

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΒ΄

Τετάρτη 26 Ιανουαρίου 2011 (απόγευμα)

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 4465
2. Αναφορά στην κατάληψη του κτηρίου της Νομικής Σχολής από λαθρομετανάστες και το πανεπιστημιακό άσυλο, σελ. 4475, 4476, 4478, 4479, 4480, 4481, 4482

Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις", σελ. 4465
2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:
Οι Υπουργοί Προστασίας του Πολίτη, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις", σελ. 4487

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στην κατάληψη του κτηρίου της Νομικής Σχολής από λαθρομετανάστες και το πανεπιστημιακό άσυλο:

ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι. ,	σελ. 4482
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ. ,	σελ. 4481
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ. ,	σελ. 4478
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. ,	σελ. 4481
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. ,	σελ. 4479
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η. ,	σελ. 4480
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 4478, 4479
ΡΕΠΠΑΣ Δ. ,	σελ. 4476, 4478
ΤΣΙΠΡΑΣ Α. ,	σελ. 4475, 4478

Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων:

ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ Ε. ,	σελ. 4473, 4474
ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι. ,	σελ. 4482
ΓΕΙΤΟΝΑΣ Κ. ,	σελ. 4481
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ. ,	σελ. 4478, 4485
ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ Π. ,	σελ. 4481, 4490, 4491
ΜΑΡΓΕΛΗΣ Σ. ,	σελ. 4467
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π. ,	σελ. 4471
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 4468, 4470
ΝΑΝΟΣ Α. ,	σελ. 4470
ΠΑΦΙΛΗΣ Α. ,	σελ. 4479, 4487
ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η. ,	σελ. 4480, 4489
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. ,	σελ. 4478, 4479, 4486
ΡΕΠΠΑΣ Δ. ,	σελ. 4465, 4470, 4474, 4476, 4478, 4483, 4490, 4491
ΤΣΙΠΡΑΣ Α. ,	σελ. 4475, 4478

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΓ'

Τετάρτη 26 Ιανουαρίου 2011 (απόγευμα)

Αθήνα, σήμερα στις 26 Ιανουαρίου 2011, ημέρα Τετάρτη και ώρα 18.07', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΝΙΩΤΗ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 26-1-2011 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προέδρου τα Πρακτικά της ΞΒ' συνεδριάσεώς του της Τετάρτης 26ης Ιανουαρίου 2011, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου «Κύρωση της Συμφωνίας Σταθεροποίησης και Σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών-μελών τους αφ' ενός, και της Δημοκρατίας της Σερβίας, αφ' ετέρου, μετά των συνημμένων Παραρτημάτων, Πρωτοκόλλων, της Τελικής Πράξης και των προσαρτημένων σε αυτήν Δηλώσεων».)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της 20ης Ιανουαρίου 2011 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας ενημερώσω ότι με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Φίλιππο Πετσάλνικο, ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Κωνσταντίνος Τασούλας, γνωρίζει ότι κατά τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ορίζεται ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης, κ. Σταύρος Καλαφάτης.

Επίσης, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Σπύρος Χαλβατζής, με παρόμοια επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Φίλιππο Πετσάλνικο, ενημερώνει ότι κατά τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου ορίζει ως ειδικό αγορητή τον Βουλευτή, κ. Απόστολο Νάνο.

Επίσης, ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΛΑΟΣ, κ. Μαυρουδής Βορίδης, με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Φίλιππο Πετσάλνικο, ενημερώνει ότι κατά τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου ορίζεται ως ειδικός αγορητής ο Βουλευτής, κ. Παύλος Μαρκάκης και ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής, κ. Ηλίας Πολατίδης.

Τέλος, ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνσπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, κ. Αλέξης Τσίπρας, με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής, κ. Φίλιππο Πετσάλνικο, ενημερώνει ότι κατά τη συζήτηση του παρόντος νομοσχεδίου ορίζει ως ειδική αγορήτρια τη Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης, κ. Ευαγγελία Αμμανατίδου-Πασχαλίδου.

Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ρέππας, έχει το λόγο δι' ολίγον για να διατυπώσει ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να διατυπώσω ορισμένες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες κρίνουμε και εμείς ότι είναι επιβεβλημένες μετά την έκθεση του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής. Ακολουθούμε τις παρατηρήσεις του Επιστημονικού Συμβουλίου και προσαρμόζουμε στα αντίστοιχα εδάφια τις ρυθμίσεις του νομοσχεδίου προς τις προτάσεις που κάνει το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής.

Τις καταθέτω, για να διανεμηθούν στους συναδέλφους.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων, κ. Δημήτριος Ρέππας, καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κατατίθενται στα Πρακτικά και παρακαλώ να διανεμηθούν.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Σπυροπάνος Μαργέλης, έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΟΠΑΝΟΣ ΜΑΡΓΕΛΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε στο τέλος μιας περιόδου και στο κάτωφλι μιας νέας εποχής για τη χώρα μας. Προφανώς, η νέα αυτή κατάσταση σχετίζεται με τη βίαιη δημοσιονομική προσαρμογή στην οποία έχει περιέλθει η χώρα μας για τους γνωστούς σε όλους μας λόγους. Η νέα εποχή, όμως, συνεπάγεται μεταξύ άλλων και την έγκαιρη ανάληψη και τήρηση των τυπικών αλλά και των ουσιαστικών υποχρεώσεών μας σε σχέση με τη συμμετοχή μας στην ευρωπαϊκή οικογένεια σε όλους τους τομείς της δημόσιας πολιτικής.

Είναι, δυστυχώς, σύνθηρος το φαινόμενο η χώρα μας να τηρεί τις υποχρεώσεις της τελευταία στη σειρά ή να ενσωματώνει Κοινοτικές Οδηγίες στο Εθνικό Δίκαιο αρκετά χρόνια μετά τη θέσπισή τους από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα. Όμως και αυτή η κακή παράδοση πρέπει πια να σπάσει, αφού η ελλιπής προσαρμοστικότητα του Εθνικού μας Δικαίου και της Δημόσιας Διοίκησης έχει το δικό της μερίδιο ευθύνης για την κατάσταση που οδηγήθηκε η χώρα μας.

Βεβαίως και αυτή η οδηγία συζητείται με σχετική καθυστέρηση, αφού έπρεπε ήδη να έχει ενσωματωθεί στο Εθνικό Δίκαιο από το Δεκέμβριο του 2009.

Αυτή η εναρμόνιση με την ενωσιακή πραγματικότητα συνεπάγεται πολλές φορές ριζικές με κατεστημένες νοοτροπίες και αντιλήψεις, με συμφέροντα, με παρωχημένες λογικές. Συνεπάγεται τη διακοπή μιας αίσθησης εσωτερικής ασφάλειας και αταραξίας, η οποία είναι αδιέξοδη και αναποτελεσματική, ενώ μπορεί να καταντήσει, τελικά, επικίνδυνη και για τους εμπλεκόμενους δρώντες και φυσικά για το κοινωνικό σύνολο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σχέδιο νόμου που συζητάμε σήμερα ενσωματώνεται στην ελληνική έννομη τάξη η οδηγία 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας.

Η ενσωμάτωση της οδηγίας αποσκοπεί στη συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία ήδη ρυθμίζεται από το προεδρικό διάταγμα 160/2007, το οποίο ενσωμάτωσε την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Η ενσωμάτωση της οδηγίας αυτής έρχεται σε συνέχεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ΟΣΕ και στη σκιά του πρόσφατου τραγικού δυστυχήματος που κόστισε τη ζωή σε έναν άτυχο επιβάτη, αποκαλύπτοντας με έναν οδυνηρό τρόπο τις δομικές αδυναμίες του υπάρχοντος μοντέλου λειτουργίας του οργανισμού.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το θέμα του σιδηροδρόμου στη χώρα μας έχει απασχολήσει μεγάλο μέρος της δημόσιας συζήτησης και βέβαια μπροστά στην πολύ δύσκολη κατάσταση που είχε δημιουργηθεί, οι παρεμβάσεις που μπορούσαν να γίνουν ήταν συγκεκριμένες και οι λύσεις δεδομένες προς την κατεύθυνση της εξυγίανσης και της εύρυθμης λειτουργίας του.

Δυστυχώς, οι τελευταίες κυβερνήσεις, παρά τις περί του αντιθέτου διακηρύξεις από τρεις Υπουργούς, όχι μόνο δεν οδήγησαν στον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου, αλλά συστηματικά απαξίωσαν, υποβάθμισαν και τελικά ευτέλιαν τον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Εκτός των άλλων που έκαναν, αλλά και όλων των άλλων που δεν έκαναν, δεν προνόησαν ούτε για την ουσιαστική σύνδεσή του με τα ευρωπαϊκά δίκτυα, αφήνοντάς τον εκτός των διευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών. Στο πρόσφατο σχέδιο νόμου που ψηφίσαμε για την εξυγίανση και αναδιάρθρωση του ομίλου του ΟΣΕ, τα στοιχεία που παρατέθηκαν από αυτό εδω το Βήμα ήταν ενδεικτικά της πολιτικής ανικανότητας και της πρωτοφανούς κακοδιαχείρισης και κακοδιοίκησης. Το χρέος του οργανισμού υπερτριπλασιάστηκε, με αποτέλεσμα να απαιτούνται πεντακόσια περίπου εκατομμύρια ετησίως για την αποπληρωμή του. Το κόστος μισθοδοσίας αυξήθηκε, παρά τη μείωση του προσωπικού με πολλές διευθυντικές ιδιαίτερα θέσεις να αυξάνονται,

αμειβόμενες με πολύ μεγάλα ποσά σε σχέση με το μέγεθος του οργανισμού. Ταυτόχρονα, περικόπηκαν σημαντικά τα κονδύλια του επενδυτικού προγράμματος, με αποτέλεσμα πολλά έργα, που θα έπρεπε να έχουν ήδη ολοκληρωθεί να μεταφέρονται σαν γέφυρες στο ΕΣΠΑ. Καμμία πολιτική δεν σχεδιάστηκε και δεν εφαρμόστηκε για τις εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες όχι μόνο δεν απέδιδαν οφέλη, αλλά προκαλούσαν ζημιές, καλύπτοντας μόλις το 2%, όταν το αντίστοιχο ποσοστό στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες κυμαίνεται κοντά στο 30%. Κακοδιαχείριση και διαφθορά στις προμήθειες και στις αναθέσεις, απώλεια υλικών, διαγραφή χρεών ιδιωτικών εταιρειών, βαγόνια φαντάσματα, προκλητικά χαμηλό κόστος μεταφορών και άλλα πολλά συμπλήρωναν την εικόνα της πλέον προβληματικής ΔΕΚΟ στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ας μην κρυβόμαστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Το πολιτικό σύστημα έχει διαχρονικά τεράστιες ευθύνες, τις οποίες ανέλαβε η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, κάνοντας ένα αποφασιστικό με πολλά επώδυνα σημεία βήμα προς την κατεύθυνση της ορθής χρήσης και βιώσιμης λειτουργίας, με διασφάλιση των εργαζομένων που αποτελούν και την πραγματική, την αναγκαία, την πολύτιμη περιουσία του οργανισμού. Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ παρέλαβε ένα χρεοκοπημένο κράτος, γεμάτο από χρεοκοπημένους οργανισμούς, μεταξύ αυτών και ένα σιδηρόδρομο απαξιωμένο και καταχρεωμένο.

Ενώ, λοιπόν, στη χώρα μας προχωρούμε ετεροχρονισμένα σε αποφασιστικά βήματα, ήδη από το 2004, στην Ευρώπη έχει διαμορφωθεί μία διαφορετική φιλοσοφία, η οποία υπερασπίζεται και προωθεί τη δημιουργία ενιαίας σιδηροδρομικής αγοράς μέσω της ενοποίησης των επιμέρους σιδηροδρομικών τομέων. Απαραίτητο συστατικό σε αυτήν την ολοκλήρωση, ενοποίηση αν θέλετε, της εσωτερικής αγοράς, αποτελεί η βιώσιμη κινητικότητα.

Βέβαια, στο στόχο μιας κοινής πολιτικής για τις μεταφορές, εμείς είχαμε ελάχιστα πράγματα. Αρκετές από αυτές τις αδυναμίες κάλυψε το σχέδιο νόμου για τον ΟΣΕ με τη θεσμοθέτηση ενός ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών και τη θέσπιση ρυθμιστικής αρχής σιδηροδρόμων. Επίσης η εξυγίανση του διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας, η αναμόρφωση του εργασιακού πλαισίου και ο διαχωρισμός μεταξύ παρόχου των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και του διαχειριστή της υποδομής, αποτελούν σημαντικά βήματα προς την κατεύθυνση της ευρωπαϊκής εναρμόνισης. Πλέον επιτυγχάνεται και με τη ψήφιση αυτής της οδηγίας η ευθυγράμμιση με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς στο πλαίσιο της ενιαίας στρατηγικής για τις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σχέδιο νόμου που συζητάμε καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών, οι οποίοι μπορούν να οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας. Επίσης προορίζονται με ακρίβεια τα καθήκοντα και οι αρμοδιότητες που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές στην Ελλάδα, οι μηχανοδηγοί, οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι τομείς του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα.

Το νομοσχέδιο περιέχει ρυθμίσεις για την πιστοποίηση μηχανοδηγών, προκειμένου να διασφαλιστεί η ενιαία αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, κατοχυρώνεται το υψηλό επίπεδο ασφάλειας του κοινοτικού σιδηροδρομικού συστήματος, καθώς και η διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Εξάλλου, οι διατάξεις του νομοσχεδίου και της οδηγίας συμβάλλουν στην ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων, την ελεύθερη εγκατάσταση και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, οι οποίες αποτελούν στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών, ενώ είναι σαφές ότι επιδιώκεται η αποτροπή οιασδήποτε στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Οι προτεινόμενες διατάξεις του σχεδίου νόμου, καθώς και το κείμενο των επιμέρους άρθρων ακολουθούν πιστά την οδηγία. Διαφοροποίηση υφίσταται όταν τούτο είναι απαραίτητο λόγω της ανάγκης προσαρμογής στα δεδομένα του ελληνικού δικαίου ή ευχερείας επιλογής που παρέχεται από την ίδια την οδηγία.

Το κείμενο του σχεδίου νόμου διαιρείται σε έντεκα κεφάλαια -

θα έχουμε την ευκαιρία να αναφερθούμε αναλυτικά στην κατ' άρθρο συζήτηση- ως εξής:

Το πρώτο κεφάλαιο με τίτλο «Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί» αναφέρεται στα τρία πρώτα άρθρα του νόμου.

Το δεύτερο κεφάλαιο με τίτλο «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών» αναφέρεται στα άρθρα 4 έως 8, στα οποία προβλέπονται ρυθμίσεις με τις οποίες διασφαλίζεται το κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης μηχανοδηγών, προβλέπονται μέτρα για την αποφυγή πλαστογράφησης αδειών και πιστοποιητικών, η αρμοδιότητα και η γλώσσα έκδοσης αδειών και πιστοποιητικών, η γεωγραφική ισχύς τους κ.λπ..

Το τρίτο κεφάλαιο με τίτλο «Όρια απόκτησης της άδειας και του πιστοποιητικού» αναφέρεται στα άρθρα 9 έως 13, στα οποία περιγράφονται οι όροι και οι προϋποθέσεις και οι βασικές απαιτήσεις χορήγησης άδειας, καθώς και προϋποθέσεις και τα τυπικά προσόντα για την απόκτηση πιστοποιητικού.

Το τέταρτο κεφάλαιο με τίτλο «Διαδικασία για την απόκτηση της άδειας και του πιστοποιητικού» αναφέρεται στα άρθρα 14 έως 18 και περιγράφει τη διαδικασία απόκτησης άδειας και πιστοποιητικού, τη διαδικασία περιοδικού ελέγχου της εγκυρότητας αυτών, καθώς και ελέγχου της υγείας και της διαύγειας των μηχανοδηγών κατά την εργασία τους.

Το πέμπτο κεφάλαιο με τίτλο «Καθήκοντα και αποφάσεις της Αρχής» αναφέρεται στα άρθρα 19 έως 22 και περιγράφει τα καθήκοντα της Αρχής.

Το έκτο κεφάλαιο με τίτλο «Εκπαίδευση και εξέταση των μηχανοδηγών» αναφέρεται στα άρθρα 23 έως 25 και ρυθμίζει θέματα εκπαίδευσης μηχανοδηγών και των εξετάσεων για την απόκτηση άδειας και πιστοποιητικού.

Το έβδομο κεφάλαιο με τίτλο «Αξιολόγηση» αναφέρεται στα άρθρα 26 έως 27 και θεσπίζει σύστημα αξιολόγησης του συστήματος έκδοσης αδειών και πιστοποιητικών.

Το όγδοο κεφάλαιο με τίτλο «Λοιπά προσωπικό» αναφέρεται στο άρθρο 28 και ρυθμίζει θέματα λοιπού προσωπικού, κρίσιμου για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.

Το ένατο κεφάλαιο με τίτλο «Ελεγχοι και κυρώσεις» αντιστοιχεί στο άρθρο 29 και περιγράφει διαδικασίες ελέγχου και κυρώσεων από την Αρχή προς τους διαχειριστές υποδομής, τη σιδηροδρομική επιχείρηση και τους μηχανοδηγούς.

Το δέκατο κεφάλαιο με τίτλο «Τελικές διατάξεις» αντιστοιχεί στα άρθρα 30 έως 31 και εκεί προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής και προβλέπονται μεταβατικές περίοδοι, ενώ περιγράφονται λεπτομερώς τεχνικά στοιχεία που απαιτούνται.

Τέλος, το ενδέκατο κεφάλαιο με τίτλο «Άλλες διατάξεις» αντιστοιχεί στα άρθρα 32 και 33, όπου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με το προεδρικό διάταγμα 104 του 2010, καθώς και η έναρξη ισχύος του παρόντος νομοσχεδίου.

Το παρόν νομοσχέδιο τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση από τις 7/10 μέχρι 15/10/2010. Η συμμετοχή των πολιτών στην εν λόγω διαβούλευση ήταν περιορισμένη, αφού το σύνολο των σχολίων δεν ξεπέρασε τα έξι, ενώ σε όλα τα ερωτήματα, πολλά από τα οποία ταυτίζονται με τα αιτήματα της Πανελλήνιας Ένωσης Προσωπικού Έλξης, δόθηκαν απαντήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σαφές ότι με το παρόν σχέδιο νόμου επιδιώκεται η βελτίωση της ασφάλειας, πετυχαίνοντας ταυτόχρονα τη μέγιστη δυνατή ποιότητα στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ταυτόχρονα, με τις προβλεπόμενες δικλίδες ασφαλείας διευκολύνεται η ελεύθερη διακίνηση των μηχανοδηγών και το άνοιγμα της αγοράς, ενώ προβλέπεται ικανοποιητικό χρονικό διάστημα για τη βελτίωση του δικτύου υποδομής, την προσαρμογή των μηχανοδηγών στις νέες απαιτήσεις και την προετοιμασία των αρμοδίων αρχών.

Στόχος του σχεδίου νόμου είναι η αξιοποίηση του υπάρχοντος δυναμικού, η διασφάλιση της εργασίας του με τη μέγιστη δυνατή εξασφάλιση της μεταφοράς των επιβατών κατά τα πλέον σύγχρονα πρότυπα ασφαλείας, τα οποία επικαιροποιούνται και επιβεβαιώνονται διαρκώς. Ταυτόχρονα οργανώνεται με αποτελεσματικό τρόπο το ζήτημα της πιστοποίησης των μηχανοδηγών, με ενιαίους κανόνες με τα υπόλοιπα κράτη-μέλη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κοινός στόχος όλων μας είναι ο σιδηρόδρομος του αύριο, ένα σύγχρονο ασφαλές μέσο μετα-

φοράς, φιλικό προς το περιβάλλον, ενταγμένο στα ευρωπαϊκά διασυνδεδεμένα δίκτυα, με βιώσιμο μοντέλο λειτουργίας.

Δεν πρέπει να παραβλέπουμε ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα ασφαλές, οικονομικό, μεγάλων δυνατοτήτων και ικανοτήτων οικολογικό μέσο που μπορεί να συμβάλει τα μέγιστα στην αναπτυξιακή διαδικασία. Δεν πρέπει να ανεχόμαστε να επικρατεί στο μέσο αυτό, το τόσο ιδανικό για τις ελληνικές συνθήκες, μια κατάσταση που μας γυρίζει στον 19ο αιώνα και πάντως απέχει έτη φωτός από τις υποδομές οποιουδήποτε –δεν θα πω μόνο ευρωπαϊκού κράτους- απλά σύγχρονου κράτους.

Ο σιδηρόδρομος που όλοι ονειρευόμαστε οφείλει να έχει συγκεκριμένες κατευθύνσεις και προδιαγραφές ασφαλείας, μ' ένα ανθρώπινο δυναμικό υψηλού επιπέδου και κατάρτισης που ανταποκρίνεται στις ολοένα αυξανόμενες απαιτήσεις της νέας εποχής, με σύγχρονες υποδομές, εξειδικευμένο και εκπαιδευμένο τεχνικό προσωπικό, με ανάπτυξη της αναγκαίας τεχνογνωσίας, σ' ένα ασφαλές σιδηροδρομικό δίκτυο.

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

Τελειώνω σ' ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

Σ' αυτήν την κοινή προσπάθεια, οφείλουμε να θέσουμε διαρκώς υψηλότερα πρότυπα και μεγαλύτερες απαιτήσεις. Σ' αυτήν την προσπάθεια θέλουμε δίπλα μας το ανθρώπινο δυναμικό που είναι και ο πλούτος του οργανισμού, αλλά με όρους ανταγωνιστικούς σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σ' αυτήν την πορεία βελτίωσης της εικόνας και των παροχών του σιδηροδρόμου της χώρας μας δεν πρέπει να κάνουμε εκπώσεις και υπαναχωρήσεις.

Με την ενσωμάτωση της κοινοτικής οδηγίας που συζητούμε και θα ψηφίσουμε σε λίγο, κάνουμε ένα αυτονόητο αλλά σημαντικό βήμα. Με την ίδια αποφασιστικότητα θα δρομολογήσουμε και τις υπόλοιπες αλλαγές που απαιτούνται για να γίνει ο σιδηρόδρομος μέσο επιλογής για την πλειοψηφία των πολιτών, με ασφάλεια, σιγουριά, αλλά και ανταποδοτικότητα.

Επιτρέψτε μου τέλος και μία συμβολική αλλά σημαντική, νομίζω, αναφορά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ειδικά για τη χώρα μας ο σιδηρόδρομος είναι ιστορικά, πολιτικά, ιδεολογικά φορτισμένος, γιατί είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με το μεγάλο εγχείρημα του Χαριλάου Τρικούπη, όταν η Ελλάδα πάσχιζε σε αντίξοες συνθήκες να αναπτύξει τις υποδομές της και να γίνει μια σύγχρονη χώρα, ικανή να βαδίζει στις ράγες της ανάπτυξης.

Η μεγάλη διαφορά από εκείνη την περίοδο είναι ότι αυτήν τη φορά δεν θα πούμε «δυστυχώς επιτωχέσαμε», αλλά, με συναίσθηση της ιστορικής μας ευθύνης, θα οδηγήσουμε τη χώρα στην έξοδο από το σκοτεινό τούνελ της κρίσης. Προτείνω την υπερψήφισή του σχεδίου νόμου «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανάσιος Μπούρας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, πριν αρχίσω την τοποθέτησή μου στο σχέδιο νόμου όσον αφορά την πιστοποίηση των μηχανοδηγών, θέλω να υπενθυμίσω στην Ολομέλεια ότι τρέχει η εφαρμογή του ν. 3891/2010, όπου υπάρχει και η ενότητα των μετατάξεων, εθελοντικών και υποχρεωτικών.

Όπως γνωρίζουμε όλοι, για να γίνει κάποιος μηχανοδηγός απαιτείται μεγάλη εκπαίδευση και ως εκ τούτου αποτελεί σημαντικό κόστος για την πολιτεία. Μετά, όμως, από τις σαράντα τέσσερις υποχρεωτικές μετατάξεις μηχανοδηγών που προβλέπονται, μένουν μόνο τετρακόσιοι είκοσι δυο μηχανοδηγοί, ενώ το σχέδιο της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» προβλέπει εξακόσιους πενήντα έναν μηχανοδηγούς. Αυτό είναι ανακόλουθο.

Εγώ υποβάλλω την παράκληση, κύριε Υπουργέ, να το εξετάσετε. Δεν πρέπει να εμμένετε σε μία τέτοια απόφαση. Το αίτημα έχει λογική βάση και εξυπηρετεί και τα επιχειρησιακά σχέδια. Σας θυμίζω ότι κατά την ψήφισή του ν.3891/2010 η Νέα Δημοκρατία δεν είχε ψηφίσει τα άρθρα αυτά, δηλαδή από το άρθρο 15 έως το 21.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα το σχέδιο νόμου για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών. Πρόκειται για ένα

χρήσιμο νομοσχέδιο, όπως έχω ήδη επισημάνει και στην επιτροπή, το οποίο θα στηρίξουμε και θα ψηφίσουμε, κάνοντας βέβαια και τις σχετικές παρατηρήσεις, οι οποίες θα φανούν ιδιαίτερα κατά τη συζήτηση επί των άρθρων.

Σε γενικές γραμμές πάντως πρόκειται για ένα ολοκληρωμένο και λειτουργικό νομοσχέδιο, αφού περιλαμβάνει 32 συνολικά άρθρα, τα οποία έρχονται να ρυθμίσουν κάθε λεπτομέρεια που αφορά την πιστοποίηση των μηχανοδηγών με στόχο την καλύτερη ασφάλεια των πολιτών.

Εξάλλου -το είπε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας- το νομοσχέδιο αυτό το χειρίστηκαν, για να έρθει στη σημερινή του μορφή, και οι δυο κυβερνήσεις, και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, ενώ η ολοκλήρωσή του -υπενθυμίζω και εγώ- έπρεπε να είχε γίνει μέχρι το τέλος του 2009. Έχουμε μία καθυστέρηση διαχρονική σ' αυτά τα θέματα. Υπάρχει και σήμερα μια καθυστέρηση ενός έτους, αλλά σ' αυτό έχουμε κάποια ευθύνη και εμείς και εσείς.

Εμείς από την πλευρά μας αναλαμβάνουμε το δικό μας μερίδιο επί των όποιων καθυστερήσεων, αλλά και εσείς θα πρέπει να το κάνετε, τουλάχιστον από εδώ και πέρα. Τέτοια τακτοποιητικά νομοσχέδια δεν είναι δύσκολα. Τακτοποιούν και εφαρμόζουν τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ελληνική έννομη τάξη.

Αυτό το σχέδιο νόμου έχει σαν κύριο σκοπό την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας σε μια ευρωπαϊκή οδηγία. Με τις διατάξεις του σχεδίου νόμου εναρμονίζεται η εθνική νομοθεσία προς τις διατάξεις της οδηγίας 2007/59 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου του 2007, σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία.

Ειδικότερα στο πρώτο κεφάλαιο, δηλαδή από τα άρθρα 1 έως 3, καθορίζονται οι προϋποθέσεις και οι διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών, οι οποίοι οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Ελλάδας.

Επίσης, καθορίζονται τα καθήκοντα που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές στην Ελλάδα, δηλαδή οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα, όπως σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διαχειριστές υποδομής και εκπαιδευτικά κέντρα. Παράλληλα, όπως και σε κάθε νομοσχέδιο, καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής του υπό ψήφιση νόμου και προσδιορίζεται η έννοια κάποιων ειδικών όρων που στη συνέχεια χρησιμοποιούνται συχνά.

Στο δεύτερο κεφάλαιο και συγκεκριμένα στα άρθρα 4 έως 8, ρυθμίζονται θέματα πιστοποίησης των μηχανοδηγών με άξονα την εναρμόιση σ' ένα κοινοτικό υπόδειγμα πιστοποίησης, ανατίθεται στη Διεύθυνση Διαβατηρίων του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας η εκτύπωση των αδειών των μηχανοδηγών, ορίζονται τα όργανα για την έκδοση των σχετικών αδειών, οι οποίες ισχύουν σ' όλο το έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς παράλληλα προβλέπεται ότι άδεια που έχει εκδοθεί από αρμόδια αρχή άλλου κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ισχύει και στην Ελλάδα, εφ' όσον ο κάτοχός της έχει ηλικία τουλάχιστον είκοσι δυο ετών. Τα έγγραφα πιστοποίησης των μηχανοδηγών τρίτης -εκτός ευρωπαϊκής- χώρας αναγνωρίζονται μόνο εφ' όσον υφίσταται διμερής συμφωνία της χώρας μας με τη συγκεκριμένη τρίτη χώρα.

Στο τρίτο κεφάλαιο, τα άρθρα 9 έως 13, ρυθμίζονται θέματα σχετικά με τους όρους απόκτησης της άδειας και του πιστοποιητικού. Ειδικότερα και μεταξύ άλλων, προβλέπει την κατώτατη ηλικία των υποψηφίων, οι οποίοι, όπως είπαμε και στο δεύτερο κεφάλαιο, πρέπει να έχουν συμπληρώσει το εικοστό δεύτερο έτος της ηλικίας τους και πρέπει να είναι απόφοιτοι τουλάχιστον δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Επίσης, ο υποψήφιος πρέπει να εξεταστεί με επιτυχία σε διάφορες γνώσεις όσον αφορά την επάρκειά του.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, και συγκεκριμένα με τα άρθρα 14 έως 18, ρυθμίζονται διαδικαστικά θέματα σχετικά με την απόκτηση της άδειας και του πιστοποιητικού, καθώς και με ζητήματα παρακολούθησης μηχανοδηγών από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχειριστές υποδομής. Είναι θετικό το γεγονός ότι ορίζεται πως η άδεια έχει δεκαετή ισχύ και προβλέπεται ότι ο κάτοχός της υποχρεούται να υποβάλλεται σε περιοδικές εξετάσεις,

προκειμένου να διαπιστωθεί ότι ισχύουν οι οριζόμενες προϋποθέσεις όσον αφορά τις ικανότητές του.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, που περιλαμβάνει τα άρθρα 19 έως 22, ρυθμίζονται ζητήματα καθήκοντων και αποφάσεων της Αρχής, η οποία θα πρέπει να εκτελεί τα καθήκοντά της με διαφάνεια και αμεροληψία, να αιτιολογεί τις αποφάσεις της και να τηρεί μητρώο όλων των αδειών.

Ενώ στο έκτο κεφάλαιο, στα άρθρα 23 έως 25, ρυθμίζονται θέματα εκπαίδευσης και κατάρτισης των μηχανοδηγών και θέματα εξετάσεων που προβλέπονται για τον έλεγχο των απαιτούμενων προσόντων.

Στο έβδομο κεφάλαιο, με τα άρθρα 26 και 27 ρυθμίζονται τα ποιοτικά πρότυπα, τα οποία θα πρέπει να δεσμεύουν όλες τις δραστηριότητες της Αρχής, ενώ στο όγδοο κεφάλαιο και συγκεκριμένα με ένα άρθρο, το 28, ρυθμίζονται τα θέματα που αφορούν το υπόλοιπο προσωπικό, που εκτελεί όμως καθήκοντα κρίσιμα, σε κάθε περίπτωση, για την ασφάλεια.

Στο ένατο κεφάλαιο, με το άρθρο 29 ρυθμίζεται η διενέργεια ελέγχων από την Αρχή στους συρμούς που κυκλοφορούν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή.

Τέλος, στο δέκατο κεφάλαιο, με τα άρθρα 30 και 31 ρυθμίζονται οι τελικές διατάξεις που αφορούν την προοδευτική έναρξη της εφαρμογής, ενώ παράλληλα ορίζονται και οι μεταβατικές περίοδοι.

Σε σχέση με το σχέδιο νόμου, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης του ΟΣΕ, η οποία στο τέλος τέλος ήταν και ο μόνος συνομιλητής -γιατί είναι εξειδικευμένο το αντικείμενο- και η οποία αποτελεί την αντιπροσωπευτικότερη οργάνωση του συγκεκριμένου κλάδου, εξέφρασε με πνεύμα ευθύνης τεκμηριωμένες παρατηρήσεις, δεδομένου ότι αφορά και τα συμφέροντα των μελών της, που είναι υποχρεωμένη να υπερασπιστεί, αλλά και το γενικότερο συμφέρον για την ασφάλεια των πολιτών.

Η αντιμετώπισή τους σ' αυτά τα θέματα ήταν εποικοδομητική, θέλοντας να συμβάλουν στην ομαλότερη προσαρμογή των κοινοτικών οδηγιών στην ελληνική έννομη τάξη, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η ασφάλεια στην κυκλοφορία των τρένων στη χώρα μας. Είναι προς τη σωστή κατεύθυνση πολλές από τις προτάσεις τους, τις οποίες εξέθεσαν και προσωπικά όταν εκλήθησαν στην επιτροπή. Όπως, για παράδειγμα, πρώτον, το επίπεδο γλώσσας και επικοινωνίας να μην είναι το 3, που είναι το ελάχιστο που προβλέπει η οδηγία, και όπως προβλέπεται από το σχέδιο νόμου, αλλά το 5. Εξηγώ ότι το επίπεδο 3 απαιτεί να μπορεί ο μηχανοδηγός να αντιμετωπίσει πρακτικές καταστάσεις, να μπορεί να περιγράψει και να κρατήσει μια απλή συνομιλία. Δηλαδή, αυτό το επίπεδο περιγράφει έναν παρατηρητή περισσότερο κι όχι έναν πολύ υπεύθυνο μηχανοδηγό. Είναι αόριστο και απροσδιόριστο. Το απρόβλεπτο στοιχείο δεν προσδιορίζεται. Και, ξέρετε, το ανάγλυφο της Ελλάδας, έτσι όπως είναι διαμορφωμένο, έχει διαρκώς πολλά απρόβλεπτα, τα οποία πολλές φορές δεν είναι συστηματικά, άρα προβλέψιμα, αλλά είναι τυχαία. Θυμίζω -μπορεί να μην εμπίπτει βέβαια μόνο στο σιδηρόδρομο- την περίπτωση των κατακρημνίσεων που είχαμε πέρυσι στα Τέμπη.

Αντιθέτως, στο επίπεδο 5 τα χαρακτηριστικά της γλώσσας είναι σαφώς προσδιορισμένα. Συγκεκριμένα, το επίπεδο 5 απαιτεί ο μηχανοδηγός να μπορεί να προσαρμόζει τον τρόπο που μιλά, να μπορεί να εκφράσει μια γνώμη, να διαπραγματευθεί, να πείσει και να συμβουλευθεί. Οι δυσκολίες του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου απαιτούν για λόγους ασφαλείας την εξασφάλιση του ανώτατου επιπέδου.

Το επάγγελμα του μηχανοδηγού είναι σύνθετο, πολύπλοκο και απαιτεί γρήγορα αντανακλαστικά. Οι μηχανοδηγοί χρειάζεται να μπορούν να επικοινωνούν με το διαχειριστή υποδομής για θέματα κρίσιμα για την ασφάλεια και γι' αυτό πρέπει να διαθέτουν γνώση της ελληνικής γλώσσας και δη σε βαθμό που να τους επιτρέπει να επικοινωνούν ενεργά και αποτελεσματικά υπό οποιεσδήποτε συνθήκες, προκειμένου να μπορούν να περιγράφουν την έκταση μιας κατάστασης και να κατανοούν τις τεχνικές οδηγίες που θα δοθούν για την αποκατάσταση των ανωμαλιών.

Δεύτερον, είναι απολύτως αναγκαίο να προβλεφθούν πρόσθετες απαιτήσεις από άποψη εκπαίδευσης, εμπειρίας, εξετά-

σεων και από την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας β', έτσι ώστε να εξασφαλιστούν υψηλές απαιτήσεις ασφάλειας και εμπειρίας, που απαιτούνται.

Αντίθετα, το σχέδιο νόμου αφήνει ασαφείς τις προϋποθέσεις για την χορήγηση κάθε είδους πιστοποιητικού. Πρέπει, μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού κατηγορίας α', να απαιτείται εμπειρία τουλάχιστον δύο ετών, ειδική εκπαίδευση και ειδικές εξετάσεις, προκειμένου κάποιος να αποκτήσει πιστοποιητικό κατηγορίας β'. Κι αυτό γιατί το ελληνικό δίκτυο, παρ'ότι έχουν επενδυθεί πάνω από 8 δισεκατομμύρια ευρώ τελευταία για τον εκσυγχρονισμό του, παραμένει ακόμη ελλιπές από άποψη ασφάλειας. Στο μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού δικτύου δεν λειτουργούν πλήρως τα φωτισήματα και τα συστήματα ελέγχου ταχύτητας και προστασίας. Παρ' όλα αυτά, οι ταχύτητες είναι υψηλές. Φθάνουν και τα εκατόν εξήντα χιλιόμετρα ανά ώρα, χάρη στην εμπειρία του προσωπικού. Γι' αυτό επιμένουμε, κύριε Υπουργέ, ιδιαίτερα στο κομμάτι της διετούς εμπειρίας για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας β'.

Τρίτον, τα προσόντα των υποψηφίων μηχανοδηγών πρέπει να είναι αντιστοίχα με τις ισχύουσες ρυθμίσεις. Δεν υπάρχει λόγος για την υποβάθμιση του επιπέδου των γνώσεων του προσωπικού έλξης.

Τα προσόντα των μηχανοδηγών πρέπει να είναι σύμφωνα με την εποχή που διανύουμε και να υπάρχει σ' αυτούς υποδομή κατανόησης και αφομοίωσης τεχνολογιών, σύμφωνα εξάλλου με το ν. 2671, ο οποίος καθορίζει τα προσόντα πρόσληψης.

Θεωρώ θετικό το ότι οι ίδιοι οι ενδιαφερόμενοι απαιτούν αυξημένα προσόντα. Αν δεν καθιερώσετε το πτυχίο ΤΕΙ ή ισότιμης σχολής, θα πρέπει τουλάχιστον το πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης να έχει την έννοια της τεχνολογικής κατεύθυνσης. Αυτό θα βοηθούσε, καθώς πρόκειται για ένα επάγγελμα που απαιτεί και άρτια εκπαίδευση και τεχνικές γνώσεις. Εγώ μάλιστα το ισχυρίζομαι αυτό και από την επαγγελματική μου εμπειρία ως εκπαιδευτικού στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση και υπεραμύνομαι αυτού.

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

Παρακαλώ την ανοχή σας για λίγο, κύριε Πρόεδρε. Θα ολοκληρώσω σε δύο λεπτά.

Τέταρτον, υπό την έννοια της υψηλής επαγγελματικής ευθύνης θα πρέπει να ρυθμιστούν τα ανώτατα και κατώτατα όρια ηλικίας. Πράγματι, κύριε Υπουργέ, κάνατε δεκτό, κατά τη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή, το όριο από το «20» στο «22».

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το αλλάξαμε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Το επαναφέρατε στο «20»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είναι στις νομοτεχνικές βελτιώσεις που σας έχουν διανεμηθεί.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Εγώ με το «22» βαδίζω. Το ξαναφέρατε στο «20»;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Είναι στις ρυθμίσεις που μοιράστηκαν.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Πρέπει να ρυθμίσετε και το ανώτατο όριο. Και επιμένω ότι δεν μπορεί να πάει πάνω από τα 40, διότι πρόκειται για ένα επάγγελμα με ιδιαιτερότητες και μετά το τεσσαρακοστό έτος κρίνεται δύσκολη η προσαρμογή.

Θα πρέπει επίσης να προβλεφθεί στο σχέδιο νόμου να λαμβάνονται υπ' όψιν οι ικανότητες και η εμπειρία των μηχανοδηγών, ώστε να κατοχυρωθούν οι κατεχόμενες ήδη άδειες.

Επίσης, πρέπει να επιμνημυνθεί ο χρόνος των μεταβατικών διατάξεων. Θα το πούμε και στα άρθρα αναλυτικά.

Πρέπει ακόμη να υπάρξει ρύθμιση για εκείνους τους εργαζόμενους, οι οποίοι είτε για λόγους υγείας είτε για άλλους λόγους -το αναλύσαμε και με τον κύριο Υφυπουργό στην Επιτροπή- δεν θα μπορέσουν να αποκτήσουν τη δυνατότητα αυτή μέχρι το 2018. Να μπορεί να τους δοθεί αυτή η δυνατότητα πέραν του 2018.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι -για να μην κάνω κατάχρηση του χρόνου, εξάλλου θα έχουμε και τη δυνατότητα να συζητήσουμε και επί των άρθρων- όπως είπα και στην αρχή, εμείς ψηφίζουμε

το σχέδιο νόμου. Βλέπουμε θετικά όλο το εγχείρημα. Τα περισσότερα άρθρα είναι θετικά. Οι επί μέρους παρατηρήσεις που έκανα και οι οποίες είναι μεταφορά από το χώρο των συνδικαλιστών των εργαζομένων, δεν αποτελούν άρνηση ψήφισης, αλλά πρόταση για βελτίωση του σχεδίου νόμου.

Το νομοσχέδιο αυτό είναι ένα τακτοποιητικό νομοσχέδιο. Το ψηφίζουμε επί της αρχής. Είναι μία διαδικασία, η οποία βάζει τη χώρα μας ένα βήμα μπροστά. Είναι καλό για τη χώρα μας, αλλά και για την ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Απόστολος Νάνος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος για μία ακόμη φορά ξεκαθαρίζει τα εξής. Τα μονοπώλια διεκδικούν ακόμη και σε περιόδους κρίσης να έχουν κυρίαρχο ρόλο σ' αυτούς τους στρατηγικούς τομείς των πρώην ΔΕΚΟ και του δημοσίου πλούτου της χώρας, προκειμένου να υπερνικηθούν κεφάλαια να βρουν πιο κερδοφόρες επενδυτικές διεξόδους. Αυτοί, λοιπόν, οι τομείς είναι έτοιμα χρυσοφόρα φιλέτα που τα έχει χρυσοπληρώσει ο ελληνικός λαός.

Τα ιδιωτικά μονοπώλια δεν τα ενδιαφέρει -και δεν έχει τόση σημασία γι' αυτά- εάν θα έχουν το 49% ή το 51% ή ακόμη λιγότερο ή ακόμη περισσότερο των μετοχών, αφού έτσι κι αλλιώς έχουν τον κύριο λόγο στο πλαίσιο της απελευθερωμένης αγοράς. Αυτά καθορίζουν τους κανόνες του ανταγωνισμού.

Γι' αυτό το λόγο δεν έχουν αξία οι θέσεις των πολιτικών και συνδικαλιστικών δυνάμεων, τη στιγμή που δεν διαφωνούν με το πλαίσιο της απελευθέρωσης, με την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την επιχειρηματική δράση και ανάπτυξη, με τον ίδιο τον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής.

Το μόνο που επιδιώκουν, είναι να δημιουργούν αυταπάτες, εγκλωβίζοντας τους εργατούπαλλήλους στο πλαίσιο μίας ουτοπικής διαχείρισης του συστήματος, ενός δήθεν υγιούς ανταγωνισμού όπου δήθεν οι άνθρωποι θα είναι πάνω από τα κέρδη, ενός καλού καπιταλισμού, ο οποίος απλά δεν γίνεται να υπάρξει.

Έτσι λοιπόν, διαχρονικά οι κυβερνήσεις αλλά και τα άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης, κρατώντας ουσιαστικά την ίδια στάση, κινούνται στο πλαίσιο της πολιτικής της απελευθέρωσης των μεταφορών και των οχημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το σιδηρόδρομο.

Θα πάψει να δουλεύει για το ιδιωτικό κεφάλαιο ο ΟΣΕ; Τραπεζίτες, δανειστές, μεγαλοεργολάβοι, κατασκευαστές δικτύου, μεγαλοεργολάβοι εγκατάστασης συστημάτων διαχείρισης κυκλοφορίας, μεγαλοεργολάβοι κατασκευής εγκαταστάσεων συντήρησης και επισκευής δικτύου, συντήρησης και επισκευής τροχαίου υλικού, μεγαλοεργολάβοι των διάφορων τμημάτων εκμετάλλευσης, μεγαλοεργολάβοι μελετητές, μεγαλοεργολάβοι φύλαξης εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού, προμηθευτές καυσίμων, προμηθευτές λιπαντικών, προμηθευτές ανταλλακτικών, προμηθευτές, μεγαλοεργολάβοι, αυτοί είναι που βούλιαξαν τον ΟΣΕ.

Θα έπαυε να ακολουθεί αντιλαϊκή τιμολογιακή πολιτική; Για ένα ταξίδι Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη-Αθήνα με το intercity δεν επαρκεί ο μισθός ενός τετραωρίτη ή η σύνταξη του χαμηλοσυνταξιούχου, χώρια που οι νέες αυξήσεις φτάνουν και επιπλέον του 90% σε σχέση με τις τιμές που υπήρχαν.

Θα πάψει να συμπιέζει συνέχειες τους μισθούς, να μειώνει την τιμή της εργατικής δύναμης; Θα πάψει να καταργεί συνέχειες θέσεις εργασίας; Θα πάψει να ελαστικοποιεί τις εργασιακές σχέσεις; Θα πάψει να αυξάνει με διάφορους τρόπους τον εργάσιμο χρόνο; Θα πάψει να αυξάνει τη εκμετάλλευση;

Με απόλυτη βεβαιότητα εμείς λέμε όχι. Όχι, γιατί και τότε θα πάψει να αντιμετωπίζεται η μεταφορά-συγκοινωνία σαν εμπόρευμα, που η ανταλλαγή του θα έπρεπε να αποδώσει το μέγιστο κέρδος. Άρα το καθοριστικό είναι να προσδιορίσουμε την κατεύθυνση της ανάπτυξης. Ανάπτυξη για ποιον; Ανάπτυξη για να κερδίσουν ποιοι; Οι κεφαλαιοκράτες ή ο λαός;

Έχουν αποδεχτεί και αποδέχονται, πρώτον, τον διαχωρισμό

της υποδομής από την εκμετάλλευση, την εξέλιξη από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης των περιφερειακών δικτύων, την ίδρυση των θυγατρικών εταιρειών που ήταν ο προπομπός των ιδιωτικοποιήσεων, την υλοποίηση συνολικά της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών δικτύων, αλλά ουδέποτε την ένταξη της λειτουργίας των γραμμών υπό νέα μορφή κρατικής διοίκησης στο πλαίσιο του «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ», ώστε να αναλάβουν οι δήμοι και οι περιφέρειες τη δρομολόγηση τρένων με εταιρείες που το κόστος τους θα πέσει στις πλάτες των δημοτών.

Η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ προχωρά στην τελική φάση των ιδιωτικοποιήσεων, δίνοντας άμεση προτεραιότητα στον ΟΣΕ, όπου ψηφίστηκε ήδη το νομοσχέδιο στη Βουλή. Οι επιπτώσεις για τους εργαζόμενους του ΟΣΕ, αλλά και γενικότερα του λαού, που χρησιμοποιεί το σιδηρόδρομο, θα είναι βαρύτατες.

Οχι μόνο ιδιωτικοποιούν τον ΟΣΕ με διάφορες μορφές και τρόπους, αλλά παραδίδουν συνολικά τις υποδομές τους στα μονοπώλια. Προβλέπουν συνεχείς αυξήσεις «φωτιά» των εισιτηρίων. Καταργούν συνολικά συμβάσεις εργασίας και κανονισμούς. Μειώνουν και άλλο τους μισθούς και τις θέσεις εργασίας, δίδοντας υποχρεωτικά δυόμισι χιλιάδες εργαζομένους.

Η Κυβέρνηση επιτίθεται με μία πρωτοφανή αγριότητα σε όλα τα δικαιώματα των εργαζομένων. Μετά το μνημόνιο έχουμε τώρα το επικαιροποιημένο μνημόνιο. Τώρα πια είναι ξεκάθαρο σε όλους ότι η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ οδηγεί τον εργαζόμενο λαό στην ανεργία, τη φτώχεια και τη μαζική εξαθλίωση.

Το ΠΑΣΟΚ υλοποιεί με συνέπεια τη βάρβαρη αντιλαϊκή πολιτική των μπερλιουζιστικών ενώσεων και οργάνων, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, προκειμένου να εξυπηρετήσει την κερδοφορία και την ανταγωνιστικότητα των μονοπωλίων, τη διαιώνιση της εξουσίας τους, έχοντας τη στήριξη των άλλων κομμάτων του κεφαλαίου, όπως της Νέας Δημοκρατίας και του ΛΑΟΣ, καθώς και την ουσιαστική στήριξη του ΣΥΝ-ΣΥΡΙΖΑ που συμφωνεί με την πολιτική της ανταγωνιστικότητας και της απελευθέρωσης των αγορών.

Ποια είναι η θέση μας για μεταφορές και ειδικότερα για τον ΟΣΕ; Ο ελληνικός σιδηρόδρομος μπορεί να αναπτυχθεί και να εκσυγχρονιστεί σ' όλη την Ελλάδα και να αποκτήσει ως μεταφορικό μέσο σταθερής τροχιάς προτεραιότητα απέναντα στα άλλα ατομικά ή μαζικά μεταφορικά μέσα. Μπορεί να γίνει το βασικό μέσο μεταφοράς των λαϊκών στρωμάτων και να αποτελέσει τη σύνδεση των διαφόρων περιοχών της χώρας μας μεταξύ τους.

Αυτό θα γίνει μέσα από ένα πυκνό, φθηνό και αξιόπιστο δίκτυο γραμμών, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη της περιφέρειας, της αγροτικής παραγωγής, του εμπορίου, της βιομηχανίας του τουρισμού, της προστασίας του περιβάλλοντος, της εξοικονόμησης ενέργειας, της ισόμετρης ανάπτυξης όλων των περιοχών της χώρας μας, στην ανάπτυξη βιομηχανικής παραγωγής σιδηροδρομικών συρμών, τροχαίου υλικού και νέων τεχνολογιών στη χώρα μας, ώστε η χώρα μας να μειώσει την εξάρτησή της από τις άλλες χώρες.

Είναι ρεαλιστικό να υπάρξει ένας τέτοιος σιδηρόδρομος, που θα έχει ως αποκλειστικό κριτήριο την ικανοποίηση των εργατικών και λαϊκών αναγκών.

Αυτό, όμως, δεν θα γίνει στο πλαίσιο της σημερινής καπιταλιστικής ανάπτυξης, τα αποτελέσματα της οποίας βιώνουν καθημερινά οι εργαζόμενοι, αλλά στο πλαίσιο μίας άλλης ανάπτυξης υπέρ του λαού, όπου το σύνολο των υποδομών, οι μεταφορές, τα λιμάνια, όλοι γενικά οι στρατηγικοί τομείς της οικονομίας θα κοινωνικοποιηθούν. Θα αποτελούν λαϊκή περιουσία με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό, λαϊκό έλεγχο. Θα λειτουργούν όχι για τα μονοπώλια, αλλά για το λαό και το συμφέρον της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων.

Στην ίδια κατεύθυνση κινείται και το σημερινό νομοσχέδιο για τους μηχανοδηγούς. Και αυτή η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι προσαρμοσμένη στην ιδιωτικοποίηση και στην αντεργατική πολιτική που εφαρμόζει όλο αυτό το διάστημα.

Μέσα από την έκθεση και την αξιολόγηση των συνεπειών των ρυθμίσεων, το Υπουργείο Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων τονίζοντας την αναγκαιότητα του νομοσχεδίου αναφέρει: «Εξάλλου οι διατάξεις του νομοσχεδίου και της οδηγίας συμβάλλουν,

επίσης, στην επίτευξη των στόχων των κοινωνικών πολιτικών για την ελεύθερη διακίνηση των εργαζομένων, την ελεύθερη εγκατάσταση και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής των μεταφορών, ενώ παράλληλα επιδιώκεται ότι θα αποτρέπουν οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού».

Τίποτα πιο αποκαλυπτικό! Είναι όλα υποταγμένα στον ανταγωνισμό των αγορών. Τίποτα που να εμποδίζει ή να στρεβλώνει την πλήρη ασυδοσία τους σε βάρος των εργαζομένων, στην περίπτωση μας, σε βάρος των μηχανοδηγών.

Στόχος του νομοσχεδίου είναι να προσφέρει στις ιδιωτικοποιημένες, πλέον και στη χώρα μας, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την πλευρά της πιστοποίησής του φθηνό και χωρίς δικαιώματα εργατικό δυναμικό. Το παρόν σχέδιο νόμου «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις», μπορούμε να πούμε ότι είναι φτιαγμένο για να «κουμπώνει», να εναρμονίζεται με τις άλλες αλλαγές το σιδηρόδρομο, όπως ο ν. 3899/2010 στις πρώην ΔΕΚΟ, γενικά στην ελληνική κοινωνία.

Δεν θα μπορούσατε να ενεργήσετε διαφορετικά, αφού υπηρετείτε στο ακέραιο τις κοινοτικές πολιτικές. Το παραδέχεστε άλλωστε, όπως φαίνεται και στο παραπάνω απόσπασμα της έκθεσης αξιολόγησης. Όλες οι ελευθερίες για το κεφάλαιο, για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που επιβάλλετε με το παρόν σχέδιο νόμου είναι ταυτόχρονα και δεσμά για τους εργαζόμενους. Πατάνε πού αλλού; Στη Συνθήκη του Μάαστριχτ. Εκεί πατάνε και τα μέτρα, οι συνθήκες που επιβάλλει ο ν. 3891/2010: αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της «ΤΡΑΙ-ΝΟΣΕ» και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα, ανεξάρτητα αν αυτός είναι πολύ πιο αντεργατικός, πολύ πιο βάρβαρος, πολύ πιο απροκάλυπτος, λόγω της προσπάθειας που κάνει το κεφάλαιο, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Κυβέρνηση και τα κόμματα –φορείς- εργαλεία τους, να ξεπεραστεί η οικονομική κρίση του καπιταλισμού πτωχεύοντας ο λαός και όχι αυτοί που φτάνει γι' αυτήν.

Αντιμετωπίζουμε, λοιπόν, το παρόν σχέδιο νόμου μέσα στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής σας, μέσα στο πλαίσιο της πολιτικής σας απελευθέρωσης της ιδιωτικοποίησης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα και της δημιουργίας εκείνων των προϋποθέσεων, ώστε αυτές να γίνουν ελκυστικές για το κεφάλαιο.

Γενικά το σχέδιο νόμου συμβάλλει στη δημιουργία ενός σιδηροδρόμου από τον οποίο έχουν ανάγκη οι ιδιώτες, προκειμένου να κερδοσκοπήσουν, εκμεταλλευόμενοι ακόμα παραπέρα τις σιδηροδρομικές μεταφορές και όχι ο ελληνικός λαός και οι εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο. Αυτοί έχουν ανάγκη από έναν σιδηρόδρομο λαϊκή περιουσία, από σιδηροδρομική μεταφορά άμεσο και κοινωνικό προϊόν και όχι εμπόρευμα με ανταλλάξιμη αξία. Μπορούμε να έχουμε έναν τέτοιο σιδηρόδρομο, όταν και μόνο ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η λειτουργία του, άρα και η εκπαίδευση και η πιστοποίηση των μηχανοδηγών θεθούν κάτω από την αποκλειστική ευθύνη μιας λαϊκής εξουσίας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ**)

Τις επιφυλάξεις της για το νομοσχέδιο εκφράζει και η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης και με δήλωσή της που κατατέθηκε -και συμφωνούμε- παρά το γεγονός ότι έχει αποδεχθεί τη λογική της απελευθέρωσης των μεταφορών που οδήγησε στην ιδιωτικοποίηση του ΟΣΕ, απόρροια της οποίας είναι και το σημερινό νομοσχέδιο.

Αυτή είναι η πολιτική σας με την οποία πορεύεστε και με την οποία φυσικά διαφωνούμε και την οποία το λαϊκό κίνημα, το ταξικό κίνημα, μέσα από τους αγώνες που θα κάνει, θα την καταργήσει. Να είστε σίγουροι.

Για όλα αυτά ψηφίζουμε κατά και επί της αρχής, αλλά και επί των άρθρων γενικότερα του νομοσχεδίου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Παύλος Μαρκάκης, έχει το λόγο.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι γνωστό ότι το νομοσχέδιο που κουβεντιάζουμε σήμερα αφορά στην ενσωμάτωση

της οδηγίας 59/2007 της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην ελληνική έννομη τάξη. Μιας οδηγίας η οποία καθορίζει τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες πιστοποίησης των μηχανοδηγών, οι οποίοι οδηγούν μηχανές έλξης και συρμούς στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας.

Επιπλέον, η οδηγία καθορίζει τα καθήκοντα που αναλαμβάνουν η αρχή, οι μηχανοδηγοί και οι υπόλοιποι ενδιαφερόμενοι φορείς του τομέα, ιδίως οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι διαχειριστές υποδομής και τα εκπαιδευτικά κέντρα.

Ερχόμαστε να συζητήσουμε, λοιπόν, ένα νομοσχέδιο με γνώμονα πάντα την ασφάλεια στους σιδηροδρόμους, το οποίο αντιμετωπίζει μεμονωμένα το θέμα της πιστοποίησης των μηχανοδηγών. Οι μηχανοδηγοί είναι ένα μέρος του συστήματος, το άλλο είναι η σιδηροδρομική υποδομή. Είναι αδιανόητο, λοιπόν, αν και πάρα πολύ χρήσιμο, να αποκόψουμε την μια συνιστώσα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων από την άλλη συνιστώσα.

Στην επιτροπή αναπτύχθηκε ένας πολύ ωραίος διάλογος επί της ουσίας ο οποίος μας προβληματίσε και ανάδειξε πάρα πολλά σοβαρά ζητήματα. Ανέδειξε ένα ολόκληρο σαθρό σύστημα, το οποίο λειτουργούσε πάρα πολύ καιρό με στόχο εντυπωσιασμούς για δήθεν παραγωγή κυβερνητικού έργου όπως, παραδείγματος χάριν, τα επιδόματα ακριβείας που δόθηκαν στο σωματείο και τα οποία όμως, με την επέμβαση των ίδιων των μηχανοδηγών καταργήθηκαν.

Ένα ολόκληρο σαθρό σύστημα που λειτουργήσε, αλλά δεν λειτουργεί υπέρ του κοινωνικού συνόλου, γιατί η φωτοσήμανση δεν λειτουργεί, ενώ υπάρχει δέσμευση να λειτουργήσει από το 2003. Τα συστήματα ελέγχου προστασίας έναντι του ανθρώπινου λάθους δεν υπάρχουν, ούτε το σύστημα παραβίασης της ταχύτητας, ούτε το σύστημα ελέγχου παραβίασης φωτοσημάτων. Δεν λειτουργεί τίποτα.

Και όμως μέσα σ' αυτό το εντελώς άναρχο πλαίσιο οι ταχύτητες από το 2003 έχουν πάει από τα εκατόν είκοσι στα εκατόν εξήντα με τη λογική ότι θα λειτουργήσουν τα φωτοσήματα και θα λειτουργήσουν τα συστήματα ασφαλείας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να στοιχίσει τη ζωή πέντε μηχανοδηγών τα τελευταία χρόνια, αλλά και πολλοί άλλοι εργαζόμενοι στο σιδηρόδρομο να βρίσκονται σοβαρά τραυματισμένοι χωρίς να προσμετράμε τα ύμματα από τους απλούς πολίτες. Μέχρι και πρόσφατα είχαμε ακόμα ένα νεκρό επιβάτη.

Το βασικό, επομένως, μέλημά μας πρέπει να είναι η ασφάλεια στην κυκλοφορία των τρένων και των επιβατών και μάλιστα σε ένα αρκετά δύσκολο δίκτυο.

Το χειρότερο είναι ότι εδώ δεν έχουμε να κάνουμε με ακόμα μια ολιγωρία, αλλά στην ουσία έχουμε ένα σκάνδαλο, όπως ακούσαμε όλοι όσοι συμμετείχαμε στην αρμόδια επιτροπή. Ακούσαμε για τριπλάσια χρέωση της φωτοσήμανσης στην Ελλάδα απ' ό,τι σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Και όμως, το σύστημα δεν έχει ολοκληρωθεί. Αναφέρθηκε καθαρά στην επιτροπή. Τα λεφτά δόθηκαν. Τα λεφτά πάρθηκαν από τις εταιρείες, η τηλεδιοίκηση δούλεψε για τρεις, τέσσερις μήνες και μετά βγήκε εκτός λειτουργίας. Για ποιους λόγους; Για λόγους «αστοχίας του υλικού».

Σε μερικές γραμμές, όπως είναι Κιάτο-Αεροδρόμιο και Κιάτο-Λιόσια εργολάβος είναι η «SIEMENS». Τυχαίο; Δεν νομίζω.

Αν είχαν ολοκληρωθεί τα έργα και είχαμε σήμερα ηλεκτροκίνηση και τηλεδιοίκηση το κόστος μεταφοράς του τρένου θα ήταν φθηνότερο κατά 70%. Μάλιστα, κύριε Χρυσανθακόπουλε, 70% αν ολοκληρώνονταν τα έργα.

Όμως, όταν τα καλώδια της ηλεκτροκίνησης τα κλέβουν και τα πωλούν σε 3 χιλιόμετρα που υπάρχουν στην Ελλάδα -τα οποία μάλιστα είναι και γνωστά- πώς θα πάμε μπροστά; Εκατό εκατομμύρια είναι η ζημία από τα κλεμμένα καλώδια μόνο στη γραμμή Αθηνών-Τιθορέας. Εδώ όμως, έχουμε και ένα παράξενο φαινόμενο. Τα καλώδια της τηλεδιοίκησης και των φωτοσημάτων δεν αξίζουν τίποτα για τα χιλιόμετρα. Και όμως και αυτά ακόμα λένε ότι τα κλέβουν.

Είναι, λοιπόν, ή δεν είναι σκάνδαλο όταν με όλα αυτά εμπαιζέται η ασφάλεια των πολιτών από τη μία, από την άλλη πλουτίζουν μερικοί πατώντας σ' αυτό το ευαίσθητο σημείο και στην ουσία δεν έχουμε φτηνό σιδηρόδρομο παρ' όλες τις δαπάνες και τις επενδύσεις που έχουν γίνει μέχρι σήμερα.

Όταν το δίκτυο, λοιπόν, είναι δύσκολο και δεν έχει συστήματα ασφαλείας ακόμη και οι απαιτήσεις ασφαλείας μεγάλων ταχυτήτων και ακρίβειας είναι μεγάλες πού θα στηριχτούμε, όταν η υποδομή είναι ελλιπής, για να αισθανθούμε αυτή την ασφάλεια; Στην καλή ποιότητα, στην ετοιμότητα, στην πείρα και στην εμπειρία και το επίπεδο γνώσεων των μηχανοδηγών. Αυτοί οι άνθρωποι δούλευαν μέχρι σήμερα με έναν κανονισμό από το 1983 και ερχόμαστε τώρα με την οδηγία για να χαμηλώσουμε τον πήχη των γνώσεών τους;

Εμείς αναδείξαμε τέσσερα θέματα και θα επιμεινουμε σ' αυτά.

Πρώτο θέμα. Τα προσόντα των υποψηφίων μηχανοδηγών θα πρέπει να είναι αντίστοιχα με τις σημερινές ισχύουσες συνθήκες στο δίκτυο. Δεν χρειάζεται υποβάθμιση του επιπέδου των γνώσεών τους. Άρα συμφωνούμε με την απαίτηση να έχουν πτυχίο, δίπλωμα, ηλεκτρολογίας, ηλεκτρονικής ή μηχανολογίας, σχολών ΤΕΙ ή ισότιμων σχολών. Ή μπορούν να έχουν πτυχίο δευτεροβάθμιας τεχνικής ή επαγγελματικής σχολής.

Το δεύτερο θέμα αφορά το επίπεδο της γλώσσας. Το γλωσσικό επίπεδο του Παραρτήματος 5, παράγραφος 8, υποχρεώνει τους μηχανοδηγούς να είναι ικανοί και να επικοινωνούν σύμφωνα με το γλωσσικό επίπεδο 3. Αυτό είναι το ελάχιστο που προβλέπει η οδηγία.

Σήμερα, κύριοι συνάδελφοι, η επικοινωνία στο μεγαλύτερο μέρος του δικτύου γίνεται με ασυρμάτους. Άρα ο μηχανοδηγός πρέπει να έχει πολύ καλή γνώση της ελληνικής γλώσσας, για να μπορεί, πρώτον, να περιγράφει την έκταση μίας δύσκολης κατάστασης, αλλά και, δεύτερον, να καταλαβαίνει τις οδηγίες που του δίνουν, για να αποκαταστήσει μία ανωμαλία ή ένα ατύχημα. Για φανταστείτε, να γίνει ένα ατύχημα και να μην μπορεί να συνεννοηθεί ο μηχανοδηγός με το κέντρο! Άλλα να λέει ο Έλληνας και άλλα να καταλαβαίνει ο Βούλγαρος!

Κύριε Υπουργέ, ακόμη και σε χώρες που έχουν υπερσύγχρονα συστήματα ασφαλείας, η επικοινωνία είναι σε αρκετά υψηλό γλωσσικό επίπεδο. Ακόμη και αυτές οι χώρες, που δεν έχουν τέτοιο προβληματικό σιδηροδρομικό δίκτυο, δεν υποβαθμίζουν το γλωσσικό επίπεδο. Εξάλλου, η απαίτηση για μεγαλύτερο βαθμό γλωσσικό επίπεδο θωρακίζει στην ουσία την ασφάλεια του δικτύου από μηχανοδηγούς που πιθανόν να θέλουν να έρθουν από άλλες χώρες. Έχουν δημιουργηθεί σχολές και στη Βουλγαρία και στα Σκόπια που ετοιμάζονται να έρθουν στην Ελλάδα και μπορούν να έρθουν, αρκεί να ξέρουν καλά τουλάχιστον τη γλώσσα μας, για να έχουν φυσιολογικές συνθήκες επικοινωνίας και συνεννόησης.

Τρίτο θέμα: Το νομοσχέδιο δεν προβλέπει ή δεν κάνει σαφείς τις προϋποθέσεις για τη λήψη των πιστοποιητικών. Μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού κατηγορίας Α', θα έπρεπε να απαιτείται η εμπειρία τουλάχιστον δύο ετών εκπαίδευσης και ειδικές εξετάσεις, προκειμένου κάποιος να αποκτήσει το πιστοποιητικό κατηγορίας Β'. Αυτό πιθανόν να μην προβλέπεται μέσα στην οδηγία, αλλά, κύριε Υπουργέ, οι οδηγίες δεν είναι για να τις αντιγράφουμε, όπως μας τις φέρνουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σκοπός είναι να τις εμπλουτίζουμε, να τις προσαρμόζουμε, σύμφωνα με τα ελληνικά δεδομένα και να προσθέτουμε τέτοιους όρους και προϋποθέσεις, ώστε αυτοί που θα αποκτήσουν το δίπλωμα του μηχανοδηγού να έχουν τουλάχιστον την εμπειρία του δικτύου, για να μπορέσουν να οδηγήσουν τις μηχανές, τα βαγόνια και τους επιβάτες ασφαλώς στον τόπο προορισμού.

Το τέταρτο θέμα έχει να κάνει με το όριο ηλικίας για τη χορήγηση του πιστοποιητικού. Έχω την αίσθηση, κύριε Υπουργέ, ότι το εικοστό δεύτερο έτος είναι απαραίτητο να καθορισθεί ως κατώτερο όριο ηλικίας για την προϋπόθεση χορήγησης άδειας μηχανοδηγού. Νομίζω ότι το έχετε δεχθεί. Αν δεν κάνω λάθος, είναι μέσα στις τροποποιήσεις που έχετε καταθέσει. Η θέση του μηχανοδηγού είναι μία θέση ευθύνης, η οποία θέλει και αυξημένη ωριμότητα. Για να φανταστείτε, η οδηγία μιλούσε για μηχανοδηγούς δεκαοκτώ ετών. Άρα εδώ φαίνεται η δυνατότητα που έχει η ελληνική πολιτική βούληση, εάν θάλει τις οδηγίες να μην τις αντιγράψει ακριβώς, να τις βελτιώσει. Η πρότασή μας είναι το εικοστό δεύτερο έτος να λαμβάνεται ως το κατώτερο χρονικό όριο ηλικίας που θα μπορούν να πάρουν οι μηχανοδηγοί πτυχίο.

Για το ανώτατο όριο ηλικίας, το οποίο παραμένει ανοιχτό, θα

κάνουμε αναλυτικότερη συζήτηση στα άρθρα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το θέμα του νομοσχεδίου, που ενσωματώνει την κοινοτική οδηγία και το πολύ συγκεκριμένο περιεχόμενό του για τη χορήγηση πτυχίου στους μηχανοδηγούς, αναδεικνύει και μία σειρά από θέματα, τα οποία έχουν στόχο - και γι' αυτό γίνεται και η συζήτηση - την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές μεταφορές, με δεδομένη την υπάρχουσα κατάσταση του δικτύου μας. Θα μπορούσε, όμως, αυτό να γίνει το έναυσμα, ώστε να εξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα. Θα μπορούσαμε, δηλαδή, να έχουμε μία αναλυτική καταγραφή των συμβάντων ή των ατυχημάτων μέχρι σήμερα και να εντοπίσουμε τις περιπτώσεις, όπου υπάρχει υπαιτιότητα των μηχανοδηγών. Θα μπορούσαμε να μελετήσουμε και να βρούμε τι φταίει και αυτοί οι άνθρωποι οδηγήθηκαν στο ατύχημα, που μπορεί να αναφέρεται σαν ανθρώπινο λάθος, αλλά στην ουσία ποτέ δεν καταλήγουμε σε ανθρώπινο λάθος, αφού κάποια αιτία υπάρχει και στην υποδομή του δικτύου.

Κύριε Υπουργέ, το θέμα της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μας θα είναι πάντα επίκαιρο. Μέχρι να εκσυγχρονιστεί και να αποκτήσει συστήματα ασφαλείας, ηλεκτροκίνησης και τηλεδιοίκησης θέλει αρκετό δρόμο ακόμα. Ευχόμαστε να μην θυμόμαστε τα ζητήματα αυτά, μόνο όταν έχουμε δυσάρεστα γεγονότα.

Αγαπητοί συνάδελφοι, επειδή η οδηγία είναι δομημένη, κατά την άποψή μας, σωστά στα περισσότερα σημεία και έρχεται να συμπάλλει στην αντιμετώπιση ενός σημαντικού παράγοντα λειτουργίας του δικτύου, όπως είναι οι μηχανοδηγοί, με δεδομένο ότι εντοπίστηκαν κάποιες ατέλειες, τις οποίες βελτίωσε η Κυβέρνηση, εμείς θα ψηφίσουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής. Θα εκφράσουμε, όμως, τις διαφωνίες μας και θα επιμένουμε στην επεμέρους συζήτηση των άρθρων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει η ειδική αγωγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Ευαγγελία Αμμανατίδου-Πασχαλίδου.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ-ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, δεν έχει περάσει πολύς καιρός που η Κυβέρνηση έφερε ένα σχέδιο νόμου για την αναμόρφωση και εξυγίανση του ΟΣΕ, δηλαδή, με δύο λόγια, για το ξεπούλημά του. Αυτήν τη στιγμή είναι νόμος του κράτους και έχει ξεκινήσει η διαδικασία των μετατάξεων των εργαζομένων.

Η αιτιολογία του νόμου που προανέφερα, ήταν η κατάσταση - λέει - του ΟΣΕ, η υπερχρέωσή του και η αδυναμία του ως ανταγωνιστικού μέσου μαζικής μεταφοράς. Ήταν ένας νόμος που στηρίχθηκε από τα κόμματα εξουσίας και το ΛΑΟΣ, για να διαλυθεί ο δημόσιος φορέας που λέγεται «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος», ένας οργανισμός που κατασκευοφαντήθηκε απ' όσους είχαν συμφέρον ή εξυπηρετούσαν συμφέροντα ημετέρων, δηλαδή από την Κυβέρνηση, την Αξιωματική Αντιπολίτευση, το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και άλλους και αυτήν τη στιγμή είμαστε σε μία κατάσταση, που δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο στη χώρα μας.

Στις 20 Ιανουαρίου κάναμε μία ερώτηση μαζί με το συνάδελφο, τον κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη. Αναφέραμε τα εξής: «Η Κυβέρνηση, μετά την ψήφισή του ν.3891/2010 που αφορά τον ΟΣΕ, προχώρησε ήδη στη δραστηριότητα περικοπής δεκάδων περιφερειακών δρομολογίων και στην ανακοίνωση της συρρίκνωσης κατά δύο τρίτα του σιδηροδρομικού δικτύου. Σ' αυτό συμπεριέλαβε και το τμήμα Κορίνθου-Τριπόλεως-Καλαμάτας, στο οποίο μάλιστα έγιναν πρόσφατα έργα ανακαίνισης της σιδηροδρομικής γραμμής από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους ύψους 75 εκατομμυρίων ευρώ». Μία από τις ερωτήσεις που υποβάλαμε ήταν η εξής: «Είναι σε γνώση της Κυβέρνησης ότι παραβιάζει τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό; Είναι συγχρηματοδοτούμενα έργα στο υπό κατάργηση σιδηροδρομικό δίκτυο Κορίνθου-Τριπόλεως-Καλαμάτας, τα οποία έγιναν από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους και αυτό θα επισύρει μια σειρά από πρόστιμα σε βάρος της χώρας».

Μέσα σε αυτήν την ερώτηση υπάρχουν αρκετά στοιχεία. Εσείς θεωρείτε ότι αυτά τα δρομολόγια είναι ζημιολογικά. Όλα τα ευρωπαϊκά κράτη, όμως, περιλαμβάνουν και διατηρούν αυτές τις γραμμές που λέγονται περιφερειακές ή επαρχιακές. Στο πλαίσιο, μάλιστα, μιας υγιούς, ισορροπημένης και κυρίως κοινωνικά

προσανατολισμένης πολιτικής μεταφορών, οι σιδηροδρομικές εταιρείες λειτουργούν επιχορηγούμενες από το δημόσιο. Η κρατική αυτή επιχορήγηση αφορά και τα περιφερειακά δρομολόγια. Οι κρατικοί γερμανικοί σιδηρόδρομοι επιδοτούνται με περισσότερα από 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, για να εκτελούν περιφερειακά δρομολόγια. Οι 100% κρατικοί αυστριακοί σιδηρόδρομοι επιδοτούνται με πάνω από 1 δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως από τη δική τους κυβέρνηση για περιφερειακά δρομολόγια.

Οι σιδηρόδρομοι της Δανίας, απ' όπου κατάγεται ο κ. Τόμσεν της τρόικας, επιδοτούνται με 600 εκατομμύρια ευρώ ετησίως με δίκτυο σε μέγεθος αντίστοιχο του ΟΣΕ.

Αυτά τα ανέφερα για να καταλάβουμε την αναντιστοιχία που γίνεται. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι επιδοτούμενες, εδώ πέρα τις υποχρηματοδοτούμε. Αυτήν τη στιγμή έχουμε μια δικομματική υποχρηματοδότηση, μια απαξίωση του σιδηρόδρομου, η οποία ήταν πολύ στοχευμένη εδώ και χρόνια.

Αυτό αποδεικνύεται, βεβαίως, από την κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας, ενός απαρχαιωμένου δικτύου που οι πολιτικές σκοπιμότητες θέλησαν να το χρεώσουν στους εργαζομένους, που με τα αναχρονιστικά μέσα που διέθετε ο ΟΣΕ προσπαθούσαν εδώ και χρόνια να καλύψουν τις ανάγκες του επιβατικού κοινού. Ένας ακόμη κοινωφελής οργανισμός καταγράφηκε ως ελλειμματικός, χωρίς να απολογούνται οι διορισμένες διοικήσεις από τις κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας για την κακοδιαχείριση, την ηθελημένη απαξίωση και τις πελατειακές σχέσεις που δημιούργησαν και στον ΟΣΕ.

Το κομμάτι του σιδηροδρομικού δικτύου περνάει σε ιδιώτες μαζί με την περιουσία του και στο ελληνικό δημόσιο, βεβαίως, τι μένει; Μένει το υψηλό χρέος, με υψηλό επιτόκιο, φυσικά, προς τις τράπεζες που δανείστηκε ο ΟΣΕ. Γιατί όμως; Διότι το ελληνικό δημόσιο δεν έδινε τη χρηματοδότηση που έπρεπε στον ΟΣΕ για τις υποδομές των δικτύων και ο ΟΣΕ αναγκάζονταν να προστρέξει στον εξωτερικό δανεισμό, γι' αυτό και ήταν ελλειμματικός ο ΟΣΕ. Και δεν ήταν μόνο ο ΟΣΕ, ήταν οι ίδιες πολιτικές που ακολουθήσατε σε όλες τις ΔΕΚΟ.

Τώρα που τον ξεπουλάτε, θα πρέπει να είναι, βεβαίως, καθαρός από χρέη, όπως έγινε και στην Ολυμπιακή που εσείς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις δημιουργήσατε με τις πολιτικές σας και τώρα θα τα βγάλετε πάλι από την πλάτη του φορολογούμενου πολίτη, ο οποίος θα κληθεί, εκτός από αυτήν τη φορολογία, που θα είναι τα χρέη του οργανισμού, να πληρώσει και ένα υψηλό αντίτιμο ως εισιτήριο ή ως μεταφορικό μέσο για το σιδηρόδρομο και κάποιοι θα κάνουν «πανηγύρι».

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

Η τιμολογιακή αυτή πολιτική στόχο θα έχει μόνο την υψηλή κερδοφορία του ιδιώτη και εδώ η υποχρέωση της ελληνικής πολιτείας, της ελληνικής Κυβέρνησης προς τον πολίτη να του παρέχει ένα σιδηροδρομικό δίκτυο ασφαλές, σύγχρονο, γρήγορο και περιβαλλοντικά καθαρό δεν θα υπάρχει. Μια κοινωνική πολιτική που και αυτήν την πετάξατε στον Καιάδα με τις πολιτικές σας, και τις δικές σας και της Νέας Δημοκρατίας.

Και τώρα τι κάνετε; Μας φέρνετε μια κοινοτική οδηγία για να ενταχθεί στο Εθνικό μας Δίκαιο που με την πρώτη ματιά βεβαίως, ως τίτλος φαίνεται πολύ θετική, αλλά όπως σας ανέφερα μέσα στην ερώτηση προηγουμένως, υπάρχει μια αναντιστοιχία: Όπου θέλουμε επικαλούμαστε το Ευρωπαϊκό Δίκαιο και όπου θέλουμε κάνουμε μια δική μας πολιτική κατά το δοκούν, ενώ όλη η Ευρώπη χρηματοδοτεί το σιδηροδρομικό της δίκτυο. Είναι εθνικό θέμα του κάθε κράτους της Ευρώπης...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δικό μας θέμα...

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Το δικό μας το θέμα...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Να κάνω μια διακοπή; Μου επιτρέπετε, κυρία Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Εμείς βέβαια, έχουμε και το μνημόνιο...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μου επιτρέπετε, αν θέλετε, επειδή κάνετε ένα λάθος;

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Παρακαλώ, πείτε μου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κάνετε ένα λάθος. Το κάνετε εσείς, το κάνουν και πολλοί συνάδελφοι. Αναφέρεστε ότι έχουμε κατασκευάσει σιδηροδρομική υποδομή στην Ελλάδα με κοινοτικούς πόρους και εξ αυτού του λόγου οδηγείτε στο συμπέρασμα ότι πρέπει να χρησιμοποιούμε οπωσδήποτε αυτήν την υποδομή...

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Συγχρηματοδότηση, είπαμε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν είναι αυτό το θέμα...

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Είναι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Και με κοινοτικούς πόρους, με συγχρηματοδότηση.

Οδηγείτε, λοιπόν, στο λανθασμένο συμπέρασμα ότι εξ αυτού του λόγου θα πρέπει η υποδομή αυτή να χρησιμοποιείται από μια εταιρεία, όπως είναι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Η υποδομή αυτή υπάρχει και είναι στη διάθεση οποιουδήποτε παρόχου σιδηροδρομικών υπηρεσιών θέλει να τη χρησιμοποιήσει. Το ότι υπάρχει αυτή η υποδομή που έχει κατασκευαστεί, σημαίνει ότι είναι διαθέσιμη. Δεν σημαίνει υποχρέωση σε ένα σιδηροδρομικό φορέα, σε μια εταιρεία που λειτουργεί με όρους αγοράς – πώς να το κάνουμε; – όρους ανταγωνισμού, να χρησιμοποιεί οπωσδήποτε την υποδομή σε βάρος των συμφερόντων της.

Δεν αντιλαμβάνεστε ότι αυτό που λέτε είναι πρωτοφανές; Οποιαδήποτε εταιρεία, δική σας εταιρεία μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτή την υποδομή και ο διαχειριστής υποδομής, δηλαδή ο ΟΣΕ, είναι υποχρεωμένος να τη διαθέτει με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις που διαθέτει την υποδομή αυτήν σε οποιαδήποτε άλλη εταιρεία, είτε είναι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» είτε οποιαδήποτε άλλη.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κύριε Υπουργέ, 75 εκατομμύρια ευρώ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» οπωσδήποτε να κάνει τα συγκεκριμένα δρομολόγια ακόμη και σε βάρος των συμφερόντων της.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κόβονται μισθοί, κόβονται συντάξεις...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κοινός νους χρειάζεται, κυρία μου!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Συνεχίστε, κυρία Αμμανατίδου.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Κύριε Υπουργέ, κόβονται μισθοί, κόβονται συντάξεις, υπάρχει ένα μνημόνιο, το οποίο υποθηκεύει το μέλλον των παιδιών μας, χρησιμοποιούνται χρήματα από συγχρηματοδότηση, εθνικά και κοινοτικά, για ένα δίκτυο, το οποίο αύριο δεν θα λειτουργεί. Πέστε μου που υπάρχουν λογική.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Να βάλουμε και τον ΟΤΕ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Σας παρακαλώ, μην διακόπτετε!

Συνεχίστε, κυρία Αμμανατίδου.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Και φέρνετε να εντάξετε αυτήν την κοινοτική οδηγία με τον τίτλο: «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».

Σας είπα ότι ως τίτλος είναι πολύ καλός. Φυσικά και πρέπει να είναι πιστοποιημένοι μηχανοδηγοί. Φυσικά και πρέπει να διασφαλίζεται η ποιότητα των υπηρεσιών όσων θα κουβαλούν, χρησιμοποιώντας τα σιδηροδρομικά δίκτυα, ανθρώπους, εμπορεύματα, αλλά και θα διασφαλίζουν τη γενικότερη σιδηροδρομική συμπεριφορά στις διασταυρώσεις και στις αφύλακτες διαβάσεις, που είναι πάρα πολλές στη χώρα μας, ώστε να μην είνονται οι πιθανότητες ατυχημάτων και με άλλα οχήματα ή πεζούς, όσο βέβαια αυτό μπορεί να περάσει από το χέρι τους. Γιατί συνεχώς ακούω να κατασκευάζονται και εδώ πάλι τους εργαζόμενους, τους μηχανοδηγούς χωρίς να κάνετε καμμία μα καμμία κριτική

για το απαρχαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, που είναι όλο κινδύνους.

Αναφέρεστε στα ατυχήματα. Εγώ θα πω ότι παρ' όλο που υπάρχει ένα απαρχαιωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο τα ατυχήματα που γίνονται είναι ελάχιστα με την κατάσταση, την κάκιστη, των υποδομών του δικτύου. Το λέω αυτό γιατί οι μηχανοδηγοί μας, αυτοί που τόσα χρόνια λειτουργούσαν το σιδηρόδρομο πάνω σε τέτοια άθλια δίκτυα, έχουν μια φοβερή εμπειρία.

Βέβαια, υπάρχει και εκείνη η κατασκοφαντήση με τα βαγόνια, τα μαύρα που έβαζαν δεκαοκτώ, δεκαεννιά. Οι εργαζόμενοι, λέει, φταίγανε. Κανένας δεν βγαίνει, όμως, να πει ότι οι εργαζόμενοι ήταν αυτοί που το καταγγείλανε και οι διοικούντες ήταν αυτοί που ήταν υπεύθυνοι για την υπερφόρτωση όλης αυτής της κατάστασης που γινόταν εδώ στην Αθήνα.

Είναι καλό να ρίχνουμε λάσπη στους εργαζόμενους. Έτσι δημιουργούμε αντιπαραθέσεις. Και τώρα που η ανεργία καλπάζει, λέμε και μερικά νούμερα, εκτοξεύονται έτσι: 133.000 ευρώ – λέει – ο μέσος ετήσιος μισθός του εργαζόμενου στον ΟΣΕ. Δεν μας λέτε ποιοι είναι οι μισθοί των διοικούντων, οι οποίοι διορίζονται, είτε από την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ είτε πιο μπροστά από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας; Δεν μας λέτε ότι μετά από τριάντα χρόνια ποιος είναι οι μεικτές αποδοχές ενός εργαζόμενου; Είναι 1.800 ευρώ. Βγαίνετε και λέτε αυτά γιατί έτσι δημιουργούμε πολύ ωραίες καταστάσεις! Μπορούμε έτσι να τα ιδιωτικοποιούμε, αφού τα έχουμε κατασκοφαντήσει, αφού τα έχουμε απαξιώσει. Είναι η εύκολη λύση. Έτσι τα δίνουμε στους ιδιώτες. Είναι πολύ καλά όλα αυτά!

Η πραγματική σας, όμως, πολιτική δεν φάνηκε, κύριε Υπουργέ. Και δεν είναι μόνο σε εσάς, είναι σε όλη την Κυβέρνηση, και σε αυτήν και στις προηγούμενες...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Και στις επόμενες.

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Και στις επόμενες, βεβαίως, γιατί θα είναι ακόμη χειρότερες από ό,τι φαίνεται, αν πάμε σ' αυτήν την κατάσταση. Γι' αυτό ακριβώς, κύριε συνάδελφε, θα πρέπει να ξεσηκωθεί ο κόσμος και θα πρέπει να γίνει μια γροθιά, ώστε να αλλάξουν όλες αυτές οι πολιτικές. Αυτές οι πολιτικές αλλάζουν με άλλους τρόπους, όχι με αυτούς...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Αν σας παραχωρήσουν την κυβέρνηση τώρα, την παίρνετε εσείς...

ΛΙΤΣΑ ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ- ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Με σοσιαλιστικές κυβερνήσεις και όχι με τύπου σοσιαλισμό και να βλέπουμε έναν νεοφιλελευθερισμό, ο οποίος λειτουργεί μέσα στον άκρατο καπιταλισμό ακόμη χειρότερος.

Οι παραπάνω υπηρεσίες ασφαλείας υπάρχουν σ' ένα δίκτυο χαμηλής έως πολύ κακής ποιότητας. Εγώ σας είπα ότι θα πρέπει να συνομολογήσουμε πως κατάφεραν οι μηχανοδηγοί του ΟΣΕ όλα τα προηγούμενα χρόνια να εκμηδενίσουν όσο μπορούσαν τα ατυχήματα.

Δυστυχώς, όμως, κλείνοντας αυτήν την παρένθεση και επιστρέφοντας στους μηχανοδηγούς, αυτή η εμπειρία των χρόνων θα πέσει στο κενό. Και γιατί θα πέσει στο κενό; Διότι, με τις διαδικασίες που μπαίνουν εδώ των μετατάξεων, θα στείλετε αυτούς τους ανθρώπους με τις εθελουσίες μετατάξεις -αναγκαστικές εθελουσίες θα πω εγώ, οι τελευταίες ήταν σαράντα έξι των μηχανοδηγών- σε υπηρεσίες των ΟΤΑ, των νοσοκομείων. Εκεί δεν ξέρω τι θα κάνουν αυτοί οι άνθρωποι, αλλά το θέμα είναι ότι δεν θα υπάρχει η εμπειρία να μεταφερθεί στις επόμενες γενιές μηχανοδηγών.

Στο σχέδιο νόμου, το άρθρο 4, παράγραφος 2 αναφέρεται στις περιπτώσεις που δεν απαιτείται η κατοχή πιστοποιητικού. «Η χρήση της δυνατότητας αυτής αποφασίζεται από τη σιδηροδρομική επιχείρηση και δεν μπορεί να επιβάλλεται ούτε από τον οικείο διαχειριστή υποδομής, ούτε από την Αρχή». Θέλω να μου εξηγήσετε τι ακριβώς εννοείτε εδώ. Φαίνεται ότι σε σιδηροδρομική επιχείρηση ο ΟΣΕ δεν θα μπορεί να παρεμβαίνει; Τι ακριβώς γίνεται; Πού αναφέρεται αυτή η διάταξη; Είναι το άρθρο 4, παράγραφος 2. Θέλω μία διευκρίνιση.

Η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης του ΟΣΕ στις παρτηρήσεις της για το παρόν σχέδιο νόμου, ζητεί να μπου υψηλά στάνταρτ στην πιστοποίηση των μηχανοδηγών.

Εγώ θα αναφέρω μερικά από αυτά. Ως απαιτούμενο γλωσσικό

επίπεδο είναι το επίπεδο 3 και όχι το ανώτατο επίπεδο 5. «Πιστεύουμε», λέει η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης, «ότι η ιδιαίτερη σημασία και οι δυσκολίες του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου απαιτούν για λόγους ασφαλείας την εξασφάλιση του ανώτατου επιπέδου».

Δεύτερη παρατήρηση. «Είναι απολύτως αναγκαίο να προβλεφθούν πρόσθετες απαιτήσεις από απόψεως εκπαίδευσης, εμπειρίας και εξετάσεων για την απόκτηση πιστοποιητικού κατηγορίας Β', έτσι ώστε να εξασφαλισθούν οι υψηλές απαιτήσεις ασφαλείας και εμπειρίας που απαιτούνται».

Αντίθετα, το σχέδιο νόμου αφήνει ασαφείς τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση κάθε είδους πιστοποιητικού. Πρέπει έτσι να απαιτείται μετά την απόκτηση του πιστοποιητικού κατηγορίας Α', εμπειρία τουλάχιστον δύο ετών, ειδική εκπαίδευση και ειδικές εξετάσεις, προκειμένου κάποιος να αποκτήσει πιστοποιητικό κατηγορίας Β'».

Τρίτον, «τα προσόντα των υποψηφίων μηχανοδηγών πρέπει να είναι αντίστοιχα με τις σήμερα ισχύουσες ρυθμίσεις. Δεν υπάρχουν κανένας λόγος για την υποβάθμιση του επιπέδου των γνώσεων του προσωπικού έλξης. Θα πρέπει έτσι να απαιτείται πτυχίο ή δίπλωμα ηλεκτρολογίας ή ηλεκτρονικής ή μηχανολογίας σχολών ΤΕΙ ή ισοτίμων σχολών της ημεδαπής ή αλλοδαπής ή πτυχίο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης τεχνικής επαγγελματικής σχολής ή ισοτίμης σχολής ή ειδικότητας τομέων μηχανολογικού, ηλεκτρολογικού, ηλεκτρονικού και δίπλωμα θερμοστατή ή βοηθού μηχανοδηγού».

Τέταρτον, «δεν τηρείται η πρόβλεψη της οδηγίας στο άρθρο 37 παράγραφος 2γ', σύμφωνα με την οποία οι εκδίδουσες αρχές λαμβάνουν υπ' όψιν όλες τις επαγγελματικές δεξιότητες που έχει ήδη αποκτήσει κάθε μηχανοδηγός, ώστε η παρούσα απαίτηση να μη δημιουργεί περιττή διοικητική και οικονομική επιβάρυνση. Άδειες οδηγησης που έχουν ήδη χορηγηθεί στους μηχανοδηγούς, πρέπει να κατοχυρώνονται όσο είναι δυνατόν».

«Θα πρέπει, λοιπόν, να προβλεφθεί ειδικά στο σχέδιο νόμου ο τρόπος με τον οποίο θα λαμβάνονται υπ' όψιν οι ικανότητες και η εμπειρία που ήδη κατέχουμε», λέει εδώ η Πανελλήνια Ένωση «ώστε να αποφευχθεί η περιττή ταλαιπωρία όλων, αλλά και να κατοχυρωθούν οι κατεχόμενες ήδη άδειες. Η παραπομπή σε υπουργική απόφαση δεν θεωρείται επαρκής κατοχύρωση».

Πέμπτον, «ομοίως πρέπει να επιμηνυνθεί ο χρόνος των μεταβατικών διατάξεων στο ανώτατο επίπεδο και να μην τεθούν σε ισχύ οι διατάξεις για τις άδειες για μηχανοδηγούς που οδηγούν αποκλειστικά στο ελληνικό έδαφος».

Έκτον, «δεν υπάρχει καμμία ρύθμιση για εκείνους τους εργαζόμενους οι οποίοι είτε για λόγους υγείας, είτε για άλλους λόγους δεν θα αποκτήσουν μέχρι το 2018 την προβλεπόμενη άδεια. Είναι συνεπώς αναγκαίο να εξασφαλισθεί σ' αυτούς τους εργαζομένους η δυνατότητα συγκεκριμένης εναλλακτικής απασχόλησης».

Τα υπόλοιπα τα κάνετε νομοτεχνική βελτίωση.

Εμείς είμαστε κατά της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών δικτύων και κατ' επέκταση και εναντίον της συμμετοχής ιδιωτών στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων, όταν και όπου έχει συμβεί, έχει δημιουργήσει μεγάλα προβλήματα στην ασφάλεια των μεταφορών των επιβατών και βεβαίως έχει εκτινάξει την τιμολογιακή πολιτική. Παράλληλα, έχει οδηγήσει στην περικοπή βασικών δρομολογίων για το επιβατικό κοινό και τις μεταφορές, όπως γίνεται και στη χώρα μας.

Αυτά τα τονίζω, βεβαίως, για να τα ακούει και ο εισηγητής του ΚΚΕ, που ίσως δεν τα γνωρίζει ή τα παραποιεί για τις θέσεις του ΣΥΝ και του ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι προτάσεις της Πανελληνίας Ένωσης Προσωπικού Έλξης δεν λήφθηκαν υπ' όψιν, ούτε και οι δικές μας παρατηρήσεις. Εμείς θα ψηφίσουμε «ΠΑΡΩΝ» επί της αρχής στο σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε την κ. Αμμανατίδου-Πασχαλίδου.

Το λόγο έχει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, κ. Αλέξης Τσίπρας.

ΑΛΕΞΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Κύριε Υπουργέ, σας άκουσα να λέτε ότι δεν έχει σημασία ποιος κατασκευάζει ένα δίκτυο σιδηροδρομικό, αλλά από τη στιγμή που έχει κατασκευαστεί θα έχει τη δυνατότητα να το χρησιμοποιήσει οποιοσδήποτε.

Καινοφανής τοποθέτηση! Ο ΟΣΕ με χρήματα του ελληνικού λαού και κοινοτικά κονδύλια έχει κατασκευάσει ένα σιδηροδρομικό δίκτυο. Ο ΟΣΕ έχει υπερχρεωθεί δανειζόμενος για την κατασκευή αυτού του δικτύου, όταν θα έπρεπε το ίδιο το δημόσιο να το έχει χρηματοδοτήσει και όχι ο ΟΣΕ. Και τώρα έρχεστε και λέτε, αφού όλα αυτά τα χρόνια τον έχετε κατασυσκοφαντήσει, ότι δεν έχει και κανένα λόγο να διεκδικεί, να αξιοποιεί μονομερώς αυτό το δίκτυο.

Εδώ θα έλεγε κανείς ότι πρόκειται για ληστεία του δημόσιου πλούτου. Όμως, κύριε Υπουργέ και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μπορούσαμε να μιλήσουμε σήμερα διεξοδικώς για τα ζητήματα αυτά, όπως και για το γεγονός ότι είμαστε η μοναδική χώρα που αποψιλώνει το σιδηροδρομικό της δίκτυο, που καταστρέφει τις κοινωνικιακές της υποδομές.

Παρ' όλα αυτά, δεν είμαστε σε κανονικές συνθήκες για να εξαντλήσουμε σήμερα τη συζήτηση στη Βουλή για τα ζητήματα αυτά. Και εγώ σας λέω εκ των προτέρων ότι η δική μου τοποθέτηση θα έχει να κάνει και με τα τρέχοντα, πολύ σοβαρά ζητήματα, που αφορούν τις τελευταίες εξελίξεις. Αν ήταν κανονικές οι συνθήκες, θα συζητάγαμε για τον ΟΣΕ, θα συζητάγαμε κυρίως για τη μεγάλη, σκανδαλώδη συγκάλυψη στην επιτροπή της «SIEMENS» των ευθυνών των δύο κομμάτων εξουσίας, όταν γερμανικό δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι το 2% πήγαινε στα ταμεία των δύο κομμάτων εξουσίας. Και στην επιτροπή συναινετικά αποφασίσατε να το ξεχάσετε αυτό.

Θα συζητάγαμε γι' αυτά σήμερα και εμείς και ο κόσμος, ο λαός που παρακολουθεί, για το ότι αύριο έρχεται η τρόικα και ζητά 12,5 δισεκατομμύρια νέες θυσίες το 2012 και το 2013, για το νέο φορολογικό νομοσχέδιο που κατέθεσε σήμερα ο Υπουργός των Οικονομικών και κάνει νέα δώρα στο μεγάλο κεφάλαιο. Μειώνει τέσσερις μονάδες το συντελεστή φορολογίας του κεφαλαίου. Αυτή είναι η κοινωνική σας δικαιοσύνη. Τα παίρνετε από τους μισθωτούς, τους συνταξιούχους και χαρίζετε στο κεφάλαιο. Γι' αυτά θα συζητάγε ο κόσμος.

Τι συζητάει, όμως ο κόσμος σήμερα; Σήμερα ο κόσμος συζητάει και παρακολουθεί την υποτιθέμενη οργάνωση και καθοδήγηση από το ΣΥΡΙΖΑ της κατάληψης της Νομικής από τους απεργούς πείνας. Όσο σχέση έχει ο ΣΥΡΙΖΑ με την υποκίνηση και την οργάνωση της εξέγερσης στην Τυνησία και στην Αίγυπτο, άλλη τόσο σχέση έχει και με την υποκίνηση, οργάνωση των μεταναστών, που διεκδικούν στον ήλιο μοίρα.

Το μόνο που δεν μας έχετε πει είναι ότι έχουμε σχέση και με όλα αυτά που γίνονται στην Τυνησία, στην Αίγυπτο. Ο ΣΥΡΙΖΑ, άλλωστε, όλα αυτά τα χρόνια έχει οργανώσει τόσα πολλά. Μάλλον εμείς θα έπρεπε να είμαστε στα έδρανα της Κυβέρνησης και όχι εσείς. Τις τελευταίες σαράντα οκτώ ώρες, όμως, όλο το σύστημα πολιτικής διαπλοκής εξαπολύει λάσπη, επενδύει στη μισalloδοξία και κατασυσκοφαντεί πρόσωπα και πολιτικές παρατάξεις.

Θα μου πείτε: «Πού το βλέπετε το πρωτότυπο;» Είσατε πια τόσο προβλέψιμοι που είμαστε απόλυτα σίγουροι ότι είστε ικανοί να φθάσετε στα άκρα, γι' αυτό και θα παραμεινουμε ψύχραιμοι απέναντι σε οποιαδήποτε προβοκάτσια.

Υπήρξε απ' αυτό εδώ το βήμα μια απίστευτη συναίνεση ΠΑΣΟΚ, Νέας Δημοκρατίας, –βεβαίως, δεν αναφέρομαι ούτε στο Κομμουνιστικό Κόμμα, που προς τιμήν του δεν στοχοποίησε, ούτε στους Οικολόγους Πράσινους– πρωτοστάτες οι εκπρόσωποι της Ακροδεξιότητας και του ΛΑΟΣ, η κ. Μπακογιάννη και ανακαλύψατε τον υπαίτιο της κοινωνικής, οικονομικής, εθνικής και ηθικής κατάρρευσης, τον ΣΥΡΙΖΑ.

Συγχαρητήρια! Όμως αυτό το έργο το έχουμε ξαναδεί και δεν μας τρομάζει.

Το είδαμε το Δεκέμβριο του 2008. Ζήτησε κανείς συγγνώμη για τις χυδαιότητες που ακούστηκαν τότε;

Το είδαμε στον ξυλοδαρμό του Προέδρου της ΓΣΕΕ, όταν ο

Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης έβγαине στις τηλεοπτικές συχνότητες και έλεγε: «Έχουν καταγραφεί τα πρόσωπα, ξέρω τα στοιχεία, είναι μέλη του ΣΥΡΙΖΑ». Αποδείχθηκε ότι δεν ήταν. Ζήτησε συγγνώμη;

Το είδαμε με τα αισχρά υπονοούμενα και μεγαλοδημοσιογράφων εναντίον του ΣΥΡΙΖΑ για τους αδικοχαμένους στη ΜΑΡΦΙΝ. Δυστυχώς γι' αυτούς, βέβαια, ήμασταν τρία χιλιόμετρα μακριά. Ζήτησε κανείς συγγνώμη;

Το ίδιο συνέβη και με τον ξυλοδαρμό του Γραμματέα της Νεολαίας του Συνασπισμού και με το μέλος-στέλεχος του κόμματός μας, που τον περάσατε για κάποιον άλλον και τον συλλάβατε ως τρομοκράτη. Και ποιος ξέρει ακόμη τι ετοιμάζετε να πείτε και να κάνετε! Περιμένουμε τα χειρότερα! Αλλά ενημερώστε κράτος και παρακράτος πως ούτε φοβόμαστε ούτε απροετοίμαστους θα μας βρείτε. Με υπομονή και επιμονή θα αντιμετωπίζουμε τις δηλώσεις της περιφερόμενης πολιτικής ασχήμιας εναντίον μας και θα απαντάμε πολιτικά.

Για να τελειώνει εδώ, όμως, αυτή η προβοκάτσια, καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής την απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Φοιτητών της Νομικής Σχολής, που αποδεικνύει ότι όση συμμετοχή στην υιοθέτηση του αιτήματος των μεταναστών να φιλοξενηθούν σε χώρο της Νομικής είχαν οι φοιτητές του ΣΥΡΙΖΑ, άλλη τόση είχαν και αυτοί της ΠΑΣΠ, άλλη τόση είχαν και αυτοί της ΔΑΠ, που συνυπέγραψαν την απόφαση. Όσες δικαιολογίες ειώθηκαν αργότερα, ανήκουν πλέον στο πεδίο της γελοιότητας.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ κ. Αλέξης Τσίπρας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Όμως τα πράγματα, όπως εξελίσσονται, δεν είναι καθόλου αστεία, είναι σοβαρά. Με όση σοβαρότητα διαθέτουμε απ' αυτό το Βήμα, υπευθύνως ενημερώνουμε και εσάς και τον ελληνικό λαό ότι είμαστε μπροστά σε ένα συναινετικό και ενορχηστρωμένο σχέδιο ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας, από κοντά και ο ΛΑΟΣ, που έχει δύο στόχους: Πρώτον, τον αποπροσανατολισμό της κοινής γνώμης από τη συγκάλυψη των ευθυνών των δύο μεγάλων κομμάτων για το μεγάλο σκάνδαλο της «SIEMENS». Αυτή η συναίνεση δεν ξέρω αν είναι και πρόκριμα και άλλων μεγάλων συναίνεσεων για την εφαρμογή των νέων σκληρών μέτρων που έρχονται. Δεύτερος στόχος είναι να ξεμπερδέψετε μία ώρα αργότερα με το πανεπιστημιακό άσυλο, ενεργοποιώντας παράλληλα τα πιο συντηρητικά, ξενοφοβικά αντανάκλαστα.

Είναι ντροπή, κύριε Βούδια! Ήσασταν και στον καταυλισμό κάποτε, στους μετανάστες. Και τώρα, είστε στην Κυβέρνηση του φράχτη. Θα μου πείτε ότι δεν τα πιστεύετε εσείς, αλλά δεν έχει σημασία αυτό. Τα κάνετε για λόγους σκοπιμότητας, διότι έχετε δει ότι ο κόσμος μπροστά στο φόβο και στον τρόμο της κρίσης τα βάζει με τον πιο αδύναμο, με τους μετανάστες.

Αυτό, λοιπόν, είναι το σχέδιό σας, γι' αυτό δεν σας ενδιαφέρει να βρεθεί λύση στο πρόβλημα που προέκυψε στη Νομική. Γι' αυτό και επιτίθεστε στον Πρύτανη και στην πανεπιστημιακή κοινότητα, που ψάχνουν για λύση αποστοχοποίησης του δημόσιου πανεπιστημίου και του ασύλου. Γι' αυτό και πιέζετε προς κάθε κατεύθυνση να μην ανταποκριθεί κανείς θετικά σε οποιαδήποτε λύση διεξόδου και απεμπλοκής του πανεπιστημιακού ασύλου. Είναι ντροπή, κύριοι της Κυβέρνησης!

Θλίβομαι εδώ και για τη στάση του νεοεκλεγέντα δημάρχου της Αθήνας. Από το πρωί προσπαθώ να επικοινωνήσω μαζί του και δεν βγαίνει στο τηλέφωνο. Εν τω μεταξύ έχω βρει και έχω επικοινωνήσει δύο φορές με τον Αρχιεπίσκοπο και αν και βρίσκεται σε ταξίδι στη Συρία, είναι πρόθυμος να συζητηθεί για να βρεθεί λύση. Ο Δήμαρχος, όμως, δεν βγαίνει στο τηλέφωνο. Και όχι μονάχα αυτό, αλλά στην πρόταση διεξόδου που έγινε, απαντάει με θλιβερό τρόπο. Και αναρωτιέμαι, πόσο γρήγορα μπορεί να μετατραπεί κανείς από Συνήγορο του Πολίτη σε Συνήγορο της Κυβέρνησης και ενδεχομένως σχεδιασμών που δεν τον αφορούν, δεν τους έχει κάνει ο ίδιος, αλλά είναι σκοτεινοί σχεδιασμοί και αφορούν το πανεπιστημιακό άσυλο.

Πιο πολύ, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θλίβομαι για τη

στάση του Πρωθυπουργού. Τόσο απελπισμένος είναι πια, που ψάχνει να βρει καταφύγιο στην πολιτική εκμετάλλευση του ανθρώπινου πόνου! Και ήταν και ο ίδιος μετανάστης για πολλά χρόνια και ήταν και ο ίδιος πολιτικός πρόσφυγας! Σήμερα, μάλιστα, αποφάσισε να εξαπολύσει ένα αντι-αριστερό παραλήρημα, που θυμίζει άλλες εποχές, παλιές εποχές, όταν υπήρχε το αντι-κομμουνιστικό παραλήρημα. Τώρα υπάρχει το αντι-αριστερό παραλήρημα. Και μας έκανε και μαθήματα για το τι είναι αριστερό και τι δεν είναι. Ποιος; Ο αριστερός Πρωθυπουργός που κορόιδεψε το λαό λέγοντας προεκλογικά «σοσιαλισμός ή βαρβαρότητα», προκείμενου να εκλεγεί και μετά έφερε στη χώρα το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για να μας κάνει τρίτο κόσμο και Αργεντινή. Ποιος; Ο αριστερός Πρωθυπουργός που επενδύει στον κοινωνικό αυτοματισμό και τον κοινωνικό εκφοβισμό. Ο αριστερός Πρωθυπουργός που κατεδαφίζει το κοινωνικό κράτος και τώρα θέλει να ξεμπερδέψει και με το πανεπιστημιακό άσυλο. Ο αριστερός Πρωθυπουργός που συγκαλύπτει σκάνδαλα και αναζητά εξιλαστήρια θύματα.

Ε, λοιπόν, κύριοι της Κυβέρνησης, αυτό δεν έχει καμμία σχέση με την Αριστερά, όπως κι εσείς δεν έχετε πια καμμία σχέση με την Αριστερά, αλλά ούτε και με την ίδια σας την ιστορία. Αν ο Πρωθυπουργός δεν είχε αυτό το επίθετο που έχει, θα είχατε άλλη τύχη, ενδεχομένως την τύχη που είχε η κυβέρνηση της Τυνησίας. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Σας ενημερώνουμε, λοιπόν, πως ό,τι και να κάνετε, εμείς ούτε στα άκρα θα φθάσουμε, ούτε θα ενσωματωθούμε στις δυνάμεις του συστήματος και των προθύμων. Και το κυριότερο, δεν πρόκειται να εγκαταλείψουμε κανέναν απροστάτευτο, όταν πιστεύουμε ότι έχει δίκιο, είτε είναι Έλληνας είτε είναι μετανάστης. Όπως δεν θα εγκαταλείψουμε το ένα εκατομμύριο ανέργους, όπως δεν θα εγκαταλείψουμε τους εργαζομένους στο δημόσιο και στον ιδιωτικό τομέα, τους αγρότες, τους συνταξιούχους, όλους όσους χτυπάτε αλύπητα δεκαέξι μήνες τώρα, όπως δεν θα εγκαταλείψουμε τους κατοίκους της Κερατέας, το κίνημα των διοδίων.

Ενημερώστε τους μεγαλοκατασκευαστές και τους καναλάρχες ότι δεν μας πτοούν τα πρωτοσέλιδα, ούτε τα δελτία ειδήσεων μας πτοούν. Κυρίως γιατί δεν μας πτοούν; Γιατί εμείς δεν πρόκειται ποτέ να εγκαταλείψουμε τις αρχές και την αξιοπρέπειά μας. Όσο εσείς επενδύετε στη βία, εμείς θα αναζητούμε ειρηνική λύση με όσους από αυτούς έχουν αξιοπρέπεια.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να έχω το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Τσίπρα.

Το λόγο έχει ζητήσει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Δημήτρης Ρέππας.

Θα είναι η κανονική σας ομιλία, κύριε Υπουργέ;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι, κυρία Πρόεδρε, μία μικρή παρέμβαση πριν την κεντρική ομιλία μου για το συζητούμενο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι τα ονόματα που καθορίζουν την ιστορία. Είναι οι πράξεις των συγκεκριμένων προσώπων που καθορίζουν την ιστορία και η ιστορία εν συνεχεία είναι αυτή, η οποία κτίζει τα πρόσωπα και τα ονόματα. Έτσι κτίστηκε το επίθετο Παπανδρέου. Όχι επειδή υπήρξε από καταβολής κόσμου ως σημαντικό. Έγινε σημαντικό στην ιστορική διαδρομή με συγκεκριμένες αποφάσεις, πράξεις και πρωτοβουλίες και ο σημερινός Πρωθυπουργός είναι ένας προοδευτικός σοσιαλιστής πολιτικός.

Είπε σήμερα στην κοινοβουλευτική Ομάδα, ότι πρέπει να σταματήσουμε να κάνουμε εμπόριο ανθρώπινης ζωής, ανθρώπινης δυστυχίας, ανθρώπινου πόνου. Είναι προοδευτικός πολιτικός και δεν είναι ψευδομοίωμα προοδευτικού πολιτικού που να εξαντλεί την παρουσία του στη δημόσια ζωή με ωραίους λόγους. Στη ζωή των ανθρώπων, αν δεν υπάρχουν κανόνες, αυτός που συνθλίβεται από τυφλές συγκρούσεις είναι ο ανίσχυρος, είναι ο αδύναμος. Αν θέλουμε, όμως, να υπάρχουν κανόνες, ώστε αυτοί να οριοθετούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο, μέσα από τις διαφορές μας μπορούμε να συνυπάρχουμε, πρέπει όταν θεσπίζονται αυτοί

οι κανόνες να τους σεβόμαστε και να τους τηρούμε. Να τροφοδοτούμε την ευνομία και όχι την ανομία, την αστάθεια και τη ρευστότητα, κάτι το οποίο ευνοεί τα σχέδια εκείνων που δεν θα ήθελαν κανόνες. Γιατί οι κανόνες δεν περιορίζουν τον αδύναμο, περιορίζουν τον ισχυρό και όσο πιο ισχυροί είναι οι κανόνες, τόσο περισσότερο ελέγχονται οι ισχυροί και τόσα περισσότερα δικαιώματα αποδίδονται στους αδύναμους της κοινωνίας. Αξίες, όπως η κοινωνική συνοχή, τα κοινωνικά δικαιώματα, αν θέλουμε στην πράξη να αποδείξουμε ότι τις προωθούμε και τις σεβόμαστε, θα πρέπει να είμαστε δημιουργικοί και να αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας.

Άκουσα τον Πρόεδρο του ΣΥΡΙΖΑ με πολλή προσοχή και αγάπη, επαναλαμβάνω, κύριε Πρόεδρε και σήμερα, απευθυνόμενος σε σας, με σεβασμό στο αξίωμά σας και στο πρόσωπό σας. Και λέω ότι οι λέξεις που χρησιμοποιήσατε «προβοκάτσια σε βάρος του ΣΥΡΙΖΑ» ή «λάσπη που ρίχνουν κάποιοι σε βάρος του ΣΥΡΙΖΑ» αποτελούν μία άμεση αυτοκριτική που κάνετε για ένα θέμα, το οποίο θεωρείτε ότι σας πλήττει πολιτικά. Αυτοί οι ισχυρισμοί που λέτε ότι σας αδικούν, θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν πολύ εύκολα από τη δική σας πλευρά, αν από την πρώτη στιγμή, ως ένα κοινοβουλευτικό κόμμα, παίρνατε μία ξεκάθαρη θέση και δεν το κάνατε. Αισθανθήκατε την ανάγκη να έρθετε τώρα στη Βουλή να μιλήσετε. Ο εισαγγελέας του Αρείου Πάγου πήρε πρωτοβουλία, οι πρυτάνεις πήραν πρωτοβουλία, άλλα όργανα της δημόσιας ζωής πήραν πρωτοβουλία και έρχεστε εσείς να εγκალέσετε κιόλας μία Κυβέρνηση, την οποία περίπου κατηγορήσατε, ότι τι; Εμείς φέραμε, λοιπόν, αυτούς τους δυστυχείς μετανάστες και τους οδηγήσαμε στην αίθουσα της Νομικής, για να έχουμε ύλη να αντιπολιτευθούμε το ΣΥΡΙΖΑ, κατηγορώντας τον ότι στην Ελλάδα δεν είναι εφικτό την κίνηση! Τέτοια φαντασία; Είπαμε η φαντασία στην εξουσία, μην το παρακάνουμε, όμως! Να έχουμε και ένα μέτρο, γιατί χάνεται η κοινή λογική!

Εγώ θα έλεγα ότι αυτό το οποίο έχει αξία να δούμε τώρα, είναι πώς θα δώσουμε μία λύση σε ένα πραγματικό πρόβλημα. Είμαστε Κυβέρνηση που δίνει λύση στα προβλήματα. Δεν είμαστε εμείς που ψηφίσαμε και προωθήσαμε τους πιο προοδευτικούς και δικαίους για τους μετανάστες νόμους, που έχουν γίνει στην περίοδο της Μεταπολίτευσης;

Θεσπίσαμε το πλαίσιο για τα πρώτα κέντρα υποδοχής και ο Υφυπουργός πήγε ως Υφυπουργός της Κυβέρνησης στο κολαστήριο της Παγανής για να το καταργήσουμε. Και οι φράχτες στους οποίους αναφέρεστε μπορεί να συμβάλουν στο να αντιμετωπίσουμε το κύμα της λαθρομετανάστευσης και μόνο εκ του λόγου ότι θα εμπεδωθεί η πεποίθηση σε δυστυχείς πληθυσμούς ότι στην Ελλάδα δεν είναι εφικτό να περάσει κανείς.

Υπάρχουν εμπόδια. Τα σύνορα δεν έχουν καταργηθεί. Τα σύνορα φυλάσσονται. Ασφαλώς για το πρόβλημα των μεταναστών τα αίτια βρίσκονται στις κοινωνικές αδικίες, στις διακρίσεις, στις ανισότητες. Αλλά με συγχωρείτε πολύ, εμείς θα ανεχόμαστε τις αρνητικές συνέπειες του προβλήματος για την Ελλάδα μέχρι τη στιγμή εκείνη που θα λυθεί το πρόβλημα του πλανήτη, το έλλειμμα δηλαδή της ισότητας και της δικαιοσύνης, μεταξύ λαών και κρατών; Και αν δεν λυθεί αυτό που προκαλεί το πρόβλημα της μετανάστευσης, εμείς θα πρέπει να υπομένουμε μέχρι τότε τις αρνητικές συνέπειες αυτού του φαινομένου; Προκύπτει πρόβλημα από κοινωνικά αίτια. Να αντιμετωπίσουμε τα αίτια. «Και τούτο ποιείν κακείνο μη αφιέναι», θα έλεγε ο Μακαριότατος Αρχιεπίσκοπος, με τον οποίο επικοινωνήσατε.

Κατά τα άλλα, επιτρέψτε μου να πω ότι και στις τελευταίες εκλογές για την αυτοδιοίκηση ψήφισαν μετανάστες που νομίμως έγιναν Έλληνες πολίτες. Άρα, λοιπόν, είμαστε ανοιχτοί σε μια τέτοια πολιτική, αλλά πολιτική με κανόνες, με σεβασμό στους νόμους, μία δημιουργική πολιτική. Και η Αριστερά πρέπει να είναι δημιουργική, δεν μπορεί να συμφιλιώνεται με τη βία και την καταστολή. Γιατί σας άκουσα να αναφέρεστε και σε άλλα θέματα, μιλώντας για τα διόδια και άλλα τινά ή για την υποδομή των σιδηροδρόμων, την οποία δήθεν δεν σεβόμαστε και αυτό απευθύνεται και στον εισηγητή του Κομμουνιστικού Κόμματος. Περίπου έχει επικρατήσει η τάση να κοινωνικοποιούμε τα ελλείμματα των διαφόρων οργανισμών, γιατί αυτή είναι η πολιτική πρόταση φαίνεται κάποιων δήθεν προοδευτικών δυνάμεων για το πώς θα κυ-

βερνηθεί η χώρα. Οργανισμοί με ελλείμματα, αυξήσεις των μισθών, δεν πληρώνει κανείς για τις υπηρεσίες που έχει από αυτούς τους οργανισμούς και η υποχρέωση για να καλύψουμε την ανάγκη λειτουργίας αυτών των οργανισμών, θα αναληφθεί από ποιους; Από τους Έλληνες πολίτες όλους αδιακρίτως. Είναι δικαιο αυτό; Είναι αριστερό και προοδευτικό αυτό;

Μιλήσατε για τη σιδηροδρομική υποδομή. Ασφαλώς έδωσε χρήματα ο ελληνικός λαός μαζί με πόρους από την Ευρωπαϊκή Ένωση για να έχουμε αυτήν την υποδομή και είναι στη διάθεση κάθε παρόχου. Ο οποιοσδήποτε επί ίσοις όροις μπορεί να χρησιμοποιήσει αυτήν την υποδομή. Πώς θα υποχρεώσετε μία εταιρεία, η οποία βρίσκεται σε βαθύτατη κρίση και ακολουθεί ένα πρόγραμμα εξυγίανσης να εκτελεί δρομολόγια, τα οποία είναι εξαιρετικά ζημιολόγα σε βάρος των συμφερόντων της, για να πληρώσει τα ελλείμματά της; Ποιος; Πώς λέτε ότι δεν πρέπει να πληρώσουμε διόδια στην Εγνατία Οδό, ένα έργο επτακοσίων χιλιομέτρων, που περίπου επί μία δεκαετία το χρησιμοποιούν πάρα πολλοί, ιδίως Τούρκοι και Βούλγαροι μεταφορείς, χωρίς να πληρώνουν διόδια και είστε αντίθετοι στο να καταβάλλουν διόδια οι χρήστες των δρόμων; Από την Κοινότητα ήρθαν 2.500.000 ευρώ για το δρόμο αυτό. Το ελληνικό κράτος τη συμμετοχή του την άντλησε από πόρους δανειακούς και τώρα θα πρέπει να πληρώσει αυτά τα δάνεια. Ποιος θα πληρώσει για τη συντήρηση αυτού του δικτύου, κυρίες και κύριοι; Και επειδή είπατε ότι καταστρέφουμε τις συγκοινωνιακές υποδομές, τις καταστρέφουμε, όταν επιτρέπουμε στους Τούρκους και Βούλγαρους μεταφορείς με τα μεγάλα καμιόνια να καταπονούν τους δρόμους αυτούς, χωρίς να πληρώνουν, για να πληρώσουν οι φορολογούμενοι Έλληνες την αποκατάσταση της όποιας βλάβης σε αυτό το δίκτυο και άλλα πολλά.

Επιτέλους, αν θέλουμε να συζητήσουμε, ιδίως στη Βουλή των Ελλήνων, σας παρακαλώ να έχουμε συναίσθηση ευθύνης για την περίοδο στην οποία βρίσκεται η χώρα. Να έχουμε έναν, επιτρέψτε μου να πω, αυτοσεβασμό, αλλά και σεβασμό προς την Κυβέρνηση που ανέλαβε σε δύσκολη στιγμή να οδηγήσει τα πράγματα σε έξοδο από την κρίση και αυτό κάνουμε, γιατί σε τελευταία ανάλυση, εμείς δεν έχουμε την πολυτέλεια, επαναλαμβάνω, να διατυπώνουμε μόνο απόψεις. Έχουμε την υποχρέωση να παίρνουμε και αποφάσεις, που συχνά ερμηνεύονται από πολλούς, ως δυσάρεστες, αλλά είναι «οι ευχάριστες αποφάσεις» αυτές που κατά καιρούς έχουν ληφθεί, που μας οδήγησαν εδώ που ήρθαμε σήμερα και γι' αυτό πασχίζουμε να ξεπεράσουμε αυτό το τέλμα.

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

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, η συζήτηση που γίνεται, επιτρέψτε μου να πω ότι θα πρέπει να γίνει με έναν τρόπο αποτελεσματικό, μεταξύ των οργάνων της πολιτείας, του πανεπιστημίου, της αυτοδιοίκησης, που έχουν λόγο στο συγκεκριμένο θέμα. Δεν προσφέρεται για κορώνες και μάλιστα αντιπολιτευτικές απέναντι σε μία Κυβέρνηση, η οποία έχει δείξει στην πράξη ότι και κανόνες θεσπίζει και κάνει τα πάντα, ώστε να πρωτοστατεί στην τήρηση αυτών των κανόνων.

Η Κυβέρνηση εγγυάται τη νομιμότητα και την ευνομία. Τα δικαιώματα των πολιτών που νομίμως ζουν στην Ελλάδα γίνονται απολύτως σεβαστά αλλά θα πρέπει και εσείς και όλοι να αντιληφθείτε ότι τα δικαιώματα αυτά αφορούν όλους τους Έλληνες εξίσου, όχι κάποιους οι οποίοι χωρίς τη θέλησή τους κιόλας με τους χειρισμούς που κάνατε –και φαίνεται ότι έχετε ευθύνη και εσείς, κυρία Πρόεδρε– καθίστανται τελικώς αντιπαθείς στον ελληνικό λαό μας και είναι αντίπαλοι της χώρας και του ελληνικού λαού ενώ δεν είναι οι δυστυχείς αυτοί άνθρωποι. Αυτή είναι η αλήθεια.

Σε τελευταία ανάλυση αυτή η συζήτηση δεν θα έπρεπε να έχει γίνει σ' αυτήν την Αίθουσα τουλάχιστον, αλλά αφού έγινε, επιτρέψτε μου να πω ότι ας αποτελέσει ένα δίδαγμα, ένα μάθημα, ώστε να μην επαναληφθούν τέτοια φαινόμενα τα οποία αδικούν τη χώρα μας με τις εικόνες γι' αυτήν που μεταδίδονται ανά τον κόσμο και αδικούν τελικά και εκείνους οι οποίοι μιλούν στο όνομα της προοδευτικότητας, γιατί άλλα λένε τα λόγια, άλλα λένε οι πράξεις.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ζητήσει για τριλεπτή παρέμβαση επί του θέματος ο κ. Τσίπρας.

Κύριε Τσίπρα, έχετε το λόγο και μετά οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

ΑΛΕΞΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Κύριε Υπουργέ, μου επαναλαμβάνετε ότι μου απαντάτε με αγάπη. Τέτοια αγάπη, κύριε Υπουργέ! Μη μας αγκαλιάζετε τόσο σφικτά όλο αυτό το διάστημα! Θα μας πνίξετε!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Σας είναι χρήσιμη.

ΑΛΕΞΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Μιλάτε για ξεκάθαρη θέση. Η αλήθεια είναι, κύριε Υπουργέ, ότι ο ΣΥΡΙΖΑ έχει ένα ελάττωμα. Ποιο είναι αυτό; Προκειμένου να υπερασπιστεί αρχές και αξίες, δεν κοιτά το πολιτικό κόστος. Πιο ξεκάθαρη στάση και θέση απ' αυτήν σε όλα τα ζητήματα δεν έχει άλλο κόμμα.

Όμως, επί της ουσίας ένα πράγμα θα πω και γι' αυτό πήρα το λόγο. Προσέξτε: Ο βρεγμένος τη βροχή δεν τη φοβάται. Εσείς έχετε να φοβάστε, αν επενδύετε στα πιο συντηρητικά, στα πιο φοβικά αντανakλαστικά του ελληνικού λαού, αν επενδύετε στη βία.

Πήραμε πρωτοβουλίες όλο αυτό το διάστημα, όχι δημόσια, να βρεθεί λύση. Τις τορπιλίζετε. Γιατί; Γιατί στοχοποιείτε τον πρύτανη και τις πρυτανικές αρχές; Γιατί δεν πήγατε να συζητήσετε μαζί του να βρεθεί μία λύση; Γιατί επενδύετε στα πιο συντηρητικά αντανakλαστικά και πηγαίνετε χέρι-χέρι με το ΛΑ'ΟΣ;

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: ΛΑΟΣ. Να μάθετε ελληνικά.

ΑΛΕΞΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς): Ναι, αυτό σας μάθανε, ότι λέγεστε ΛΑΟΣ.

Γιατί επενδύετε στη βία, στον τρόπο και δεν προσπαθείτε να δοθεί μία ειρηνική λύση;

Και κλείνω μ' αυτό. Θα σας γυρίσει μπούμερανγκ. Υπάρχουν λύσεις στο θέμα, λύσεις ειρηνικές. Το πρόβλημα της μετανάστευσης δεν θα το αντιμετωπίσετε με όσους φράκτες κι αν φτιάξετε. Και στο τέλος-τέλος τι θα κάνετε; Τι σκοπεύετε να κάνετε; Να επιτεθείτε με τα MAT σ' αυτούς τους ανθρώπους; Μόνο στη σκέψη σας να είναι κάτι τέτοιο είναι ντροπή. Δώστε λύση. Υπάρχουν λύσεις. Συνεργαστείτε με τον πρύτανη και τις πρυτανικές αρχές. Οι ευθύνες είναι αποκλειστικά στα χέρια σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για δύο λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θα απαντούσα χρησιμοποιώντας το ίδιο ρήμα. Εσείς να μην πνίξετε αυτούς τους δυστυχείς ανθρώπους με το σφικτό εναγκαλισμό στον οποίο έχετε οδηγηθεί. Γιατί τους δημιουργείτε μία ψευδαίσθηση, τους οδηγείτε σε ένα αδιέξοδο.

Και ξέρετε, εσείς λέτε ότι έχετε ένα ελάττωμα, να μην υπολογίζετε το πολιτικό κόστος -στα λόγια όλα αυτά- γιατί έχετε αποδείξει με αυτά που λέτε και κάνετε ότι είστε κόμμα για τον εαυτό του.

Εμείς στην πράξη αποδείξαμε ότι δεν υπολογίζουμε το πολιτικό κόστος, γιατί παίρνουμε χρήσιμες αποφάσεις, συχνά δυσάρεστες, μόνο και μόνο για να ξεπεράσουμε την κρίση. Είμαστε ένα κόμμα για την κοινωνία και τη χώρα. Αυτή είναι η μεγάλη διαφορά και αυτήν την αξία υπερασπιζόμαστε ανταποκρινόμενοι στην εμπιστοσύνη που μας έδειξε ο ελληνικός λαός τον οποίο θα τιμήσουμε μέχρι τέλους με κάθε αγώνα που πρέπει να κάνουμε για το καλό αυτής της χώρας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Σταύρος Καραφάτης, για τρία λεπτά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΡΑΦΑΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όποιος στοχεύει τη Νέα Δημοκρατία μιλώντας, είτε για

συγκalύψεις είτε αναφορικά με τις θέσεις της Νέας Δημοκρατίας για σύνθετα κοινωνικά ζητήματα, όπως είναι αυτό που συζητάμε σήμερα για τη λαθρομετανάστευση, να ξέρει ότι διαπράττει μεγάλο λάθος και είναι εκτεθειμένος αυτός και το κόμμα του στα μάτια και των συναδέλφων αλλά κυρίως της ελληνικής κοινωνίας.

Δεν θα μιλούσαμε, βέβαια, για τις σημερινές εξελίξεις που βλέπουν την εικόνα της χώρας μας και στο εσωτερικό αλλά και διεθνώς εάν δεν υπήρχε η αβελτηρία της ελληνικής Κυβέρνησης που οδήγησε τα πράγματα στη σημερινή κατάσταση, στο να υπάρχουν διακόσιοι πενήντα δυστυχείς άνθρωποι οι οποίοι όμως δεν θα είχαν συμμετοχή στη διαμόρφωση αυτής της εικόνας αν υπήρχε αποτελεσματική και ξεκάθαρη στάση από την πλευρά της Κυβέρνησης. Και πώς άλλωστε θα μπορούσε να υπάρχει ξεκάθαρη στάση απ' αυτήν την Κυβέρνηση, όταν η γενικότερη στρατηγική που ακολουθεί και μέσα από τις νομοθετικές πρωτοβουλίες που έλαβε σε σχέση με το αντίστοιχο νομοσχέδιο για τη μετανάστευση που προώθησε και ψήφισε πριν από λίγες μέρες, ουσιαστικά αποτελεί πόλο έλξης για τους λαθρομετανάστες και μετά από λίγο καιρό προβαίνει σε αποσπασματικά μέτρα τα οποία εξυπηρετούν εντελώς τον αντίθετο στόχο, που υποτίθεται ότι θα εξυπηρετούσε η γενικότερη στρατηγική μέσα από την ψήφιση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου!

Είναι, λοιπόν, μεγάλες οι ευθύνες της Κυβέρνησης για τις σημερινές εξελίξεις, κύριε Υπουργέ και αυτό να το λάβετε σοβαρά υπ' όψιν σας. Βέβαια, οι σημερινές εξελίξεις είναι και αποτέλεσμα της διαμόρφωσης και της εξέλιξης του θεσμού του πανεπιστημιακού ασύλου, που διαμορφώθηκε για να μπορέσει να διευκολύνει την ελεύθερη διακίνηση ιδεών και να προστατεύσει ακαδημαϊκές ελευθερίες, αλλά, όπως βλέπουμε εκ του αποτελέσματος και κακοποιείται και καταστρατηγείται και γίνεται μοχλός εκβιασμού σε βάρος του ίδιου του πανεπιστημίου και ολόκληρης της κοινωνίας.

Οι υπεκφυγές και η πολιτική υποκρισία είναι καιρός να τελειώσουν. Το πανεπιστημιακό άσυλο, όπως ισχύει σήμερα, δεν μπορεί να λειτουργήσει. Είναι φανερό. Είναι αξίωση της κοινωνίας και προϋπόθεση ομαλής λειτουργίας των πανεπιστημίων μας να πάμε ένα βήμα μπροστά. Γι' αυτόν το σκοπό λοιπόν η Νέα Δημοκρατία νομοθετικά, πολιτικά, κοινωνικά θα είναι πάντα στην πρώτη γραμμή προβαίνοντας βεβαίως και σε αντίστοιχη πρωτοβουλία που αφορά τη σχετική πρόταση νόμου πολύ σύντομα στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Καραφάτη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, κ. Χρήστος Πρωτόπαπας, για τρία λεπτά.

Πρέπει να μιλήσουν και οι συνάδελφοι. Θα κρατήσουμε τα τρία λεπτά για όλους τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ο Κανονισμός ορίζει πόσο χρόνο έχουν στην παρέμβασή τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ορίστε, κύριε Πρωτόπαπα, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Δεν έχουμε τίποτα να φοβηθούμε, κύριε Τσίπρα, γιατί στηρίζομαστε στον ελληνικό λαό. Και όπως σωστά τόνισε και ο Υπουργός κ. Ρέππας λίγο πριν, ο Γιώργος Παπανδρέου ηγείται αυτήν τη στιγμή μίας προσπάθειας την οποία κατανοεί και στηρίζει ο ελληνικός λαός, διότι γνωρίζει ότι οδηγεί στην ανόρθωση της χώρας, τώνωνει την αξιοπιστία της, βοηθά τους Έλληνες να πορεύονται με ψηλά το κεφάλι. Γιατί, πράγματι, δεν είναι ούτε προοδευτικό ούτε αριστερό να ζούμε και να ανεχόμαστε τα ελλείμματα, να ζούμε και να ανεχόμαστε εκείνους που πίνουν στην υγεία των κορόιδων που πληρώνουν, ενώ οι ίδιοι βολεύονται και εξυπηρετούνται, γιατί δεν είναι αριστερό και προοδευτικό να αντιτιθέμεθα, για παράδειγμα, στο νομοσχέδιο που τακτοποιεί τις προμήθειες για την υγεία και δίνει δυνατότητα εξοικονόμησης πολύτιμων πόρων για να αναβαθμίσουμε την ποιότητα των υπηρεσιών υγείας, γιατί δεν είναι αριστερό και προοδευτικό να αντιτιθέμεθα σε κάθε αλλαγή η οποία επιχειρείται για να αναβαθμίσει το σύστημα παιδείας μας.

Και όσον αφορά τη διαφάνεια και την εξυγίανση σε κανέναν

δεν έχουμε να απολογηθούμε παρά μόνο στον ελληνικό λαό. Είναι γνωστές οι προσπάθειες που έχει κάνει ο Πρωθυπουργός προκειμένου να βγουν όλα στο φως, ακόμη κι αν θίγουν το δικό μας χώρο.

Όσον αφορά, όμως, το ζήτημα το οποίο έχει προκύψει, δεν είναι ένα ζήτημα μεταναστευτικής πολιτικής, είναι ζήτημα που αφορά μία ευθεία παραβίαση της πραγματικής έννοιας του πανεπιστημιακού ασύλου και μία κατάληψη σε ένα χώρο, ο οποίος θέτει σε κίνδυνο την ίδια την υγεία των ανθρώπων οι οποίοι χωρίς συνθήκες υγιεινής, χωρίς τις στοιχειώδεις συνθήκες μίας αξιοπρεπούς διαβίωσης αυτήν τη στιγμή παρασύρθηκαν πιθανώς από κάποιους –και εδώ πρέπει να αναλάβουμε όλοι τις ευθύνες μας– για να προσπαθήσουν να εκβιάσουν την πολιτεία σε ένα θέμα για το οποίο επανειλημμένα έχουμε εξηγηθεί.

Σεβόμαστε τον άνθρωπο και έχουμε κατ' επανάληψη σεβαστεί και τους μετανάστες. Γνωρίζετε όλοι πάρα πολύ καλά την πολιτική που έχουμε κάνει για τη νόμιμη μετανάστευση. Εμείς ξεκινήσαμε τη νομιμοποίησή της. Έχουν γίνει από τότε πολλές κινήσεις και πολλοί νόμοι.

Έχουμε περίπου ένα εκατομμύριο νόμιμους μετανάστες στην πατρίδα μας. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι σ' αυτούς δώσαμε πλήρη δικαιώματα και όχι μόνο αυτό. Με παρέμβαση που έγινε –και η οποία πολεμήθηκε από ορισμένες πτέρυγες της Βουλής– δώσαμε τη δυνατότητα να αποκτούν πλήρη πολιτικά δικαιώματα οι νόμιμοι μετανάστες.

Όμως, η Ελλάδα δεν είναι μία ανοιχτή χώρα στη λαθρομετανάστευση. Η Ελλάδα γνωρίζει ότι δημιουργούνται αβεπέραστα κοινωνικά, οικονομικά προβλήματα και βεβαίως τώνονται και η εγκληματικότητα, αν κάνουμε πως δεν βλέπουμε τι σημαίνει λαθρομετανάστευση, αν το ξεπερνάμε, αν το ανεχόμαστε και αν σε τελική ανάλυση ανοίγει η πόρτα σε οποιαδήποτε στοιχεία να αξιοποιούν αυτά τα δεδομένα.

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

Φυσικά σεβόμαστε και τους ανθρώπους που είναι λαθρομετανάστες, αλλά όχι μ' αυτήν τη λογική. Θέλουμε την περίθαλψή τους, θέλουμε την ανθρώπινη έκφραση της συμπαράστασής μας και θέλουμε φυσικά να εφαρμοστούν οι συμφωνίες επαναπροώθησης εκεί από όπου προέρχονται. Αυτή είναι η πολιτική μας. Δεν πρόκειται να εκβιαστεί η πολιτεία από τέτοιες λογικές.

Εδώ όλοι πρέπει να αναλάβουμε τις ευθύνες μας. Ο πρώτος που πρέπει να αναλάβει τις ευθύνες του είναι η ίδια η πανεπιστημιακή κοινότητα, οι πρυτάνεις. Δεν έχουν καμμία δουλειά οι άνθρωποι αυτοί στη Νομική Σχολή. Σε τελική ανάλυση, όταν παρεμποδίζονται τα μαθήματα και σε λίγο οι εξετάσεις, οι μόνοι που έχουν να χάσουν είναι τα παιδιά μας, το μόνο που θα παρεμποδιστεί είναι το πανεπιστημιακό άσυλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ολοκληρώστε, κύριε Πρωτόπαπα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Ολοκληρώνω σ' ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Δεν προσφέρουν καλή υπηρεσία με το να κάνουν εκτιμήσεις οι κύριοι πρυτάνεις για το είδος της πολιτικής και να μην ξεκαθαρίζουν ότι η έννοια του πανεπιστημιακού ασύλου έχει πια πλήρως παρεξηγηθεί μ' αυτές τις κινήσεις.

Πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους, όπως πρέπει και όλοι εδώ μέσα να αναλάβουμε τις ευθύνες μας και να πούμε σ' αυτούς τους ανθρώπους ότι δεν πρέπει να παρασύρονται, ότι τέτοιες πρακτικές δεν προσφέρονται για να τζογάρει πολιτικά κανένας, όποιος και αν είναι και ότι η καλύτερη υπηρεσία που έχουμε να προσφέρουμε είναι να τους πούμε ότι δεν μπορούν να συνεχίζουν έτσι.

Υπάρχει τρόπος να μεταφερθούν κάπου με ασφάλεια και αξιοπρέπεια, για την προστασία της ίδιας τους της υγείας και να ακολουθηθούν οι προβλεπόμενες διαδικασίες σε σχέση με τη λαθρομετανάστευση. Η καλύτερη υπηρεσία που έχει να προσφέρει όποιος πραγματικά πονάει αυτούς τους ανθρώπους είναι να τους εξηγηθεί καθαρά, να μη δημιουργεί ψεύτικες ελπίδες και να μη νομίζει ότι με τέτοιες εκβιαστικές πρακτικές μπορεί να εκβιαστεί η ελληνική πολιτεία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Πρωτόπαπα.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ο κ. Παφίλης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Είναι, πράγματι, εκπληκτικό να βγαίνει ο κύριος Υπουργός, εκπροσωπώντας την Κυβέρνηση, αλλά και ο κύριος Πρωθυπουργός –δεν είναι προσωπικό θέμα, το επαναλαμβάνω– και να λένε ότι η πολιτική που εφαρμόζουμε σήμερα είναι προοδευτική.

Καλά, σοβαρολογείτε; Σοβαρολογείτε ότι είναι προοδευτική η πολιτική σήμερα που η επιστήμη, η τεχνολογία, η παραγωγικότητα της εργασίας, ο πλούτος που παράγεται είναι σε δυσθεώρητα ύψη να καλείτε τον εργαζόμενο να γυρίσει εκατό χρόνια πίσω;

Είναι προοδευτική η πολιτική που γεννάει ένα εκατομμύριο ανέργους με τάση να φθάσει στο ενάμισι εκατομμύριο; Είναι προοδευτική η πολιτική σας που έχει εκτινάξει σε απίστευτα ύψη τη φτώχεια και τη δυστυχία των εργαζομένων; Είναι προοδευτική η πολιτική σας –την οποία έχετε εφαρμόσει όλα αυτά τα χρόνια– που έχει συσσωρεύσει απίστευτα κέρδη, χλιδή, αμύθητα ποσά σε μία χούφτα πλουτοκράτες που ελέγχουν τα μέσα παραγωγής και ληστρικά εκμεταλλεύονται τους εργαζόμενους; Αυτό είναι προοδευτική πολιτική;

Εμείς κατανοούμε γιατί κάνει αυτήν την επίθεση η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και το ίδιο το ΠΑΣΟΚ στο Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας και στους αγώνες των εργαζομένων. Την κατανοούμε πολύ καλά και έχουμε εμπειρία πολλών χρόνων. Το κάνει, γιατί ετοιμάζεται να πάρει νέα σκληρότερα μέτρα στο μέλλον.

Έρχεται πακέτο καινούργιο, με δύο όψεις. Η μία είναι το φορολογικό, απαλλαγές στο μεγάλο κεφάλαιο, νέα προνόμια και η άλλη όψη είναι η απελευθέρωση των επαγγελματιών, η επίθεση που θα γίνει με κατάργηση επικουρικών συντάξεων, με περαιτέρω μείωση μισθών και ημερομισθίων, με πλήρη απελευθέρωση των απολύσεων, με ασυδοσία από το μεγάλο κεφάλαιο. Γι' αυτό ακριβώς κάνει αυτήν την επίθεση.

Δεν σεβόμαστε και δεν τηρούμε τους κανόνες, κύριε Ρέππα. Δεν τους σεβόμαστε και δεν τους τηρούμε. Μην το πάτε έτσι με τους κανόνες. Πάντοτε όταν οι εργαζόμενοι διεκδικούσαν, σ' όλη τους την ιστορία, ήταν εκτός κανόνων. Αυτό έλειπε τους νόμους που φτιάχνετε και που υπηρετούν το μεγάλο κεφάλαιο να μην τους αντιπαλέψουν οι εργαζόμενοι. Νομίζετε ότι θα σταματήσετε την εξέλιξη της κοινωνίας;

Για ποιους κανόνες συζητάμε, όταν οι μεγαλοεργολάβοι, μια και μιλάμε για διόδια, έχουν βάλει περίπου 9% –τόσο υπολογίζεται και αν είναι και τόσο– στην κατασκευή των δρόμων και σήμερα καταληστεύουν όλο τον κόσμο; Γέμισε ο τόπος διόδια και επιλεκτικά ο κύριος Υπουργός –έξυπνα μιν, αλλά δεν είμαστε αφελείς– θέτει μόνο το θέμα της Εγνατίας. Στους υπόλοιπους δρόμους τι γίνεται; Στη γέφυρα του Ρίο τι γίνεται;

Είναι απίστευτο αυτό που συμβαίνει σήμερα. Είναι ληστεία σε βάρος του λαού! Και τι θα κάνει ο λαός; Δεν θα αντιδράσει; Αφήστε τα περί κοινωνικής συνοχής. Υπάρχουν αντιτιθέμενα συμφέροντα.

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

Δώστε μου δύο λεπτά, κυρία Πρόεδρε και κρατήστε τα από τον μετέπειτα χρόνο ομιλίας μου.

Εμείς υποστηρίζουμε το οργανωμένο μαζικό κίνημα απειθαρχίας και σ' αυτόν τον τομέα. Κοινωνική συνοχή δεν μπορεί να υπάρξει, από τη στιγμή που υπάρχουν αντιτιθέμενα συμφέροντα στην κοινωνία και η κοινωνία είναι ταξική.

Δεν θέλω να καταχραστώ το χρόνο, αλλά θέλω να αναφερθώ στο θέμα των μεταναστών και των τελευταίων γεγονότων. Εμείς έχουμε τοποθετηθεί επανειλημμένα. Ξέρετε, κύριε Ρέππα, ότι δεν μπορείτε να κάνετε μια επιστημονική αφαίρεση. Λέτε ότι υπάρχει αυτό το πρόβλημα παγκόσμια. Δεν θα περιμένουμε πότε θα αλλάξει όλη η κοινωνία. Άρα, πρέπει να το λύσουμε τώρα.

Για το ότι υπάρχει αυτό το πρόβλημα, είστε και εσείς υπεύθυνοι. Έχετε στηρίξει όλη αυτήν την πολιτική, και της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των ιμπεριαλιστικών παρεμβάσεων και της καταλή-

στευσης των πλουτοπαραγωγικών πηγών που στέλνουν ανθρώπους στη μετανάστευση και στη φτώχεια. Συμμετέχετε και σε πολεμικές επιχειρήσεις, όπως το Αφγανιστάν.

Μάλιστα, ο κ. Βενιζέλος μας είπε ότι πρέπει να συμμετέχουμε εκεί, να χαιδεύουμε τους ιμπεριαλιστές για να μας υποστηρίζουν. Ακούστε λογική! Θα συμμετέχουμε σε άδικους ιμπεριαλιστικούς επιθετικούς πολέμους, γιατί έτσι εξυπηρετούνται τα συμφέροντα της χώρας.

Έχετε ευθύνη και για τη μεταναστευτική πολιτική, αντιμεταναστευτική, την οποία ακολουθήσατε όλα αυτά τα χρόνια. Έχετε πελώριες ευθύνες και τα δύο κόμματα, γιατί είπατε «ναι» στο Δουβλίνο II, για να μην πάμε μόνο στο πότε θα αλλάξει η ανθρωπότητα. Γιατί εσείς έχοντας υπ' όψιν τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας, το ότι η Ελλάδα είναι η μεγαλύτερη πύλη εισόδου, συμφωνήσατε στο Δουβλίνο II και εγκλωβίζετε περίπου το 70% με 80% των μεταναστών εξαιτίας ακριβώς του Δουβλίνο II.

Για τη συγκεκριμένη περίπτωση, θεωρούμε ότι αυτοί που οδηγούσαν τους μετανάστες στη Νομική δεν υπηρετούν τα δίκαια αιτήματά τους. Τους εκθέτουν ακόμα περισσότερο στη συκοφάντηση, σε απειλές αντιδραστικών δυνάμεων και μηχανισμών και σε περαιτέρω εκβιασμούς από διάφορα κυκλώματα. Δίνουν προσχήματα για την κατάργηση του πανεπιστημιακού ασύλου.

Είναι γεγονός ότι οι μετανάστες –και αυτοί, αλλά και οι πρόσφυγες– βρίσκονται σε τραγικό αδιέξοδο. Κυριολεκτικά είναι θύματα συγγνής εκμετάλλευσης, μαύρης εργασίας. Δεν μπορούν πολλές φορές να αποκτήσουν χαρτιά, να νομιμοποιηθούν. Δεν μπορούν να φύγουν από εδώ. Είναι θύματα πολέμου και δεν τους δίνετε άσυλο. Είναι θύματα διώξεων και δεν τους δίνετε άσυλο. Την προηγούμενη εβδομάδα συζητούσαμε γι' αυτό, το 0,06% έχει ικανοποιηθεί. Επομένως, βρίσκονται σε αδιέξοδο.

Το συγκεκριμένο θέμα εμείς λέμε ότι πρέπει να λυθεί με συνεννόηση. Υπάρχουν τρόποι να μεταφερθούν σε αξιοπρεπείς χώρους, με ανθρώπινες συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης, να εξεταστούν τα αιτήματά τους άμεσα, να δοθεί άσυλο σ' όσους δικαιούνται, ταξιδιωτικά έγγραφα σ' όσους θέλουν να φύγουν και να νομιμοποιηθούν όσοι θέλουν να παραμείνουν στην Ελλάδα.

Θέλουμε να επισημάνουμε και πάλι ότι το μεταναστευτικό σ' αυτήν την περίοδο είναι κρίσιμο θέμα και με τις εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή και με διάφορα σχέδια που μπορεί κάποιοι να απεργάζονται για δέσνηση αυτού του προβλήματος, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν εκτόνωση, αλλά και που μπορεί να έχει και συνολικές απρόβλεπτες συνέπειες.

Εμείς υποστηρίζουμε ότι η ίδια πολιτική που διώχνει τους εργαζόμενους από τη δουλειά, που τους στέλνει στην ανεργία, στη φτώχεια, στη δυστυχία, η ίδια πολιτική που εκμεταλλεύεται ληστρικά την εργατική δύναμη, για να εξυπηρετεί τα συμφέροντα του κεφαλαίου, είναι αυτή που προκαλεί πολέμους, επεμβάσεις και είναι υπεύθυνη και για τη μετανάστευση.

Απέναντι σ' αυτήν την πολιτική του ιμπεριαλισμού, απέναντι στο βάναφο καπιταλιστικό σύστημα δεν πρέπει να πसेο ο κόσμος στην παγίδα να διαχωρίσει ξένους και ντόπιους εργαζόμενους, αλλά ενιαία να αντιπαλέψει το ίδιο το σύστημα. Και σ' αυτό δεν πρόκειται να κάνουμε πίσω.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Παφίλη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλίας Πολατίδης.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Είναι ευχάριστο το ότι μετά από τόσες μέρες ο Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ αισθάνθηκε την ανάγκη να έρθει και να απολογηθεί στον ελληνικό λαό γι' αυτά που έχουν κάνει κάποιοι, οι οποίοι ενδεχομένως το έκαναν με δική τους πρωτοβουλία ή ενδεχομένως ήταν εν γνώσει και του ίδιου και των υπολοίπων στελεχών, ότι θα γινόταν δηλαδή αυτή η μεταφορά των λαθρομεταναστών από την Κρήτη στην Αθήνα και μάλιστα στη Νομική. Αισθάνθηκε, λοιπόν, την ανάγκη απολογίας.

Βέβαια δεν άφησε πίσω τις κακές του συνήθειες, να βρίζει το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό προφέροντας παράτονα το όνομα. «ΛΑΟΣ» λέγεται και όχι «ΛΑΟΣ». Αν νομίζει ότι μ' αυτόν τον τρόπο μειώνει το κόμμα το δικό μας, ας το κάνει. Ο ίδιος μειώνει μάλ-

λον τον εαυτό του. Θα μπορούσαμε κι εμείς να μπούμε στη λογική του να πούμε το κόμμα του «ΣΥΡΙΖΑ», «ΣΥΡΙΖΑ», «ΜΥΡΙΖΑ», αλλά δεν θα το κάνουμε.

Έχουμε, λοιπόν, συγκεκριμένα γεγονότα. Κάποιοι, τριακόσιοι ή άλλοι λαθρομετανάστες ήρθαν με κάποιον τρόπο από την Κρήτη στην Αθήνα. Το παρακολουθήσαμε στα μέσα ενημέρωσης. Λεγόταν ότι τριακόσιοι θα ξεκινήσουν μία απεργία πείνας και ότι ζητούν την άμεση νομιμοποίησή τους κ.λπ.. Όμως για να μεταφερθούν τριακόσιοι άνθρωποι από την Κρήτη στην Αθήνα και να πάνε στην κατάληψη της Νομικής προφανώς δεν έκαναν κατάληψη και του πλοίου. Προφανώς σε κάποιο πλοίο μπήκαν, το πλοίο αυτό τους έφερε, κάποιος πλήρωσε τα εισιτήρια. Κατόπιν ήρθαν από τον Πειραιά στη Νομική, μπήκαν μέσα και κατέλαβαν το κτήριο. Ήταν λοιπόν μια καλά σχεδιασμένη ενέργεια, η οποία προφανώς είχε τη συμμετοχή κάποιων στελεχών της νεολαίας του ΣΥΡΙΖΑ.

Τι ακριβώς ζητάνε, λοιπόν, αυτοί οι άνθρωποι και τι το φοβόδεξ ελληνικό κράτος, αυτό που έχουν φτιάξει μαζί ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία, λέει; Έρχονται λοιπόν, αυτοί και λένε: «Κοιτάξτε, εμείς μπήκαμε παράνομα στη χώρα» –και δεν είναι κανείς ούτε από πόλεμο ούτε από τίποτα τέτοιο, όπως ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ, αλλά είναι από χώρες όπου δεν ισχύει τίποτα τέτοιο– «ήρθαμε με το έτσι θέλω στη χώρα σας κι επειδή δεν μας αρέσουν και πολύ οι νόμοι σας, εμείς απαιτούμε να τους παραβιάσετε. Δηλαδή υπάρχει μια διαδικασία ασύλου κ.λπ., η οποία εμάς δεν μας αρέσει».

Έρχεται λοιπόν ο ΣΥΡΙΖΑ –δηλαδή το ποσοστό του 3%, 4%, 5%, όσο έχει στην κοινωνία ο ΣΥΡΙΖΑ και οι συν αυτό– και λέει ότι δεν μας αρέσει ο ελληνικός νόμος. Τον γράφουμε στα παλαιότερα των υποδημάτων μας. Δεν μας αρέσει η βούληση του ελληνικού λαού, όπως εκφράζεται μέσω δημοσκοπήσεων, όπου το 85% ζητάει να απελαθούν οι λαθρομετανάστες διότι δεν έχουν καμμία θέση ούτε στην ελληνική κοινωνία, ούτε στην ελληνική οικονομία. Έρχεται, λοιπόν, εδώ και λέει: «Εμείς αδιαφορούμε. Εμείς θα κάνουμε –αδιαφορώντας και για το πολιτικό κόστος– αυτό που θέλουμε».

Είναι, λοιπόν, τραγικό το να έρχονται κάποιοι και να χρησιμοποιούν αυτούς τους ανθρώπους. Εμείς ως κόμμα, παρ' όλο που κατηγορούμαστε ότι τους μισούμε, εντούτοις είμαστε το μόνο κόμμα που έχει ανθρωπιστική αντιμετώπιση του θέματος. Αυτοί οι άνθρωποι έρχονται εδώ και χρησιμοποιούνται από κάποιους που αδιαφορούν για το μέλλον τους, που αδιαφορούν για τις συνθήκες κάτω από τις οποίες θα ζουν, κι οι οποίοι τους μεταφέρουν εδώ. Και είναι ένα κύκλωμα μεγάλο που έχει την πολιτική του φράξια, έχει τη νομική του φράξια και έχει αυτούς οι οποίοι φυσικά βγάζουν χρήματα απ' όλη αυτήν τη δυστυχία των ανθρώπων. Και η πολιτική φράξια είναι αυτή η οποία δεν θέλει το ελληνικό εθνικό κράτος. Είναι αυτοί που μισούν μεν το ελληνικό εθνικό κράτος, μισούν το ελληνικό έθνος, αλλά δεν θέλουν οι ίδιοι να δώσουν τη μάχη γιατί είναι δειλοί. Φέρνουν, λοιπόν, τους λαθρομετανάστες, να κάνουν τη μάχη εναντίον του ελληνικού κράτους αυτοί για τις συγκεκριμένες πολιτικές παρατάξεις.

Και φυσικά έχουμε τις ψοφοδεείς ηγεσίες του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, οι οποίες υπακούουν στις δυνάμεις της παγκοσμιοποίησης, λένε «ευχαριστούμε τους λαθρομετανάστες που προτίμησαν τη χώρα» και δεν δίνουν καμμία σημασία στην πραγματική ουσία του προβλήματος.

Αν λοιπόν ο ΣΥΡΙΖΑ και οι συν αυτό θέλουν πραγματικά να λυθεί το πρόβλημα οφείλουν να τους πάρουν εκεί που ζουν τα στελέχη τους και εκεί που παίρνει τα καλύτερα ποσοστά ο ΣΥΡΙΖΑ, δηλαδή στην Εκάλη και στην Κηφισιά, να τους πάρουν στα σπίτια τους. Όλοι εμείς οι οποίοι υποθέτουμε ότι δεν είναι καλό το να ζούμε μαζί με λαθρομετανάστες στο ίδιο σπίτι, σ' ένα κοινόβιο, να δούμε πόσο καλά περνάνε ο κ. Αλαβάνος, ο κ. Τσίπρας, που ζουν σ' αυτές τις ακριβές περιοχές, να τους έχουν στη βίλα τους για να δούμε κι εμείς πόσο καλά περνάνε, να τους επισκεφθούμε εκεί, να δούμε τις άριστες συνθήκες συμβίωσης και να αναγνωρίσουμε το λάθος μας και να πούμε «λάθος είναι όσα λέγαμε μέχρι τώρα. Κακώς. Πρέπει οπωσδήποτε να έρθουν όσο το δυνατόν περισσότεροι λαθρομετανάστες, διότι αυτό θα οδηγήσει στη δημιουργία του μεγάλου σοσιαλιστικού πειράματος».

Θέλω να αναφερθώ, επίσης, στο θέμα του ασύλου. Η Νέα Δημοκρατία οφείλει να αποκτήσει πολιτική και σ' αυτό το θέμα. Στο Αθηναϊκό Πρακτορείο Ειδήσεων ανακοινώθηκε δελτίο Τύπου του Λαϊκού Ορθοδόξου Συναγερμού στις 13.31', το οποίο λέει ότι θα καταθέσουμε νομοθετική πρωτοβουλία για το καθεστώς του ασύλου. Στις 14.41', δηλαδή μετά από μία ώρα και δέκα λεπτά, ήρθε η Νέα Δημοκρατία διά δηλώσεως του Προέδρου της και λέει ότι θα καταθέσει στο προσεχές διάστημα σχετική πρόταση νόμου. Ενώ, λοιπόν, έχουν δημιουργήσει αυτό το πρόβλημα κι ενώ ήταν κυβέρνηση επί πεντέμισι χρόνια και δεν έκαναν το παραμικρό για να το λύσουν, αντιθέτως έκαψαν την Αθήνα ανεχόμενοι όλους αυτούς τους τραμπούκους του Σόρος, έρχονται σήμερα και μας λένε ότι ενώ είναι Αντιπολίτευση, τώρα θα αναλάβουν σχετική νομοθετική πρωτοβουλία. Ε, και η υποκρισία νομίζω ότι πρέπει κάπου να έχει τα όριά της!

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κύριε Λαφαζάνη, έχετε το λόγο για ένα λεπτό. Και κλείνει με εσάς ο κύκλος των ομιλιών γι' αυτό το θέμα, γιατί όπως γνωρίζετε, έχετε μία φορά μόνο δικαίωμα να μιλήσετε κι έχετε έξι λεπτά, επειδή μίλησε ο Αρχηγός σας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ναι, το ξέρω, κυρία Πρόεδρε.

Λυπάμαι πάρα πολύ για οιρισμένες τοποθετήσεις και πρώτα απ' όλα για την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού.

Κύριε Ρέππα, έχετε μεγάλη εμπειρία και αν είχατε ένα λόγο να εκφέρετε σ' αυτήν την Αίθουσα αυτήν ακριβώς τη στιγμή θα έπρεπε να ήταν ένας λόγος διεξόδου πάνω σ' ένα μεγάλο πρόβλημα, το οποίο βεβαίως είναι πολύ ευρύτερο σήμερα και κατακλύζει την ελληνική κοινωνία. Αντ' αυτού βλέπω ότι υιοθετείτε, λιγότερο ή περισσότερο κομψά αλλά με απαράδεκτο τρόπο, μια φρασεολογία, η οποία είναι μισαλλόδοξη φρασεολογία και θυμίζει άλλες εποχές -που εγώ τουλάχιστον από παιδάκι τις πολέμους, αλλά απ' ό,τι θυμάμαι και οι πατεράδες μας και οι παππούδες μας, που ήθελαν μια δημοκρατία με κοινωνική δικαιοσύνη σ' αυτόν τον τόπο- δηλαδή τη θεωρία του υποκινητή. Ξέρετε, όταν οι άνθρωποι αγωνίζονται για κάποιο πρόβλημα, όταν μετέρχονται διάφορων μορφών πάλης για να το διεκδικήσουν, όταν η απελπισία τους οδηγεί και σε πιο δυναμικές μορφές πάλης, αυτοί οι άνθρωποι δεν υποκινούνται, κύριε Υπουργέ. Και το λέω σ' όλους σ' αυτήν την Αίθουσα.

Δεν υπάρχει κανένας και ποτέ, που μπορεί να υποκινήσει τον οποιονδήποτε να πηγαίνει και να κάνει το οτιδήποτε, για να διεκδικήσει δικαιώματα, τα οποία είναι δικαιώματα επιβίωσης πλέον. Αυτό δεν θέλετε να καταλάβετε. Και δυστυχώς επαναφέρετε αυτές τις θεωρίες, οι οποίες σας οδηγούν σε αντιριαστερά παραληρήματα, σαν κι αυτά που άκουσα σήμερα από τον κ. Παπανδρέου. Δεν ξέρω σε ποια εποχή βρίσκεται ο κ. Παπανδρέου. Όμως φαίνεται ότι η νεοαποικιακή παράδοση και διαχείριση της χώρας τον οδηγεί σ' έναν ακραίο αντιριαστερισμό, ο οποίος μόνο νέα δεινά προμηνύει σ' αυτήν τη χώρα και σ' αυτό τον τόπο.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Αυτή τη ώρα είναι ώρα που πρέπει ο καθένας να καταθέσει με ευθύνη το λόγο του για μια θετική διεξοδο σ' ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν εκατοντάδες άνθρωποι που κινητοποιούνται, αλλά και πολύ περισσότεροι που αισθάνονται να έχουν την ίδια πίεση, η οποία είναι πίεση ζωής πλέον. Και σ' αυτό δεν ακούσαμε μια θετική λέξη, παρά εκκλήσεις από τη μία πλευρά να καταργηθεί το άσυλο, μια πανάρχαια αξία σ' αυτήν τη χώρα. Και το άσυλο αφορά αυτούς οι οποίοι έχουν πρόβλημα και πίεση, κύριοι. Δεν μπορεί να καταργηθεί το άσυλο χωρίς να καταργήσετε αυτήν τη χώρα. Δεν γίνεται. Μια πρόταση, λοιπόν, που ακούμε είναι αυτή της κατάργησης του ασύλου.

Και από την άλλη πλευρά ποια είναι η πρόταση; Οι πανεπιστημιακές αρχές να καλέσουν τον εισαγγελέα για να μπει η Αστυνομία. Έτσι θα λύσετε προβλήματα; Δυστυχώς, η Ελλάδα αυτήν τη στιγμή δοκιμάζεται. Δοκιμάζεται και με ευθύνη των κυβερνήσεων της αλλά και με ευθύνη, θα έλεγα, πρώτα απ' όλα και κυρίως της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γιατί θέλουν κάποιοι να τη

χρησιμοποιήσουν ως στρατόπεδο συγκέντρωσης. Ενώ ξέρουν ότι γεωγραφικά είναι πύλη εισόδου για μετανάστες, δεν δίνουν ευρωπαϊκή λύση σ' ένα πρόβλημα που πιέζει μόνο τη χώρα μας.

Και εσείς, αντί να κινηθείτε προς αυτήν την κατεύθυνση, αντί να σταματήσετε να συμμετέχετε σε βομβαρδισμούς -που διώχνουν ανθρώπους και από την Τυνησία και από την Αίγυπτο - γιατί, όπως ξέρετε, τα καθεστώτα εκεί είναι αυταρχικά, είναι αντιδημοκρατικά, επομένως δικαίως μπορεί να επικαλούνται κάποιον την ιδιότητα του πολιτικού πρόσφυγα και από χώρες της Βορείου Αφρικής και βλέπετε τι γίνεται -αντί να ακούσουμε έναν τέτοιο λόγο, δυστυχώς ακούμε πάλι κατηγορίες, ότι κάποιοι υποκινούν, κάποιοι χώροι αποφάσισαν να διατάξουν ως ενεργούμενα μετανάστες και να τους φέρουν εδώ για να τουςβάλουν κάπου, για να ενοχλήσουν το πολιτικό σύστημα και την ησυχία κάποιων επαναπαυμένων και αναπαυμένων.

Εάν πιστεύετε τέτοια πράγματα, είσαστε μακριά νυχτωμένοι και οδηγείτε τη χώρα από το κακό στο χειρότερο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Λαφαζάνη.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Β' Αθηνών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνος Γεϊτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΪΤΟΝΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς δεν δοκιμάζεται μόνο η χώρα, όπως είπε ο κ. Λαφαζάνης, δοκιμάζεται πια και η πολιτική λογική σε αυτόν τον τόπο. Το είδαμε και απόψε. Εγώ ήρθα να μιλήσω για την «πιστοποίηση των μηχανοδηγών», για το νομοσχέδιο και εδώ πέρα διαπιστώνω ότι πρέπει να μιλήσουμε για «πιστοποίηση» του παραλογισμού.

Είναι δυνατόν να έχουμε στην Ελλάδα τέτοια αντιπαράθεση, όταν η χώρα μαστίζεται από την οικονομική κρίση, όταν η χώρα δέχεται πιεστικά μεταναστευτικά ρεύματα που δεν μπορεί να αντέξει; Και αντί να κάτσουμε να συζητήσουμε και να δούμε τι πρέπει να γίνει, αρχίζουμε ο ένας να ρίχνει τις ευθύνες στον άλλον, ο ένας να δείχνει τον άλλον.

Πού είδατε εσείς τον αντιριαστερισμό του Πρωθυπουργού της χώρας, κ. Γιώργου Παπανδρέου, κύριε Λαφαζάνη; Εγώ τουναντίον απόψε διαπίστωσα άκρο αντιπασοκισμό και αντιπαπανδρεϊσμό από τον κ. Τσίπρα. Ανέφερε μάλιστα και το «παράδειγμα φυγής, όπως έγινε στην Τυνησία. Τι είναι αυτά τα πράγματα; Πού ακούστηκε ότι μπορεί να λέγονται τέτοια πράγματα για έναν εκλεγμένο Πρωθυπουργό; Λυπάμαι.

Μπορεί να διαφωνείτε με την πολιτική μας. Και καλώς -κατά την άποψή σας- διαφωνείτε, δεδομένου ότι έχουμε δημοκρατία. Είναι δυνατόν όμως να λέγονται αυτά τα πράγματα; Άλλοτε μάλιστα είπατε για τον Πρωθυπουργό ότι θα φύγει νύχτα! Και τολμάτε να λέτε ότι κάνει το ΠΑΣΟΚ και ο Γιώργος Παπανδρέου αντιριαστερισμό; Τι είναι αυτά τα πράγματα; Συνέλθετε.

Ως προς το θέμα τώρα. Νομίζει κανένας ότι μπορεί να προσφέρει υπηρεσίες στους μετανάστες, στους δυστυχισμένους αυτούς ανθρώπους, όταν υποστηρίζει την κατάληψη; Εγώ να παραδεχθώ ότι δεν υποκινούνται από κανέναν. Μυρίσανε τα νύχια τους οι μετανάστες και προκρίνανε να πάνε στη Νομική; Δεν πείθεται κανένας.

Πρέπει, λοιπόν, να βρούμε λύση. Αυτό είναι το ζητούμενο. Όχι να έρθουμε εδώ πέρα και να βγάλουμε για μία ακόμη φορά τα πολιτικά μας απωθημένα. Αυτά όλα έχουν οδηγήσει στην απαξίωση του πολιτικού μας συστήματος από την κοινωνία. Εάν νομίζουμε ότι προσφέρουμε υπηρεσίες στο πολιτικό σύστημα, στον κοινοβουλευτισμό και στη δημοκρατία με αυτού του είδους την αντιπαράθεση, κάνουμε μεγάλο λάθος. Όχι μόνο δεν γράφουμε ιστορία, αλλά θα μας ξεγράψει η ιστορία.

Χρειάζεται, επιτέλους, σοβαρότητα και υπευθυνότητα σε αυτόν τον τόπο. Υπάρχουν πολίτες, οι οποίοι υποφέρουν. Δεν μπορεί να είμαστε και με τον «χωροφύλαξ και με τον αστυφύλαξ». Από τη μία μεριά, να κοπτόμαστε για την ανεργία και τους φτωχούς και από την άλλη, να λέμε ότι η Ελλάδα μπορεί να είναι ξέφραγο αμπέλι. Κάπου πρέπει να υπάρχει λογική.

Ο ελληνικός πολιτισμός αναπτύχθηκε με τις αρχές της ευαισθησίας, της καλλιτεχνίας και του μέτρου. Χάσαμε το μέτρο οι νεοέλληνες. Το χάσαμε μάλιστα εδώ, στα ψηλά κλιμάκια.

Επιτέλους, έρχομαι στο νομοσχέδιο. Ενσωματώνει μία κοινωνική οδηγία. Δεν καταλαβαίνω, πού μπορεί να είναι οι διαφορές.

Η οδηγία αποσκοπεί σε καλύτερη ασφάλεια στο σιδηροδρομικό δίκτυο, που είναι πια ενιαίο στην Ευρώπη. Διευκολύνει και τη μετακίνηση στη βάση της εσωτερικής αγοράς, την εγκατάσταση προσώπων. Επομένως, αυτή η οδηγία ουσιαστικά δίνει προστιθέμενη αξία. Αναφέρθηκε αναλυτικά ο εισηγητής μας.

Μάλιστα, μετά την εισαγωγή, που έκανα και κατανάλωσα το χρόνο περιορίζομαι απλά να πω, ότι δίνω ιδιαίτερη σημασία σε δύο διατάξεις –το είπα και στην επιτροπή– που συμβάλλουν στην προστιθέμενη αξία. Είναι εκείνη η διάταξη, που λέει ότι θα υπάρχει ένα σύστημα συνεχούς ελέγχου της επάρκειας, της εκπαίδευσης, της ικανότητας, της υγείας των μηχανοδηγών. Αυτό αναφέρεται στο άρθρο 18. Και στο άρθρο 27 προβλέπεται ανά πενταετία αξιολόγηση από ανεξάρτητους αξιολογητές όλου του συστήματος και των διαδικασιών απόκτησης και αξιολόγησης των επαγγελματικών γνώσεων και επάρκειας.

Αυτά είναι σημαντικά στοιχεία, για να έχουμε ικανούς μηχανοδηγούς και να παρέχουν ασφάλεια, αλλά και να μπορούν να φέρουν σε πέρας όλο αυτό το δύσκολο μεγάλο σιδηροδρομικό έργο.

Στη Διαρκή Επιτροπή έγιναν ορισμένες βελτιωτικές αλλαγές. Έγινε πολύ συζήτηση, γιατί η οδηγία άφηνε περιθώρια να αυστηροποιήσουμε ορισμένα κριτήρια ή όχι. Είχα εξηγήσει και στους συναδέλφους και στον Υπουργό ότι –επειδή υπάρχουν αδυναμίες στους ελεγκτικούς κρατικούς μηχανισμούς, –δεν έχουμε ακόμα τους απαραίτητους ικανούς ελεγκτικούς μηχανισμούς– για λόγους αυξημένων συντελεστών ασφαλείας εγώ είμαι πάντα υπέρ της άποψης ότι καλό είναι, όπου μας επιτρέπουν οι οδηγίες –και αναφέρομαι γενικότερα– να χρησιμοποιούμε τα αυστηρότερα κριτήρια.

Υπό αυτήν την έννοια εγώ θα ήμουν και υπέρ της άποψης να πάμε στο επίπεδο 4 για τη γλωσσομάθεια. Αναφέρομαι στη ρύθμιση του άρθρου 12. Είναι το επίπεδο 4, που σημαίνει ότι ο μηχανοδηγός κατανοεί τη γλώσσα σε τέτοιο σημείο που μπορεί να «αντιμετωπίσει εντελώς απροσδόκητες καταστάσεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, διανύουμε μία περίοδο αλλαγών. Άκουσα πολλές απόψεις εδώ και από την Αντιπολίτευση για το τι κάνει η Κυβέρνηση σε σχέση με τους σιδηροδρόμους. Στη χώρα μας μαζί με τη δημοσιονομική προσαρμογή διαμορφώνουμε και προϋποθέσεις για μια νέα αναπτυξιακή δυναμική στη βάση ενός νέου αναπτυξιακού προτύπου. Το παλιό πρότυπο ανάπτυξης έχει εξαντλήσει τα όρια του.

Είναι ένα νέο πρότυπο ανάπτυξης που λαμβάνει σοβαρά υπ' όψιν του την προστασία του περιβάλλοντος, δίνει έμφαση σε τομείς με συγκριτικά πλεονεκτήματα, με εξαγωγικό προσανατολισμό. Έχει στον πυρήνα του την ενίσχυση της χαμένης ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας –οι επιχειρήσεις μας, τα προϊόντα μας χάνουν έδαφος, χάνουν αγορές– και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Σ' αυτό το πλαίσιο ο ρόλος του σιδηροδρόμου είναι σημαντικός. Επομένως, και με δεδομένο ότι υπήρχαν προβλήματα και μάλιστα ζοφερή κατάσταση, ο εκσυγχρονισμός του και η εξυγίανσή του είναι μία αναγκαιότητα.

Και αυτό όχι μόνο καθαρά για λόγους συγκοινωνιακούς, ασφάλειας, ποιότητας και ασφάλειας παρεχομένων υπηρεσιών στους πολίτες, αλλά και για λόγους αναπτυξιακούς. Έτσι η Κυβέρνηση προχώρησε στο ν. 3891/2010 για την αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, ένα νόμο που πρέπει να εφαρμοστεί το ταχύτερο.

Κυρίες Υπουργέ, βλέπω ότι συνεχίζονται οι κινητοποιήσεις. Καλό θα είναι, όπως είχαμε πει τότε και κατά την ψήφιση του νόμου, να προσπαθήσουμε με την καλύτερη δυνατή διαβούλευση να εφαρμοστεί το γρηγορότερο ο νόμος. Τουλάχιστον, θα μπορούσατε να ενημερώσετε τη Βουλή που βρίσκεται ακριβώς όλη η πορεία εφαρμογής αυτού του νόμου. Δεν πρέπει να χάσουμε άλλο χρόνο.

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Ξέρετε γύρισα να σας δω, κυρία Πρόεδρε, γιατί καμιά φορά αλλάζετε χωρίς θόρυβο στο Προεδρείο και μπορούμε να κάνουμε λάθος όταν απευθυνόμαστε σε Προεδρεύοντα. Μάλιστα εκπομπές που δεν έχουν άλλο τι να κρίνουν, πολλές φορές λένε

«α» να η γκάφα. Την έχουν πατήσει πολλοί συνάδελφοι και εγώ.

Άρα, καλά λέω τώρα, κυρία Πρόεδρε, και τελειώνω λέγοντας ότι ο σιδηρόδρομος είναι ένα φιλικό προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο μέσο. Όχι ενεργοβόρο μάλιστα σε σχέση με το μεγάλο μεταφορικό έργο που κάνει. Καταναλώνει λιγότερη ενέργεια σε σχέση με το μεταφορικό έργο που αποδίδει.

Άρα, έπαιζε, παίζει και θα παίξει πρωτεύοντα ρόλο στη νέα αναπτυξιακή εποχή, που το θέμα της ενέργειας παίζει ιδιαίτερο ρόλο. Γι' αυτό οφείλουμε όλοι και εμείς τα κόμματα και πρώτη η Κυβέρνηση και οι εργαζόμενοι στον σιδηρόδρομο, αυτό να το λάβουμε σοβαρά υπ' όψιν. Θα πρέπει να εργαστούμε ως μια γροθιά για να πάρει ξανά ο σιδηρόδρομος τη θέση που του αξίζει και που του ανήκει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Γεϊτονα. Το λόγο έχει ο Βουλευτής Πιερίας του ΠΑΣΟΚ, κ. Ιωάννης Αμοιρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες Υπουργέ και αγαπητοί συνάδελφοι, μια μικρή αναφορά θα κάνω στο θέμα που προέκυψε σχετικά με τους μετανάστες. Εκτιμώ ότι σε μια δημοκρατία κανένας πολιτικός χώρος δεν μπορεί να διεκδικεί το προνόμιο της κοινωνικής ευαισθησίας. Όμως, μια κυβέρνηση έχει μεγαλύτερη υποχρέωση από την Αντιπολίτευση να δρα αποτελεσματικά και να δίνει λύσεις. Γιατί με τα λόγια μπορούμε να λέμε ό,τι θέλουμε, αλλά όταν πρέπει να δώσουμε λύση, πρέπει να γίνουν πράξη αυτά που θα πεις και να έχουν ένα αποτέλεσμα.

Άκουσα για την αυθόρμητη κατάληψη της Νομικής. Να συμφωνήσω. Εμένα μου γεννήθηκε μια απορία βλέποντας τις εικόνες στην τηλεόραση. Γιατί δεν υπάρχει καμμία γυναίκα ή ένα παιδί μέσα στην κατάληψη; Μπορεί να μην τους είδα εγώ. Πιθανόν να μην πήγαν. Αλλά τα διακόσια πενήντα-τριακόσια άτομα που πήγαν να κάνουν την κατάληψη συλλήβδην να είναι μόνο άντρες; Βλέπετε να εισέρχονται στη χώρα μας μόνο άντρες; Άρα, δεν μπορεί να με πείσει εύκολα κάποιος ότι δεν ήταν μια στοχευμένη και μια προγραμματισμένη και προμελετημένη κίνηση.

Όσο για το φράχτη εκτιμώ ότι δεν χρειαζόμαστε φράχτη στη ζωή μας. Όμως από το αποτέλεσμα φάνηκε ότι απετράπησαν τα αεροπορικά ταξίδια των μεταναστών από το Αλγέρι προς την Κωνσταντινούπολη στο 80%. Φαντάζεστε τώρα με όλα αυτά τα γεγονότα που γίνονται στη Βόρειο Αφρική, να υπήρχε αυτή η διόδος, η οποία δεν θα επέτρεπε, μάλλον θα επέτρεπε περισσότερους μετανάστες;

Κανένας δεν έχει με κανέναν τίποτα. Για τους μετανάστες μπορούμε να δώσουμε και δίνουμε δωρεάν περίθαλψη. Η φιλοξενία να γίνει καλύτερη. Και όχι μόνο το κράτος ή η Κυβέρνηση, όλοι οι πολίτες. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι η Ελλάδα είναι μια χώρα στην οποία μπορεί ο καθένας να μπαίνει και να βγαίνει και όποια προβλήματα έχει οποιαδήποτε άλλη χώρα να τα επιωμίζεται ο ελληνικός λαός. Νομίζω ότι σ' αυτό το θέμα πρέπει να έχουμε μια συναίνεση με βάση πάντα τον ανθρωπισμό, αλλά και τα δικαιώματα των πολιτών μιας χώρας.

Όσο για το νομοσχέδιο εκτιμώ ότι οι μεταφορές είναι από τα μεγάλα στοιχεία ενός κράτους για να μπορεί να προχωρήσει την ανάπτυξη του. Είναι μια βασική συνιστώσα σ' αυτήν την κατεύθυνση και η Κυβέρνηση μέσα σ' ένα τρίμηνο έχει προχωρήσει σε τέσσερις σοβαρές παρεμβάσεις με την απελευθέρωση των ιδιωτικών μεταφορών, την αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, την αναδιάρθρωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αλλά και με το νομοσχέδιο που έρχεται για την αναδιάρθρωση των συγκοινωνιών της Αθήνας.

Εκτιμώ, λοιπόν, ότι όλη αυτή η προσπάθεια στο μέλλον θα αναδείξει ότι αυτές οι αλλαγές έδωσαν τη δυνατότητα στη χώρα να μπορεί να ανοίξει νέους δρόμους προς την ανάπτυξη, να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες, να παρέχει καλύτερες υπηρεσίες, να δημιουργήσει περισσότερες θέσεις εργασίας και να αυξήσει τον υγιή ανταγωνισμό.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ**)

Άκουσα από την πλευρά της εισηγήτριας του ΣΥΡΙΖΑ ότι τε-

λικά στα τρένα δεν πρέπει να πληρώνει κανείς και τη γραμμή πρέπει να την έχει μόνο η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Δηλαδή, το αεροδρόμιο της Αθήνας θα έπρεπε να το είχε παλιότερα -τότε που ήταν κρατική ή Ολυμπιακή- μόνο η Ολυμπιακή. Τους δρόμους της χώρας θα έπρεπε να τους έχουν μόνο τα δημόσια οχήματα, τα δίκτυα του ΟΤΕ θα πρέπει να τα έχει μόνο ο κρατικός ΟΤΕ, το δίκτυο της ΔΕΗ θα πρέπει να το έχει μόνο η κρατική ΔΕΗ, άσχετα αν αυτό το δίκτυο είναι πλούτος. Γιατί τα δίκτυα είναι πλούτος σε μια χώρα. Τα βάρη τα επωμίζονται όλοι οι Έλληνες. Μακάρι να βρούμε άλλους που θα θέλουν να χρησιμοποιήσουν το δίκτυο. Να έχουμε παρόχους τέτοιων υπηρεσιών, να δημιουργήσουμε πλούτο. Γι' αυτό γίνονται οι υποδομές σε μια χώρα, γι' αυτό γίνονται οι μεγάλοι δρόμοι: Για να μπορούν να έχουν εύκολη πρόσβαση οι μεταφορές. Και φτάσαμε στο σημείο ο σιδηρόδρομος να εκτελεί μεταφορικό έργο, το 2% της χώρας όσον αφορά τα εμπορεύματα και το 8% όσον αφορά το επιβατικό κοινό, όταν σε άλλες χώρες δεν πέφτει κάτω από το 30%.

Άρα, ο σιδηρόδρομος χρειαζόταν εκσυγχρονισμό, νέες υποδομές και νέα αντίληψη της λειτουργίας του. Εκτιμώ ότι με το νομοσχέδιο που ψηφίστηκε από τη Βουλή το προηγούμενο χρονικό διάστημα καταφέραμε να πετύχουμε αυτό το στόχο και παράλληλα ένα ακόμη στόχο: Να μην απολυθεί ούτε ένας εργαζόμενος. Για πρώτη φορά γίνονται τόσο μεγάλες αλλαγές και διατηρούνται οι θέσεις εργασίας. Και με το νομοσχέδιο για την Ολυμπιακή Αεροπορία και με το νομοσχέδιο που θα έρθει σε λίγο για τις συγκοινωνίες, αλλά και με το νομοσχέδιο για τον ΟΣΕ δημιουργούνται και καινούργιες θέσεις, αλλά και οι παλιές υπάρχουν είτε στον ίδιο φορέα είτε με μετατάξεις.

Κύριε Υπουργέ, αυτό που έχει σημασία σήμερα είναι η ασφάλεια στις μετατάξεις. Είδαμε ότι και το απόγευμα είχαμε κι άλλο ατύχημα. Τραυματίστηκε ένα οδηγός νταλίκας από τη Βουλγαρία στο δίκτυο από τη Λάρισα μέχρι το Βόλο σ' ένα σημείο που είναι αφύλακτη η γραμμή. Υπάρχουν οι σηματοδότες, αλλά δεν είναι φυλασσόμενη η γραμμή. Αυτό σημαίνει ότι προηγείται πάρα πολύ η ασφάλεια των δικτύων. Και η ασφάλεια των δικτύων δεν γίνεται μόνο με το να βελτιώσουμε τις υποδομές, αλλά και από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Άρα, αυτοί οι οποίοι οδηγούν το τρένο πρέπει να τηρούν εκείνους τους κανόνες γνώσης, εμπειρίας για την ασφάλεια των μεταφερόμενων αλλά και των οδηγών που περνούν από τέτοια σημεία στη χώρα.

Άρα, το σημείο της γνώσης και της κατάρτισης είναι απαραίτητο. Η κατάρτιση προβλέπεται. Ο έλεγχος ανά πενταετία και ανά δεκαετία των γνώσεων προβλέπεται. Όμως δεν μπορεί να ξεκινάει κάποιος στα δεκαοκτώ, όπως λέει η ευρωπαϊκή οδηγία, ή στα είκοσι που λέει η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής, επειδή αυτό λέει η οδηγία. Ως τώρα προβλέπεται ένας μηχανοδηγός να έχει τελειώσει και ένα ΤΕΙ. Έχει τελειώσει το λύκειο στα δεκαοκτώ και τέσσερα χρόνια το ΤΕΙ πάμε στα είκοσι δύο. Αν βέβαια γυρίσουμε στη λύση να τελειώνει ένα λύκειο, εκτιμώ ότι αυτό ίσως δημιουργήσει θέμα, γι' αυτό ακριβώς το έβαλαν και οι μηχανοδηγοί.

Όσο δε για τη γλώσσα σκεφτείτε ένα ατύχημα στο οποίο τραυματίστηκε ο οδηγός και ευτυχώς ήταν δυο νοσοκόμοι επάνω που ήξεραν πώς να τον χειριστούν και τον πήγαν στο νοσοκομείο. Ήταν Βούλγαρος. Σκεφτείτε να ήταν άλλης υπηκοότητας ο οδηγός του τρένου, ο οποίος αν δεν ήταν εκεί οι νοσοκόμοι, έπρεπε ο ίδιος να το αντιμετωπίσει. Σε ποια γλώσσα έπρεπε να συνεννοηθεί; Άρα, θα πρέπει να έχει ένα σοβαρό επίπεδο γλώσσας και εκτιμώ ότι θα πρέπει να είναι πάντα από το τέταρτο επίπεδο. Γιατί δεν αρκεί να ξέρεις μόνο τους κανόνες οδήγησης. Είναι και περιστατικά, τα οποία είναι απρόβλεπτα και αφορούν τον ανθρώπινο παράγοντα και τη συνεννόηση.

Όσο δε για τις μετατάξεις, εκτιμώ ότι οι μηχανοδηγοί που παραιτούνται και είναι ένα με ενάμιση χρόνο πριν την σύνταξη είναι γύρω στα σαράντα-σαράντα πέντε άτομα. Προβλέπεται και από το ν. 3891 που ψηφίσαμε για τον ΟΣΕ στο άρθρο 16, ότι μπορεί η υπηρεσία να μην ξεκινήσει αμέσως τις μετατάξεις, αλλά να τους κρατήσει στην πορεία, λειτουργώντας μέσα από την εφαρμογή του νόμου και διαπιστώνοντας ότι χρειάζονται και αυτές οι θέσεις, θα μπορούσαν να παραμείνουν στην υπηρεσία για ένα

με ενάμιση χρόνο οπότε και θα συνταξιοδοτηθούν.

Αυτά είναι τα βασικά αιτήματα του συλλόγου των μηχανοδηγών. Θεωρώ ότι τουλάχιστον το τελευταίο μπορούμε να το ικανοποιήσουμε, για να δούμε και εκείνη τη διάσταση που αφορά στις κοινωνικές επιπτώσεις, μέσα από τις μεγάλες αλλαγές, ώστε να είναι οι μικρότερες δυνατές. Αλλά πρέπει να δούμε και το αποτέλεσμα που αφορά την παραγωγή έργου για τον πολίτη, γιατί πάντα πρέπει να βλέπουμε και τι κερδίζει ο πολίτης και μετά να δούμε τι κερδίζουν οι εργαζόμενοι και τι κερδίζει η κάθε κυβέρνηση. Πρώτα πρέπει να κερδίζει ο πολίτης. Στο επίκεντρο των αποφάσεων και των νομοσχεδίων και της υλοποίησής τους πρέπει να έχουμε τον πολίτη. Νομίζω ότι αυτός είναι ο βασικός στόχος και ως τώρα έτσι λειτουργήσαμε.

Πιστεύω ότι και μ' αυτό το νομοσχέδιο εκεί θα πάμε. Οι μεγάλες αλλαγές είναι μπροστά μας. Με τέσσερα νομοσχέδια σε τρεις μήνες, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι αυτό το Υπουργείο παρήγαγε ένα πολύ σημαντικό έργο που θα φανεί τα επόμενα χρόνια για τη χώρα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Δημήτριος Ρέππας, έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σ' αυτήν τη χώρα υπάρχουν και καλές ειδήσεις. Όπως γνωρίζετε, μετά από τριάντα τρία χρόνια μια ελληνική ταινία είναι υποψήφια για ένα μεγάλο διεθνές βραβείο. Θα έλεγα ότι σε μια περίοδο όπου κυριαρχούν οι τραπέζιτες, καλό είναι να επικρατήσει ένας «κυνόδοντας».

Αυτό το οποίο έχει αξία, είναι να βλέπουμε αυτές τις ειδήσεις, αυτές τις προσπάθειες που χαρακτηρίζουν τις θετικές όψεις της ελληνικής κοινωνίας και να κάνουμε εντονότερη την προσπάθειά μας, ώστε οι πτυχές αυτές να γίνονται περισσότερες και καλύτερες.

Το σημερινό νομοσχέδιο είναι μια τέτοια θετική πτυχή -επιτρέψτε μου να πω- της πολιτικής ζωής. Δυστυχώς, δεν θα έχει την προβολή και τη δημοσιότητα, ιδίως λόγω της συγκυρίας, που αντιστοιχεί στη σημασία του περιεχομένου του. Είναι ενσωμάτωση μιας οδηγίας, της 59/2007, ασφαλώς, όμως, αποτελεί -επιτρέψτε μου να πω- τμήμα για μια ολοκληρωμένη σιδηροδρομική πολιτική, η οποία πρέπει να χαρακτηρίζεται από τα στοιχεία της ασφάλειας και της ποιότητας μεταξύ των άλλων.

Αυτή η ολοκληρωμένη σιδηροδρομική πολιτική θα πρέπει να στηριχθεί σε κανόνες, οδηγίες και νόμους πολύ περισσότερο, αφού αντιθέτως με ό,τι ισχύει στην πολιτική αεροπορία, στις σιδηροδρομικές μεταφορές δεν έχει καθιερωθεί κοινή γλώσσα ή κώδικες. Αυτό κάνει δυσκολότερο το έργο των σιδηροδρομικών.

Βεβαίως, η προσπάθεια αυτή, η συγκεκριμένη νομοθετική πρωτοβουλία εντάσσεται στη συνολικότερη προσπάθεια για τη διαμόρφωση του νέου σιδηροδρομικού τοπίου στη χώρα μας και βεβαίως συμπληρώνει την άλλη νομοθετική πρωτοβουλία που προσφάτως αναλάβαμε και η οποία ως προς την εφαρμογή της είναι σε εξέλιξη, πιστεύω θετική εξέλιξη, παρά το ότι ασφαλώς υπάρχουν προβλήματα.

Ο ΟΣΕ, ο επί πολλά χρόνια μεγάλος ασθενής, βρίσκεται σε μια φάση εξυγίανσης και αυτό σε μεγάλο βαθμό θα επιτευχθεί αν οι ίδιοι οι εργαζόμενοι επιδείξουν την ευθύνη που τους αναλογεί.

Γνωρίζουμε τι έγινε επί πολλά χρόνια στον ΟΣΕ, ώστε να οδηγηθεί σε κατάρρευση αυτός ο οργανισμός. Αυτή η κατάσταση που επικράτησε εδώ και αρκετά χρόνια, δεν μπορούσε να συνεχιστεί, όχι για λόγους δημοσιονομικούς, αλλά και για λόγους που αφορούν βασικές αρχές πολιτικής και κοινωνικής δικαιοσύνης. Νομίζω ότι όλοι γνωρίζουμε τι έγινε. Ας τραβήξουμε μια κόκκινη γραμμή και ας οριοθετήσουμε μια νέα περίοδο.

Θέλω να επιστημονώ ως άκρως θετική τη στάση των εργαζομένων, που σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στο σχετικό νόμο συνεχίζουν τις συλλογικές διαπραγματεύσεις με τις διοικήσεις, προκειμένου να επιδιώξουν έτσι μια συμφωνία. Πέρασε ο μήνας και συμφωνήσαν οι δύο πλευρές να συνεχίσουν τις διαπραγματεύσεις τους και ελπίζω να τις ολοκληρώσουν με επιτυχία. Τα θέματα είναι πολλά. Οι μετατάξεις είναι ένα μέρος. Θα έλεγα πως

και αυτές πρέπει να γίνουν με έναν τρόπο αντικειμενικό, σύμφωνα με τα όσα διαλαμβάνονται στο νόμο και τεκμηριώνονται από το αντίστοιχο επιχειρησιακό σχέδιο και πάντως μακράν κάθε πελατειακής αντίληψης.

Σας διαβεβαιώνω ότι ο ομιλών έχει δώσει εντολή, όχι προφορική αλλά και γραπτή, να μείνει μακριά η ηγεσία της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» ή του ΟΣΕ, των φορέων των σιδηροδρομικών, από οποιαδήποτε τέτοια επιρροή, απ' όπου και αν προέρχεται, όσον αφορά το κεφάλαιο των μετατάξεων.

Η αλήθεια είναι πως θα πρέπει να είμαστε συνεπείς σ' αυτά τα οποία ψηφίζουμε. Και αυτά τα οποία ψηφίζουμε θα πρέπει να προσδιορίζονται με ακρίβεια και συνέπεια σε σχέση με την κοινοτική νομοθεσία.

Η χώρα μας, δυστυχώς -σας το λέω, δεν το ξέρετε- παραπέμπεται στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, γιατί δεν έχει λειτουργήσει τη ΡΑΣ, τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων. Είχαμε αιτιολογημένη γνώμη, ζητήθηκε από την Ελλάδα, απαντήσαμε, δώσαμε τις διευκρινήσεις και το θέμα είναι βέβαιο ότι θα λήξει, γιατί συγκροτείται η ΡΑΣ και σύντομα θα λειτουργήσει. Ψηφίστηκε η συγκροτήσή της στον πρόσφατο νόμο για τον ΟΣΕ. Ακολουθήσαμε αυτές τις πρωτόγνωρες για την Ελλάδα ανοικτές διαδικασίες διαβούλευσης, ΟρενΓον, προκειμένου να επιλεγούν οι επικεφαλής και τα στελέχη αυτών των αρχών και σύντομα θα αρχίσουν να λειτουργούν.

Αντισταμβάνεστε, όμως, ότι κάθε αμέλεια έχει συνέπειες για τη χώρα μας σε σχέση με αυτούς οι οποίοι ελέγχουν αυτήν τη συνέπεια ως προς το βαθμό τήρησης των υποχρεώσεων που έχουμε αναλάβει όχι στο πλαίσιο του μνημονίου, ούτε απλώς στο πλαίσιο της ένταξης μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά στο πλαίσιο της σύγχρονης ανάγκης, την οποία όλες οι χώρες και όλες οι σιδηροδρομικές εταιρείες στην αναπτυσσόμενη Ευρώπη αναγνωρίζουν και αναλόγως τις αντιμετωπίζουν. Και αυτό πρέπει να κάναμε και εμείς.

Ακούω μια προτάσεις, οι οποίες -επιτρέψτε μου να πω- στρέφονται κατάφωρα εναντίον των εργαζομένων. Τι άλλο είναι από το να καλείς κάποιους να μην πληρώσουν το αντίτιμο του εισιτηρίου τους; Ποιανού τα συμφέροντα θίγουν; Τα συμφέροντα της εταιρείας, από την οποία στερούν έσοδα, τα συμφέροντα των εργαζομένων, γιατί ο μισθός τους από κάπου πρέπει να πληρωθεί. Τελικώς, τέτοιες πράξεις, είναι πράξεις δολιοφθοράς και πρέπει πέραν των διοικήσεων, οι ίδιοι οι εργαζόμενοι να υπερασπιστούν τους οργανισμούς στους οποίους εργάζονται, να τιμήσουν τη θέση εργασίας που έχουν και να αντιληφθούν την προσπάθεια που κάνει η Κυβέρνηση σ' αυτές τις συνθήκες να περιφρουρήσει το δικαίωμα τους στην εργασία, επιλέγοντας τις όχι πάντα ευχάριστες -γιατί ξεβολεύουν είναι η αλήθεια- μετατάξεις αντί των απολύσεων.

Αυτό, όμως, συνεπάγεται μεταξύ των άλλων συγκεκριμένες υποχρεώσεις για την πολιτεία απέναντι στους εργαζόμενους και απέναντι στην κοινωνία πρωτίστως και τον πολίτη-χρήστη των υπηρεσιών, συνεπάγεται υποχρέωση για τους εργαζόμενους, οι οποίοι θα πρέπει να υπερασπιστούν την εταιρεία τους και την εργασία τους.

Μήπως πρέπει όταν κάποιοι κλείνουν τα μηχανήματα, προκειμένου να εμποδίσουν τους πολίτες να ακυρώσουν το εισιτήριο τους και να επιβιβαστούν σε ένα μέσο μαζικής μεταφοράς, τελικώς το μέσο μαζικής μεταφοράς να ακινητοποιείται, να μη μεταφέρει πολίτες;

Προβληματίζομαι πραγματικά και πρέπει οι διοικήσεις να ασχοληθούν, γιατί αν συνεχιστεί η ζημιογόνος λειτουργία αυτών των εταιρειών και τα ελλείμματα γίνουν μεγαλύτερα αντί να εξλειφθούν, ποιος θα δώσει την απάντηση και ποια απάντηση θα δώσει για την κάλυψη αυτών των ελλειμμάτων;

Όλα αυτά είναι θέματα τα οποία καλό είναι να τα συζητούμε, γιατί αφορούν την επικαιρότητα. Έχουμε διαφορετικές πολιτικές, διαφορετικές απόψεις και είναι σεβαστό. Όλες πρέπει να ακούγονται ισοτίμως και με μεγάλη προσοχή, αλλά υπάρχει ένα όριο. Το όριο αυτό το θέτει η ίδια η κοινή λογική.

Επαναλαμβάνω -το είπα πριν και αξίζει να το τονίσω- δεν είναι πολιτική γραμμή να ανεχόμαστε τεράστια ελλείμματα κι ενώ έχουμε ελλείμματα, να ζητούμε αυξήσεις στις αποδοχές των ερ-

γαζομένων και ταυτόχρονα να καλούμε τους χρήστες των υπηρεσιών να μην καταβάλλουν το παραμικρό ποσό για τις υπηρεσίες που απολαμβάνουν από αυτούς τους οργανισμούς και από τους εργαζόμενους στους οργανισμούς.

Είναι πολιτική γραμμή αυτό σε μια ευνομούμενη πολιτεία, σε μια σύγχρονη χώρα; Υπάρχει πουθενά; Αν κάτι δεν είναι σωστό -κι έχουν γίνει λάθη- σε νόμους που ψηφίστηκαν και συζητούμε την αλλαγή τους και την βελτίωσή τους, μέχρι την αλλαγή θα πρέπει να σεβόμαστε και να τηρούμε αυτό που έχει ψηφίσει η Βουλή των Ελλήνων. Δεν είμαστε εμείς αυτοί οι οποίοι θα νομοθετήσουμε εκτός Βουλής.

Η Βουλή θα νομοθετήσει. Ο κυρίαρχος λαός θα νομοθετήσει. Και για να μη μείνετε, αγαπητέ κύριε Λαφαζάνη, με την απορία, σας λέω ότι ο Γιώργος Παπανδρέου ζει στην εποχή που ο ελληνικός λαός τον ψηφίζει για Πρωθυπουργό της χώρας. Σε αυτήν την εποχή ζει.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο μπορεί να αφορά ενσωμάτωση της οδηγίας, είναι όμως σημαντικό, γιατί αφορά θέματα ασφάλειας και ποιότητας σιδηροδρομικών μεταφορών, αλλά διευκολύνει, επιτρέψτε μου να πω, την κίνηση των ελληνικών σιδηροδρόμων εκτός Ελλάδος ή τον τρόπο με τον οποίο κινούνται στη χώρα μας οι ξένοι σιδηροδρομοί.

Προβλέπονται διαδικασίες αδειοδότησης -αναφέρθηκαν αυτά, δεν μπαίνω σε λεπτομέρειες. Η άδεια χορηγείται από την Αρχή Ασφάλειας Σιδηροδρομικών Μεταφορών και έχει δεκαετή ισχύ. Είναι άδεια που ανήκει στον κάτοχο, σε αυτόν που την λαμβάνει και βεβαίως με κάποιο ηλικιακό κριτήριο ανανεώνεται μετά από ιατρικές εξετάσεις ανά τριετία και μετά το πεντηκοστό πέμπτο έτος μετά από ιατρικές εξετάσεις που γίνονται κάθε χρόνο.

Και με προϋπόθεση την άδεια, βεβαίως, η οποία δίδεται με κριτήρια επαγγελματικά, εκπαιδευτικά έχουμε την πιστοποίηση, η οποία πλέον δίδεται από σιδηροδρομική εταιρεία όπως είναι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», ή διαχειριστή υποδομής όπως είναι ο ΟΣΕ-ΕΔΙΣΥ και η πιστοποίηση αυτή, βεβαίως, δίνεται με κάποια επίσημα κριτήρια σημαντικά, τα οποία προβλέπονται στη συγκεκριμένη οδηγία και ισχύουν σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Έγινε λόγος για το ηλικιακό όριο. Σας λέω, λοιπόν, ότι η οδηγία προβλέπει -και θα υφιστάμεθα νέα παραπομπή εάν κάναμε κάτι διαφορετικό- ότι μπορούμε για δρομολόγια σιδηροδρομικά στο εσωτερικό της χώρας να θεσπίσουμε ως ελάχιστο ηλικιακό όριο το δέκατο όγδοο έτος, για ξένους μηχανοδηγούς το εικοστό έτος, αλλά πάντως δεν μπορούμε να έχουμε υψηλότερο ηλικιακό όριο, όπως επίσης, στο επίπεδο γλωσσομάθειας κρίνουμε πως αυτό που έχουμε προβλέψει ανταποκρίνεται στην ενσωμάτωση της οδηγίας.

Σας λέω, λοιπόν, ότι σε σχέση με όλες τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας, έχουμε θεσπίσει το υψηλότερο επίπεδο απαιτήσεων ως προς τη γλωσσομάθεια, το B2, που αντιστοιχεί στο τρίτο επίπεδο. Οι περισσότερες χώρες είναι στο δεύτερο επίπεδο όσον αφορά τις απαιτήσεις που έχουν θεσπίσει για τη γλωσσομάθεια μηχανοδηγών άλλων κρατών.

Και γνωρίζετε ότι πρέπει να προετοιμαστούμε, παρά το ότι βεβαίως όλα αυτά γίνονται στο πλαίσιο ενός προγράμματος εξυγίανσης, ώστε να συγκριθούμε και να ανταγωνιστούμε -ο ανταγωνισμός και η αξιολόγηση είναι κάτι καλό και γιατί κάποιοι το βδελύσσονται, δεν το αντιλαμβάνομαι- με άλλες εταιρείες που αúριο -σχήμα λόγου είναι το «αύριο»- μπορεί να δραστηριοποιηθούν στην ελληνική σιδηροδρομική αγορά, η οποία και αυτή ανοίγει.

Γνωρίζετε πολύ καλά ότι για τους οδηγούς που εκτελούν διασυνοριακά δρομολόγια, μεταξύ δύο κρατών δηλαδή, η οδηγία αυτή θα ισχύσει από τις 29/10/2011, για διεθνείς δε σιδηροδρομικές μεταφορές οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν προετοιμαστεί, προκειμένου να τις εκτελέσουν, αφού αυτή η δυνατότητα δίδεται πλέον με την προεργασία που θα γίνει από την 20η Οκτωβρίου του 2018.

Η αλήθεια είναι ότι εμείς στο νόμο για τον ΟΣΕ, που θυμάστε ίσως, προβλέψαμε μεταξύ των άλλων την ίδρυση μιας σχολής μηχανοδηγών στο πλαίσιο του ΟΣΕ. Και αυτό είναι κάτι που γί-

νεται πρώτη φορά και είναι πολύ θετικό.

Πρέπει να πω ότι οι εργαζόμενοι του ΟΣΕ, ιδίως σε ορισμένες ειδικότητες όπως είναι οι μηχανοδηγοί, έχουν πολύ υψηλό επίπεδο. Είναι από τους καλύτερους στην Ευρώπη. Σε ένα δύσκολο δίκτυο, γιατί το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα είναι από τα δυσκολότερα στην Ευρώπη, έχουν αξιόλογες επιδόσεις. Δεν είναι ότι δεν μπορούν, δεν είναι ότι δεν θέλουν. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες οι οποίοι οδηγούν σε αυτά τα σιδηροδρομικά ατυχήματα, νομίζω όμως ότι η Ελλάδα, τουλάχιστον τα τελευταία χρόνια, έχει μία πολύ καλή επίδοση και σε αυτόν τον τομέα. Παρά τα προβλήματα που ταλαιπώρησαν αυτόν τον οργανισμό και τα γνωρίζουμε όλοι πολύ καλά, σας παρακαλώ μη κοιτάμε πάλι πίσω.

Αξία έχει, λοιπόν, με αυτό το νομοσχέδιο να βάλουμε μία ακόμη ψηφίδα στο μωσαϊκό της σιδηροδρομικής πολιτικής. Και έχουμε πολλά να κάνουμε στην πράξη. Είναι σε εξέλιξη η διαδικασία για το εμπορευματοικό κέντρο στο Θριάσιο, που εάν ο διαγωνισμός αυτός ευοδωθεί, θα είναι μία απολύτως κρίσιμη, θετική εξέλιξη για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα.

Έχουμε νέες πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουμε την επόμενη περίοδο και όλα αυτά πιστεύω ότι μπορεί να αλλάξουν το τοπίο, υπό την προϋπόθεση ότι εμείς θα είμαστε συνεπείς σε αυτά τα οποία έχουμε αποφασίσει.

Υπουργός ο οποίος να διαπραγματεύεται την εφαρμογή νόμου, νομίζω ότι δεν υπάρχει σε μία δημοκρατική πολιτεία. Υπουργός ο οποίος προσέρχεται σε συζήτηση για το εάν θα εφαρμοστεί ένας νόμος ή όχι, παύει να είναι Υπουργός.

Όμως, σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει και οι πολίτες να δείξουν κατανόηση σε αυτή τη μεταβατική περίοδο και πάνω απ' όλα οι εργαζόμενοι να δείξουν ότι αυτή η υπηρεσία με την οποία ταύτισαν τη ζωή τους, τους ενδιαφέρει το ίδιο ζωηρά όπως και την πρώτη περίοδο που με φλόγα μπήκαν σε αυτήν για να σταδιοδρομήσουν. Και τότε νομίζω ότι όλα θα πάνε καλά.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταύρος Κалаφάτης.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο επιδιώκεται η προσαρμογή του Ελληνικού Δικαίου προς τις διατάξεις της σχετικής οδηγίας που αφορά την πιστοποίηση των μηχανοδηγών.

Και βεβαίως μπορεί αυτές οι ρυθμίσεις να είναι τακτοποιητικού χαρακτήρα, όμως δεν θα πρέπει να μας υπεκφεύγει το γεγονός ότι γενικότερα και σε σχέση με το πρόσφατο νομοσχέδιο που αφορούσε τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ που συζητήσαμε στη Βουλή, αλλά και σε σχέση γενικότερα με την πολιτική που ασκείται και στα ζητήματα των διαρθρωτικών αλλαγών, αλλά και στα ζητήματα τα αναπτυξιακά από την πλευρά της Κυβέρνησης, αυτά τα χαρακτηριστικά τα οποία κυριαρχούν σχετίζονται κυρίως με το στοιχείο της σύγχυσης, με το στοιχείο της καθυστέρησης, της παλινωδίας και κυρίως με την έλλειψη σχεδίου.

Και αναφέρομαι σε μία γενικότερη κατάσταση που επικρατεί όσον αφορά την εφαρμογή των πολιτικών της Κυβέρνησης και έξω από το χώρο των συγκοινωνιών. Αναφέρομαι ενδεικτικά, για παράδειγμα, στα αναπτυξιακά ζητήματα, γιατί αυτή η Κυβέρνηση μπορεί στο κομμάτι των συγκοινωνιών να είχε μία συγκεκριμένη αποστολή όσον αφορά την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών, τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ είτε ακόμα και την απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, όμως δεν θα πρέπει να μας διαφεύγει το γεγονός ότι εντάσσεται στη γενικότερη πολιτική μίας κυβέρνησης. Και η φιλοσοφία, το στίγμα που δίνει η Κυβέρνηση γενικότερα, είναι αποθαρρυντικό.

Αναφέρω ενδεικτικά μερικές περιπτώσεις. Περίπτωση επενδυτικού νόμου, ενός επενδυτικού νόμου που καθυστέρησε ένα χρόνο για να έρθει. Καταργήθηκε ο προηγούμενος επενδυτικός νόμος, ο οποίος είχε θεωρηθεί και από στελέχη του ΠΑΣΟΚ ως ο καλύτερος επενδυτικός νόμος που λειτουργήσε ποτέ στην Ελλάδα. Ήρθε πρόσφατα στο ελληνικό Κοινοβούλιο ο νέος επεν-

δυτικός ή αναπτυξιακός νόμος και γνωρίζουμε από τώρα ότι για να μπορέσει να επιφέρει τα πρώτα του αποτελέσματα, θα περάσουν τουλάχιστον οκτώ, δέκα, δώδεκα μήνες, αφού μόνο για την εφαρμογή του απαιτούνται πάνω από είκοσι εννέα υπουργικές αποφάσεις και τρία προεδρικά διατάγματα. Και αυτό μάλιστα σε μία στιγμή που είναι αναγκαία η άμεση εφαρμογή οποιουδήποτε μέτρου θα μπορούσε να επιφέρει μία τόνωση της οικονομίας μας.

Ακόμα, το Ταμείο Εγγυοδοσίας Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων, ένα άλλο σημαντικό χρηματοδοτικό εργαλείο, το οποίο βοηθά στην ανάπτυξη της χώρας, λειοδότηθηκε από τα στελέχη του ΠΑΣΟΚ τόσο πολύ όσο κανένα άλλο. Λειοδότηθηκε και μάλιστα με τρόπο απαξιώτικο. Βεβαίως, τα αποτελέσματα όσον αφορά τη λειτουργία του Ταμείου Εγγυοδοσίας Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων ήταν θεαματικά, αφού πολλές χιλιάδες μικρομεσαίες επιχειρήσεις αξιοποίησαν αυτό το χρηματοδοτικό εργαλείο και ουσιαστικά επιβίωσαν.

Και βέβαια έχουμε όχι μόνο τη διατήρηση αυτού του Ταμείου Εγγυοδοσίας Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων, αλλά και τη μετεξέλιξή του, η οποία ψηφίζεται αυτές τις ημέρες στη Βουλή.

Μπορούμε ακόμη να πούμε, ότι αφορά τα επιχειρηματικά πάγκα, μία άλλη πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, την οποία φέραμε με σκοπό να δούμε εάν υπάρχει διάθεση από την πλευρά της Κυβέρνησης να δείξει αυτό το συναινετικό πρόσωπο που διατείνεται ότι θέλει να δείξει.

Είδαμε ότι στην πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για τα επιχειρηματικά πάγκα συμφωνούσαμε σ' ένα μεγάλο βαθμό με τη φιλοσοφία της Κυβέρνησης, έτσι όπως θα ήθελε να την αποτυπώσει στη δική της νομοθετική πρωτοβουλία, δεν είδαμε όμως τελικά να αποδέχεται η Κυβέρνηση την πρωτοβουλία της Νέας Δημοκρατίας, δείχνοντας πάλι στην πράξη ότι δεν υπάρχει αυτό το συναινετικό πρόσωπο το οποίο ισχυρίζεται ότι έχει.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι σε μία σειρά πραγμάτων που δεν έχουν τόσο μεγάλη σχέση με τα ζητήματα που συζητάμε, υπάρχει ένας κοινός παρονομαστής: Σύγχυση, αντιφάσεις, έλλειψη σχεδίου. Πολύ φοβάμαι –και λυπούμαι που το λέω– ότι και στον τομέα αυτό, κύριε Υπουργέ, παρατηρούμε ακριβώς τα ίδια φαινόμενα. Μπορώ να πω ότι με την υπεύθυνη στάση της Νέας Δημοκρατίας, τον τρόπο με τον οποίον πολιτεύεται δηλαδή ενεργώντας εποικοδομητικά από τη μία πλευρά, σπληνιτεύοντας τις παθογένειες και τις αδυναμίες από την άλλη, στηρίζοντας ό,τι διακρίνει πως είναι σωστό, αναδεικνύεται τελικά ο ρόλος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ακόμη περισσότερο σε σχέση με το ρόλο της Κυβέρνησης, η οποία φέρνει την πρώτη ευθύνη και είναι ο επισημείων φέρνοντας νομοσχέδια στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Βεβαίως είδαμε αυτά τα στοιχεία της σύγχυσης, των αντιφάσεων και της έλλειψης του σχεδιασμού και στις μεγάλες –με ή χωρίς εισαγωγικά– νομοθετικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης στον τομέα των συγκοινωνιών. Το είδαμε στην προσπάθεια απελευθέρωσης της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών, όπου διακρίναμε πολύ καθαρά τις παλινωδίες που ταλαιπώρησαν την Κυβέρνηση κατά τη διάρκεια του χειρισμού αυτής της υπόθεσης, που είχε ως αποτέλεσμα βεβαίως και την ταλαιπωρία πολλών Ελλήνων πολιτών κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού που μας πέρασε. Θυμίζω ότι για πολλούς μήνες υπήρχε σε δημόσια διαβούλευση και σε διάλογο μία νομοθετική προσπάθεια για την αλλαγή και την απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών. Ήρθε ένα σχέδιο άλφα για διαβούλευση και εξαφνικά μέσα στο καλοκαίρι, στο Υπουργικό Συμβούλιο και τελικά στο ελληνικό Κοινοβούλιο παρουσιάστηκε ένα εντελώς διαφορετικό σχέδιο από αυτό το οποίο αποτελούσε αντικείμενο συζήτησης και διαλόγου μεταξύ της Κυβέρνησης και των φορέων των εμπορευματικών μεταφορών.

Κάτι αντίστοιχο, δηλαδή έλλειψη σχεδίου, υπήρξε και με το νομοσχέδιο που αφορούσε τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ, το οποίο συζητήσαμε πριν από λίγο διάστημα. Εκεί υιοθετήθηκε σ' ένα μεγάλο βαθμό το βασικό πλάνο, ο βασικός κορμός ενός σχεδίου εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ, ο οποίος είχε διατυπωθεί με κάθε ευκρίνεια από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας. Φάνηκε μέσα στη Βουλή ότι υπήρχε έλλειψη διαλόγου με τους εργαζόμενους

και τους εκπροσώπους τους και τελικά προχωρήσαμε σ' ένα νομοσχέδιο, στο οποίο αμφισβητούμε ως ένα βαθμό –και το καταδείξαμε με τη στάση μας– κατά πόσο διασφαλίζονται τα συμφέροντα και τα νόμιμα δικαιώματα των εργαζομένων. Γι' αυτό και η Νέα Δημοκρατία στο σχετικό νομοσχέδιο καταψήφισε τις διατάξεις που αφορούσαν τα εργασιακά ζητήματα, ακριβώς γιατί νιώθαμε –και το βλέπουμε και σήμερα σε ένα μεγάλο βαθμό, ανεξάρτητα εάν ο Υπουργός προσπαθεί να διασκεδάσει τις εντυπώσεις– ότι υπάρχουν ζητήματα εφαρμογής όσον αφορά τα θέματα των εργαζομένων. Βεβαίως αναφερόμαι ιδιαίτερα στις μετατάξεις, όπου πιστεύουμε ότι δεν διασφαλιζόταν στον απόλυτο βαθμό η διαφάνεια και η διαδικασία των μετατάξεων, ειδικά όταν αφορά μετατάξεις μηχανοδηγών, δηλαδή μίας κατηγορίας εργαζομένων με πολύ υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.

Κύριε Υφυπουργέ, θέλουμε να επιστήσουμε την προσοχή σας στο ζήτημα αυτό, στην εφαρμογή αυτών των ζητημάτων, τα οποία εμείς όσον αφορά τα εργασιακά ζητήματα δεν ψηφίσαμε, όμως υπάρχουν ως αντικείμενο του νομοσχεδίου.

Σε κάθε περίπτωση πιστεύουμε ότι τέτοιες πρωτοβουλίες που αναφέρονται στη σημερινή μας συζήτηση, όσον αφορά αυτές του τακτοποιητικού περιεχομένου και χαρακτήρα ρυθμίσεις, είναι προς τη θετική κατεύθυνση. Όμως, θέλουμε να υπογραμμίσουμε και να ενώσουμε και τη δική μας φωνή σε οποιαδήποτε προσπάθεια έχει θετικό πρόσημο. Η στάση της Νέας Δημοκρατίας εδώ και δεκαπέντε μήνες που της έχει ανατεθεί αυτός ο σημαντικός ρόλος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης δείχνει ότι και στον τομέα αυτό, αλλά και σε οποιαδήποτε προσπάθεια η Νέα Δημοκρατία θα είναι εδώ, για να στηλιτεύει τις αδυναμίες, να θεραπεύει, όποτε μπορεί, με τον πολιτικό της λόγο τις παθογένειες οι οποίες δημιουργούνται ή διακρίνονται ότι θα δημιουργηθούν από νομοθετικές παρεμβάσεις της Κυβέρνησης. Και βέβαια σε κάθε περίπτωση είμαστε εδώ, για να υπογραμμίσουμε το θετικό πρόσημο της οποιασδήποτε προσπάθειας, αναδεικνύοντας σε πολύ σημαντικό παράγοντα της ελληνικής πολιτικής ζωής το ρόλο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Αυτό σημαίνει υπεύθυνη αντιπολίτευση, αυτό έχουμε υποχρέωση προς τους Έλληνες πολίτες να κάνουμε, αυτό κάναμε μέχρι τώρα και αυτό θα συνεχίσουμε να κάνουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, κ. Χρήστος Πρωτόπαπας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν έχουμε παρά να ευχηθούμε στη Νέα Δημοκρατία να εφαρμόζει αυτά που ο αξιότιμος σήμερα εκπρόσωπός της, ο κ. Καλαφάτης, είπε.

Εμείς, κύριε Καλαφάτη, θέλουμε ισχυρή Αξιωματική Αντιπολίτευση. Είναι αδιάφορο εάν κάνει σ' εμάς καλό ή όχι, κάνει καλό στον τόπο. Επομένως, μια ισχυρή και υπεύθυνη Αξιωματική Αντιπολίτευση, θα έλεγα γενικότερα μια ισχυρή και υπεύθυνη Αντιπολίτευση, είναι καλό για τον τόπο. Σας εύχομαι σ' αυτήν την πολιτική που είπατε, να συνεχίσετε, εάν το κάνετε, βεβαίως, γιατί σε πολλά θέματα δυστυχώς δεν γίνεται.

Εν πάση περιπτώσει, δεν νομίζω ότι αυτό το νομοσχέδιο προσφέρεται για αντιπαράθεση. Θέλω, όμως, να τονίσω ότι και σχέδιο υπάρχει στην Κυβέρνηση και απόδοση αυτού του σχεδίου υπάρχει, διότι όλοι έχουμε αντιληφθεί –και νομίζω ότι αυτό είναι πολύ σαφές– ότι η Ελλάδα αλλάζει, ότι προχωρεί, ότι βαδίζει πλέον στην κατεύθυνση της αξιοπιστίας. Όπως είπε σήμερα και ο Γιώργος Παπανδρέου, η Ελλάδα είναι μέρος της λύσης και συμμετέχει στη λύση που ψάχνει να βρει η Ευρώπη για τις χώρες και τις κοινωνίες της. Δεν είναι πια το πρόβλημα. Κι αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Αυτό δεν έγινε τυχαία, έγινε με θυσίες του ελληνικού λαού. Έγινε με το πρόγραμμα της Κυβέρνησης, με τη δουλειά του Πρωθυπουργού, των Υπουργών, των στελεχών, με τη στήριξη της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ και με τη βοήθεια της ελληνικής κοινωνίας, που ξέρει πολύ καλά ότι παρά τις θυσίες, παρά τα προβλήματα, αυτός ο δύσκολος, ο ανηφορικός δρόμος είναι αναγκαίος και πρέπει να πετύχει. Όποιος συμβάλλει, όποια πολιτική δύναμη συμβάλλει –και σωστά– θα δείξει ότι έχει μία στάση σοβαρή, στάση ευθύνης και μακάρι αυτό να το κάνουν συχνά και όλοι. Εμείς δεν έχουμε κανένα πρόβλημα να επικροτήσουμε το σωστό, όπως δεν έχουμε κανένα πρόβλημα

να τονίσουμε το λανθασμένο, εκείνο που αντιτίθεται σ' αυτήν την αναγκαιότητα.

Θέλω, όμως, να θυμίσω λίγες από τις τομές που έγιναν πρόσφατα, διότι πρέπει να τις θυμόμαστε. Δηλαδή, μέσα στην προηγούμενη χρονιά δεν έγινε μια πολύ μεγάλη τομή που διασφάλισε τη βιωσιμότητα και τη δικαιοσύνη του ασφαλιστικού συστήματος; Δεν έγινε η μεγάλη τομή που ονομάζουμε «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ», που άλλαξε τη μορφή λειτουργίας στους κλάδους της αυτοδιοίκησης; Δεν έγινε σειρά τομών στη Δημόσια Διοίκηση, στην παιδεία, στην υγεία; Σήμερα συζητάμε ένα τεράστιο νομοσχέδιο, το οποίο αλλάζει το σύστημα προμηθειών, το σύστημα πρωτοβάθμιας υγείας, που επιφέρει μία σειρά από πολύ μεγάλες αλλαγές. Απελευθερώνει πόρους, για να αναβαθμίσουμε την ποιότητα των υπηρεσιών στην υγεία. Δεν έγιναν αλλαγές στις ΔΕΚΟ, στο σύστημα απονομής της δικαιοσύνης, αλλά και στον τομέα της ανάπτυξης, τον ευρύτερο τομέα με τον οποίο όλοι εδώ ασχολούμαστε; Δεν είχαμε πρόσφατα έναν αναπτυξιακό νόμο, που το Μάρτιο και όχι μετά από δέκα μήνες, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που ο ίδιος ο κ. Χρυσόχοϊδης σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα ανέλαβε, θα λειτουργήσει;

Βεβαίως να θυμίσω και το ΕΤΕΑΝ, το οποίο ολοκληρώθηκε σήμερα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής και θα έχουμε την ευκαιρία ίσως την επόμενη εβδομάδα, όποτε καθορίσει η αυριανή Διάσκεψη των Προέδρων, να συζητήσουμε. Θα είναι το συμπλήρωμα αυτού του νόμου, ακριβώς για να εξασφαλιστούν τα απαραίτητα εργαλεία ρευστότητας και χρηματοδότησης της μικρομεσαίας επιχείρησης.

Επίσης, πρέπει να θυμίσω και τις τομές στο πολιτικό μας σύστημα, αλλά και αυτές που εξήγγειλε σήμερα ο Πρωθυπουργός, οι οποίες φιλοδοξούν να αποκαταστήσουν την αξιοπιστία του πολιτικού μας συστήματος και όλων μας στα μάτια των Ελλήνων πολιτών.

Έρχομαι τώρα στη δουλειά η οποία γίνεται στο χώρο των μεταφορών. Εκτιμώ ότι σήμερα διεξάγεται ένα πρωτοφανές σημερινό, αν και εξαιρετικά δύσκολο έργο και αυτό οφείλουμε να το τονίσουμε. Και όχι απλά να το τονίσουμε, αλλά να συμπαρασταθούμε σ' αυτήν την προσπάθεια. Να αποτελέσουμε όλοι μας ένα μέρος αυτής της προσπάθειας που το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επιχειρεί.

Για να δούμε τι είχαμε: Στο σιδηροδρόμο είχαμε απαξίωση, ελλείμματα, υποβάθμιση. Θέλετε να πω ότι οι ευθύνες δεν είναι μόνο δικές σας, ότι είναι μεγαλύτερου χρονικού εύρους; Να το πω. Δεν έχουμε λόγο να διαφωνούμε σ' αυτά. Θέλετε να πούμε, όμως –και να συμφωνήσουμε– ότι αυτά έπρεπε να αλλάξουν; Έπρεπε. Αλλάζουν; Ναι. Και σήμερα οδηγούμαστε σ' ένα νομοσχέδιο, το οποίο συζητήσαμε και ψηφίσαμε, σ' ένα νόμο πια που εφαρμόζεται, ο οποίος αλλάζει τη μορφή του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα. Αποκαθιστά το σιδηροδρόμο στην πραγματική του θέση. Δημιουργεί τη δυνατότητα της ανάπτυξης, ιδιαίτερα αν γίνουν και οι άλλες επενδύσεις στις οποίες αναφέρθηκε πριν από λίγο ο κ. Ρέππας.

Η ρυθμιστική αρχή των σιδηροδρόμων θα προχωρήσει, η εξυγίανση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και σήμερα κάνουμε ένα συμπληρωματικό νομοσχέδιο, γιατί έτσι το αντιλαμβάνομαι εγώ, ως συμπληρωματικό νομοσχέδιο αυτής της προσπάθειας. Ως ένα μέρος επομένως αυτής της προσπάθειας, γύρω από την πιστοποίηση του προσωπικού, των οδηγών και των μηχανοδηγών, που δημιουργεί την αίσθηση ότι θα υπάρχει πια ασφάλεια και δυνατότητα αναβάθμισης του σιδηροδρόμου στη χώρα μας.

Τι θέλουμε; Θέλουμε ο εργαζόμενος να έχει δυνατότητες. Θέλουμε να προχωρεί με τις δικές του δυνάμεις και με ψηλά το κεφάλι. Θέλουμε να έχει αξιοπιστία στα προσόντα που διαθέτει, σωστή εκπαίδευση και κατάρτιση, σωστή πιστοποίηση. Επομένως, να μπορεί να διακηρύσσει ο οργανισμός στεντόρεια τη φωνή σ' όλη την Ευρώπη ότι οι ελληνικοί σιδηροδρόμοι είναι οι πιο ασφαλείς, ότι έχουν το καταλλήλο εκπαιδευμένο προσωπικό, ότι μπορεί κανείς να τους εμπιστευτεί και εδώ και σε σχέση με το γενικότερο σχεδιασμό των διεθνών μεταφορών. Αυτό δεν θέλουμε; Κι αυτό το πετυχαίνουμε. Έτσι προχωράμε.

Αναφέρθηκε ο κ. Σπύρος Μαργέλης, ως εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, πολύ διεξοδικά και πολύ σωστά στις επί μέρους διατά-

Ξεις αυτού του σχεδίου νόμου και χαίρω, διότι διαπιστώνω ότι αυτό το σχέδιο νόμου πρέπει να επικροτηθεί, να ψηφιστεί, να στηριχτεί από ευρύτερες πλειοψηφίες μέσα στη Βουλή. Γιατί όποιος και να ήταν έπρεπε να το κάνει. Δεν είναι «πράσινη» αυτή η αλλαγή ή «γαλάζια» ή «κόκκινη», αλλά είναι μία αλλαγή που πρέπει να γίνει. Είναι μία αλλαγή που επιβάλλεται από τις διενθείς πια συνθήκες. Πρέπει να κοιτάξουμε τον Έλληνα πολίτη στα μάτια και να του πούμε ότι, ναι πια θα έχουμε σωστό και ασφαλή σιδηρόδρομο. Και αυτό θα ωφελήσει όλους. Θα ωφελήσει και το κράτος μας και τις προοπτικές ανάπτυξής του, θα ωφελήσει τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος και θα ωφελήσει και τους εργαζόμενους με τον πολλαπλασιασμό και την εμπιστοσύνη στο έργο που αποτελούν τόσο στον τομέα της μεταφοράς όσο και στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Ανοίγει νέους δρόμους, νέες δυνατότητες η εφαρμογή αυτού του σχεδίου νόμου που συζητάμε σήμερα προς όφελος όλων. Είναι μία κατάσταση από την οποία όλοι θα κερδίσουμε και έτσι πρέπει να το αντιληφθούμε.

Βεβαίως επιτρέψτε μου να σας πω, ότι δεν είναι η μόνη αλλαγή που συντελείται αυτήν τη στιγμή στον τομέα των μεταφορών. Γνωρίζουμε όλοι ότι το Υπουργείο είναι σε διαρκή διάλογο με τα συνδικάτα των συγκοινωνιών στο χώρο του Λεκανοπεδίου και εκτιμώ ότι πολύ σύντομα θα έχουμε τη δυνατότητα στην Εθνική Αντιπροσωπεία να κουβεντιάσουμε κι αυτό το σχέδιο. Είναι ακριβώς στην ίδια κατεύθυνση και με την ίδια λογική να αλλάξουμε την απαξίωση, να αλλάξουμε την κατάσταση των ελλειμμάτων που ο απλός Έλληνας πολίτης καλείται να επιβαρυνθεί και να πληρώσει, να αλλάξουμε την πορεία υποβάθμισης, να έχουμε σωστές συγκοινωνίες που θα μας κάνουν περήφανους και που θα έχουν σωστό οικονομικό αποτέλεσμα. Βεβαίως, το κράτος θα επιδοτεί και καθορίζεται η επιδότηση στο 40%, ώστε να έχουμε σωστές συγκοινωνίες, οι οποίες θα εξυπηρετούν τον πολίτη στο Λεκανοπέδιο και θα τον σέβονται. Και σ' αυτό συμμετέχουμε όλοι. Συμμετέχει ο κρατικός προϋπολογισμός, άρα όλοι μας, συμμετέχουν οι εργαζόμενοι οι οποίοι καλούνται να κάνουν θυσίες και με σεβασμό στο μέλλον τους αντιμετωπίζουν αυτήν την πορεία και θα συμμετάσχουν αύριο και οι διοικούντες των οργανισμών που θα ελέγχονται πάρα πολύ αυστηρά και σκληρά, για να μην ξαναγίνουν τα φαινόμενα των αδιαφανών προμηθειών και των δυσλειτουργιών που είχαν αναπτυχθεί πολλές φορές στο παρελθόν και βεβαίως, θα συμμετέχουν και οι χρήστες των συγκοινωνιών. Διότι μερικοί λένε «ξαφνικά μου αύξησαν το εισιτήριο». Μα, το εισιτήριο το πληρώνεις ούτως ή άλλως, με τη διαφορά ότι το πληρώναμε όλοι, ενώ τώρα ένα κομμάτι του θα συνεισφέρουμε να το πληρώσουμε όλοι διότι πρέπει να επιδοτείται για να είναι χαμηλό, αλλά ένα άλλο κομμάτι θα το επιβαρυνθεί και ο χρήστης παραπάνω. Διότι είναι λογικό να ζητάς από κάποιον να επιβαρυνθεί κάτι παραπάνω όταν χρησιμοποιεί ένα δημόσιο αγαθό, από κάποιον που για τον χι, ψι λόγο δεν το χρησιμοποιεί. Αυτή είναι η διαφορά, δεν προκύπτει για κάτι άλλο. Ούτως ή άλλως καλυπτόταν το έλλειμμα, με τη διαφορά ότι οριοθετείται πια και γνωρίζουμε τι θα καλυφθεί, γιατί θα καλυφθεί, τι επιδοτούμε και γιατί. Και, βεβαίως, ήδη υπάρχει και μία μικρή επιβάρυνση παραπέρα των χρηστών εκείνων που χρησιμοποιούν το συγκεκριμένο δημόσιο αγαθό, το οποίο, βεβαίως, δικαίως απαιτούν να είναι σωστό, αξιοπρεπές και να τους εξυπηρετεί με σεβασμό, όπως πρέπει κι αυτό θα γίνει.

Γίνεται, λοιπόν, μία μεγάλη αλλαγή στις μεταφορές και αυτή η αλλαγή θα έχει άμεσες αναπτυξιακές συνέπειες. Βεβαίως και σε σχέση με τη λειτουργία του κράτους αλλάζουν όλα. Γιατί όταν μιλάμε για σωστές μεταφορές, όπως και όταν μιλάμε για σωστούς δρόμους -μία άλλη συζήτηση που επίσης κάναμε εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία που γίνεται ένα άλλο σημαντικό έργο- αυτό σημαίνει ότι θα μπορούμε να μιλάμε και για καλύτερες συνθήκες ανάπτυξης, αυτό σημαίνει ότι θα μπορούμε να μιλάμε και για περισσότερο εισόδημα. Τότε θα μπορούμε να μιλάμε και για καλύτερο πέρασμα των ελληνικών προϊόντων διεθνώς, άρα και για μεγαλύτερες δυνατότητες για τον Έλληνα αγρότη, για την ελληνική επιχείρηση, για τον Έλληνα μικρομεσαίο, για τον Έλληνα που μοχθεί και θέλει να προχωρεί με ψηλά το κεφάλι.

Έτσι, λοιπόν, ψηφίζουμε αυτό το νομοσχέδιο, αλλά όχι μόνο

ως αυτοτελές σχέδιο νόμου -τυπικά αυτό γίνεται- αλλά ουσιαστικά και ως ένα μέρος μιας μεγάλης προσχεδιασμένης και ολοκληρωμένης προσπάθειας, που έχει να κάνει με την αλλαγή του ευρύτερου τομέα των υποδομών και μεταφορών, άρα και της συμβολής για την ανάπτυξη στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Προστασίας του Πολίτη, Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Παφίλης, έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΦΙΛΗΣ: Ο εισηγητής μας παρουσίασε αναλυτικά τη θέση μας για τους σιδηροδρόμους και τις μεταφορές και μίλησε ιδιαίτερα για το θέμα που συζητάμε σήμερα, για το νομοσχέδιο δηλαδή, που αφορά τους μηχανοδηγούς. Δεν θέλω να επαναλάβω τα ίδια. Απλώς θέλω να απαντήσω σε όσα ειπώθηκαν και από τον κύριο Υπουργό και γενικότερα στη συζήτηση στα θέματα που τίθενται σήμερα.

Εμείς δεν αμφισβητούμε ότι το ΠΑΣΟΚ έχει ολοκληρωμένη σιδηροδρομική πολιτική. Ίσα-ίσα, αυτό λέμε ότι έχει ολοκληρωμένη σιδηροδρομική πολιτική, με βασικό στόχο να παραδώσει τα πιο κερδοφόρα κομμάτια των σιδηροδρόμων στο μεγάλο κεφάλαιο και να εξυπηρετήσει έτσι τα συμφέροντα των ξένων μονοπωλίων με τη γενικότερη στρατηγική που εμφανίζει και έχει εμφανίσει στον ελληνικό λαό και από την άλλη μεριά να γίνει πανάκριβο μεταφορικό μέσο για τον Έλληνα εργαζόμενο. Αυτή είναι η πολιτική του και δεν αμφιβάλουμε καθόλου, ίσα-ίσα που επανειλημμένα και από πολύ παλιά έχουμε θέσει το θέμα των δεσμεύσεων που έχει θέσει και η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Έχει συμφωνήσει. Όταν συμφώνησαν και ψήφισαν το Μάαστριχ όλοι εδώ μέσα, ψήφισαν και την απελευθέρωση των μεταφορών. Το γνωρίζουμε. Δεν θυμάμαι το άρθρο, ίσως είναι το άρθρο 109 ή το άρθρο 120. Έχουν περάσει και αρκετά χρόνια. Ακριβώς αυτό ήθελαν να κάνουν. Η απελευθέρωση αυτό σημαίνει: Ότι θα μπορούν να μπουν οι ξένες εταιρείες, ότι θα μπορούν να παραδοθούν στους ιδιώτες οι κρατικές εταιρείες και συνοδεύθηκε και από μία σειρά άλλα μέτρα.

Κι επειδή εδώ γίνεται πολλή συζήτηση ότι ο ΟΣΕ είναι ο μεγάλος ασθενής, πρέπει να προσδιορίσουμε ποιος φταίει. Και δεν υπάρχουν «κόκκινες γραμμές», ότι κλείνουμε το παρελθόν, γιατί το τι συμβαίνει σήμερα δεν είναι τυχαίο. Είναι αποτέλεσμα όλης της πολιτικής που ακολουθήθηκε, που ήταν συνειδητή επιλογή -δεν ήταν λάθη- και της Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ και της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Ήταν ενιαία πολιτική.

Μιας και είμαστε στην περίοδο που δόθηκε στη δημοσιότητα και το πόρισμα της «SIEMENS» να να δούμε, λοιπόν, τι συνέβη εκείνη την περίοδο με τον ΟΣΕ. Υπήρχε ανάγκη εκσυγχρονισμού; Βεβαίως, υπήρχε. Έγιναν προγραμματικές συμβάσεις; Έγιναν προγραμματικές συμβάσεις, αλλά με ποιο σκεπτικό; Με τον εκσυγχρονισμό του ΟΣΕ και ταυτόχρονα να δουλέψουν τα ελληνικά Ναυπηγεία. Τι συνέβη μετά; Ιδιωτικοποίηση των ναυπηγείων. Πού βρέθηκε ο ΟΣΕ; Ανάμεσα στη «SIEMENS» και στη HDV. Η μία είχε τα ναυπηγεία και η άλλη είχε ένα μεγάλο κομμάτι των συμβάσεων. Πού κατέληξε αυτή η πορεία; Στο να μην κατασκευαστούν στα ναυπηγεία και να πάνε στη Γερμανία. Να ποια ήταν η συνολική επιλογή και μεταξύ αυτών βέβαια συνέβησαν όλα συνέβησαν με τα σκάνδαλα, τις χρηματοδοτήσεις και όλα τα υπόλοιπα.

Ποια, λοιπόν, ήταν η στρατηγική που ακολούθησε τότε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, γιατί πρέπει να πω ότι τα πρώτα χρόνια είχε άλλες διακηρύξεις: Μίλαγε για ενιαίο εθνικό φορέα μεταφορών. Όλα τα συνδικάτα, όλο το συνδικαλιστικό κίνημα και η ΔΑΚΕ τότε συμφωνούσαν σ' αυτό, ότι έπρεπε να υπάρξει ένας

ενιαίος φορέας μεταφορών, έπρεπε να αναπτυχθούν τα ναυπηγεία και οι παραγωγικές δυνατότητες που είχε η χώρα μας και ήταν τεράστιες. Και δεν σας μιλάω για το σοσιαλισμό τώρα.

Φυσικά, εμείς πάντα λέγαμε ότι δεν πρόκειται να γίνουν αυτά και μας κατηγορούσατε για συκοφάντες τότε. Όταν προβλέψαμε, δηλαδή, όλη την πορεία, ότι όλη αυτή η πολιτική, η ενιαία στρατηγική που ήρθε και έδωσε με τη Συμφωνία του Μάαστριχτ και την Ευρωπαϊκή Ένωση συνολικά οδηγεί στην ιδιωτικοποίηση, οδηγεί σε ακριβό σιδηρόδρομο, οδηγεί σ' αυτήν την κατάσταση που ζούμε σήμερα. Θα τα πω με τη σειρά.

Υπάρχει και ένα άλλο ακόμη και πρέπει να το πείτε στον ελληνικό λαό και επειδή δεν το λέτε εσείς, το λέμε εμείς. Όταν απαγορεύθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση η χρηματοδότηση των ΔΕΚΟ, των δημοσίων επιχειρήσεων από το κράτος, με τι αντικαταστάθηκε; Με τις τράπεζες. Δανείζεται σήμερα η ΕΑΒ, παραδείγματος χάριν, που έχει παραγγελίες και μπορεί να είναι κερδοφόρα από τις τράπεζες, με τι επιτόκιο; Με 7%. Ποιος κερδίζει; Το τραπεζικό σύστημα. Ποιοι είναι τραπεζίτες; Οι εφοπλιστές, οι μεγαλοβιομήχανοι, αυτοί που ελέγχουν τον κοινωνικό πλούτο της Ελλάδας, κατασκευαστές κ.λπ.. Αυτοί δεν είναι;

Άρα τι κάνατε με αυτήν την εντολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεχθήκατε; Λειτουργήσατε ως σερβιτόρος για να βγάλουν κέρδη οι τράπεζες. Από πού συγκεντρώθηκαν τα αμύθητα κέρδη; Ο ΟΣΕ από πού δανείζεται, όταν έχει πρόβλημα; Για πέστε το στον ελληνικό λαό και στους εργαζόμενους. Από τις τράπεζες δεν δανείζεται; Με τι επιτόκιο δανείζεται; Μπαίνει μέσα γι' αυτό; Επιβαρύνεται αντικειμενικά η οικονομική του θέση; Ναι. Ποιος κερδίζει; Οι τράπεζες.

Να, γιατί σας λέμε ότι εξυπηρετείτε τα συμφέροντα του μεγάλου κεφαλαίου. Δεν σας το λέμε από κανένα καπρίτσιο και το αποδεικνύουμε στην πράξη. Και γι' αυτό θησαύρισαν και αύξησαν κατά 350 δις. εκατομμύρια τα προηγούμενα χρόνια το ενεργητικό τους. Και οι τράπεζες δεν είναι κάτι αφηρημένο, είπα ποιοι τις αποτελούν. Να, λοιπόν, οι δεσμεύσεις και η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Να, γιατί λέγαμε και λέμε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση χτίστηκε για να υπηρετήσει τα συμφέροντα του ευρωπαϊκού κεφαλαίου και το αποδεικνύουμε με στοιχεία. Απαντήστε μας με επιχειρήματα. Είναι λάθος αυτά; Δεν ισχύουν. Πέστε το. Αυτά λέμε στον ελληνικό λαό.

Δεύτερο θέμα: Υπάρχει -λέει- θετική στάση των εργαζομένων. Σας προτείνω, κύριε Υπουργέ και κύριοι της Κυβέρνησης και κύριε Πρωτόπαπα, να κάνετε μία περιοδεία στους εργαζόμενους, όχι στημένη, αλλά ξεκινήστε αύριο το πρωί και πηγαίνετε στους εργασιακούς χώρους. Αφήστε τι λένε -και αν λένε- οι ηγεσίες. Πηγαίνετε στους εργασιακούς χώρους -έχω άμεση αντίληψη- και θα δείτε. Πάρτε ένα παράδειγμα μόνο και μόνο από τις μετατάξεις. Πιέσατε, πιέσατε, περιμένατε τέσσερις χιλιάδες και αν δεν κάνω λάθος, έγιναν οκτακόσιες αιτήσεις. Μπορεί να είναι χίλιες, αλλά δεν έχει σημασία. Με όλη την πίεση, με όλα αυτά που γίνονται, κανένας από τους εργαζόμενους δεν συμφωνεί μαζί σας ή μάλλον ελάχιστοι συμφωνούν. Η συντριπτική πλειοψηφία είναι ριζικά αντίθετη. Ακόμα και σ' αυτό εδώ που φέρνεται τώρα για τους μηχανοδηγούς έχουμε και κινητοποιήσεις.

«Ελλείμματα», λέει το ΠΑΣΟΚ. Λέει: «Δεν είναι πολιτική γραμμή να αγνοούμε τα ελλείμματα». Μα, καλά, τα αγνοεί κανένας τα ελλείμματα; Δεν μπορούμε να διαφωνήσουμε σε μια πραγματικότητα που υπάρχει, αλλά το μεγάλο ερώτημα είναι, γιατί έχουμε αυτά τα ελλείμματα και στον ΟΣΕ και παντού. Σας είπα πριν δύο περιπτώσεις, δύο επιχειρήματα. Γιατί έχουμε τα ελλείμματα; Αλήθεια, πού πήγε αυτός ο πλούτος; Πεντέμισι φορές δεν αυξήθηκε το ΑΕΠ της χώρας τα τελευταία δεκαεπτά χρόνια; Πού πήγε και έγιναν αυτά τα ελλείμματα; Είκοσι επτά φορές -θα το πω πάλι- αυξήθηκαν τα κέρδη των επιχειρήσεων και μία φορά το μεροκάματο. Να, πώς έγιναν τα ελλείμματα. Ο πλούτος που μαζεύτηκε δόθηκε με διάφορες μορφές και πακέτα στους επιχειρηματικούς ομίλους, ναι ή όχι; Αποδείξτε μας πώς έγινε η Αττική Οδός, πώς έγινε το αεροδρόμιο. Με τι λεφτά; Ούτε 10% δεν έχουν βάλει οι περιβόητοι «κινητήρες» της οικονομίας, που λέτε. Και πουθενά δεν βάζουν σε καμμία χώρα του κόσμου. Μαζεύετε τα λεφτά του κόσμου και τα δίνετε σ' αυτούς. Και μας λέτε σήμερα γιατί σηκώνουμε τα διόδια. Μακάρι, να τα καταργήσουν όλα, να βγει ο

κόσμος λαοθάλασσα και να μην πληρώνει κανένας τα εισιτήρια. Επιτέλους! Τους έχουν πληρώσει χίλιες φορές χρυσούς όλους αυτούς, όλο το μεγάλο κεφάλαιο.

Έρχεστε σήμερα και κόβετε τους μισθούς κι έχουμε ανεργία, απολύσεις και όλα τα υπόλοιπα και βάζετε 40% αύξηση στα εισιτήρια και 90% στον ΟΣΕ. Μα, καλά τι λέτε; Πού θα πάει ο κόσμος; Στη σφαγή των αμνών; Θα πάει στο σφαγείο από μόνος του; Δεν θα αντιδράσει; Ναι, εμείς -το λέμε- του δίνουμε και τέτοιες διεξόδους, αλλά αυτό πρέπει να γίνει οργανωμένα και μαζικά. Και θα γίνει.

Κλείσατε όλες τις παραλίες και εμείς πήγαμε και τις ανοίγαμε χρόνια πριν, όχι τώρα που κάποιοι το ανακάλυψαν όψιμα. Έχουμε άδικο; Δεν μπορείτε να κάνεις μπάνιο στην Αττική. Σε μία Ελλάδα που είναι σαν νησί, να πληρώνει ο κόσμος 20 και 30 ευρώ για να πάει με την οικογένειά του να κάνει μπάνιο; Ποιος είναι νόμιμος και ποιος είναι παράνομος; Εμείς είμαστε νόμιμοι και εσείς είστε παράνομοι για όλα αυτά. Θα συνεχίσουμε πιο δυναμικά και πιο μαζικά και να το ξέρετε ότι θα γίνει ποτάμι αυτό.

Δεν μπορεί σήμερα που έρχεσαι και δίνεις νέες φοροαπαλλαγές, δεν μπορεί με όλα όσα έχουν συμβεί, με αυτόν τον αμύθητο πλούτο που έχει συγκεντρωθεί, να ζητάς από τον κόσμο 40% πιο ακριβό το εισιτήριο. Είσατε προοδευτικοί; Να τα πάρετε από τις επιχειρήσεις. Πού πάει ο κόσμος στις 7 και στις 8 η ώρα το πρωί; Στη δουλειά του δεν πάει; Τον εκμεταλλεύεται διπλά και τριπλά ο εργοδότης, ας πληρώσει τη μεταφορά του. Στοιχείο της εργασίας δεν είναι η μεταφορά; Και τι μεταφορά; Μεταφορά που θέλει μία ώρα να πάει και μία να γυρίσει και που το οκτάωρο γίνεται δωδεκάωρο πολλές φορές με όλα αυτά. Να βάλετε τις επιχειρήσεις να πληρώσουν και να πηγαίνουν οι εργαζόμενοι τζάμπα το πρωί στη δουλειά τους. Γιατί; Ποιος τα έχτισε όλα αυτά που υπάρχουν σήμερα; Αυτοί δεν τα χτίζουν;

Σ' αυτά, λοιπόν -λέτε- να σεβόμαστε τους νόμους. Ο καθένας όμως έχει τους δικούς του νόμους. Εσείς έχετε τους νόμους του κεφαλαίου. Σας τα αποδεικνύουμε και με στοιχεία όλα και απαντήστε έτσι, όχι διαφορετικά. Εμείς δεν έχουμε αυτούς και ούτε ποτέ το εργατικό κίνημα και το λαϊκό κίνημα και οι λαοί στο σύνολό τους σέβονταν -και το λέω μεταφορικά- τους νόμους που ψήφιζε κάθε φορά η κυρίαρχη τάξη. Αν τους σέβονταν, θα ήμασταν στα σπήλαια ακόμα. Όλοι τους άλλαξαν και η ίδια η αστική επανάσταση, που έφερε τον καπιταλισμό, δεν σεβάστηκε τους νόμους της φεουδαρχίας κι εμείς δεν πρόκειται να κινηθούμε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Δεν μιλάμε βέβαια, για τυχοδιωκτισμούς, αλλά μιλάμε για οργανωμένο, μαζικό, λαϊκό κίνημα που πρέπει να απαντήσει και με πρακτικά μέτρα σήμερα. Είναι εξοργιστικό πλέον το τι συμβαίνει. Και μιας και μιλάτε, για τα διόδια, κάθε μέρα έχουμε διόδια και αυξήσεις. Έχουν θησαυρίσει. Δηλαδή, έλεος!

Και δεν έχετε σκοπό να τα καταργήσετε, δεν έχετε σκοπό ούτε καν να τα ελαφρύνετε. Τα συνεχίζετε ακόμα περισσότερο. Η βενζίνη είναι στα ύψη. Τι θα κάνετε στον κόσμο; Του απαγορεύετε να μετακινηθεί; Ποιος τους πλήρωσε όλους αυτούς τους δρόμους που έχουν γίνει, τους ωραίους που τους διαφημίζετε; Τα ευρωπαϊκά ταμεία; Ένα μέρος. Τι είναι τα ευρωπαϊκά ταμεία, από πού είναι; Από τη «SIEMENS» και από την «HOCHTIEF» ή από τους Ευρωπαϊκούς εργαζόμενους και από τους Έλληνες μαζί; Το ποσοστό που έβαλε η Ελλάδα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από πού το πήρατε; Από τους εφοπλιστές και τους βιομήχανους που τους έχετε δεκαεπτά φοροαπαλλαγές;

Και φέρνεται και νέα προκλητική φοροαπαλλαγή για τις offshore εταιρείες στο νέο φορολογικό νομοσχέδιο. Αυτοί τις πλήρωσαν ή ο ελληνικός λαός και ο εργαζόμενος με τον ιδρώτα και το αίμα του;

Εμείς, λοιπόν, λέμε ότι θα συνεχίσουμε να στηρίζουμε τα συμφέροντα των εργαζομένων. Λέμε να μην έχουν καμμία αποπιάτη, ότι θα βελτιωθεί σε όφελός τους ο σιδηρόδρομος. Μπορεί να γίνουν αλλαγές, εκσυγχρονισμοί μεγάλοι, αλλά θα είναι αφόρητη η κατάσταση για τον ίδιο και θα φέρει μεγάλα κέρδη στο μεγάλο κεφάλαιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλίας Πολατίδης.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούγοντας τον αξιότιμο Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ να λέει ότι θέλει ισχυρή αντιπολίτευση, θα του πω μια προσωπική εμπειρία. Το 2007 όταν πρωτοεξελέγη Βουλευτής ήταν αντίθετα τα πράγματα. Τότε η Νέα Δημοκρατία κατά τη συζήτηση των προγραμματικών δηλώσεων μονίμως έλεγε ότι θέλει ισχυρό ΠΑΣΟΚ, διότι είναι χρήσιμο για τη δημοκρατία. Σε λιγότερο από δύο χρόνια έπαψε να είναι κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Εμείς πιστεύουμε ...

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Δεν ξέρω αν το πιστεύετε πραγματικά ή αν το λέτε έτσι. Πάντως σ' αυτούς που το έλεγαν τότε, μάλλον δεν τους βγήκε σε καλό.

Αναφέρθηκε πάλι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ στα μεγάλα έργα που έχει κάνει μέχρι στιγμής η Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση είναι πλέον δεκαπέντε μηνών. Άρα, αν πούμε ότι θα κάνει τέσσερα χρόνια θητεία, τα 3/8 τα έχει εξαντλήσει.

Έχουμε τώρα το ασφαλιστικό για το οποίο πρέπει να δούμε τι αποτελέσματα θα έχει. Είδαμε βέβαια και τις σχετικές αναλογιστικές μελέτες στην επιτροπή για τις οποίες κι εσείς εκφράσατε κάποιες απορίες και εγώ. Θα δούμε εάν, πραγματικά, θα υλοποιηθούν.

Το δεύτερο θέμα με τον «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ». Μα, είστε περήφανοι για τον «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ»; Όλοι οι περιφερειάρχες, όλοι οι δήμαρχοι λένε ότι έχουν καταρρεύσει τα πάντα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Εκτός βέβαια από την υπόθεση που κάνετε ότι θα μειωθεί το κόστος, που είναι μια υπόθεση εργασίας. Εγώ δεν πιστεύω ότι μπορεί να μειωθεί το κόστος με τον «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ». Θα αυξηθεί. Όμως, μέχρι στιγμής δεν έχουν βγει τα προεδρικά διατάγματα και οι περιφερειακοί σύμβουλοι από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας -όχι του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού- με τους οποίους μίλησα, δηλώνουν ότι θέλει τουλάχιστον ένα χρόνο, για να αρχίσει στοιχειωδώς να δουλεύει η περιφέρεια.

Εδώ δεν προβλέψατε στον «ΚΑΛΙΚΡΑΤΗ» ούτε καν οι αίθουσες των δημοτικών και των νομαρχιακών συμβουλίων να μπορούν να έχουν αρκετές καρέκλες, για να κάθονται όλοι οι περιφερειακοί σύμβουλοι και βλέπουμε τραγελαφικά φαινόμενα, οι νομαρχιακοί σύμβουλοι να συνεδριάζουν και οι περιφερειακοί σύμβουλοι να είναι όρθιοι. Είστε περήφανοι γι' αυτό;

Για τον αναπτυξιακό νόμο τι να πούμε; Ήρθε μετά από δεκαπέντε μήνες ο αναπτυξιακός νόμος. Να δούμε πότε θα φέρει αποτελέσματα. Και αυτά παραπέμπονται.

Και αναφερθήκατε στο πολιτικό σύστημα και στην εξυγίανσή του και αναφερθήκατε μεταξύ άλλων και στον εκλογικό νόμο. Δηλαδή, οι διαρροές που έχουμε δει μέχρι στιγμής για τον εκλογικό νόμο, τι είναι; Είναι η διόγκωση της επιρροής των αυλών περί τους Αρχηγούς των κομμάτων, οι οποίοι θα έχουν και το μαχαίρι και το πεπόνι και κατ' ουσίαν θα διορίζουν όλους τους Βουλευτές. Είστε πράγματι, τόσο ικανοποιημένοι γι' αυτό και μας το αναφέρετε αυτό ως κάτι σημαντικό που θα κάνετε μελλοντικά;

Να πάμε στο έργο σας στις μεταφορές. Έχετε δώσει θεωρητική βάση, έχετε φέρει νομοσχέδιο του ΟΣΕ που στην ουσία κόβει τον ΟΣΕ σε πολλά κομμάτια και το νομοσχέδιο για την απελευθέρωση των φορτηγών αυτοκινήτων, όπου θα επαναφέρω ένα ερώτημα στο οποίο αποφυγάτε να απαντήσετε.

Στην παράγραφο 2 του νομοσχεδίου αυτού αναφέρεται -σας ρωτήθηκε πολλές φορές και αποφυγάτε να απαντήσετε- ότι θα δίνετε άδειες για φορτηγά δημοσίας χρήσεως ανεξαρτήτως εθνικότητας. Πού στοχεύει αυτή η συγκεκριμένη ρύθμιση που είναι μοναδική στον κόσμο; Αναζητήσα αν υπάρχει άλλη νομοθεσία στον κόσμο που να λέει ότι δεν κάνει την παραμικρή διάκριση μεταξύ εθνικότητας. Δεν λέει για την Ευρωπαϊκή Ένωση, ούτε για αμοιβαιότητα. Εμείς, δηλαδή, ανοίγουμε την αγορά στην Τουρκία ή στην Κίνα, να έρθει όποιος πολίτης θέλει από εκεί να πάρει άδεια χωρίς καμμία αμοιβαιότητα. Πού στοχεύει αυτό;

Εκτός των άλλων, οι μεταφορές οφείλουν να έχουν και κάτι να μεταφέρουν. Εμείς δεν μπορούμε να είμαστε μονίμως μια κοινωνία που μόνο θα καταναλώνει και δεν θα παράγει τίποτα. Πρέπει να παράγονται αγαθά τα οποία θα εξάγονται, ώστε να μην είμαστε συνέχεια σ' αυτόν το φαύλο κύκλο του ελλείμματος. Επ' αυτού τίποτα.

Θα πάρετε κάποια μέτρα για να παραχθεί και τροχαίο υλικό του ΟΣΕ και άλλο τροχαίο υλικό για φορτηγά αυτοκίνητα; Θα βοηθήσετε κάποιες προσπάθειες που πάνε να ξαναγίνουν; Θα γίνουν υποδομές; Θα γίνει ελληνική παραγωγή για να γίνουν υποδομές ή όλα θα είναι εισαγόμενα; Αν συνεχίσετε αυτήν την πολιτική η οποία γιγαντώθηκε από το 1996 και μετά, το να καταργείτε οτιδήποτε παραγωγικό στην Ελλάδα και όλα να γίνονται εισαγωγές, δεν θα βγούμε ποτέ απ' αυτήν την κρίση.

Αυτή είναι η βασική αιτία που δημιούργησε την κρίση. Υπήρξαν οι κλοπές, υπήρξε και η «SIEMENS» από την οποία αγοράζατε και εσείς και η Νέα Δημοκρατία εξοπλισμό που δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στον ΟΣΕ, ασελήγησατε επί του πτώματος του ΟΣΕ προκειμένου να μπουν τα χρήματα στα κομματικά ταμεία. Όλα αυτά, όμως, δεν ήταν η βασική αιτία, δεν ήταν ουσιαστικός λόγος που οδηγήθηκαμε σ' αυτήν την κατάσταση. Ήταν η καταστροφή της παραγωγικής υποδομής και τα τεράστια εμπορικά ελλείμματα.

Φέρνεται, λοιπόν και το νομοσχέδιο με το οποίο επιχειρείτε να κάνετε τομές στα θέματα των αστικών συγκοινωνιών. Αυτό το οποίο, όμως, κάνετε κατ' ουσίαν είναι να τιμωρείτε αυτούς οι οποίοι πληρώνουν εισιτήριο. Υπάρχει ένας τεράστιος αριθμός λαθρεπιβατών οι οποίοι δεν πληρώνουν τίποτα. Υπάρχουν κάποιες -ας μην τους χαρακτηρίσουμε άσχημα- νομοταγείς οι οποίοι πληρώνουν το εισιτήριό τους. Έρχεστε, λοιπόν, και αυξάνετε το εισιτήριο και τιμωρείτε αυτούς. Δεν κάνετε κάτι για να εισπράξετε τα έσοδα αυτά από τους λαθρεπιβάτες.

Το 1984 είδα για πρώτη φορά τις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών από κοντά, ως μαθητής, έχοντας μόλις τελειώσει το λύκειο και αυτό που μου έκανε εντύπωση σε σχέση με την ιδιαίτερη πατρίδα μου ήταν ότι εκεί, όταν ανεβαίναμε στα αστικά, πληρώναμε εισιτήριο, ενώ εδώ πέρα δεν πλήρωνε κανείς. Άλλοι έριχναν κουμπία μέσα -ήταν 20 δραχμές τότε- και άλλοι έριχναν 1 δραχμή.

Αυτή η κατάσταση συνεχίζεται και σήμερα. Εκεί είναι το μείζον θέμα που πρέπει να αντιμετωπίσετε. Σ' αυτό, όμως, δεν κάνετε το παραμικρό. Από όλα τα μέτρα που ανακοινώσατε ή τουλάχιστον απ' αυτά που είδαμε στον Τύπο, δεν βλέπουμε κάτι σοβαρό προς αυτήν την κατεύθυνση.

Είπατε επίσης, κύριε Υπουργέ, ότι στο θέμα του ΟΣΕ έχετε μια ολοκληρωμένη πολιτική. Πρέπει να τη δούμε, όμως. Εντάξει, αυτό το νομοσχέδιο είναι μια ψηφίδα, είναι ενσωμάτωση μιας οδηγίας, αλλά δεν θα κριθεί από το συγκεκριμένο νομοσχέδιο το μέλλον του ΟΣΕ. Είναι προφανές και δεν νομίζω ότι εσείς θα το ισχυρίζεστε.

Η ολοκληρωμένη πολιτική που ακριβώς έγκειται; Στο να ανακοινώνουμε στο πλαίσιο μιας επικοινωνιακής πολιτικής ότι δήθεν μειώνονται τα ελλείμματα του ΟΣΕ; Μπορεί να είναι πραγματικότητα, μπορεί και όχι. Είδαμε και παλαιότερα επικοινωνιακές πολιτικές και επί Νέας Δημοκρατίας που μάλλον στηριζόταν σε λογιστικά τεχνάσματα.

Σας ανέφερε ο εισηγητής μας ο κ. Μαρκάκης ένα πολύ σημαντικό θέμα, ότι οι γραμμές του ηλεκτρικού καταληστεύονται, ότι κόβεται και φεύγει ο χαλκός και μεταφέρεται σε χυτήρια στην Ελλάδα, στη Βουλγαρία, στη Ρουμανία. Στον Προμαχώνα συνέλαβαν κάποιους Ρουμάνους να έχουν φορτώσει φορτηγό. Τι θα κάνετε γι' αυτά τα πράγματα; Είναι δυνατόν να πληρώνει και να ξαναπληρώνει ο ελληνικός λαός εν μέσω των ελλειμμάτων αυτές τις υποδομές και αυτές να μεταφέρονται στα χυτήρια ξένων χωρών ή της Ελλάδος, γιατί δεν αποφασίζετε να εφαρμόσετε τους νόμους; Είναι δυνατόν να το λέτε αυτό ολοκληρωμένη πολιτική;

Αναφέρεστε σε ελλείμματα και σε επιδοτήσεις. Τα ελλείμματα, όμως, πρέπει να είναι μέσα σε συνολικό πλαίσιο ολοκληρωμένης πολιτικής. Μας συμφέρει να επιδοτούμε ελλείμματα όπως κάνουν όλες οι άλλες χώρες της Ευρώπης, γιατί κρίνουμε ότι ο σιδηρόδρομος είναι ένα οικολογικό μέσο και συμφέρει συνολικά την οικονομία οι μεταφορές να γίνονται μέσω σιδηροδρόμου ενώ εδω είναι τελείως απαξιωμένες;

Όλες οι χώρες της Ευρώπης -αναφέρθηκαν και από άλλες πλευρές- επιδοτούν τους σιδηροδρόμους. Στη Γερμανία ο φόρος του πετρελαίου diesel για τα βαρέα οχήματα πηγαίνει

στην επιδότηση των σιδηροδρόμων, γιατί πρέπει να μπει ένα φρένο στην ανεξέλεγκτη κυριαρχία του αυτοκινήτου και του φορτηγού για τις μεταφορές, το οποίο συμβαίνει στην Ελλάδα.

Υπάρχει μία σειρά ντοκιμαντέρ, την οποία φαντάζομαι θα έχετε υπ' όψιν σας, που αναφέρεται σε πολλά αεροπορικά δυστυχήματα, αλλά και δυστυχήματα τρένων. Γίνεται μία αναπαράσταση ατυχημάτων που έχουν γίνει ανά τον κόσμο. Εκεί, λοιπόν, τακτικά βλέπουμε ότι η αιτία των ατυχημάτων είναι η μη καλή επικοινωνία –παρ' ό,τι όλοι γνωρίζουν αγγλικά- και άρα δεν καταλαβαίνουν οι πιλότοι τις εντολές του πύργου ελέγχου ή το αντίστροφο, δεν καταλαβαίνει δηλαδή ο πύργος ελέγχου όσα λένε οι πιλότοι. Φυσικά, αυτό πάρα πολλές φορές συμβαίνει.

Δεν είναι δυνατόν να λέτε ότι αυτά που ισχύουν για το γλωσσικό επίπεδο 3 είναι επαρκή. Στο κάτω-κάτω, γιατί να μην είναι κάτι καλύτερο; Τι ακριβώς δηλαδή εξασφαλίζουμε; Ποιο είναι το αγαθό που εξασφαλίζουμε, δίνοντας από την ελληνική αρχή άδειες μηχανοδηγών σ' αυτούς που δεν ξέρουν καλά ελληνικά; Τι είναι αυτό δηλαδή που υπερασπίζεστε με τόσο πάθος, όπως είπατε και στην ομιλία σας;

Όσον αφορά το επίπεδο σπουδών, επίσης είναι πολύ χαμηλό. Η οδηγία δεν απαγορεύει πουθενά το να υπάρχει ένα επίπεδο σπουδών καλύτερο απ' αυτό που προβλέπει. Είναι δυνατόν ένας οποιοσδήποτε απόφοιτος δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης να μπορεί να ανταποκριθεί σ' αυτά τα καθήκοντα, όταν σήμερα οι ελληνικές απαιτήσεις είναι μεγαλύτερες;

Επίσης, υπάρχει και το θέμα της εμπειρίας, δηλαδή ο τρόπος με τον οποίο από την Α' κατηγορία της άδειας μπορούν να πάνε στη Β'. Και μ' αυτό διατηρείτε κάποιες συνθήκες που είναι προβληματικές.

Νομίζω ότι στον τομέα της ασφάλειας –και μπορείτε σ' αυτό να επιχειρηματολογήσετε και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σε οποιονδήποτε άλλο θα είχε αντιρρήσεις- υπάρχουν μεγαλύτερες απαιτήσεις από τον ελληνικό νόμο. Δεν είναι δυνατόν ερχόμενοι εδώ να ενσωματώσουμε μία οδηγία, να πηγαίνουμε προς τα πίσω τις απαιτήσεις, εν ονόματι κάποιας ευρωπαϊκής τυποποίησης, η οποία ενδεχομένως να κοστίζει ζωές.

Νομίζω, πως αν –ω μη γένοιτο!- συμβεί κάτι τέτοιο για τις αιτίες που έχω αναφέρει, σ' αυτήν την Αίθουσα δεν θα είναι κανείς –και πολύ περισσότερο εσείς- ευτυχής. Νομίζω ότι οφείλτε τουλάχιστον στο θέμα της γλώσσας, της εμπειρίας και της επάρκειας, να κάνετε τις απαραίτητες διορθώσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Λαφαζάνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Πολύ φοβάμαι, κύριε Πρόεδρε, ότι ένα από τα μεγαλύτερα εγκλήματα που γίνεται αυτήν την περίοδο και δυστυχώς είναι μία μεστή περίοδος εγκλημάτων και πραξικοπημάτων σε βάρος της χώρας και του ελληνικού λαού, είναι αυτό που διαπράττει σήμερα η πολιτική ηγεσία σε βάρος των συγκατοικών. Δεν αναφέρομαι προσωπικά. Ασφαλώς, συλλογικές είναι οι αποφάσεις.

Αυτό είναι ένα πάρα πολύ μεγάλο έγκλημα. Το μεγαλύτερο είναι αυτό που γίνεται στο σιδηρόδρομο. Η χώρα αυτή έπρεπε να πρωταγωνιστεί στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Μιλάμε για παραγωγικότητα, ανταγωνιστικότητα, αποδοτικότητα, προοπτικές. Σήμερα, η Ελλάδα θα έπρεπε να έχει ένα σύγχρονο, αποδοτικό, προσιτό, σχετικά φθινό, δημόσιο, αναπτυξιακό, παραγωγικό, κοινωνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό θα έπρεπε να είναι το πρώτο μέλημα.

Δεν έγινε μεταπολεμικά, μεταπολιτευτικά. Εδώ κατασπαταλήθηκαν τεράστιοι δημόσιοι και κοινοτικοί πόροι, πρώτο, δεύτερο, τρίτο, τέταρτο πακέτο, Προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων. Πείτε μου τι έγινε στο σιδηρόδρομο. Όλο το βάρος έπεσε στο τσιμέντο, το σίδηρο και την ασφάλτο, αλλά και εκεί, παρά τα τεράστια ποσά που διαχρονικά ξοδεύτηκαν –σπαταλήθηκαν στην ουσία- ακόμα δεν είναι έτοιμος ως εθνικός, ως ευρωπαϊκός δρόμος, ο δρόμος Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Και έρχεστε τώρα και λέτε ότι τα δύο τρίτα του σιδηροδρομικού δικτύου τελείωσαν. Αυτό το λέτε προετοιμασία της χώρας μας για να αναπτύξει την οικονομία, να δει με διαφορετικό μάτι το μέλλον; Υπάρχει τεράστιο κόστος μετακόμισης εμπορευμά-

των που γίνεται χωρίς το σιδηρόδρομο. Αυτό ποιος το υπολογίζει; Είναι κόστος οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό.

Λέτε ότι κάνετε απελευθέρωση –ωραία λέξη η απελευθέρωση!- του σιδηροδρομικού δικτύου. Ξέρετε τι σημαίνει απελευθέρωση; Δείτε όπου έγινε προσπάθεια ιδιωτικοποίησης, όπως στη Μεγάλη Βρετανία. Τι συνέπειες είχε; Οδυνηρότατες.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όχι το δίκτυο, οι εταιρείες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ναι, οι εταιρείες. Βλέπω ότι τα ξέρετε, αλλά άλλα κάνετε.

Οι συνέπειες ήταν οδυνηρότατες. Στην Αγγλία έκαναν πίσω. Υπήρχαν τεράστια προβλήματα στην ασφάλεια και ασφαλώς το κόστος εκτινάχθηκε στα ύψη.

Εδώ, εν όψει της απελευθέρωσης κλείνετε το σιδηροδρομικό δίκτυο, κάνετε είδος πολυτελείας –για όσο σιδηροδρομικό δίκτυο έχει απομείνει- την επικοινωνία, με πανύψηλα τιμολόγια και ασφαλώς, μπαίνοντας οι ιδιώτες, βάζετε σε μέγιστο κίνδυνο και την ασφάλεια. Αυτή είναι η πρόοδος για την οποία μιλάτε; Αυτή είναι η μεταρρύθμιση;

Μιλάτε για τα ελλείμματα του ΟΣΕ. Με συγχωρείτε, σε ποιους απευθύνεστε; Σε ανθρώπους που δεν έχουν νοημοσύνη; Εγώ απ' αυτό το βήμα φώναζα επί χρόνια να φέρετε τις εγγυήσεις του δημοσίου. Γιατί δίνετε εγγυήσεις για δανειοδοτήσεις αυθαίρετα; Πού πάνε οι δανειοδοτήσεις;

Είναι δυνατόν να βάζετε τον ΟΣΕ ως επιχείρηση –γιατί εδώ τη βαπτίζετε επιχείρηση- να δανείζεται για να φτιάχνει το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και μετά να την κατασκοφαντείτε για τα ελλείμματά της; Το κύριο βάρος των ελλειμμάτων του ΟΣΕ ήταν από δική σας ευθύνη. Γιατί, τι έκανε ο ΟΣΕ; Δανειζόταν για να φτιάξει το δίκτυο. Είναι σαν να λέτε ότι τα ΚΤΕΛ είναι ελλειμματικά, γιατί δανείζονται για να φτιάξουν τους εθνικούς δρόμους.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αλήθεια είναι. Το έχουμε πει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Αλήθεια;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Μου επιτρέπετε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ευχαρίστως.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Το θέμα αυτό έχει συζητηθεί κατ' επανάληψη. Πράγματι, ένα μεγάλο μέρος του συσσωρευμένου χρέους του ΟΣΕ οφείλεται στα δανειακά βάρη που υποχρεώθηκε να αναλάβει, προκειμένου να κατασκευάσει την υποδομή, η οποία σε άλλες περιπτώσεις θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Η αλήθεια, όμως, είναι ότι και στο σιδηρόδρομο και στις αστικές συγκοινωνίες, για τις οποίες θα συζητήσουμε την επόμενη περίοδο σ' αυτήν την Αίθουσα, το κράτος έρχεται και υπερκαλύπτει αυτές τις υποχρεώσεις, αναλαμβάνοντας εξ ολοκλήρου μέσω του κρατικού προϋπολογισμού αυτά τα χρέη, αυτά τα βάρη, δηλαδή το σύνολο των φορολογουμένων αναλαμβάνει αυτό το συσσωρευμένο χρέος, το οποίο έτσι και αλλιώς θα αναλάμβανε, ακόμη και εάν έπρεπε μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων να χρηματοδοτηθεί η κατασκευή της υποδομής.

Το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ο προϋπολογισμός το τροφοδοτεί. Δεν υπάρχει άλλη πηγή. Άρα, λοιπόν, είτε έτσι ή αλλιώς ο κρατικός προϋπολογισμός, οι Έλληνες πολίτες αναλαμβάνουν αυτό το βάρος. Στην περίπτωση, λοιπόν, του ΟΣΕ το αναλαμβάνουν στο πολλαπλάσιο, όπως και στην περίπτωση των αστικών συγκοινωνιών, που θα συζητήσουμε τις επόμενες μέρες.

Ασφαλώς έχει δόση αλήθειας αυτό που λέτε. Υποχρεώθηκε ο ΟΣΕ κι άλλες εταιρείες να δανειζονται και μάλιστα αλόγιστα τα τελευταία, λίγα χρόνια, και σας καλώ να δείτε τα στοιχεία, για να διαπιστώσετε τότε έγινε αυτός ο δανεισμός και σε τι ύψος. Σας λέω ότι έγινε σε αλόγιστο επίπεδο μετά το 2007. Όμως το κράτος σήμερα, επειδή έτσι έχουν τα πράγματα, αναλαμβάνει στο πολλαπλάσιο την ευθύνη να καλύψει αυτό το έλλειμμα. Αυτή είναι η αλήθεια. Και αυτή είναι μία τομή, προκειμένου από μία νέα αφετηρία, από καθαρή θέση δηλαδή, να ξεκινήσουν οι νέοι αυτοί οργανισμοί την περίοδο μετά την εξυγίανσή τους.

Ευχαριστώ, κύριε Λαφαζάνη, που μου επιτρέψατε τη διακοπή.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αδικείτε τον εαυτό σας. Και τώρα έγινε κατάφωρα. Διότι αν είναι έτσι τα πράγματα, από πού κι ως πού βγάζετε ελλειμματικό, λοιπόν, τον ΟΣΕ, και ως επιχείρηση λέτε ότι εμείς τη φορτώσαμε με ελλείμματα κι από την άλλη ότι είναι ελλειμματικός, αντιπαραγωγικός, ότι είναι ένας οργανισμός που λόγω των υψηλών μισθών των εργαζομένων πάει από το κακό στο χειρότερο; Ιδού η αποκάλυψη! Και βεβαίως δεν κάνατε χάρη που αναλάβετε τα χρέη του ΟΣΕ ή τα χρέη των συγκοινωνιών. Ποιος θα τα αναλάβει τα χρέη; Πρώτα απ' όλα τα έχετε εγγυηθεί. Δεν είναι δυνατόν, δεν υπάρχει περίπτωση...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Άρα το κράτος...

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Μα, εδώ κάνατε λαθροχειρία επί τόσα χρόνια, δηλαδή δανειζόσασταν ως κράτος και αντί να τα εμφανίζετε ως δάνεια και επομένως ως αύξηση του δημόσιου χρέους στον προϋπολογισμό, τα φορτώνετε στον ΟΣΕ δίνοντας εγγυήσεις. Γιατί οι εγγυήσεις δεν μπαίνουν στο δημόσιο χρέος. Επομένως, έτσι εξαπατούσατε, δυστυχώς, τον ελληνικό λαό. Του κρύβατε το δημόσιο χρέος.

Δεύτερον, φορτώνοντας τα χρέη αυτά στον ΟΣΕ και βάζοντάς τον να δανειζεται, είχατε την ευκολία οι εκάστοτε κυβερνήσεις να τον συκοφαντείτε ότι είναι μια ελλειμματική επιχείρηση, ότι οι εργαζόμενοι εκεί είναι περίπου τεμπέληδες και τρώνε τα λεφτά των φορολογουμένων. Με μεγάλη ευκολία το κάνατε αυτό, τη στιγμή που το κράτος ήταν υπεύθυνο γι' αυτά τα ελλείμματα.

Και με αυτήν τη λογική και με αυτήν τη συκοφαντία σε βάρος του ΟΣΕ επιχειρήσατε και το τελευταίο νομοθετικό πραξικόπημα, με το οποίο τον αποδιαιρρώνετε, τον κατατεμαχίζετε, οδηγείτε στην ιδιωτικοποίηση το μεταφορικό του έργο, πραξικοπηματικά καταργείτε τις συλλογικές συμβάσεις παραβιάζοντας το Σύμφωνο, μειώνετε κάθεται τους μισθούς, περιφέρετε τους εργαζόμενους του ΟΣΕ από εδώ κι από εκεί με μια ταλαιπωρία που δεν ξέρουν πού την κεφαλήν κλίνει από αύριο και το μέλλον του ΟΣΕ είναι άδηλο. Κλείνουν τα δύο τρίτα του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο χρειαζόταν αναβάθμιση κι όχι κλείσιμο, κλείνουν γραμμές τις οποίες έχει επιδοτήσει η Κοινότητα και σε λίγο θα έχετε πρόβλημα, διότι πήγαν τα λεφτά της Κοινότητας για να εκσυγχρονιστούν γραμμές τις οποίες σήμερα τις πετάτε στο περιθώριο και ταυτόχρονα τινάζετε στα ύψη τα κόμιστρα, τα εισιτήρια των ελάχιστων σιδηροδρομικών γραμμών που έχουν απομείνει, και τις κάνετε είδος πολυτελείας. Αυτά είναι τα έργα; Αυτές είναι τραγωδίες! Έτσι δεν πρόκειται να πάει η Ελλάδα μπροστά.

Το ίδιο κάνετε τώρα και με τις αστικές συγκοινωνίες. Τέτοιο μνημείο αντεργατικής πολιτικής και τέτοιο αντισυνταγματικών ρυθμίσεων νομοσχέδιο δεν έχω ξαναδεί. Το διάβαζα κι έτριβα τα μάτια μου. Κι αυξάνονται και τα εισιτήρια κι εκεί πέρα, 40%. Ποιος παίρνει τις αστικές συγκοινωνίες; Ποιος θα χρησιμοποιήσει το τρένο; Ειδικά τις αστικές συγκοινωνίες ποιος θα τις πάρει; Ο άνεργος, ο φτωχός, ο φοιτητής, ο χαμηλόμισθος εργαζόμενος που θέλει να πάει στη δουλειά του. Αύξηση 40%, σε μια εποχή λεηλασίας μισθών και συντάξεων, σε μια εποχή ακρίβειας; Πού θα πάει αυτή η κοινωνία με αυτά τα μέτρα τα οποία παίρνετε; Και βεβαίως μέσα σ' αυτό το πλαίσιο και το κλίμα θα έρθουν κι άλλα μέτρα, διότι το μνημόνιο είναι αδιέξοδο.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Μέσα σ' αυτό το κλίμα, λοιπόν, σας φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ διότι «υποκινεί» τους διακόσιους πενήντα μετανάστες, τους πήρε από το χεράκι, τους έφερε εδώ στην Αθήνα και τους εγκατέστησε στη Νομική Σχολή! Λυπάμαι πάρα πολύ. Μα δεν βλέπετε ότι η Ελλάδα από τη γέννηση του ελληνικού κράτους ήταν χώρα μεταναστών, με την έννοια ότι έφευγαν από την πατρίδα μας χιλιάδες και χιλιάδες; Εγώ στην οικογένειά μου έχω πάρα πολλούς που έφυγαν στο εξωτερικό, για να επιβιώσουν. Σε μια περίοδο μικρή σταμάτησε αυτό και τώρα έχουμε το διπλό φαινόμενο: οι νέοι

μας να μεταναστεύουν στο εξωτερικό για να ζήσουν -που δεν θέλω να έχουν μεταχείριση ανάλογη με αυτήν που έχουν οι μετανάστες σ' αυτήν τη χώρα- και από την άλλη ακόμη έρχεται κόσμος, αλλά όχι για να μείνει στην Ελλάδα πια. Αυτό έχει τελειώσει. Δεν έρχονται για να μείνουν στην Ελλάδα. Έρχονται για να περάσουν από την Ελλάδα, ως πύλη εισόδου, για να πάνε αλλού κι αυτοί. Και αντί να αντιμετωπίσουμε τα πραγματικά προβλήματα και να αξιοποιήσουμε την ευκαιρία της ανάδειξης του προβλήματος που κάνουν αυτοί οι διακόσιοι πενήντα μετανάστες για να ανοίξουμε μια συζήτηση επί της ουσίας και να δούμε τι θα γίνει με αυτό το κοινωνικό πρόβλημα, αν θα το λύσει ο «φράκτης» στον Έβρο ή αν θα πρέπει ως χώρα να δούμε σε άλλες διαστάσεις το θέμα, και εσωτερικές και ευρωπαϊκές και περιφερειακές και πέρα από την περιφέρειά μας και να δούμε μήπως ανοίξουμε κάποιους δρόμους, αντί, λοιπόν, να τα κάνουμε αυτά, οι εύκολες πάλι απαντήσεις, η μισαλλοδοξία η εσωτερική, η προσπάθεια αποπροσανατολισμού από άλλα και να αλλάξουμε την ατζέντα με τους μετανάστες κ.ο.κ.!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Λυπάμαι πάρα πολύ, έτσι όμως δεν πρόκειται να προχωρήσει αυτή η χώρα και φοβάμαι ότι τα χειρότερα δεν τα έχουμε δει ακόμα. Υπάρχει ελπίδα φυσικά, πάντοτε υπάρχει ελπίδα, και η ελπίδα είναι στους πολίτες και στους ενωτικούς αγώνες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Το λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Ρέππας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τρεις προτάσεις θα πω, όχι τέσσερις αλλά τρεις.

Πρώτον, και στην εποχή της παγκοσμιοποίησης τα σύνορα υφίστανται -δεν καταργήθηκαν- και τα σύνορα φυλάσσονται.

Δεύτερον, συγκοινωνίες και μεταφορές επιδοτούνται λόγω του κοινωνικού ρόλου που έχουν. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι θα επιτραπεί μια ζημιολογική λειτουργία που επιβαρύνει υπέρμετρα το κοινωνικό σύνολο, χωρίς να παράγεται το αντίστοιχο αναγκαίο κοινωνικό έργο.

Και τρίτον, το συμφέρον των εργαζομένων είναι απολύτως συυφασμένο με τη βιωσιμότητα των εταιρειών στις οποίες δουλεύουν. Τα μεγάλα ελλείμματα σ' αυτές τις εταιρείες υπονομεύουν την προοπτική του δικαιώματος της εργασίας των υπαλλήλων τους. Αυτά αντιμετωπίζουμε εμείς από την πρώτη στιγμή και το κάνουμε με επιτυχία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις».

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

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΝΑΝΟΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΛΙΤΣΑ-ΑΜΜΑΝΑΤΙΔΟΥ ΠΑΣΧΑΛΙΔΟΥ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ευάγγελος Αργύρης): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.04' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Πέμπτη 27 Ιανουαρίου 2011 και ώρα 09.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και δικτύων: «Πιστοποίηση των μηχανοδηγών και άλλες διατάξεις», σύμφωνα με την ημερησία διάταξη.

