας συγκοινωνιακής πολιτικής κατά πολεοδομική ενότητα ή πολεοδομικό συγκρότημα, το συνολικό σχεδιασμό του δικτύου με την επιλογή των κατάλληλων μέσων, το συντονισμό μεταξύ τους με την αξιοποίηση και νέων τεχνολογιών, αλλά και με τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς όπως σιδηρόδρομο, πλοία, όλα, την ενιαία διαχείριση της κυκλοφορίας, της μετεπιβίβασης, της ολοκληρωμένης πληροφόρησης προς τους χρήστες ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο η χρήση του ΙΧ και οι χώροι στάθμευσης, τη συνεχή παρακολούθηση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε κάθε περιοχή και τη λήψη των απαραίτητων μέτρων.

Με τα παραπάνω επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή αξιοποίηση των μέσων μαζικής μεταφοράς και η καλύτερη εξυπηρέτηση των εργαζομένων. Ας μη γελιόμαστε όμως. Για να γίνουν όλα αυτά απαιτείται η ενεργοποίηση και η δράση των εργαζομένων. Χωρίς οι εργαζόμενοι να συνειδητοποιήσουν και να ενεργοποιηθούν, δεν μπορούμε να περιμένουμε από τη συγκεκριμένη πολιτική που εφαρμόζεται εδώ και πάρα πολλά χρόνια και για την οποία δεν θα έπρεπε να καμαρώνετε, γιατί αυτή τη στιγμή βρισκόμαστε σε μία περίοδο που αποκαλύπτεται. Και στην αποκάλυψη αυτή δεν μπορεί ουδείς να κλείσει τα μάτια. Άρα, οι εργαζόμενοι έχουν μοναδική λύση να ενεργοποιηθούν, να συνειδητοποιήσουν και να οργανωθούν.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πάρα πολύ την κ. Λίλα Καφαντάρη.

Ο κ. Κωνσταντίνος Αλυσανδράκης έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα αναφερθώ στα γενικά, τοποθετήθηκαν οι προηγούμενοι σύντροφοι. Κύριε Υπουργέ, δεν άκουσα να λέτε κάτι για την έλλειψη σιδηροδρόμου στην Ήπειρο. Δεν άκουσα να λέτε κάτι για τα διόδια που θα πληρώνουν οι Ηπειρώτες στην Εγνατία, στην ιδιωτικοποιημένη Ιονία Οδό και που πληρώνουν ήδη στη σύραγγα του Ακτίου. Όσο για το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων, δεν είναι το καινούργιο κτήριο που του έλειπε. Το πρόβλημα, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, είναι ότι δεν μπορούν να προσγειωθούν ή να απογειωθούν αεροπλάνα όταν οι καιρικές συν-

θήκες δεν είναι οι καλύτερες, δηλαδή όταν έχει ομίχλη –κάτι πολύ συχνό στην πόλη των Ιωαννίνων- είναι αδύνατον να γίνει το δρομολόγιο.

Επίσης, για τις αερομεταφορές δεν άκουσα κάποια σχόλια. Όσο για τη μείωση του φόρου των αεροδρομίων, η Κυβέρνηση φρόντισε να αφήσει έξω από αυτή τη μείωση το αεροδρόμιο της «HOCTIEF».

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Αλυσανδράκη.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα είμαι σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Διαπιστώνω ένα άγχος της Αριστεράς, το οποίο δεν εξεφράσθη μόνο από τους ομιλητές του Κομμουνιστικού Κόμματος, αλλά εξεφράσθη και ιδιαιτέρως έντονα, από τον αγαπητό συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ, μην τυχόν και ταυτιστούν με κάποιες από τις θέσεις που εμείς έχουμε υποστηρίξει. Δεν νομίζω ότι είναι κακό, όταν συμφωνούμε σε κάποια πράγματα, έστω και αν αυτά αφορούν μόνο τους στόχους, να το λέμε. Αντιθέτως, ενισχύουμε και την επιχειρηματολογία μας για τον εναλλακτικό δρόμο που ο καθένας πιστεύει για να φτάσουμε σε αυτόν το στόχο.

Σε αυτή την Αίθουσα πρέπει να γίνουν κάποιες ειλικρινείς παραδοχές. Η φιλοσοφία που αναπτύσσεται είναι ότι θα φτιάξουμε έναν κόσμο χωρίς φιλοδοξίες και χωρίς στροφή προς το κέρδος. Εγώ δεν εξετάζω αν το ένα ή το άλλο είναι καλό ή κακό, αλλά λέω ότι είναι κάτι πραγματικό. Λέω επίσης –και η παράταξή μου το υποστηρίζει αυτό- ότι δεν είναι καλό να ζούμε στην ουτοπία. Από το να λέμε ότι θα εξαφανίσουμε την ανθρώπινη φιλοδοξία ή την τάση των εταιρειών ή των ανθρώπων προς το κέρδος, είναι πιο έξυπνο να τα χαλιναγωγήσουμε αυτά, να βάλουμε κανόνες και να τα χρησιμοποιήσουμε ως κοινωνία και ως πολιτεία για να πετύχουμε το καλύτερο δυνατό όφελος για το κοινωνικό σύνολο και φυσικά και για το κράτος μας και για την πατρίδα μας. Αυτό προσπαθεί να κάνει η δική μας πολιτική. Να χρησιμοποιήσει τη φιλοδοξία και το κέρδος με κανόνες, περνώντας τα μέσα από το δημόσιο συμφέρον και αυτό κάνουμε.

Επίσης, ορθώς έγινε ταύτιση του ΠΑΣΟΚ με τη Νέα Δημοκρατία. Και μπορεί να διαμαρτύρεται ο συνάδελφος κ. Παπουτσής ότι τους τσουβαλιάζει η Αριστερά όταν τους αποδίδει κάτι τέτοιο, αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτός είναι ο προσανατολισμός του ΠΑΣΟΚ, τουλάχιστον από ένα χρονικό όριο και μετά. Ευρωπαϊκός προσανατολισμός. Πού ασκείται η δική μας κριτική προς την προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ; Στο ότι παρ' ότι διαπίστωσε ότι η ευρωπαϊκή επιλογή, που εμείς νωρίς είχαμε κάνει, είναι ορθή, όταν πήγε να την εφαρμόσει επιχειρησιακά στον τομέα των Μεταφορών και Επικοινωνιών, απέτυχε. Τέσσερις φορές απέτυχε στην Ολυμπιακή. Και ποιος ευθύνεται για την απαξίωσή της; Εφόσον είναι λάθος η επιλογή της αποκρατικοποίησης, γιατί προσπαθούσαν τότε να εφαρμόσουν την ίδια πολιτική με μηδαμινά αποτελέσματα; Το ίδιο συμβαίνει και σε άλλους τομείς. Και στο σιδηρόδρομο και στις μαζικές μεταφορές.

Εν πάση περιπτώσει, στο τέλος να βλέπουμε τα αποτελέσματα. Τα αποτελέσματα που η δική μας πολιτική έχει επιτύχει σε σύντομο συγκριτικά χρονικό διάστημα είναι πολύ συγκεκριμένα. Και εμείς πιστεύουμε στον κοινωνικό χαρακτήρα των μαζικών μεταφορών, γι' αυτό μειώσαμε με εξαγγελίες μας το εισιτήριο για συγκεκριμένες ομάδες ανθρώπων, όπως για τους μαθητές, τους κάτω των 18, για τους Έλληνες φοιτητές που σπουδάζουν στο εξωτερικό, εκτός από αυτούς που, ούτως ή άλλως, το είχαν μειωμένο εδώ, για τις περιπτώσεις των ανθρώπων που είναι πάνω από εξήντα πέντε. Αυξήσαμε τη χρηματοδότηση ενός από τους δέκα συντελεστές του ταξί, για να πετύχουμε τις γρήγορες μεταφορές και να αποφορτίσουμε οικολογικά τις κεντρικές διαδρομές.

Δεν παραιτούμαστε από το δικαίωμα της πολιτείας να κάνει τον κεντρικό σχεδιασμό, αλλά υπάρχουν τα δημόσια όργανα που κάνουν αυτή την εθνική στρατηγική. Υπάρχει το Υπουργείο για τις μαζικές μεταφορές, υπάρχει το Υπουργείο για τις κοινωνικές μεταφορές των ΚΤΕΛ, υπάρχουν η ΥΠΑ και οι άλλοι συντονιστικοί φορείς για τις αερομεταφορές, υπάρχουν οι οργανισμοί των Σιδηροδρόμων, οι οποίοι συντονίζουν το μεταφορικό έργο. Υπάρχει δηλαδή συντονισμός. Μπορεί στο παρελθόν σε πάρα πολλές περιπτώσεις αυτό να μη λειτούργησε σωστά, αλλά αυτή τη στιγμή πρώτο μέλημα της πολιτικής μας είναι αυτός ο συντονισμός να είναι αποτελεσματικός.

Γι' αυτό το λόγο, κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει από τις τρεις μεγάλες οικογένειες του Υπουργείου και τον ΟΟΣΑ που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές, τα διάφορα μεταφορικά μέσα του Λεκανοπεδίου Αττικής και τον ΟΣΕ, δηλαδή τη σιδηροδρομική οικογένεια, αλλά και τις αερομεταφορές, ο καθένας στον τομέα του να συντονίσει τις εποπτευόμενες επιχειρήσεις και βεβαίως, να συντονιστούν και μεταξύ τους. Και ξεκινάει μία πολιτική η οποία ουσιαστικά αποβλέπει στον καλύτερο συντονισμό ώστε τα μέσα να συνδυάζονται μεταξύ τους, να είναι απολύτως προσβάσιμα σε όλους και η τιμολογιακή πολιτική του κάθε μέσου να είναι ανάλογη του χαρακτήρα που αυτό το μέσο εκπροσωπεί, με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση του συνόλου των πολιτών και της άρσης της απομόνωσης των λαϊκών συνοικιών του Λεκανοπεδίου, αλλά και των απομονωμένων περιοχών της Ελλάδος είτε μιλούμε για νησιωτική χώρα είτε μιλούμε για απομακρυσμένα ορεινά χωριά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ κ. Χαλβατζής.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κύριε Υπουργέ, γιατί η φιλοδοξία μπορεί και πρέπει να συνδέεται με το κέρδος και την επιχειρηματικότητα; Για σας ασφαλώς αυτό είναι φυσιολογικό. Για μας, για το ΚΚΕ, κύριο θέμα, προτεραιότητα είναι η συλλογική δράση, το κοινωνικό και το συλλογικό όφελος σε βάρος του ιδιωτικού οφέλους. Και αυτή, αν θέλετε, είναι ανάμεσα στα άλλα και η ειδοποιός διαφορά μεταξύ μας. Εμείς αγωνιζόμαστε, παλεύουμε για το συλλογικό συμφέρον.

Ένα σχόλιο θα ήθελα να κάνω σχετικά με την υπόθεση της «SIEMENS» και την πρόταση που έκανε το ΠΑΣΟΚ για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Ξανά για άλλη μια φορά να σημειώσουμε ότι ως ΚΚΕ έχουμε ζητήσει από καιρό να διερευνηθεί σε βάθος και αυτή η υπόθεση, χωρίς φυσικά να έχουμε καμμιά αυταπάτη ότι θα μπει το μαχαίρι, που λέμε, στο κόκαλο. Αλλά εμείς θα επιμείνουμε στην προσπάθεια για την όσο γίνεται -στις σημερινές συνθήκες- σε βάθος διερεύνηση και αυτής της υπόθεσης δηλαδή της «SIEMENS».

Θέλω να κάνω μερικά ακόμη σχόλια, κύριε Πρόεδρε. Ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ότι έχουν ανατραπεί τα πάντα, ήρθαν τα πάνω-κάτω, τι ψάχνετε, τι ζητάτε τώρα, εκατό χρόνια παλεύετε. Στις ΗΠΑ άλλαξαν τα πράγματα. Ανέφερε ότι κρατικοποιούνται τράπεζες για να τις σώσουν! Ακριβώς, γίνεται μία συγκεκριμένη παρέμβαση των καπιταλιστικών δυνάμεων και πρόκειται και στη συγκεκριμένη περίπτωση για την κρατικοποίηση των ζημιών των τραπεζών και την ιδιωτικοποίηση των κερδών των τραπεζών και άλλων χρεοκοπημένων επιχειρήσεων. Αυτή η προσπάθεια γίνεται και θα μεταφέρουν για άλλη μια φορά, όπως και η Κυβέρνησή σας, κύριε Υπουργέ, έκαμε, που δίνει στις τράπεζες 28.000.000.000 για να τις στηρίξει και φυσικά για να μην έχουν απώλειες. Όχι ότι δεν θα έχουν κέρδη, θα έχουν λιγότερα κέρδη από προηγούμενα.

Οι εφοπλιστές πάνε –είπε ο ομιλητής της Νέας Δημοκρατίας- και δρομολογούν τα καράβια τους όπου έχουν μεγαλύτερο συμφέρον! Και το θεωρεί αυτό απολύτως φυσιολογικό και γι' αυτό το γεγονός δίνονται προνόμια, δίνονται κίνητρα, δίνονται επιδοτήσεις. Γι' αυτό λέμε ότι είναι κοινωνικό αγαθό οι μεταφορές και δεν μπορεί να γίνονται αντικείμενο τέτοιας σκληρής και στυγνής εκμετάλλευσης.

Σε ό,τι αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία. Τον τελευταίο καιρό πάρα πολλά ειπώθηκαν γι' αυτό το εκατομμύριο που καθημερινά δίνει το κράτος αλλά μέχρι σήμερα κανένας Υπουργός, καμιά κυβέρνηση δεν έφερε έναν ισολογισμό της Ολυμπιακής Αεροπορίας που να αναφέρεται αυτό το συγκεκριμένο χρέος.

Και σε ό,τι αφορά την απαξίωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, την απαξίωσαν συνειδητά όλες οι κυβερνήσεις.

Όταν βγήκε ο κ. Πάγκαλος ως Υπουργός και δήλωσε ότι είναι τρελός αυτός ο οποίος ταξιδεύει με την Ολυμπιακή, μεγαλύτερη υπονόμευση δεν μπορούσε να γίνει.

Τελειώνοντας, θέλω να σημειώσω, κύριε Πρόεδρε, ότι το ΚΚΕ δεν τσουβάλιασε ποτέ κανέναν. Θέλω να το ξαναπώ. Κάθε πολιτική δύναμη από μόνη της μπαίνει στο τσουβάλι.

Η άρση του καμποτάζ εφαρμόζεται σήμερα από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Την άρση του καμποτάζ, με βάση επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την υλοποίησε το ΠΑΣΟΚ.

Για τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, εκτός όλων των άλλων που θα μπορούσε κανένας να πει, εγώ θέλω να σας παραπέμψω στις δηλώσεις του παλιού Υπουργού του ΠΑΣΟΚ, του Γιάννη του Καψή, ο οποίος είπε: «Τι κάθεστε και φωνάζετε τώρα; Ούτε προλάβαμε να τη διαβάσουμε τη Συνθήκη του Μάαστριχτ!». Και το έλεγε χαριτολογώντας ...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δεν ήταν Υπουργός ο Γιάννης ο Καψής τότε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Ήταν Υπουργός τότε ο Γιάννης ο Καψής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ήταν η Νέα Δημοκρατία τότε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Όχι, τότε. Δεν ήταν στους μήνες της ψηφοφορίας. Μετά ως Υπουργός είχε δηλώσει: «Τι φωνάζετε και σκούζετε; Μήπως προλάβαμε να τη διαβάσουμε;»

Όμως τότε σε εκείνες τις συνθήκες το ΚΚΕ τύπωσε σε εκατοντάδες χιλιάδες αντίτυπα αυτή τη Συνθήκη και την κυκλοφόρησε για να ενημερώσει τον ελληνικό λαό.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Πάντως, η πολιτική που σήμερα εφαρμόζεται, είτε το θέλουμε είτε όχι, σε κάθε πτυχή της πολιτική, οικονομική, κοινωνική, δημοσιονομική, εξωτερικής πολιτικής, μήτρα της έχει τη Συνθήκη του Μάαστριχτ. Από εκεί ξεκίνησε και συμπληρώθηκε μετά με τα Σύμφωνα Σταθερότητας, κ.λπ. Συνεπώς, δεν είναι κάτι το οποίο απλά το αναφέρουμε για να το αναφέρουμε, γιατί εκείνη η Συνθήκη ήταν ο καθοριστικός παράγοντας για τα τελευταία δεκαεπτά χρόνια.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 66/20/26-3-2009 επίκαιρης επερώτησης των Βουλευτών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης στον τομέα των μεταφορών.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 13.25' λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 27 Απριλίου 2009 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ