

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο΄

Πέμπτη 3 Φεβρουαρίου 2011

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Κ. Μητσοτάκη, σελ. 4802
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 3ο Γυμνάσιο Αργυρούπολης, το Ειδικό Γυμνάσιο Κωφών και Βαρήκων Αργυρούπολης, το 2ο Γυμνάσιο Χαϊδαρίου, το 7ο Δημοτικό Σχολείο Αιγάλεω και το 1ο Γυμνάσιο Λέρου Δωδεκανήσου, σελ. 4789, 4793, 4796, 4798, 4801, 4817
3. Αναφορά στα θέματα των αστικών συγκοινωνιών και των διοδίων, σελ. 4799, 4808, 4812, 4814
4. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 4814

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 4769-4770
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 4771-4783
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 4 Φεβρουαρίου 2011, σελ. 4804
4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης:
 - i. σχετικά με την άσκηση του εκλογικού δικαιώματος από τους εκλογείς που βρίσκονται έξω από την Επικράτεια κ.λπ., σελ. 4784
 - ii. σχετικά με την εφαρμογή του κανόνα ένα προς πέντε στις προσλήψεις του δημοσίου κ.λπ., σελ. 4787
 - iii. σχετικά με τη λειτουργία του χιονοδρομικού κέντρου Φαλακρού κ.λπ., σελ. 4788
 - β) Προς την Υπουργό Παιδείας, Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη συγχώνευση σχολείων κ.λπ., σελ. 4785
 - γ) Προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την υπηρεσία ΚΛΙΝΑΜΑΞΩΝ - ΚΛΙΝΟΘΕΣΙΩΝ του ΟΣΕ (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κ.λπ., σελ. 4790
 - δ) Προς τον Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με την καταστροφή μνημείων του ελληνικού πολιτισμού, την καταπάτηση βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων στα Σκόπια κ.λπ., σελ. 4792

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων "Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις", σελ. 4795

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί της αναφοράς στα θέματα των αστικών συγκοινωνιών και των διοδίων:

ΒΟΥΓΙΑΣ Σ. , σελ. 4812
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π. , σελ. 4799
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 4808,4814

Β. Επί προσωπικού θέματος:

ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 4814
ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 4814

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΒΟΥΓΙΑΣ Σ. , σελ. 4790,4791,4792
ΔΟΛΛΗΣ Δ. , σελ. 4793,4794
ΚΑΝΕΛΛΗ Γ. , σελ. 4790,4791,4792
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ Ά. , σελ. 4792,4793,4794
ΝΤΟΛΙΟΣ Γ. , σελ. 4784,4785,4788,4789
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 4787
ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. , σελ. 4784
ΤΖΙΜΑΣ Μ. , σελ. 4788,4789
ΤΣΟΝΟΓΛΟΥ-ΒΥΛΛΙΩΤΗ Β. , σελ. 4785,4786
ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ Π. , σελ. 4785,4786

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

ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ. , σελ. 4801
ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 4795,4796,4811
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Σ. , σελ. 4807,4813,4815
ΒΟΥΓΙΑΣ Σ. , σελ. 4812,4813
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 4807,4809,4810,4812
ΜΑΡΚΑΚΗΣ Π. , σελ. 4799,4800,4812
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ Β. , σελ. 4797,4801
ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ Δ. , σελ. 4800,4808,4814,4815
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 4796
ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ Χ. , σελ. 4807
ΡΕΠΠΑΣ Δ. , σελ. 4805,4815,4817
ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α. , σελ. 4802,4803,4808,4810
ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ Σ. , σελ. 4803,4810

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΓ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο'

Πέμπτη 3 Φεβρουαρίου 2011

Αθήνα, σήμερα στις 3 Φεβρουαρίου 2011, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9:30' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΒΕΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από την κ. Βασιλική Τσόνου-Βυλλιώτη, Βουλευτή Βοιωτίας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Η Βουλευτής Δράμας κ. ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων Παιχνιδιών Πρόγνωσης ΟΠΑΠ ΑΕ αιτείται την απαλλογία του κλάδου από την υποχρέωση τήρησης βιβλίων εσόδων-εξόδων.

2) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Διπλωματούχων και Τελεióφοιτων ΙΕΚ Πύργου, ειδικότητας φύλακες μουσείων και αρχαιολογικών χώρων αιτείται ώστε οι θέσεις για τους εποχικούς φύλακες αρχαιολογικών χώρων και μουσείων που δεν καλύπτονται από διπλωματούχους ΙΕΚ της ειδικότητας, να καλύπτονται από κατόχους βεβαίωσης επαγγελματικής κατάρτισης ΙΕΚ.

3) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στην πανεπιστημιακή κοινότητα της Πάτρας από την παραβατική παρουσία σκηνιτών στην Πανεπιστημιούπολη.

4) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Πατριάρχης πρώνη Ιεροσολύμων κ. Ειρηναίος.

5) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο σύλλογος εργαζομένων του νοσοκομείου των Μολάων Δήμου Μονεμβασιάς Νομού Λακωνίας αιτείται την πλήρωση των θέσεων του πληρώματος ασθενοφόρων.

6) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο ότι ο

Δήμος Πατρέων έχει αναθέσει σε ιδιωτικά συνεργεία την περιποίηση των δέντρων ενώ υπάρχουν εργαζόμενοι στον τομέα πρασίνου του Δήμου.

7) Η Βουλευτής Ευβοίας κ. ΟΥΡΑΝΙΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ-ΠΑΠΑΔΑΚΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο παμποντιακός σύλλογος «Η ΑΡΓΩ» αιτείται να προβλεφθεί στο νομοσχέδιο για τη «Διατήρηση της Βιοποικιλότητας» η μη μεταβολή των ισχυουσών προϋποθέσεων (των 4 στρεμμάτων κ.λπ.) στην περίπτωση έκτασης που αποκτήθηκε προς εξυπηρέτηση συλλογικού, κοινωνικού σκοπού και ανάγκης, η διαμόρφωση και η τελική διανομή της οποίας μπορεί να πραγματοποιηθεί και μετά την ψήφιση του εν λόγω νομοσχεδίου.

8) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Νομού Λακωνίας αιτείται την ακύρωση όλων των διοικητικών αποφάσεων σχετικά με τις μετακινήσεις του προσωπικού της από το Νομό Λακωνίας και Κυθήρων.

9) Ο Βουλευτής Ιωννίνων κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Βορειοηπειρωτικός Σύλλογος Δερβισιωτών Ιωννίνων «Η ΔΕΡΒΙΤΣΙΑΝΗ» εκφράζει τη διαμαρτυρία του για την εγγραφή των ομογενών από τη Βόρεια Ήπειρο στα μητρώα δημοσίων υπηρεσιών με λατινικούς χαρακτήρες και όχι με χαρακτήρες της επίσημης γλώσσας του ελληνικού κράτους.

10) Η Βουλευτής Ευβοίας κ. ΟΥΡΑΝΙΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ-ΠΑΠΑΔΑΚΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Εθελοντών Αιμοδοτών ΠΟΣΕΑ αιτείται την επίλυση θεμάτων που αφορούν στη στελέχωση των υπηρεσιών αιμοδοσίας, στη δημιουργία κέντρων επεξεργασίας αίματος, στην αναγνώριση του έργου της ΠΟΣΕΑ και των συλλόγων εθελοντών αιμοδοτών και στη θεσμοθέτηση πόρων γι' αυτούς κ.λπ..

11) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στους επικείμενους ελέγχους ελεγκτών Δημόσιας Διοίκησης σε επιχειρήσεις που έχουν λάβει επιδοτήσεις.

12) Ο Βουλευτής Α' Πειραιώς κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Κυκλαδική Ομοσπονδία Τουριστικών Καταλυμάτων «ΚΥΚΛΑΔΕΣ» αιτείται τη στελέχωση του ΠΥΤ Κυκλάδων, γιατί υπάρχει έλλειψη υπαλλήλων.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κα-

τέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε φημολογία για εξέγερση κρατουμένων στις φυλακές του Αγίου Στεφάνου, καθώς και σε άλλα σωφρονιστικά καταστήματα της χώρας.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε πρόστιμο που επιβλήθηκε σε πολυκατάστημα στην Πάτρα λόγω πολεοδομικών και άλλων παραβάσεων.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην επιτακτική ανάγκη αντιμετώπισης εξάπλωσης εντόμου που απειλεί με μόλυνση όλων των φοινικόδεντρων της χώρας.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε θάνατο τραυματισμό Αφγανού στην Πάτρα και στην τελευταία επιθυμία του να επιστρέψει η σωρός του στη χώρα του.

17) Οι Βουλευτές, Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ, Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία οι κάτοικοι Λιμεναρίων και των τοπικών φορέων Θάσου Νομού Καβάλας εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους για την πρόταση της διοίκησης του ΙΚΑ να ανασταλεί η λειτουργία του παραρτήματος Λιμεναρίων του ιδρύματος.

18) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην καθυστέρηση περάτωσης του έργου της Ολυμπίας Οδού.

19) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κατασκευαστικές εταιρείες λόγω καθυστέρησης εξόφλησης των τιμολογίων τους εκ μέρους του δημοσίου.

20) Οι Βουλευτές, Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ, Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία οι κάτοικοι της νότιας Θάσου Νομού Καβάλας εκφράζουν τη διαμαρτυρία τους στην πρόταση της διοίκησης του ΙΚΑ να ανασταλεί η λειτουργία του Παραρτήματος Λιμεναρίων Θάσου του Ιδρύματος.

21) Η Βουλευτής Ευβοίας κ. ΟΥΡΑΝΙΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ-ΠΑΠΑΔΑΚΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία «ΕΣΑΜΕΑ» αιτείται την άμεση αποστολή διευκρινιστικών εγκυκλίων -προς τις αρμόδιες υπηρεσίες -για θέματα που αφορούν τη χορήγηση του προνοιακού επιδόματος, των δελτίων μετακίνησης ΑΜΕΑ όπως και την ανανέωση ή έκδοση νέων βιβλιαρίων απορίας.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην καθυστέρηση πρόσληψης των συμβασιούχων ιατρών στα ιατρεία του ΙΚΑ.

23) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην αναποτελεσματικότητα της μείωσης του ΦΠΑ μόνο στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις.

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά στην αποκάλυψη μεγάλης απάτης σε βάρος του ΙΚΑ με ψεύτικες αναλυτικές περιοδικές δηλώσεις που υποβλήθηκαν μέσω ίντερνετ.

25) Οι Βουλευτές, Β' Θεσσαλονίκης κ. ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ, Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Θάσου Νομού

Καβάλας αιτείται να συνεχιστεί η λειτουργία του παραρτήματος του ΙΚΑ Λιμεναρίων Θάσου.

26) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Ιδιωτικών Εκπαιδευτικών Λειτουργών Ελλάδος εκφράζει την έντονη δυσανεξία της στην τροπολογία του Υπουργείου Παιδείας για την επέκταση του δικαιώματος παροχής άδειας ίδρυσης φροντιστηρίων και κέντρων ξένων γλωσσών σε οποιαδήποτε επιχείρηση της χώρας ή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να μπορεί να παρέχει και εκπαιδευτικές υπηρεσίες.

27) Η Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΜΑΡΙΑ ΣΚΡΑΦΝΑΚΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Αγροτικών Συλλόγων Νομού Ηρακλείου αιτείται την επανεξέταση του θέματος που αφορά στη δίκαιη κατανομή του προϋπολογισμού των σχεδίων βελτίωσης για τους αγρότες και τους κτηνοτρόφους της Κρήτης.

28) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Παξιμάδης Παναγιώτης αιτείται τη δημιουργία μητρώου οχήματος που θα περιέχει πληροφορίες σχετικά με τη συντήρηση - επισκευή όλων ανεξαιρέτως των οχημάτων.

29) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας ζητά την απαλλαγή τους από την ασφάλιση των μελών του συλλόγου τους στον ΟΑΕΕ.

30) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται σε δαπάνες που έχουν γίνει από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων.

31) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις πιέσεις από τις ιταλικές αρχές στην Ελλάδα σχετικά με εξήντα τρεις λαθρομετανάστες που μας επέστρεψαν, θεωρώντας ότι η χώρα προέλευσής τους είναι η Ελλάδα.

32) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρεται ότι οι Έλληνες έχουν προχωρήσει από τις αρχές του 2010 σε ρευστοποίηση ασφαλιστηρίων ζωής.

33) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αφορά σε εκτίμηση του σωματείου εργαζομένων του ΠΓΝΠ ότι το προσωπικό που θα απομείνει στο νοσοκομείο, μετά τη μεταφορά των κλινικών του «ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑ» στη νέα πτέρυγα, δεν θα μπορεί να καλύψει όλες τις εφημερίες.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις τεράστιες ελλείψεις προσωπικού που υπάρχουν στην Αστυνομική Διεύθυνση Αχαΐας, που έχουν σαν αποτέλεσμα την αναποτελεσματική αστυνόμευση.

35) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο «μπλακ άουτ» στην ηλεκτροδότηση του κολυμβητηρίου «Α. Παπανός» στην Πάτρα, την ώρα που μέσα στις πισίνες ήταν εκατοντάδες παιδιά.

36) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Ελληνορθόδοξο Κίνημα Σωτηρίας (ΕΛΚΙΣ) αιτείται τη ματαίωση έκδοσης της «κάρτας του πολίτη».

37) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά τους εργαζόμενους στην Ελληνική Βιομηχανία Όπλων Αιγίου.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2127/31-08-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ.

Νικολόπουλου Νικόλαου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 496/18-01-2011 έγγραφο από τον Αναπληρωτή Υπουργό Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:



18 ΙΑΝ. 2011

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ
Δ/ΝΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΟΜ/ΚΟΥ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ & ΚΩΔ/ΣΗΣ
Ταχ. Διεύθυνση : Μεσογείων 117-119
Ταχ. Κώδικας : 10192 Αθήνα
Πληροφορίες : Αναγνωστοπούλου Κ.
Τηλέφωνο-ΦΑΞ : 2106969793, 230

ΑΘΗΝΑ 18.1.2011

Α.Π. : 496

ΠΡΟΣ : Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοιν. Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοιν. : - Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλο
- Υπ. Οικονομικών

ΘΕΜΑ : Κινδυνεύουν πλέον και οι υγιείς επιχειρήσεις

ΣΧΕΤ. : Η με ΑΠ 2127/ 31.8.2010 Ερώτηση

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης η οποία κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Νικολόπουλο Νίκο, όσον αφορά τις αρμοδιότητες της Γ.Γ.Β, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Βρίσκονται σε φάση υλοποίησης προγράμματα για την ενίσχυση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με σκοπό την αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης της χώρας και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Αναφορικά με την τόνωση της ρευστότητας και της αγοράς και για τη διευκόλυνση πρόσβασης των Ελληνικών Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων στη χρηματοπιστωτική αγορά η ΤΕΜΠΕ ΑΕ διαθέτει τρία (3) εγγυοδοτικά προϊόντα κάλυψης κεφαλαίων κίνησης, τα οποία μάλιστα έχουν και τους ευνοϊκότερους όρους στην ελληνική αγορά για παρόμοια προϊόντα. Συγκεκριμένα:

- Το πρόγραμμα «Β' Φάση - Εγγύηση Δανείων Κεφαλαίου Κίνησης Μικρών και Πολύ Μικρών Επιχειρήσεων» το οποίο είναι εν ισχύ από τον Απρίλιο του 2009, έχει συνολικό επιτόκιο ευρίβορ 6μ + 2,1%, περίπου δηλαδή σήμερα 3% και καλύπτει λειτουργικές ανάγκες των επιχειρήσεων. Στο πρόγραμμα αυτό έχουν δοθεί από την εκκίνησή του έως την 26.11.2010 περισσότερες από 30.276 εγγυήσεις με τα εγγυημένα δάνεια να ξεπερνούν τα 2 δις ευρώ. Από τον Οκτώβριο του 2009 έως την 26.11.2010 έχουν δοθεί 7.380 εγγυήσεις σε δάνεια ύψους 0,5δις ευρώ.



- Το πρόγραμμα «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την Κάλυψη Φορολογικών και Ασφαλιστικών Υποχρεώσεων ΜΕ/ΠΜΕ», με διάρκεια 6 ετών και περίοδο χάριτος 2 ετών, δηλαδή τους ευνοϊκότερους όρους της αγοράς για κάλυψη φορολογικών και ασφαλιστικών υποχρεώσεων. Σημειώνεται ότι οι όροι αυτοί είναι ευνοϊκότεροι από τις ρυθμίσεις που δίνουν τα αρμόδια Υπουργεία. Το πρόγραμμα έχει επιτόκιο ευρίβο 6 μηνών και περιθώριο από 0% έως 6%, ανάλογα με τον αναλαμβανόμενο κίνδυνο. Από την εκκίνηση του προγράμματος (Ιούλιος 2010) έως την 26.11.2010 έχουν εγκριθεί 258 περιπτώσεις με τα εγγυημένα δάνεια να φθάνουν το ποσό των 6,7 εκατ. ευρώ.

- Το πρόγραμμα «Εγγύηση από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ Χαμηλότοκων Δανείων για την κάλυψη δαπανών αγοράς πρώτων υλών, εμπορευμάτων και υπηρεσιών» έχει και αυτό τους ευνοϊκότερους όρους (6 έτη διάρκεια και περίοδο χάριτος 2 ετών) στην Ελληνική αγορά, για δάνεια που καλύπτουν βραχυπρόθεσμες ανάγκες. Έχει ξεκινήσει την ίδια με το παραπάνω πρόγραμμα περίοδο και μέχρι την 26.11.2010 έχουν ενταχθεί στο πρόγραμμα 853 περιπτώσεις με τα εγγυημένα δάνεια να φθάνουν το ποσό των 58,6 εκατ. ευρώ.

Σημειώνεται ότι σε όλα τα ανωτέρω προγράμματα δεν απαιτούνται εμπράγματα εγγυήσεις ή αν απαιτούνται αυτές είναι οι ελάχιστες.

Παράλληλα η Ελληνική Κυβέρνηση για να λυθεί το πρόβλημα της πιστωτικής ασφυξίας και πιστωτικής ακρίβειας έχει προχωρήσει στη δημιουργία νέων Μέσων Χρηματοοικονομικής Τεχνικής τα οποία θα διαχειριστεί η ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ, η οποία θα υποκατασταθεί από το Εθνικό Ταμείο Επιχειρηματικότητας και Ανάπτυξης (ΕΤΕΑΝ).

Το «Ταμείο Επιχειρηματικότητας» είναι ήδη μια πραγματικότητα αφού έχει υπογραφεί η σχετική ΚΥΑ και η Συμφωνία Χρηματοδότησης του Ελληνικού Δημοσίου και της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ. Επίσης έχει κατατεθεί και το επιχειρηματικό σχέδιο που περιλαμβάνει τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές. Η συνεισφορά από το ΕΣΠΑ ανέρχεται στο ποσό των 460 εκατ. ευρώ. Η ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ μετά από διαβουλεύσεις με αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, με Επιμελητήρια και Φορείς επιχειρήσεων καθώς και με την Ελληνική Ένωση Τραπεζών και την Ένωση Συνεταιριστικών Τραπεζών Ελλάδος θα προχωρήσει στη σύνταξη ειδικών προγραμμάτων / προϊόντων χρηματοοικονομικής τεχνικής ώστε στη συνέχεια, μετά από διαγωνιστική διαδικασία, να επιλεγεί/ούν Τράπεζα/ες που αναμένεται να συνεπενδύσουν στο εν λόγω Ταμείο ποσά ύψους περίπου 900 εκατ. ευρώ. Έτσι θα συγκεντρωθεί περίπου ποσό 1,4δισ ευρώ που θα χορηγηθεί με τη μορφή ανακυκλούμενων δανείων βραχυπρόθεσμης και μεσομακροπρόθεσμης διάρκειας και άλλων μέσων / προγραμμάτων / προϊόντων χρηματοοικονομικής τεχνικής στις ελληνικές επιχειρήσεις με ευνοϊκούς όρους και χαμηλά επιτόκια.



Επιπλέον:

α) Συστάθηκε το «Ταμείο Εξοικονομώ κατ' οίκον», το οποίο θα διαθέσει μαζί με τις Τράπεζες ποσά ύψους 600εκατ. ευρώ στην ελληνική αγορά. Η ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ διενήργησε το διεθνή διαγωνισμό για την επιλογή των χρηματοοικονομικών οργανισμών που συμμετέχουν στην υλοποίηση του προγράμματος «Εξοικονόμηση κατ' οίκον». Τα κεφάλαια αυτά θα δοθούν στα φυσικά πρόσωπα υπό μορφή άτοκων ή και χαμηλότοκων ανακυκλούμενων δανείων και μάλιστα στις περισσότερες περιπτώσεις με επιχορήγηση, που θα απομειώνει το αρχικό ποσό του δανείου κατά 15% έως 30%, με σκοπό την ενεργειακή αναβάθμιση των κατοικιών τους.

β) Συστάθηκε το «Ταμείο ΕΝΑΛΙΟ» που αφορά την αλιεία, με προϋπολογισμό 35 εκατ. ευρώ, ενώ έχει παραδοθεί από την ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ και το επιχειρησιακό σχέδιο του «Ταμείου Αγροτικής Ανάπτυξης» με προϋπολογισμό 130εκατ. ευρώ. Τα δύο νέα Ταμεία που θα διαχειριστεί η ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ θα βοηθήσουν στην ίδρυση και ανάπτυξη επιχειρήσεων του πρωτογενούς τομέα της ελληνικής οικονομίας.

Πρόκειται επομένως για μια συνεκτική πολιτική που αποβλέπει στην ενίσχυση της πρόσβασης των επιχειρήσεων στην ρευστότητα, με την αξιοποίηση νέων και σύγχρονων χρηματοοικονομικών εργαλείων με την βοήθεια της ΤΕΜΠΜΕ ΑΕ / ΕΤΕΑΝ ΑΕ.

Επιπλέον, βασικά εργαλεία για την επίτευξη των στόχων της ανάπτυξης αποτελούν τα προγράμματα που συγχρηματοδοτούνται και εντάσσονται στο ΕΣΠΑ. Στην παρούσα φάση βρίσκεται σε εξέλιξη η αξιολόγηση των επενδυτικών προτάσεων των προγραμμάτων:

- «ΠΡΑΣΙΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ 2010», προϋπολογισμού 30 εκ. ευρώ που στοχεύει στη δημιουργία των προϋποθέσεων ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής διάστασης στη λειτουργία των επιχειρήσεων προκειμένου να κάνουν παρεμβάσεις στη διαδικασία της παραγωγικής αλυσίδας.
- «ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ 2010», προϋπολογισμού 30 εκ. ευρώ, που έχει ως στόχο την δημιουργία των προϋποθέσεων ώστε ο τομέας της προστασίας του περιβάλλοντος να αποτελέσει πεδίο άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας ,
- «ΕΝΔΥΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΔΗΣΗ – ΝΕΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ», προϋπολογισμού 15 εκ. ευρώ, που έχει ως στόχο την ενθάρρυνση της καινοτομίας και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της εξωστρέφειας των υφιστάμενων μεταποιητικών επιχειρήσεων

που δραστηριοποιούνται στο τομέα της κλωστοϋφαντουργίας, της ένδυσης, της υπόδησης και του δέρματος .

- Επιπλέον υπάρχει ανοιχτή πρόσκληση για υποβολή προτάσεων έως τις 12/1/2011 στο πρόγραμμα «ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ στις ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ» προϋπολογισμού 200 εκ. ευρώ, το οποίο απευθύνεται τόσο σε υπό σύσταση όσο και σε νέες και υφιστάμενες πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις

Τέλος στις 07.12.2010 προδημοσιεύθηκε το πρόγραμμα «ΕΞΩΣΤΡΕΦΕΙΑ – ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ», με αρχικό προϋπολογισμό ύψους 30.000.000€ (Δημόσια Δαπάνη). Το πρόγραμμα στοχεύει στη δημιουργία των αναγκαίων προϋποθέσεων για την ενίσχυση της εξωστρεφούς επιχειρηματικότητας, ως βασικής επιλογής για την αναβάθμιση της παραγωγικής βάσης της χώρας προς αγαθά και υπηρεσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας

Τέλος, ο νέος αναπτυξιακός νόμος αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την επιχειρηματική δραστηριότητα στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας.

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
ΣΟΦΙΑΣ ΕΥΝΙΔΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

- Γρ. Υπουργού
- Γρ. Γεν. Γραμματέα
- Γρ. Γεν. Δ/ντή
- Δ/ση Οργάνωσης (384)

2. Στην με αριθμό 2499/08-09-2010 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Τσίπρα Αλέξιου, Διώτη Ηρούς, Δρίτσα Θεοδώρου, Κουράκη Αναστάσιου, Λαφαζάνη Παναγιώτη και Παπαδημούλη Δη-

μήτριου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2201/18-01-2011 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

18 ΙΑΝ. 2011

Παπάγου, 18/01/2011

Αριθ. Πρωτ. Β-2201

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Σ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση.

ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας 2499/8-9-2010.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 2499/8-9-2010, που κατέθεσαν στη Βουλή οι Βουλευτές κ.κ. Αλ. Τσίπρας, Ηρώ Διώτη, Θεοδ. Δρίτσας, Τάσος Κουράκης, Παν. Λαφαζάνης και Δημ. Παπαδημούλης σχετικά με το σχέδιο νόμου για το ξεπούλημα του ΟΣΕ, θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Αναφορικά με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, εξυγίανσης και ανάπτυξης του Ελληνικού Σιδηροδρόμου πρέπει να τονιστεί ότι δίδεται προτεραιότητα στο συμφέρον των Ελλήνων φορολογουμένων πολιτών, δεδομένου ότι με την ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου επιδιώκεται να απαλλαγεί η ελληνική κοινωνία από το βάρος ενός συσσωρευμένου χρέους 10.700.000.000 ευρώ και από ένα ετησίως παραγόμενο έλλειμμα που φτάνει το 1.200.000.000 ευρώ.

Παράλληλα, το πρόγραμμα εξυγίανσης υπερασπίζεται το μέλλον του Ελληνικού Σιδηροδρόμου, ο οποίος πρέπει να καταστεί βιώσιμος, ποιοτικός και να ανταποκρίνεται στις πραγματικές κοινωνικές ανάγκες.

Σε ό,τι αφορά στους εργαζομένους του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ το εν λόγω πρόγραμμα κατέστησε δυνατό, μέσα από διαπραγματεύσεις, να μην γίνουν απολύσεις.

Πιο συγκεκριμένα, το σχέδιο αυτό υπερασπίζεται αρχές, αξίες, και αξιόπιστες λειτουργίες, όπως είναι η διαφάνεια και η χρηστή Διοίκηση, καταργεί το καθεστώς των «μαύρων βαγονιών», που μετέφεραν εμπορεύματα εν αγνοία της εταιρείας ή το καθεστώς των «μαύρων ακινήτων», που νοικιάζονταν εν αγνοία της εταιρείας και εκτός εταιρικών λειτουργιών συμβάλει στην εξάλειψη της κακοδιαχείρισης, της διαφθοράς καθώς και των προκλητικών ρυθμίσεων των

κανονισμών του προσωπικού, σύμφωνα με τους οποίους, μεταξύ άλλων, υπολογίζονταν η ημέρα ανάπαυσης όχι ως 24ωρη αλλά ως 28ωρη· αποσκοπεί σε εκείνα τα κοινωνικά, επιχειρησιακά και οικονομικά αποτελέσματα, προκειμένου να πάψει ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος να παράγει κάθε χρόνο τεράστια ελλείμματα και να λειτουργεί με όρους που ανταποκρίνονται στις ανάγκες λειτουργίας μιας σύγχρονης επιχείρησης.

Επισημαίνεται ότι ο Όμιλος του ΟΣΕ παράγει μέχρι τώρα ένα έλλειμμα που σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία ανέρχεται κατ' έτος στα 933 εκατομμύρια ευρώ. Από την άλλη πλευρά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, η οποία είναι αυτόνομη εταιρεία λειτουργίας, παράγει, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, έλλειμμα ύψους 231 εκατομμυρίων ευρώ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το χρέος του ομίλου ΟΣΕ αναλογεί για κάθε εργαζόμενο σε ένα ύψος 1,5 εκατομμυρίου ευρώ, ενώ το επενδυτικό πρόγραμμά του χρηματοδοτείται τα τελευταία χρόνια κατά 55% από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και κατά 45% από τον ίδιο τον ΟΣΕ. Κι αυτό γιατί κυρίως μετά το 2004 ακολουθήθηκε αυτή η πολιτική επιλογή για την εκτέλεση των έργων υποδομής του. Ο ΟΣΕ, δηλαδή, αντί να καλύπτεται από τις δημόσιες δαπάνες, προχωρά σε δανεισμό, συχνά με επαχθείς όρους, οι οποίοι τον δεσμεύουν και στους οποίους σήμερα είναι αδύνατο να ανταποκριθεί.

Ταυτόχρονα παρατηρείται ένα εξαιρετικά υψηλό κόστος συντήρησης του τροχαίου υλικού. Με βάση τα διεθνή πρότυπα για τις ίδιες εργασίες το κόστος δεν θα έπρεπε να υπερβαίνει τα 50 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο. Κι όμως, όπως αποτυπώνεται στα σχετικά οικονομικά και λογιστικά στοιχεία του Οργανισμού, το κόστος αυτό ανέρχεται στα 110 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Όσον αφορά στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, που δημιουργήθηκε τα τελευταία χρόνια ως εταιρεία λειτουργίας, και επειδή ακριβώς δεν ελήφθη καμία πρόνοια ώστε να εφοδιαστεί με τροχαίο υλικό και με όλα εκείνα τα στοιχεία, τα οποία θα της επέτρεπαν να λειτουργεί ως μια σύγχρονη και βιώσιμη εταιρεία, παράγει, από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της, ελλείμματα και έχει ζημιές. Συγκεκριμένα, κατά τη διάρκεια των τριών ετών λειτουργίας της χρωστάει στον ΟΣΕ, την υποδομή του οποίου χρησιμοποιεί, 539 εκατομμύρια €, ενώ έχει ένα ελάχιστο μερίδιο στην αγορά των εμπορευματικών μεταφορών, δεδομένου ότι, δυστυχώς, δεν υπήρξε κανένας σχεδιασμός προκειμένου να είναι ανταγωνιστική. Είναι χαρακτηριστικό ότι έχουν συναφθεί συμβόλαια, σύμφωνα με τα οποία προβλέπεται έκπτωση για τη μεταφορά εμπορευμάτων της τάξης ακόμη και του 80 ή 85% και έτσι το μερίδιο της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στις εμπορευματικές μεταφορές ανέρχεται μόλις στο 1,2% περίπου.

Παράλληλα, σχεδόν όλα τα δρομολόγια επιβατών είναι ζημιογόνα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι κάθε επιβάτης που χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να μετακινηθεί από την Αθήνα στην Καλαμάτα στοιχίζει στον Οργανισμό, με τα ισχύοντα μέχρι σήμερα, 200 ευρώ. Επίσης, κάθε επιβάτης που χρησιμοποιεί την ΤΡΑΙΝΟΣΕ για να μετακινηθεί σε μια μικρή απόσταση 18 χιλιομέτρων, λ.χ. από το Λιανοκλάδι στη Στυλίδα, στοιχίζει στον Οργανισμό, δηλαδή στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, 99 ευρώ.

Γίνεται, λοιπόν, εύκολα αντιληπτό πως μία Επιχείρηση δεν μπορεί να συνεχίσει να λειτουργεί με αυτόν τον τρόπο στην Ελλάδα και γενικότερα στην Ευρώπη του 2010. Με άλλα λόγια, τόσο οι εμπορευματικές μεταφορές, όσο και οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι εξαιρετικά ζημιογόνες.

Οι παθογένειες του συστήματος, που οδήγησαν τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε αυτήν την κρίση, είναι πολλές: η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε θέματα εξυγίανσης και ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρόμου με τρόπο

ορθολογικό, που να ανταποκρίνεται σε πραγματικές ανάγκες, η εγκατάλειψη κάθε προσπάθειας για την αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού, οι ανεξέλεγκτες δανειοδοτήσεις, συχνά με επαχθείς όρους, το καθεστώς των δευτερευουσών απολαβών, καθώς επίσης και η πελατειακή προσέγγιση όσον αφορά στο σχεδιασμό και τον προγραμματισμό των δρομολογίων και βεβαίως η κακοδιαχείριση και η διαφθορά που χαρακτηρίζει πτυχές λειτουργίας αυτού του μεγάλου Οργανισμού, κ.ά.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 2004 στο σύνολο των εταιρειών του ΟΣΕ απασχολούνταν περίπου 8,5 χιλιάδες εργαζόμενοι. Το 2009 απασχολούνταν δύο χιλιάδες λιγότεροι, ήτοι περίπου 6.400 εργαζόμενοι. Και ενώ υπήρξε αυτή η εξέλιξη ως προς τον αριθμό των εργαζομένων, που φανερώνει μία μείωση σε ποσοστό 24% και κάτι, παρατηρείται την ίδια χρονική περίοδο μία σημαντική αύξηση του κόστους μισθοδοσίας κατά 16,5%, η οποία δεν μπορεί να δικαιολογηθεί, ιδιαίτερα αν λάβει κανείς υπόψη ότι ο Οργανισμός αυτός βρίσκεται σε παρατεταμένη κρίση.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης των ελληνικών σιδηροδρόμων έγινε μετά από τεκμηριωμένη μελέτη, ένας από τους βασικούς άξονες της οποίας ήταν και η θεσμοθέτηση ενός ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς. Με αυτό το κριτήριο προχωρά, σε πρώτη φάση, η δημιουργία των απαραίτητων οργάνων, όπως είναι η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων, που ρυθμίζει την αγορά των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, δοθέντος ότι η αγορά αυτή, τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, είναι μία αγορά ανοιχτή στον ανταγωνισμό. Στα τέλη του 2012, οποιοσδήποτε θα έχει το δικαίωμα να υποβάλει αίτηση για άδεια και να θέτει σε λειτουργία μία δικών του συμφερόντων σιδηροδρομική εταιρεία μεταφοράς επιβατών. Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ήδη ανοιχτές.

Το δεύτερο βασικό σημείο αφορά στην εξυγίανση του διαχειριστή υποδομής. Διαχειριστής υποδομής είναι ο ΟΣΕ, ο οποίος παραμένει κάτω από τον απόλυτο έλεγχο του κράτους. Είναι μία κρατική υπηρεσία, ένας δημόσιος Οργανισμός, ο οποίος, όπως και σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει την αρμοδιότητα να παρακολουθεί το επενδυτικό πρόγραμμα, την κατασκευή δηλαδή της υποδομής, τη συντήρησή της και την εκχώρησή της για χρήση σε εταιρείες λειτουργίας που το ζητούν, με ίδιους όρους και προϋποθέσεις για όλους, βάσει μιας δήλωσης δικτύου που ανακοινώνεται κάθε χρόνο.

Το τρίτο στοιχείο αφορά στην εξυγίανση της εταιρείας λειτουργίας της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προκειμένου να επιτευχθεί η βιωσιμότητά της.

Το τέταρτο αφορά στην αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας. Είναι γνωστό ότι βρίσκεται σε εξέλιξη ο διαγωνισμός για τη λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο στην Αθήνα, ενός εμπορευματικού κέντρου από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης, επιφανείας 600 στρεμμάτων. Ο χώρος αυτός των 2.000 στρεμμάτων, μέσα στον οποίο θα ιδρυθεί και θα λειτουργήσει αυτό το εμπορευματικό κέντρο, είναι ιδιοκτησία του ΟΣΕ.

Άξονας, εν ολίγοις, είναι η αναμόρφωση του εργασιακού πλαισίου. Προχωρά ο εξορθολογισμός της σχέσης των εργαζομένων με την επιχείρηση, με βάση τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα, με αλλαγές τόσο στο γενικό κανονισμό προσωπικού όσο και στον κανονισμό δευτερευουσών απολαβών καθώς και στον κανονισμό ωρών εργασίας και ανάπαυσης του προσωπικού, στους οποίους, έτσι όπως ισχύουν σήμερα, περιέχονται ορισμένες ακραίες ρυθμίσεις.

Ταυτόχρονα εγκαθιδρύεται η αρχή διαφάνειας στις σχέσεις των εταιρειών του σιδηροδρομικού συστήματος. Κάθε εταιρεία έχει συγκεκριμένη αρμοδιότητα. Με βάση μία προγραμματική συμφωνία μέσω της σύναψης συμβολαίου, κάθε εταιρεία θα αναλαμβάνει να φέρει σε πέρας συγκεκριμένο έργο και θα δεσμεύεται, θα ελέγχεται και θα αξιολογείται γι' αυτό. Κάτι τέτοιο μέχρι σήμερα δεν συμβαίνει. Πρέπει να αποτυπωθούν οι διεταιρικές σχέσεις με τρόπο απολύτως σαφή, πράγμα το οποίο βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.

Επιμέρους θέματα του προγράμματος «Αναδιοργάνωση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων» είναι αυτά που έχουν σχέση, όσον αφορά την εταιρεία λειτουργίας ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με την άμεση επίτευξη βιωσιμότητας της εταιρείας.

Μέσα στο 2011 επιδιώκεται ο άμεσος ισοσκελισμός της προαναφερθείσας ετήσιας ζημιάς των 231 εκατ. Ευρώ.

Συμπερασματικά πρέπει να σημειωθεί ότι το πρόγραμμα εξυγίανσης είναι ένα εργαλείο. Δεν είναι ο στόχος αλλά το μέσο της πολιτικής μας. Ο στόχος μας είναι ο ελληνικός σιδηρόδρομος του μέλλοντος. Ένας σιδηρόδρομος, ο οποίος θα μπορεί να συγκρίνεται με/ ανταγωνίζεται τους σύγχρονους σιδηροδρόμους άλλων κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών, δεν θα επιβαρύνει με την κακή λειτουργία του τους Έλληνες φορολογούμενους με τεράστια ελλείμματα και ζημιές, οι οποίες οδηγούν αναπότρεπτα στην αναγκαία λήψη αποφάσεων για την περικοπή μισθών, συντάξεων και άλλων κοινωνικών παροχών.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση :

Υπουργείο Οικονομικών
Γραφείο Υπουργού

Εσωτερική διανομή

- 1.Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού
- 3.Τ.Κ.Ε.



Ακριβές Αντίγραφο

Στ. Σμαράϊδου

3. Στην με αριθμό 5612/27-10-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μπεκίρη Μιχαήλ δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠ.ΠΟ.Τ./ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε./

621/18-01-2011 έγγραφο από τον Υφυπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ
ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση: Μπουμπουλίνας 20
Ταχ. Κώδ : 106 82
Τηλέφωνο : 213.13.22.363, 362, 368
Fax : 210 – 82.01.379

18 ΙΑΝ. 2011
Αθήνα, 18.1.2011
Αρ. Πρωτ.: ΥΠ.ΠΟ.Τ./ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε./621

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων
ΚΟΙΝ: 1. Βουλευτή κ. Μιχάλη Μπεκίρη
2. Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής
Αλληλεγγύης

Θέμα: Απάντηση στη με αριθμό πρωτοκόλλου 5612/27.10.2010 Ερώτηση

Σχετικό: Το με αρ. πρωτ. 140275/21.12.2010 έγγραφο του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, με το οποίο μας διαβιβάστηκε η ως άνω Ερώτηση.

Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 5612/27.10.2010 Ερώτησης του Βουλευτή κ. Μιχάλη Μπεκίρη και σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσαν υπόψη μας οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, σας γνωρίζουμε τα εξής:

✓ ↓
Ήδη έχει γίνει απογραφή του υπηρετούντος προσωπικού στις εποπτευόμενες από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού Αθλητικές Ομοσπονδίες, στις 18/3/2010. Το προσωπικό που προσελήφθη μετά την ψήφιση του Ν.2725/99 και για το οποίο δεν εφαρμόστηκαν κατά την πρόσληψή του οι διατάξεις του Ν.2190/94 (πρόσληψη μέσω διαδικασιών Α.Σ.Ε.Π.), υπήρξε ευνοϊκή ρύθμιση κατά το έτος 2004 και το εν λόγω προσωπικό εντάχθηκε στις διατάξεις του Π.Δ. 164/2004 (σε εκείνες του άρθρου 11 ιδίως), σύμφωνα με τις οποίες μετετράπη η σχέση εργασίας τους σε αορίστου χρόνου.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΗΤΙΑΔΗΣ



18/1/11
18/1/11
18/1/11

4. Στην με αριθμό 7953/16-12-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Στρατάκη Εμμανουήλ δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2795/18-01-2011

έγγραφο από τον Υφυπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

18 ΙΑΝ. 2011

Παπάγου, 18 /01/2011

Αριθ. Πρωτ. Β-2795

TAX. Δ/ΝΣΗ : Αναστάσεως & Τσιγάντε
Τ.Κ. : 101 91 Παπάγου
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Σ. Σμαραΐδου
ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 6508315
FAX : 6508299
E mail : tkvel@yme.gov.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΘΕΜΑ : Απάντηση σε Ερώτηση.
ΣΧΕΤ: Έγγραφό σας 7953/16-12-2010.

Σε απάντηση της Ερώτησης με αριθμό 7953/16-12-2010, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Μαν.Σοφ. Στρατάκης σχετικά με την υιοθέτηση του λογισμικού ανοικτού κώδικα από τον δημόσιο τομέα, από πλευράς Υπ.Υ.Με.Δι. θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Καταρχήν, αναφορικά με την υιοθέτηση λογισμικού ανοικτού κώδικα στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, δεν υπάρχει αντίρρηση από το Υπ.Υ.Με.Δι. Ενισχυτικό της σύμφωνης γνώμης μας είναι το γεγονός ότι την τελευταία χρονική περίοδο έχουμε μεριμνήσει για την εγκατάσταση εφαρμογών γραφείου ανοικτού κώδικα σε χρήστες του Υπουργείου μας. Επισημαίνεται ότι αυτό έγινε σε περιπτώσεις που οι χρήστες είχαν την δυνατότητα να αποκτήσουν την απαιτούμενη εξοικείωση και να προχωρήσουν σε αποδοτική χρήση της εφαρμογής.

Ωστόσο, η υιοθέτηση των σχετικών προτάσεων και η δημιουργία του σχετικού κανονιστικού πλαισίου, είναι αρμοδιότητα του συνενωτούμενου Υπουργείου Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΟΥΓΙΑΣ

Κοινοποίηση:

- 1.Υπουργείο Εσωτερικών, Αποκέντρωσης
Και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
Γραφείο Υπουργού
- 2.Υπουργείο Παιδείας Δια βίου Μάθησης
και Θρησκευμάτων
Γραφείο Υπουργού
- 3.Υπουργείο Οικονομικών
Γραφείο Υπουργού

Εσωτερική διανομή

- 1.Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού
- 3.Γραφείο Γενικού Γραμματέα Επικοινωνιών
- 4.Δ/ση Οργάνωσης και Πληροφορικής
- 5.Τ.Κ.Ε.

Ακριβές Αντίγραφο

Στ. Σμαραΐδου

5. Στην με αριθμό 8184/22-12-2010 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αποστολάκου Γρηγορίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1008040/1572/

18-01-2011 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:



18 ΙΑΝ. 2011

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα, 18 - 1 - 2011
Αριθ.Πρωτ: 1008040 /1572

Ταχ. Δ/ση : Λεωχάρους 2
Ταχ. Κωδ. : 105 62 ΑΘΗΝΑ
Πληροφορίες : Ε. Πρεβεζάνου
Τηλέφωνο : 210.33.75.066
210.32.24.997
FAX : 210.32.35.135

ΠΡΟΣ : Τη Βουλή των Ελλήνων
✓ Δ/ση Κοιν/κού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

ΚΟΙΝ: Γραφεία κ.κ. Υπουργών
- Εργασίας & Κοιν. Ασφάλισης
Πειραιώς 40 10182 Αθήνα
- Υγείας & Κοιν. Αλληλεγγύης
Αριστοτέλους 17 10187 Αθήνα
Βουλευτή κ. Γ. Αποστολάκο
Δια της Βουλής των Ελλήνων

ΘΕΜΑ: Οφειλές του Ο.Π.Α.Δ.

Σε απάντηση της με αριθ. πρωτ. **8184/22.12.10** ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. Γ. Αποστολάκος, σχετικά με το ανωτέρω θέμα σας γνωρίζουμε τα εξής:

Η χρηματοδότηση του Οργανισμού Περιθαλψης Ασφαλισμένων Δημοσίου καλύπτεται με επιχορήγηση από τον κρατικό προϋπολογισμό. Η χρηματοδότησή του στηρίζεται στις εισφορές των εργαζομένων και στη διπλάσια συνεισφορά του κράτους.

Για την καταβολή της υποχρέωσης του κράτους έχει εγγραφεί στον προϋπολογισμό του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης τρέχοντος έτους πίστωση ύψους 1.250.000.000 € η οποία διατίθεται τμηματικά στο εν λόγω νομικό πρόσωπο προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες του.

Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Φ. ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ

Ακριβές Αντίγραφο
Η Προϊσταμένη της Γραμματείας



α/α
ΚΩΝ/ΝΟΣ Φ. ΡΑΜΦΟΣ
ΠΕ/Α'

6. Στην με αριθμό 8691/10-01-2011 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολόπουλου Νικολάου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 6611/08/18-

01-2011 έγγραφο από τον Υπουργό Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας η ακόλουθη απάντηση:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ,
ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ
ΓΡ. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Ταχ. Δ/ση : Ακτή Βασιλειάδη
Ταχ. Κώδικας : 185 10 ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Τηλέφωνο : 210 4191464
FAX : 210 4064336

19 ΙΑΝ. 2011

Πειραιάς, 18 Ιανουαρίου 2011
Αριθ. Πρωτ.: 6611/08

ΠΡΟΣ: ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλο

ΘΕΜΑ: «Αρμοδιότητες Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας»

ΣΧΕΤ: Η με αριθ. πρωτ. 8691/10-01-2011 Ερώτηση του Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλου.

Σε απάντηση της αναφερόμενης στο ανωτέρω σχετικό Ερώτησης, η οποία κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Με τη σύσταση του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας επιδιώκεται η αποκατάσταση της ενότητας των θεμάτων ναυτιλίας υπό τον ίδιο φορέα. Η απόφαση αυτή της Κυβέρνησης ικανοποιεί την πλειοψηφία των εταίρων της ναυτιλιακής κοινότητας, καθώς και των φορέων του χώρου των λιμενικών επιχειρήσεων, αφού στοχεύει -μεταξύ άλλων- και στην άρση δυσλειτουργιών που παρατηρήθηκαν επί μακρόν. Επιπρόσθετα, η επαναφορά της έδρας του αρμοδίου Υπουργείου στον Πειραιά συνάδει με την ναυτική παράδοση του ιστορικού αυτού λιμανιού.

Παράλληλα, η διατήρηση ορισμένων αστυνομικών ελεγκτικών μηχανισμών του Λιμενικού Σώματος στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη αποτελεί ορθολογική επιλογή, δεδομένου ότι οι λειτουργίες αυτές δεν σχετίζονται ευθέως με τη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας, η οποία, όπως ήδη τονίσθηκε, θα ασκείται ενιαία από το Υπουργείο Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας.

Έτσι, το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος που στελεχώνει Υπηρεσίες του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθώς και το πολιτικό προσωπικό του Υπουργείου, θα είναι προσανατολισμένοι στην υλοποίηση στρατηγικών στόχων, όπως η ενίσχυση της ελληνικής ναυτιλίας, η στήριξη της νησιωτικής Ελλάδας, καθώς και η ενίσχυση της αλιευτικής δραστηριότητας.

Στόχος εν κατακλείδι της ανακατανομής των αρμοδιοτήτων μεταξύ των δύο Υπουργείων είναι αφενός η ανάδειξη των στοιχείων και των παραγόντων που έχουν δώσει στην ελληνική ναυτιλία πρωταγωνιστικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο και αφετέρου η ορθή επιτήρηση των θαλάσσιων συνόρων μας και των χιλιάδων χιλιομέτρων της ακτογραμμής της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, εφαρμόζονται πολιτικές για την κοινωνική συνοχή και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς και για τη δημιουργία του απαραίτητου νομοθετικού, λειτουργικού και επιχειρησιακού περιβάλλοντος, ώστε το λιμενικό μας



...στημα να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις σύγχρονες προκλήσεις, μετατρέποντας τη δύσμενή παρούσα οικονομική συγκυρία σε ευκαιρία για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

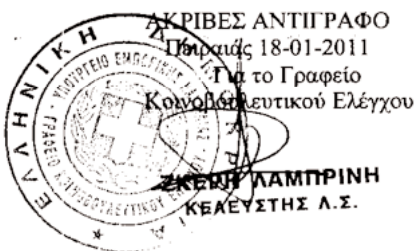
Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι προωθήθηκαν οι τομές που απαιτούνται στο πνεύμα της κυβερνητικής πολιτικής, προκειμένου η ελληνική ναυτιλία να γίνει βραχίονας ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας και να συμβάλλει αποφασιστικά και καθοριστικά στην ανάπτυξη, στην κοινωνική συνοχή, στην ευμάρεια και στη διαμόρφωση του διεθνούς κύρους της χώρας μας, αλλά ταυτόχρονα να καταστεί και πιο αποτελεσματικός ο σχεδιασμός και ο συντονισμός των επιχειρήσεων από ενιαίο κέντρο για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση νέων απειλών στα ανατολικά θαλάσσια σύνορά μας, που αποτελούν και σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΝΟΜΗ

Υ.Θ.Υ.Ν.ΑΔ./Γρ. κ. Υπουργού

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ



ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτα θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 474/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Προκόπη Παυλόπουλου προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με την άσκηση του εκλογικού δικαιώματος από τους εκλογείς που βρίσκονται έξω από την επικράτεια κ.λπ..

Κύριε Παυλόπουλε, έχετε το λόγο για δύο λεπτά, για να παρουσιάσετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το 2001, κατά την Αναθεώρηση του Συντάγματος, μεταξύ άλλων τομών οι οποίες επήλθαν, στο άρθρο 51 παράγραφος 4 ορίστηκε ότι με νόμο, ο οποίος θα ψηφισθεί με αυξημένη πλειοψηφία των 2/3, θα καθορισθεί η διαδικασία για τη συμμετοχή στις εθνικές εκλογές των Ελλήνων οι οποίοι βρίσκονται έξω από την Επικράτεια.

Πέρασαν μέχρι σήμερα δέκα ολόκληρα χρόνια και είναι ίσως ο μόνος εκτελεστικός νόμος του Συντάγματος, ο οποίος δεν έχει εκδοθεί. Ως Κυβέρνηση μάλιστα φροντίσατε να ρυθμίσετε κατά προτεραιότητα θέματα ιθαγένειας, που βλέπετε πού πηγαίνουν, καθώς και θέματα ψήφου μεταναστών. Αλλά το νόμο αυτό δεν τον φέρατε προς ψήφιση.

Και δεν είναι μόνον αυτό. Όταν στις 19 Φεβρουαρίου του 2009, δύο χρόνια από σήμερα, η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τότε έφερε νόμο ύστερα από ουσιαστική διαβούλευση, το νόμο αυτόν τον καταψήφισατε. Και επειδή, όπως είπα, απαιτείτο αυξημένη πλειοψηφία, ο νόμος αυτός καταψηφίστηκε τελικώς.

Μεσολάβησε πέρυσι η καταδίκη της Ελλάδας από το Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, το Δικαστήριο του Στρασβούργου, το οποίο είπε ότι με βάση και το άρθρο 51 παράγραφος 4 του Συντάγματος, αφού δεν έχει εκδοθεί αυτός ο εκτελεστικός νόμος και οι ομογενείς πρέπει να παίρνουν βαπτόρια και αεροπλάνα για να έρχονται στην Ελλάδα να ψηφίσουν, παραβιάζεται και το άρθρο 3 του πρώτου πρόσθετου πρωτοκόλλου της ευρωπαϊκής σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου. Δηλαδή είναι διπλά έκθετη η Κυβέρνηση αυτήν τη στιγμή: Και γιατί μετά από δέκα χρόνια έχει εμποδίσει να ψηφιστεί αυτός ο νόμος και γιατί καταδικασθήκαμε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου.

Εσείς μιλάτε για εκλογικό νόμο αυτήν τη στιγμή. Το μεγάλο ερώτημα όμως είναι τι σκοπεύετε να κάνετε μ' αυτό το ζήτημα, το οποίο αφορά τόσες χιλιάδες Έλληνες, οι οποίοι ζουν στο εξωτερικό και οι οποίοι μπορούν και πρέπει να έχουν λόγο για τα πολιτικά πράγματα του Τόπου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Παυλόπουλου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης κ. Γεώργιος Ντόλιος.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Κύριε συνάδελφε, όπως σας είναι γνωστό, ένα μεγάλο ζήτημα που υπάρχει στην Ελλάδα, ένα μείζον πολιτικό ζήτημα είναι η έλλειψη εμπιστοσύνης της ελληνικής κοινωνίας στο πολιτικό σύστημα της χώρας.

Εμείς, επιχειρώντας να αποκαταστήσουμε αυτή τη σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ πολιτών και πολιτικής, έχουμε αναλάβει μια σειρά πρωτοβουλιών, γιατί αυτή η αποκατάσταση αποτελεί προϋπόθεση για να ξεπεράσουμε μια συνολική και πολλαπλή κρίση, η οποία υπάρχει στη χώρα. Έχουμε, λοιπόν, αναλάβει πολύ συγκεκριμένες πρωτοβουλίες προς αυτήν την κατεύθυνση. Μπορώ να σας μιλήσω για τον «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ», ο οποίος έχει προχωρήσει και έχει αλλάξει εκ βάθρων τα πράγματα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Μπορώ να σας μιλήσω για την πρωτοβουλία μας για το ουσιαστικό «πόθεν έσχες» των πολιτικών, που πολύ σύντομα θα έρθει στη Βουλή. Μπορώ να σας μιλήσω επίσης για την πρωτοβουλία μας που αφορά τη διαφάνεια και τον έλεγχο στις δα-

πάνες των κομμάτων, ζητήματα για τα οποία νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι σ' αυτήν την Αίθουσα, και μπορώ να σας πω ότι μία από τις δεσμεύσεις μας ήταν η ψήφιση νέου εκλογικού νόμου, η οποία εξακολουθεί βεβαίως να ισχύει.

Στην ερώτησή σας μας υπενθυμίζετε ότι το ΠΑΣΟΚ -κι όχι μόνο το ΠΑΣΟΚ- δεν ψήφισε τη δική σας πρωτοβουλία για την άσκηση εκλογικού δικαιώματος των αποδήμων Ελλήνων. Θα θυμάστε ότι δεν ήταν μόνο το ΠΑΣΟΚ που δεν την ψήφισε. Το σύνολο των κομμάτων της Αντιπολίτευσης, πλην του ΛΑΟΣ, είχε την ίδια άποψη.

Θα θυμάστε επίσης ότι υπήρξαν κι αρκετές αμφισβητήσεις για την πραγματική δυνατότητα καθιέρωσης ψήφου των αποδήμων Ελλήνων κι από συναδέλφους τότε Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, γιατί ετέθησαν συγκεκριμένα ζητήματα: Πώς, παραδείγματος χάριν, θα διεξάγεται ο προεκλογικός αγώνας ανά την υφήλιο -αυτό ήταν το ένα ζήτημα- και επίσης, με βάση ποιους καταλόγους θα ψηφίσουν. Δεν διασφαλιζόταν επίσης η εκπροσώπηση των αποδήμων στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Μία αόριστη δέσμευση ότι θα πρέπει να συμμετέχουν τρεις απόδημοι σε κάθε ψηφοδέλτιο Επικρατείας δεν διασφάλιζε αυτή την εκπροσώπηση κι έτσι λοιπόν καταψηφίστηκε τότε μια πρόταση νόμου, η οποία προσωπικά πιστεύω ότι είχε επικοινωνιακά χαρακτηριστικά και δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να εφαρμοστεί.

Αυτό για το οποίο εμείς μπορούμε να δεσμευτούμε είναι ότι κατά την ψήφιση του εκλογικού νόμου θα υπάρχει ρύθμιση, η οποία θα απαντά στο θέμα της ψήφου των αποδήμων Ελλήνων, η οποία θα καθιερωθεί μέσα στο πλαίσιο του Συντάγματος και των νομίμων διαδικασιών και βεβαίως θα εξασφαλίζει μια ουσιαστική εκπροσώπηση των αποδήμων Ελλήνων στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Παυλόπουλος.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κρατώ, κύριε Υπουργέ, αυτό που είπατε: Ότι ο εκλογικός νόμος που θα φέρετε θα περιέχει και τον εκτελεστικό νόμο του άρθρου 51 παράγραφος 4 του Συντάγματος. Κι αυτό παραμένει ως δέσμευση μέσα στη Βουλή και θα το παρακολουθούμε.

Πρέπει όμως να αποκαταστήσω ορισμένα πράγματα. Είπατε ότι ο νόμος που έφερε η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είχε επικοινωνιακά χαρακτηριστικά. Είναι δυνατόν; Οκτώ μήνες διαβούλευση κάναμε. Ήρθε ένα πρώτο σχέδιο νόμου σε διαβούλευση -σας θυμίζω ότι από σας συμμετείχε στη διαβούλευση ο κ. Ανδρέας Λοβέρδος- το οποίο είχα εγώ διατυπώσει ως Υπουργός Εσωτερικών και το οποίο προέβλεπε ότι θα μπορούν να ψηφίζουν ανά εκλογική περιφέρεια οι εκτός Επικρατείας Έλληνες. Δεν το θελήσατε. Με πρόταση του εκπροσώπου σας, σε κοινή σύσκεψη, είχατε πει «όχι». Διότι είναι δύσκολο να υπάρχει προεκλογική εκστρατεία σε όλες τις περιφέρειες, με αναφορά ολόκληρο τον κόσμο. Γι' αυτό έπρεπε να υπάρχει ένα είδος εκλογής Βουλευτών από την Ομογένεια στο ψηφοδέλτιο Επικρατείας. Κι έτσι ήρθε το δεύτερο σχέδιο νόμου. Με δική σας πρόταση είχε γίνει αυτό.

Και ξαφνικά, όταν κατατέθηκε στη Βουλή το σχέδιο νόμου, είπατε: «Όχι. Θέλουμε εκπροσώπηση». Ποια εκπροσώπηση, κύριε Υπουργέ; Κοιτάξτε το άρθρο 51 παράγραφος 4. Διαβάστε τα Πρακτικά. Ήσασταν κυβέρνηση τότε που διατυπώσατε, ο κ. Βενιζέλος συγκεκριμένα διατύπωσε τη σχετική διάταξη, μαζί με όλους μας εδώ στη Βουλή. Λέει: «συμμετοχή των εκτός επικρατείας Ελλήνων στην άσκηση του εκλογικού δικαιώματος». Δεν μιλάει για εκπροσώπηση.

Το γυρίσατε πίσω γιατί φοβηθήκατε. Φοβάστε τους εκτός επικρατείας Έλληνες. Ενδεχομένως τους φοβούνται και άλλα κόμματα, αλλά εκεί είναι το ζήτημα; Ο μόνος εκτελεστικός νόμος που δεν τον ψήφισε η Αριστερά είναι αυτός τον οποίο θα φέρνατε; Γιατί επικαλείστε την Αριστερά; Το ΚΚΕ έχει συγκεκριμένες θέσεις, δεν θέλει να ψηφίζουν, δεν θέλει να υπολογίζονται. Μια καθαρή θέση -με την οποία διαφωνούμε ριζικά- την έχει δε διατυπώσει τόσον καιρό.

Εσείς είστε το Κόμμα που-θυμίζω- ψήφισε τη σχετική διάταξη ως Πλειοψηφία μέσα στη Βουλή. Μιλήσατε για συμμετοχή στην

άσκηση του εκλογικού δικαιώματος, όχι για εκπροσώπηση των εκτός επικρατείας Ελλήνων, οι οποίοι και σήμερα, όπως είναι, πρέπει να έρχονται εδώ για να ψηφίζουν.

Τους στερείτε τη δυνατότητα να ψηφίζουν από εκεί που είναι, να έχουν λόγο για τα δρώμενα στη χώρα. Γιατί τους φοβάστε; Και, το κυριότερο, γιατί τους κοροϊδεύετε;

Πάρτε τον πρόεδρο -γνωστός σας είναι, προσκείμενος σ' εσάς είναι πολιτικά- και ρωτήστε τον τι διαβεβαιώσεις τού δίνετε τότε και πού είναι τώρα αυτές; Σας είπα ότι απ' όλα αυτά, από τις παλινωδίες σας, από την παρεμπόδιση της ψήφισης ενός νόμου τον οποίο είχαμε συμφωνήσει, κρατώ τη δέσμευσή σας. Μονάχα να μη δούμε να έρχεται σχέδιο εκλογικού νόμου εδώ χωρίς να έχει και τον εκτελεστικό νόμο του άρθρου 51 παράγραφος 4. Η καταγγελία σε παγκόσμια κλίμακα θα είναι ηχηρή γιατί δεν πάει άλλο.

Δέκα χρόνια κοροϊδίας για τους εκτός επικρατείας Έλληνες είναι πολλά, πραγματικά πολλά, γι' αυτό το πολύτιμο κομμάτι του Ελληνισμού, στο οποίο τόσα οφείλουμε και τόσα έχουμε επενδύσει, ιδίως σ' αυτούς τους κρίσιμους καιρούς.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Κυρία Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Κατ' αρχάς ο ρόλος των αποδήμων και η αναγνώρισή τους είναι έργο των κατά καιρούς κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ. Εμείς πάντα αναγνωρίζαμε ένα ιδιαίτερο ρόλο στους αποδήμους Έλληνες. Βρεθήκαμε πάντα πολύ κοντά τους, συνεργαστήκαμε, συσχεφτήκαμε μαζί τους. Ουσιαστικά τους εντάξαμε στη λειτουργία του πολιτικού συστήματος της χώρας. Και αυτό είναι δική μας υπόθεση.

Όσον αφορά το ζήτημα στο οποίο αναφέρεστε, εγώ λέω ότι εσείς τους κοροϊδέσατε. Με το νομοθέτημα που φέρατε δεν διασφαλιζόταν η εκπροσώπησή τους, δεν εξασφαλιζόταν ο ομαλός τρόπος άσκησης εκλογικού δικαιώματος.

Εγώ επανέρχομαι στην αρχική μου τοποθέτηση και λέω ότι κατά την κατάθεση του εκλογικού νόμου θα απαντάται και θα ρυθμίζεται και το ζήτημα της ψήφου των αποδήμων Ελλήνων, εντός του συνταγματικού πλαισίου. Θα διασφαλίζεται βέβαια μ' έναν τρόπο σταθερό, καθαρό η εκπροσώπησή τους και όχι μ' έναν αόριστο τρόπο η δέσμευση ότι θα συμμετέχουν τρεις απόδημοι στα ψηφοδέλτια Επικρατείας των κομμάτων, μια δέσμευση η οποία...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Το λιγότερο που θα μπορούσατε...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Μέχρι τρεις.

Η δέσμευση αυτή δεν διασφαλίζει σε καμμία περίπτωση την εκπροσώπηση έστω και διά ενός.

Σε σχέση τώρα με το τι έγινε στην προηγούμενη Βουλή, θέλω να σας θυμίσω και τη στάση όλων των κομμάτων πλην του ΛΑΟΣ. Επίσης, θέλω να σας θυμίσω τα ζητήματα που έθεσε ο Πρόεδρος της ΣΑΕ, όταν έγινε η συζήτηση, ο οποίος κινήθηκε με τα ερωτήματά του...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Είπε «ψηφίστε το».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): ... στο πνεύμα των δικών μας τοποθετήσεων κατά τη διάρκεια της αντιπολιτευτικής μας περιόδου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Συνεχίζουμε με την υπ' αριθμ. 476/31-1-2011 πρώτη επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλικής Τσόνου-Βυλλιώτη προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη συγχώνευση σχολείων κλπ..

Κυρία Τσόνου, έχετε το λόγο για δυο λεπτά να παρουσιάσετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΤΣΟΝΟΥ-ΒΥΛΛΙΩΤΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Υπουργέ, κατ' αρχάς οφείλω να δώσω συγχαρητήρια για

την αξιόπαινη και γενναία αυτή προσπάθεια, που, εν μέσω οικονομικής κρίσεως, κρίσεως θεσμών και αξιών που με στόχο την αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος, φέρνει η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ.

Το Υπουργείο Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων πράγματι, για την προετοιμασία εγκυκλίου σχετικά με τις συγχωνεύσεις σχολείων, ανεβάζει διαβούλευση και μάλιστα ανοίγει μια τεράστια συζήτηση για το κρίσιμο αυτό θέμα των συγχωνεύσεων που απασχολεί τόσο την παιδαγωγική κοινότητα -μαθητές, εκπαιδευτικούς- όσο και τις οικογένειες των μαθητών, αλλά και ολόκληρη την κοινωνία.

Ο λόγος, για τον οποίο υπέβαλα αυτή την επίκαιρη ερώτηση, αξιότιμη κυρία Υπουργέ, είναι η ανάγκη να μεταφέρω την αγωνία και την ανησυχία των οικογενειών των μαθητών για το πόσο θα τηρηθούν τα κριτήρια και ποια ακριβώς θα είναι και αν εξατομικευμένα θα κριθεί κάθε ειδική περίπτωση, ώστε να διατηρηθούν τα σχολεία εκεί που πρέπει και που έχουν την υλικοτεχνική υποδομή και την πληθυσμιακή επάρκεια.

Πράγματι, η ανάπτυξη περνά μέσα από την ανάπτυξη της υπαίθρου και αυτό δεν πρέπει να το ξεχνούμε και όπου έκλεισε σχολείο, ερήμωσε η περιοχή. Όμως, τα μικρά σχολεία στις εξαιρετικά μικρές πόλεις -τις κοινοτικές περιφέρειες, όπως τις λέμε τώρα με το νέο καλλικρατικό δήμο, εξαιτίας του οποίου μάλιστα επιβάλεται να γίνουν και αυτές οι εξορθολογιστικές ενέργειες- είναι κύτταρα πολιτισμού και πολιτισμικής δραστηριότητας κάθε χωριού και κάθε μικρής κοινωνίας. Αυτός είναι ο λόγος.

Επίσης, θέλω να πω προκαταβολικά ότι, όσον αφορά το θέμα της ανάκλησης της λειτουργίας των ολοήμερων σε αυτές τις περιοχές στο Νομό Βοιωτίας, είχα διευκρίνιση από το Διευθυντή της Περιφερειακής Εκπαίδευσης ότι ήταν κάτι που έπρεπε να είχε ήδη δημοσιευθεί από το Σεπτέμβριο -απλώς καθυστέρησε- και ο λόγος, για τον οποίο δεν λειτούργησαν, ήταν πράγματι ο πολύ μικρός αριθμός ενδιαφερομένων.

Πιστεύω, όμως, ότι συγκεκριμένα το θέμα με τα ειδικά σχολεία, κυρία Υπουργέ, λόγω της ιδιαιτερότητας των μαθητών και των ψυχοκινητικών προβλημάτων και λόγω της αναστάτωσης που προκαλείται στις οικογένειες θα πρέπει ίσως το Υπουργείο να το δει με διαφορετικό μάτι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Στην ερώτηση της κ. Τσόνου θα απαντήσει η Υφυπουργός Παιδείας κ. Χριστοφιλοπούλου.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αγαπητή κυρία συνάδελφε, σας ευχαριστώ για τη δυνατότητα που μου δίνετε με αυτήν την ερώτηση να αποσαφηνίσω για μια ακόμη φορά τα εξής:

Οι συνενώσεις, αλλά και οι ιδρύσεις σχολείων, είναι μια πάγια διαδικασία που γίνεται κάθε χρόνο και όπως αναφέρατε και εσείς αποφασίσαμε να κάνουμε διαβούλευση για μια απλή εγκύκλιο, γιατί ακριβώς θέλουμε να δώσουμε έμφαση στη σημασία που πρέπει να δοθεί στο τοπικό επίπεδο, δηλαδή στην ιδιαιτερότητα της κάθε περιοχής και του κάθε σχολείου.

Πρέπει, λοιπόν, να έχουμε δυο κριτήρια στο νου μας. Το πρώτο είναι το παιδαγωγικό. Καμμία εξοικονόμηση πόρων δεν νοείται να γίνει εις βάρος των μαθητών ή με ταλαιπωρία των μαθητών και δεν νοείται να γίνει εξοικονόμηση πόρων αν η εκπαιδευτική διαδικασία παρακωλύεται ή βλάπτεται ή δεν ωφελείται.

Εξηγούμαι, λοιπόν. Χωριά που είναι πολύ κοντά και έχουν ολιγοθέσια δημοτικά σχολεία -κοντά, αλλά με εύκολη πρόσβαση- είναι εις όφελος των μαθητών να συνενωθούν σε μεγαλύτερα σχολεία, ει δυνατόν εξαθέσια και εκεί που δεν μπορούμε τουλάχιστον τετραθέσια. Γιατί; Διότι η κάθε τάξη έχει το δάσκαλό της και όλα τα παιδιά του δημοτικού σχολείου διδάσκονται κανονικά τα μαθήματά τους και δεν αναγκάζονται, όπως πολλές φορές γίνεται στα ολιγοθέσια δημοτικά, να κάνουν -παραδείγματος χάριν- πρώτα κάποια μαθήματα της έκτης και μετά της πέμπτης ή της δευτέρας και μετά της πρώτης.

Φέρνω αυτά τα παραδείγματα, για να δείξω ακριβώς ότι ο στόχος των συνενώσεων είναι καθαρά παιδαγωγικός, αυτό δε στην πρωτοβάθμια φαίνεται πάρα πολύ καλά. Πρέπει να σας πω, κυρία

συνάδελφε, ότι την προηγούμενη περίοδο, όταν είχαμε τους καποδιστριακούς δήμους και τις τότε συνενώσεις, έγιναν αρκετές συνενώσεις μονοθέσιων σχολείων που κατέληξαν εις όφελος των μαθητών. Ξεκαθαρίζω, λοιπόν, ότι αυτή είναι η πρόθεση.

Το δεύτερο κριτήριο είναι αυτό που και εσείς αναφέρατε, το αναπτυξιακό. Δεν θέλουμε να ερημώσουν χωριά. Λέγεται «να μην καταργήσω το μονοθέσιο». Πρέπει να το καταργήσω. Τι θα κάνω, λοιπόν; Εκεί που έχουμε τα μονοθέσια θα τα συνενώσουμε με κοντινά χωριά και θα δούμε την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων –γιατί τα χωριά είναι κοντινά, είναι ένας δήμος- των σχολείων για άλλες λειτουργίες, όπως διά βίου μάθηση, πολιτιστικά κέντρα. Μπορούμε να δούμε πώς θα αξιοποιήσουμε τις υποδομές εκεί όπου υπάρχουν.

Άρα, δεν θέλουμε επ' ουδενί να διαταράξουμε την περιφερειακή ζωή και την ανάπτυξη, αλλά δεν θέλουμε και να διατηρήσουμε σχολεία που δεν είναι βιώσιμα για τα παιδιά μας. Αυτή είναι η μία διάσταση.

Βεβαίως πρέπει να σας διαβεβαιώσω ότι το ειδικό σχολείο της Θήβας, όπως και τα άλλα ειδικά σχολεία, όχι μόνο δεν κινδυνεύουν, αλλά φέτος σε ιδιαίτερα κρίσιμες συνθήκες καταφέραμε να έχουμε καλύτερη εικόνα των ειδικών σχολείων, αλλά βεβαίως και να προκηρύξουμε πεντακόσιες θέσεις δασκάλων για τα ειδικά σχολεία, τα σχολεία των παιδιών μας, που έχουν ιδιαίτερη ανάγκη, των παιδιών με αναπηρίες.

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

Θα συνεχίσω κυρία Πρόεδρε, στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Θα συνεχίσετε στη δευτερολογία σας.

Σας ευχαριστώ, κυρία Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει η ερωτώσα Βουλευτής, κ. Τσόνουλου.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΤΣΟΝΟΥΛΟΥ-ΒΥΛΛΙΩΤΗ: Κυρία Υπουργέ, άφησα για τη δευτερολογία μου, το γεγονός της εξατομικευμένης –όπως και εσείς πολύ καλά τοποθετήσατε– έρευνας κάθε περιπτώσεως. Γιατί υπάρχουν, πράγματι, σχολεία στο Νομό Βοιωτίας, τα οποία, πράγματι, είναι άρτια και σε εξοπλισμό και σε τμήματα και σε όργανα γυμναστικής, φυσικής κ.λπ., όπου φιλοξενούν σχολές γυμναστικής, τζούντο κ.λπ.. Δηλαδή είναι άρτια εξοπλισμένα, βρίσκονται μακριά από το δήμο της έδρας του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ» και υπάρχει κακό οδικό δίκτυο. Είναι δηλαδή επίπονο και επίφοβο το να μετακινούνται καθημερινά. Και αυτή είναι η αγωνία τους περισσότερο. Παραδείγματος χάριν, το Γυμνάσιο του Παύλου, που είναι ένα σχολείο το οποίο κτίστηκε το 1988 και είναι άρτια εξοπλισμένο κ.λπ. –και το αναφέρω γιατί να φανταστείτε ότι ήδη έχουν συλλεγεί επτακόσιες ενενήντα υπογραφές γι' αυτό το λόγο– βρίσκεται δεκαέξι χιλιόμετρα μακριά από τον Ορχομενό, με ένα πολύ καλό οδικό δίκτυο, με στροφές, ομίχλες. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τους χειμερινούς μήνες τι θα γίνεται σε ορεινές, ημιορεινές περιοχές ή περιοχές όπου παρατηρούνται τέτοια ζητήματα μεταφοράς –μετακίνησης. Αυτό βεβαίως είναι σε βάρος και του μαθητή αλλά και του εκπαιδευτικού, γιατί αυτή η ώρα μπορεί να είναι χρήσιμη και για τον έναν και για τον άλλο.

Βεβαίως υπάρχουν πολλές τέτοιες περιπτώσεις. Πολύ περισσότερο ισχύει αυτό για το Κυριάκι που είναι ορεινή περιοχή ή για κάποιες άλλες περιοχές. Για όλους αυτούς τους λόγους προφανώς πιστεύω ότι θα εξακολουθήσει να τηρείται το κριτήριο της εξατομικευσης για το καθένα. Αυτό ζητάμε, δηλαδή, για συγκεκριμένες περιπτώσεις. Ακόμα και αν δεν καλύπτουν πληθυσμιακά και εάν είναι κάτω έστω και ελάχιστα από τον αριθμό των μαθητών, εφόσον δεν υπάρχει σχολική διαρροή, εφόσον υπάρχουν κριτήρια ότι δεν υπάρχει μετοίκηση πληθυσμού ή οτιδήποτε. Γιατί ξέρετε ότι στα μικρά χωριά, όταν υπάρχει πολύ μικρό εισόδημα, ο γονιός αναγκάζεται και φεύγει, για να πάει εκεί που είναι το σχολείο και που θα βοηθήσει το παιδί του. Θα υπάρξουν δηλαδή διαρροές, ακόμα και ολόκληρες οικογένειες και φοβόμαστε μήπως οδηγήσουμε σε ερημώσεις.

Αυτά τα κριτήρια θα παρακαλούσα στη διαβούλευση που έχει ανοίξει –που ήταν πολύ μικρή και γι' αυτό υπήρξε αυτή η αναστάτωση, πιστεύω ότι δεν ενημερώθηκε ο κόσμος όπως θα έπρεπε– και στις συζητήσεις που θα γίνουν με τους φορείς, να ληφθούν υπ' όψιν, τώρα που σχεδιάζονται οι νέοι σχολικοί χάρ-

τες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς ευχαριστούμε.

Ορίστε, κυρία Χριστοφιλοπούλου, έχετε το λόγο.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Νομίζω ότι μπορώ απόλυτα να συμφωνήσω μαζί σας και να επισημάνω ότι είναι στην εγκύκλιο ότι ένα απομακρυσμένο χωριό, όπως είπατε, με δύσκολο οδικό δίκτυο –σε καμμία περίπτωση δεν θα χάσει το σχολείο του. Ακόμα και εάν έχει πολύ λίγα παιδιά.

Θα υπάρξει σχολείο στο μικρό νησί, θα υπάρξει σχολείο στο απομακρυσμένο χωριό ακόμα και αν χρειάζεται να βάλουμε τον Έλληνα φορολογούμενο και την ελληνική πολιτεία στην κρίση να πληρώσει πολύ, για να έχουμε όλους τους δασκάλους εκεί και όλους τους καθηγητές. Δεν κάνουμε πίσω από αυτό.

Εκεί όμως που θέλουμε τη συμβολή σας και θέλουμε κυρίως τη συμβολή και των αιρετών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των Βουλευτών, είναι στο να δούμε τις περιπτώσεις που αναφέρατε την κάθε μία χωριστά. Γιατί άλλο είναι –όπως πολύ σωστά είπατε– να έχεις κάποια χωριά ή κάποιες μικρές κωμοπόλεις που βρίσκονται σε απόσταση και υπάρχει εξοπλισμός και μπορεί να λειτουργήσει το σχολείο και άλλο είναι να έχεις δύο σχολεία, όπως ανέφερα εγώ πριν, σε δύο χωριά που δεν απέχουν πολλές φορές ούτε δύο χιλιόμετρα ή τρία χιλιόμετρα το πολύ μεταξύ τους και πραγματικά είναι σαν ένα μεγάλο χωριό, σχεδόν ενωμένο.

Άρα λοιπόν, η κατεύθυνση που έχει δοθεί από εμάς προς τους περιφερειακούς διευθυντές είναι μέχρι τις 25 Φεβρουαρίου να μπουν σε διαβούλευση, να ζητήσουν τη γνώμη των δημάρχων, την οποία θα ζητήσουμε και εμείς. Διότι με πρωτοβουλία της κ. Διαμαντοπούλου θα υπάρξει διαβούλευση, όχι μόνο για τις συνενώσεις, αλλά συνολικά για τα θέματα που αφορούν τις σχέσεις του Υπουργείου Παιδείας με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και με τη μεταφορά μαθητών, με τον κ. Ντόλιο, που είναι εδώ και έχουμε πολύ στενή συνεργασία. Όλοι λοιπόν, οι δήμαρχοι στις 28 Φεβρουαρίου θα έλθουν στο Υπουργείο Παιδείας για να συζητήσουν μαζί μας.

Εν τω μεταξύ, μέχρι τις 25 Φεβρουαρίου θέλουμε εμείς και παρακαλούμε θερμά, σε κάθε νομό, όπως και στη Βοιωτία, να γίνει αυτή η συζήτηση, χωρίς, κυρίως, πανικό. Λυπάμαι πάρα πολύ –κακώς έγιναν– για άλλους είδους και σκοπιμότητας ανακοινώσεις ότι τα παιδιά θα μπαίνουν σε πούλμαν και θα ταλαιπωρούνται. Είναι πραγματικά κρίμα. Δεν έχει κανένα νόημα να αντιπαρατεθούν με πολιτικά για κάτι τέτοιο.

Μπορούμε εδώ στη Βουλή, κυρία Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι, να αντιπαρατεθούμε πολιτικά για πάρα πολλά θέματα. Αλλά, αν «σκύψουμε» σε κάθε σχολείο στις τοπικές κοινωνίες, σε κάθε περιοχή και δούμε τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τα αναπτυξιακά και κυρίως, τα παιδαγωγικά, είμαι βεβαία ότι και με την ενεργό συμβολή των δημάρχων, θα έρθουμε στις καλύτερες δυνατές συνενώσεις.

Θέλω, λοιπόν, εδώ άλλη μια φορά να επισημάνω τις κτηριακές υποδομές, το οδικό δίκτυο, τη δυνατότητα ή μη ασφαλούς, έγκαιρης –θα έλεγα– και γρήγορης μεταφοράς, με την έννοια να μην ταλαιπωρείται ένα παιδί πολύ ώρα στο δρόμο. Αν υπάρχουν αυτές οι συνθήκες και αν υπάρχει και, βεβαίως, η δυνατότητα να λειτουργήσει καλύτερα το σχολείο και από πλευράς εργαστηρίων με μία συνένωση, θα γίνει.

Από την άλλη μεριά, όμως, διαβεβαιώνω ότι και οι ιδρύσεις σχολείων –και έχω ήδη σε κάποιες προτάσεις που έχουν έρθει στο γραφείο μου και προτάσεις για ιδρύσεις σχολείων, οι οποίες, εφόσον τεκμηριώνονται και δημογραφικά και ουσιαστικά αναπτυξιακά θα προχωρήσουν– θα γίνουν όπως κάθε χρόνο, καθώς και συνενώσεις σχολείων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Η τέταρτη με αριθμό 483/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Ηλία Πολιτίδη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργείου για τη διακοπή λει-

τουργίας εργοστασίων ζαχαρώδους, την πώληση τους σε Τουρκική Τράπεζα κ.λπ., δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Ακολουθεί η πέμπτη με αριθμό 482/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Παπαδημούλη προς τους Υπουργούς Οικονομικών και Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με την εφαρμογή του κανόνα ένα προς πέντε στις προσλήψεις του δημοσίου κ.λπ..

Κύριε Παπαδημούλη, έχετε το λόγο για δύο λεπτά για να παρουσιάσετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αφορμή για την ερώτησή μου είναι το αίτημα της ιεραρχίας της Εκκλησίας για την εξαίρεση των κληρικών από τον κανόνα ένα προς πέντε: πέντε φεύγουν, ένας προσλαμβάνεται.

Σας ερωτώ: Αυτό το αίτημα υπάρχει πιθανότητα να το δεχθείτε; Το έχετε απορρίψει; Το εξετάζετε;

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να σας ρωτήσω το εξής: Αν σκέφτεστε εξαιρέσεις από τον κανόνα ένα προς πέντε, ποιους τομείς θεωρείτε πιο σημαντικούς; Την παιδεία, την υγεία και τους νοσηλευτές, την καταπολέμηση της φοροδιαφυγής, την προστασία της υγείας των τροφίμων;

Μπορείτε να μας δώσετε απολογιστικά στοιχεία για το 2010, κύριε Ντόλιο, πόσοι έφυγαν και πόσοι προσελήφθηκαν και σε ποιους τομείς; Μπορείτε να μας δώσετε στοιχεία προγραμματισμού για το 2011; Με βάση τις δικές σας επιλογές πόσοι θα φύγουν και πόσοι θα προσληφθούν και σε ποιους τομείς;

Επίσης, επειδή όλοι καταλαβαίνουν ότι αυτός ο «μπαλτάς» τού ένα προς πέντε εμποδίζει εσχετιωμένη κάλυψη αναγκών, σκοπεύετε να διαπραγματευτείτε με την τριόικα την εξαίρεση κάποιων τομέων από αυτόν τον κανόνα του ένα προς πέντε; Κι αν ναι, σε ποιους τομείς και με ποιους στόχους και με ποιες δεσμεύσεις;

Είμαστε πια στο Φεβρουάριο και περιμένω να έχετε στοιχεία και απολογιστικά και για το 2010 και όχι γενικολογίες και στοιχεία προγραμματισμού για τη χρονιά που βαδίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης κ. Ντόλιος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Κύριε συνάδελφε, υπάρχουν πολλά και μεγάλα προβλήματα που έχει να αντιμετωπίσει αυτή η Κυβέρνηση. Θα έλεγα ότι στο επίκεντρο της δημόσιας συζήτησης είναι το θέμα της οικονομίας και είναι, χωρίς αμφιβολία, σημαντικό ζήτημα. Αλλά, θα έλεγα ότι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα υψηλής πολιτικής αξίας είναι η αποδοτική λειτουργία του κράτους.

Εμείς, λοιπόν, θέσαμε ως στόχο το σχεδιασμό ενός κράτους αφοσιωμένου στο στρατηγικό και επιτελικό του ρόλο, ενός κράτους μικρού όσον αφορά τη γραφειοκρατία, που δεν ταλαιπωρεί πολίτες τους υπαλλήλους, όμως ενός κράτους μεγάλου όσον αφορά τον καθοδηγητικό και ελεγκτικό του ρόλο, ενός κράτους που να κατοχυρώνει αυτό που ονομάζουμε όλοι «τον επιτελικό του χαρακτήρα». Στο πλαίσιο αυτό σχεδιάζονται και υλοποιούνται όλες οι νομοθετικές πρωτοβουλίες.

Θέλω να σας θυμίσω ότι για να πετύχουμε αυτόν τον στόχο, θα πρέπει να εξαλείψουμε τις αμφισβητήσεις, τις αμφιβολίες.

Θέλω να σας θυμίσω το νόμο για το ΑΣΕΠ, που ψηφίσαμε το Δεκέμβριο του 2009, ο οποίος δεν αφήνει κανένα περιθώριο εξαίρεσης ούτε στη Βουλή των Ελλήνων ούτε στην Προεδρία της Δημοκρατίας ούτε και στην Εκκλησία της Ελλάδος.

Θέλω να σας θυμίσω το νόμο για τις κρίσεις των προϊσταμένων των οργανικών μονάδων στο δημόσιο. Είναι η πρώτη φορά που οι Υπουργοί της Κυβέρνησης δεν μπορούν να επιλέξουν τους διευθυντές τους.

Θα μπορούσα να σας θυμίσω και πολλές άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες προς αυτήν την κατεύθυνση.

Σε σχέση τώρα με τις εξαιρέσεις, θέλω να σας πω ότι οι πολλές εξαιρέσεις που υπήρχαν μέχρι τώρα στην πατρίδα μας δημιουργήσαν, κυριολεκτικά, λεωφόρους παράκαμψης νομοθετημάτων, τα οποία έγιναν αποδεκτά και από το σύνολο –θα έλεγα–

της ελληνικής Βουλής και από την ελληνική κοινωνία.

Μπορώ να δώσω ένα παράδειγμα. Οι συμβάσεις έργου, παραδείγματος χάριν, δεν ήταν υποχρεωτικό να γίνονται μέσω διαδικασιών ΑΣΕΠ. Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Δεκάδες χιλιάδες συμβασιούχοι έργου, οι οποίοι πληρώνονταν με μπλοκάκι, οι οποίοι επιλέγονταν με έναν τρόπο εντελώς υποκειμενικό και προσωπικό και οι οποίοι στην πραγματικότητα προσέφεραν εξαρτημένη εργασία.

Λέμε, λοιπόν, τέλος στις εξαιρέσεις. Εξάλλου, είναι και ένας τρόπος όχι μόνο παράκαμψης θεσμικά κατοχυρωμένων διαδικασιών, αλλά είναι και ένας μόνιμος τρόπος αμφισβήτησης κεντρικών επιλογών της εκάστοτε κυβερνητικής πλειοψηφίας.

Σε σχέση με τον κανόνα ένα προς πέντε, θέλω να σας πω ότι σας είναι γνωστός ο ν. 3833 και ο ν. 3899, με βάση τους οποίους καθιερώθηκε ότι θα υπάρχει μία πρόσληψη για κάθε πέντε αποχωρήσεις.

Ζητήσατε στοιχεία. Σας λέμε ότι αυτοί που αποχώρησαν από το ελληνικό δημόσιο –στο στενό δημόσιο τομέα– κατά τη διάρκεια του 2010 είναι σαράντα έξι χιλιάδες. Αυτοί που αποχώρησαν από διάφορα νομικά πρόσωπα είναι έξι χιλιάδες. Αυτά είναι τα απολογιστικά στοιχεία για το 2010.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Αυτοί που προσλήφθηκαν; **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης):** Αυτήν την εποχή γίνεται μια καταγραφή.

Θέλω, επίσης, να σας πω –περίπου το ξέρουμε, αλλά δεν θέλω να δώσω ακριβείς αριθμούς, για να μην εκτεθώ, αν και έχω την αίσθηση ότι δεν θα εκτεθώ– ότι οι προσλήψεις στις υπηρεσίες ανταποδοτικού χαρακτήρα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης δεν υπάγονταν σε κανένα έλεγχο του ΑΣΕΠ και ότι οι δήμαρχοι δεν είχαν υποχρέωση να ενημερώνουν την κεντρική κυβέρνηση οποιουδήποτε Υπουργείου γι' αυτές τις προσλήψεις, με αποτέλεσμα να υπάρχει ένας αριθμός προσλήψεων τεσσάρων –πέντε χιλιάδων, γεγονός, βέβαια, που δεν πρόκειται να ξανασυμβεί, γιατί με το ν. 3812 αυτές οι προσλήψεις επανήλθαν στον έλεγχο του ΑΣΕΠ.

Σε σχέση με το βασικό ερώτημα που θέσατε για την Εκκλησία, σας είπα προηγουμένως ότι δεν υπάρχει καμία εξαίρεση. Και στο ΑΣΕΠ εντάχθηκε η Εκκλησία της Ελλάδας, αλλά και στον κανόνα ένα προς πέντε δεν μπορεί να μην περιλαμβάνονται οι προσλήψεις που αφορούν την Εκκλησία της Ελλάδας, εφόσον πληρώνονται από τον κρατικό προϋπολογισμό και εφόσον με σαφήνεια περιγράφονται στο ν. 3812 οι φορείς που περιλαμβάνονται στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Νομίζω ότι η απάντηση είναι σαφής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Είστε σαφής, κύριε Υπουργέ. Όμως, θα συνεχίσετε στη δευτερολογία σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Ο ερωτών Βουλευτής κ. Παπαδημούλης έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, περιγράψατε κατά το μεγαλύτερο χρόνο της απάντησής σας τα «παράθυρα και τα κόλπα» με τα οποία το πελατειακό κομματικό κράτος –πότε το πράσινο, πότε το γαλάζιο– φόρτωνε τα δημόσια ταμεία, για να κάνει κομματικές προσλήψεις.

Και μου είπατε και για νόμους κατά την εκτίμησή σας βάζουν φρένο σ' αυτά τα πράγματα. Μακάρι! Θα το δούμε! Έχω την εντύπωση ότι και όταν τα κάνατε αυτά πάλι υπήρχαν νόμοι, όπως ο περίφημος νόμος Πεπονίη και βρίσκατε τρόπο να τους κάνετε σουρωτήρι.

Στο θέμα τώρα του ένα προς πέντε. Άκουσα με ενδιαφέρον την απάντησή σας σε σχέση με το αίτημα της ιεραρχίας της Εκκλησίας. Αλλά αυτό το ένα προς πέντε δεν σημαίνει κατάργηση των προτεραιοτήτων. Υπάρχουν τομείς όπου λείπει κόσμος και υπάρχουν ανάγκες και τομείς που περισσεύει κόσμος. Σας ρωτώ, λοιπόν. Τηρώντας το γενικό κανόνα ένα προς πέντε για το σύνολο του στενού δημόσιου τομέα και με δεδομένο ότι και οι μετατάξεις λογίζονται ως νέες προσλήψεις, υπάρχουν τομείς στους οποίους η Κυβέρνησή σας θεωρεί ότι πρέπει να δοθεί ιδιαίτερο βάρος;

Για παράδειγμα όλοι λένε ότι τα δημόσια νοσοκομεία πάσχουν από έλλειψη νοσηλευτών. Εκεί σκοπεύετε να τηρήσετε το ένα προς πέντε ή θα κάνετε κάτι καλύτερο; Όλοι λένε ότι υπάρχουν τομείς στη δημόσια παιδεία που πάσχουν από την έλλειψη εκπαιδευτικών. Τι θα κάνετε εκεί; Ποιες είναι οι προτεραιότητές σας; Θα εφαρμόσετε ισοπεδωτικά, απολίτিকা, ουδέτερα αυτό το ένα προς πέντε ή έχετε σχέδιο;

Μέσα στις αρκετές ερωτήσεις που δεν απαντήσατε είναι και η ερώτηση του προγραμματισμού. Εδώ καλά-καλά δεν ξέρετε πόσοι προσλήφθηκαν το 2010. Σας ρωτώ. Μέσα στο 2011 πόσοι προβλέπετε ότι θα φύγουν και κυρίως πόσοι προβλέπετε ότι θα προσληφθούν; Αφαιρουμένων των μετατάξεων πόσες προσλήψεις θα κάνετε και σε ποιους τομείς; Για να δούμε αν αυτά που λένε οι Υπουργοί στα λόγια ισχύουν και στην πράξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχετε το λόγο, κύριε Υφυπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ: (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Κύριε Παπαδημούλη, θα επιθυμούσα μια πιο καλοπροαίρετη προσέγγιση σ' αυτήν την προσπάθεια την οποία με ευλαβική συνέπεια κάνουμε πραγματικά. Αναμείνате την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης, η οποία προβλέπεται από τους νόμους που σας προανέφερα, του Υπουργού Εσωτερικών και του Υπουργού Οικονομικών, με βάση την οποία θα καθορίζονται οι προτεραιότητες και τα κριτήρια. Στη συνέχεια θα υπάρξει απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών, πολύ σύντομα. Ήδη μαζεύουμε στοιχεία τα οποία επεξεργαζόμαστε, κύριε Παπαδημούλη, για τον προγραμματισμό των αναγκών από όλους τους φορείς του δημόσιου τομέα.

Μετά την κοινή υπουργική απόφαση, σας είπα ότι θα βγει απόφαση του Υπουργού Εσωτερικών με την οποία θα κατανέμονται στους φορείς ο αριθμός και οι ειδικότητες των υπό πρόσληψη ανθρώπων.

Τι κριτήρια θα υπάρξουν; Μπορώ προκαταβολικά να σας πω ότι δεν μπορούμε να μη λάβουμε υπ' όψιν τα οριστικά αποτελέσματα που έχουν εκδοθεί από τον ΑΣΕΠ από παλιότερες προκηρύξεις. Δεν μπορούμε να μην λάβουμε υπ' όψιν την ανάγκη, κυρίως, της λειτουργίας καίριων και ευαίσθητων υπηρεσιών του δημοσίου, όπως είναι τα νοσοκομεία, όπως είναι η υγεία, όπως είναι η παιδεία.

Δεν μπορούμε να μην λάβουμε υπ' όψιν τις ανάγκες εξυπηρέτησης των προτεραιοτήτων αυτής της περιόδου, που εκ των πραγμάτων υπάρχουν, όσον αφορά τον προγραμματισμό των προσλήψεων που θα κάνουμε.

Εκείνο δε που θέλω να σας πω, πολύ καθαρά, είναι ότι είναι η πρώτη φορά που γίνεται μια πολύ σοβαρή δουλειά στο δημόσιο. μια δουλειά που την κάνουν όχι μόνο κάποιοι ιδιώτες, κάποιες εταιρείες οι οποίες συνήθως καλούντο να λύσουν τα προβλήματα ή να κάνουν προτάσεις για το δημόσιο, αλλά συμμετέχουν υπηρεσιακοί παράγοντες οι οποίοι διαθέτουν και εμπειρία, οι οποίοι διαθέτουν θεσμική μνήμη.

Μου δίνετε την ευκαιρία να πω ότι εμείς πιστεύουμε ότι για την κατάσταση που υπάρχει στο δημόσιο υπάρχουν ευθύνες σε διάφορες πλευρές, αλλά έχω την γνώμη ότι οι ευθύνες κατανέμονται πολύ δυσανάλογα σε σχέση με το δημοσιούπαλληλο προσωπικό. Φοβάμαι ότι στην κοινή γνώμη έχει διαμορφωθεί η αίσθηση ότι για όλα φταίνε οι δημόσιοι υπάλληλοι.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Στον κ. Πάγκαλο να το πείτε αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Εμείς δεν υιοθετούμε αυτήν την άποψη. Αξιοποιούμε τους δημοσίους υπαλλήλους.

Επίσης, έχουμε και παραδείγματα συγκεκριμένα, τα οποία προέκυψαν μέσα από τις θεσμικές πρωτοβουλίες που πήραμε για την καλύτερη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού. Παραδείγματος χάριν, η ίδρυση πολεοδομιών σε δήμους οι οποίοι δεν είχαν πολεοδομίες. Ήδη αρκετοί μικροί σχετικά καλλικρατικοί δήμοι, ανέλαβαν πρωτοβουλίες και διαθέτοντας υπαλλήλους ή κάποιους μηχανικούς με παράλληλη άσκηση από άλλες διευθύνσεις τους, θα λειτουργήσουν τις πολεοδομίες. Με αυτό πετυχαίνουμε δύο πράγματα: και την καλύτερη αξιοποίηση του

έμφυχου δυναμικού του δημόσιου τομέα και την καλύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη βεβαίως, ο οποίος για τέτοιου είδους θέματα θα προσφεύγει δίπλα στο σπίτι του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Η πρώτη με αριθμό 479/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Δημητρίου Λιντζέρη προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με τον κίνδυνο αναστολής της λειτουργίας του ΤΕΙ Πειραιά κ.λπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος της κυρίας Υπουργού και διαγράφεται.

Θα συζητηθεί τώρα η δεύτερη με αριθμό 475/31-1-2011 Επίκαιρη Ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαργαρίτη Τζίμα προς τον Υπουργό Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, σχετικά με τη λειτουργία του χιονοδρομικού κέντρου Φαλακρού κ.λπ..

Ο κ. Τζίμας έχει το λόγο για δύο λεπτά, να αναπτύξει την επίκαιρη ερώτησή του.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατάγεστε από τη Θράκη και γνωρίζετε πολύ καλά ότι από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Κωνσταντινούπολη το μοναδικό χιονοδρομικό κέντρο που υπάρχει είναι αυτό του Φαλακρού και συγκεκριμένα στο Δήμο Κάτω Νευροκοπίου.

Οι τοπικοί παράγοντες ξεκίνησαν από το 1998 μια προσπάθεια δημιουργώντας ένα διαχειριστικό σχήμα, την Αναπτυξιακή Εταιρεία Φαλακρού, προκειμένου να διαχειριστούν τη λειτουργία αυτού του κέντρου, το οποίο σημειωτέον μέχρι πέρυσι συγκέντρωνε ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα τρεις χιλιάδες έως πέντε χιλιάδες Έλληνες και ξένους τουρίστες, λάτρεις του χιονιού. Δυστυχώς, εκείνη την εποχή, το 1998, δεν προβλέπονταν από την ελληνική νομοθεσία οι συμπράξεις του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα -ήταν πολύ σκληρό το νομοθετικό πλαίσιο- και η αυτοδιοίκηση δεν μπορούσε να εκχωρήσει τα δικαιώματα αυτά απευθείας σε ιδιώτες.

Θα σας δώσω μόνο ένα στοιχείο. Το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας αυτής σε δεκατρία χρόνια έφθασε στο 1 εκατομμύριο ευρώ και οι επενδύσεις που έγιναν στις πίστες του χιονοδρομικού κέντρου Φαλακρού Δράμας από το 1998 μέχρι το 2009 ξεπέρασαν τα 14 εκατομμύρια ευρώ. Δεν γνωρίζω και πολλές δημοτικές επιχειρήσεις ή αναπτυξιακές, που κύριο μέτοχο είναι η αυτοδιοίκηση και με τόσο μικρό μετοχικό κεφάλαιο, να έχουν αντλήσει τόσα πολλά χρήματα και να έχουν κάνει τόσο μεγάλες επενδύσεις, όπως η Αναπτυξιακή Εταιρεία Φαλακρού.

Δημιουργήθηκαν, όμως, το τελευταίο διάστημα οικονομικά προβλήματα της τάξεως των 500.000 ευρώ, 600.000 ευρώ. Δηλαδή, η εταιρεία αυτή μέχρι το 2009 δημιουργούσε έλλειμμα περίπου 100.000 ευρώ το χρόνο. Φέτος το χιονοδρομικό κέντρο δεν λειτουργεί γιατί ακριβώς χρωστάνε σε προμηθευτές, σε ιδιώτες, δεν μπορούν να κάνουν συντήρηση των μηχανημάτων, με αποτέλεσμα όλη τη χειμερινή περίοδο, ελλείψει 100.000 ευρώ, να μην λειτουργεί το χιονοδρομικό κέντρο Φαλακρού στη Δράμα. Αυτό έχει τεράστιες επιπτώσεις, μεγάλη ζημία, όχι μόνο στο λεκανοπέδιο Νευροκοπίου, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Νομού Δράμας.

Σας ερωτώ, λοιπόν, κύριε Υφυπουργέ: Προτίθεται το Υπουργείο Εσωτερικών και η Κυβέρνηση να καλύψει ένα μέρος των ελλειμμάτων αυτής της εταιρείας και ιδιαίτερα να επιχορηγήσει με ένα έκτακτο ποσό, ούτως ώστε να αρχίσει από τώρα η συντήρηση των μηχανημάτων για να μη χάσουμε και τη νέα χειμερινή περίοδο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Στην ερώτηση του κ. Τζίμα θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Ντόλιος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Κύριε συνάδελφε, θέτετε ένα πολύ σοβαρό θέμα που αφορά την περιφέρειά μας, το νομό από τον οποίο κατάγεστε και αφορά και όλη τη βόρειο Ελλάδα. Θα έλεγα.

Υπάρχει ένας πόρος, μια πλουτοπαραγωγική πηγή, η οποία χωρίς αμφιβολία δεν αξιοποιήθηκε επαρκώς τα προηγούμενα χρόνια. Βλέπουμε ότι ο τρόπος με τον οποίο επιχειρήθηκε να αξιοποιηθεί, οδήγησε σε αδιέξοδο με αποτέλεσμα φέτος να μην

έχουμε καμμία λειτουργία εκεί.

Κύριε συνάδελφε, θέλω να σας υπενθυμίσω κάποια πράγματα τα οποία πιστεύω ότι ξέρετε, προκειμένου να ακουστούν στο Κοινοβούλιο.

Σήμερα, λοιπόν, έχω κάποιες απαντήσεις από το Γενικό Γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Μακεδονίας-Θράκης, ο οποίος μας διαβιβάζει έγγραφο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης στα οποία αναφέρονται ότι στις 22/10/2008 με απόφαση των Υπουργών Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Τουριστικής Ανάπτυξης παραχωρήθηκε στον τότε Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ) η διοίκηση και διαχείριση δημόσιας δασικής έκτασης στη γνωστή θέση Χιονότρυπα της περιοχής Βώλακα στο όρος Φαλακρό του Δήμου Κάτω Νευροκοπίου του Νομού Δράμας με αποκλειστικό σκοπό την τουριστική αξιοποίησή του, τη δημιουργία δηλαδή χιονοδρομικού κέντρου.

Στη συνέχεια, η ανώνυμη εταιρεία «ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΑΛΑΚΡΟΥ» με έγγραφό της στις 8/12/2009 ζήτησε από την ΕΤΑ-Εταιρεία Τουριστικής Αξιοποίησης, πρώην ΕΟΤ- την παραχώρηση των εκτάσεων που βρίσκονται στο όρος Φαλακρό, με σκοπό την ολοκληρωμένη ανάπτυξη και αξιοποίηση του χιονοδρομικού κέντρου φαλακρού.

Η παραχώρηση δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, γιατί η εταιρεία «ΧΙΟΝΟΔΡΟΜΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΦΑΛΑΚΡΟΥ» δεν ανταποκρίθηκε στο από 9/9/2010 έγγραφο της ΕΤΑ με το οποίο ζητούσε από το χιονοδρομικό κέντρο Φαλακρού να επανυποβάλει επικαιροποιημένο αίτημα εφόσον αίρονταν τα προβλήματα τα οποία είχαν σχέση με τη λειτουργία της.

Όπως προκύπτει από αυτά, δεν πραγματοποιήθηκε η παραχώρηση των εν λόγω εκτάσεων στο χιονοδρομικό κέντρο Φαλακρού για φέτος και δεν στάθηκε δυνατό να λειτουργήσει το χιονοδρομικό κέντρο.

Ωστόσο, σύμφωνα με έγγραφο της 1/2/2011 της νέας ηγεσίας της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, μπορώ να σας πω ότι η νέα ηγεσία της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης έχει θέσει στις προτεραιότητές της την επαναλειτουργία του χιονοδρομικού κέντρου Φαλακρού και βρίσκεται σε συνεργασία μαζί μας.

Επειδή και εγώ κατάγομαι από αυτήν την Περιφέρεια, θεωρώ ότι είναι από τα ζητήματα τα οποία οφείλουμε να αντιμετωπίσουμε για την αξιοποίηση ενός αναπτυξιακού πόρου, ο οποίος δεν αφορά μόνο το Νομό Δράμας, αλλά όλη την Περιφέρειά μας και θα έλεγα και όλη την Περιφέρεια Μακεδονίας και Θράκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο ερωτών Βουλευτής κ. Τζίμας.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΤΖΙΜΑΣ: Κύριε Υπουργέ, το ιστορικό είναι ακριβώς όπως το αναφέρατε. Όμως, από την πλευρά της πολιτείας εξαντλήθηκε διαχρονικά όλη η νομοθεσία του κράτους, προκειμένου να μη γίνει η οριστική παραχώρηση των επτακοσίων τριάντα στρεμμάτων του χιονοδρομικού κέντρου Φαλακρού -που σήμερα ανήκουν στα ΕΤΑ, δηλαδή στα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα- στο νέο οργανισμό που διαχειρίζεται το Φαλακρό.

Και όπως ξέρετε, δεν υπάρχει πλέον αναπτυξιακή εταιρεία, γιατί λόγω χρεών έχει κλείσει και δημιουργήθηκε ένας άλλος μετοχικός φορέας. Αυτήν την ώρα έχουμε αλλαγή δημοτικής αρχής στην ευρύτερη περιοχή.

Έχετε δίκιο ότι τα ΕΤΑ ζητούν μια διαχειριστική μελέτη. Όμως, νομίζω ότι εδώ το κράτος θα πρέπει να βοηθήσει μια απομακρυσμένη περιοχή της χώρας, όπως είναι το Νευροκόπι, αλλά και η ευρύτερη περιοχή. Εκεί έχουν γίνει ξενοδοχεία. Μιλάμε για δεκαπέντε περίπου ξενοδοχειακές μονάδες, οι οποίες φέτος αντιμετωπίζουν σοβαρό πρόβλημα επιβίωσης.

Δεν νομίζω ότι το Υπουργείο Εσωτερικών και γενικότερα η πολιτεία δεν μπορεί να βρει ένα ποσό, ούτως ώστε να γίνει η συντήρηση των lift, των μηχανημάτων και να λειτουργήσει τουλάχιστον από τον χρόνου αυτό το Χιονοδρομικό Κέντρο.

Επίσης, θα ήθελα να θυμίσω στο Σώμα -και να γραφεί στα Πρακτικά- ότι σε απόσταση περίπου σαράντα χιλιομέτρων από το χιονοδρομικό κέντρο Φαλακρού Δράμας λειτουργεί ένα πολύ οργανωμένο χιονοδρομικό κέντρο στη Βουλγαρία, στο Μπάνσκο. Πώς εκεί, δηλαδή, του βουλγαρικού κράτος έδωσε τα αναγκαία κίνητρα και παραχώρησε τις εκτάσεις στην αυτοδιοίκηση, με

αποτέλεσμα να έχουμε ένα από τα πλέον άρτια οργανωμένα χιονοδρομικά κέντρα με τελεφερίκ, με κατασκηνώσεις και με πεντάστερα ξενοδοχεία στην καρδιά των Βαλκανίων, όπως είναι το Μπάνσκο της Βουλγαρίας;

Εάν, κύριε Υπουργέ, δεν γίνει αυτή η παραχώρηση από τα ΕΤΑ της έκτασης των επτακοσίων τριάντα στρεμμάτων στο Δήμο Νευροκοπίου ή σ' αυτήν την αναπτυξιακή εταιρεία που τώρα λειτουργεί με το νέο σήμα, δεν υπάρχει περίπτωση να παραχωρηθεί για χρήση το χιονοδρομικό κέντρο σε ιδιώτη.

Κατά την άποψη των φορέων της Δράμας, η οριστική λύση του χιονοδρομικού κέντρου θα είναι να υπάρξει μια σύμπραξη με την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Δεν μπορεί η Αυτοδιοίκηση από μόνη της, ούτε το κράτος να διαχειριστεί τέτοιους αναπτυξιακούς πόρους, όπως είναι το χιονοδρομικό κέντρο.

Γι' αυτό σας παρακαλώ ιδιαίτερα να εξαντλήσετε όλη την επιρροή σας, ούτως ώστε να έχουμε παράκαμψη των γραφειοκρατικών διαδικασιών και να γίνει άμεσα η παραχώρηση στο Δήμο Νευροκοπίου αυτήν τη στιγμή, για να μπορέσει τουλάχιστον για τη νέα σεζόν να συνεργαστεί με ιδιώτη μετά από δημοπρασία και διαφανείς διαδικασίες, ούτως ώστε να έχουμε πλήρη λειτουργία του χιονοδρομικού κέντρου και να υπάρξουν και οι αναγκαίες επενδύσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης κ. Ντόλιος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης): Κύριοι συνάδελφοι, κατ'αρχάς θέλω να σας καλέσω να συνεργαστούμε για το συγκεκριμένο θέμα, όπως και όλους τους φορείς της Δράμας, για να βρούμε πρόσφορες λύσεις, οι οποίες θα κινούνται μέσα στο νόμιμο πλαίσιο και για να κατορθώσουμε να αξιοποιήσουμε αυτήν την πλουτοπαραγωγική πηγή.

Πρωταγωνιστής στις πρωτοβουλίες μας αυτές θα πρέπει να είναι η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας Θράκης χωρίς αμφιβολία. Οι όποιες αποφάσεις μας θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την πολύ κακή προϊστορία όλης αυτής της λειτουργίας εκεί στο Φαλακρό. Στην ουσία χιονοδρομικό κέντρο δεν υπήρξε ποτέ. Ο χώρος ανήκε στο δασαρχείο, πλην μιας μικρής έκτασης που παραχωρήθηκε πολύ παλιά, στη δεκαετία του '70, στον ορειβατικό σύλλογο Δράμας, όπου κατασκευάστηκε κτήριο-καταφύγιο που είναι και η μόνη νόμιμη εγκατάσταση. Πρέπει να ξεπεραστούν και να αντιμετωπιστούν και αυτού του είδους τα ζητήματα.

Παρανόμως, κατασκευάστηκαν στην περιοχή του δασαρχείου κτήρια, καφετέριες, καταστήματα για πωλήσεις, για ενοίκιαση ειδών χιονοδρομίας κ.λπ., από ιδιώτες. Όλα αυτά τα ζητήματα θα πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Θα πρέπει να δούμε το υπάρχον νομικό πλαίσιο στο το πως μπορούμε να κινηθούμε. Βεβαίως η δική σας η σκέψη είναι και η σκέψη της νέας Περιφερειακής Αρχής. Ο Αντιπεριφερειάρχης ο κ. Ξανθόπουλος, διατυπώνει έτσι τη σκέψη -δεν θα έλεγα την πρόταση- για να ενταχθούν και οι ιδιώτες μέσω της υπάρχουσας νομοθεσίας στην αξιοποίηση αυτής της πλουτοπαραγωγικής πηγής.

Χωρίς αμφιβολία αυτό το ζήτημα πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Χωρίς αμφιβολία δεν θα πρέπει να δημιουργήσουμε προσδοκίες ότι μπορούμε κατ' εξαίρεση να κάνουμε κάποια πράγματα παρανομώντας ή παρατυπώντας, θα έλεγα. Και χωρίς αμφιβολία θα πρέπει να υιοθετήσουμε τελικά ένα σχέδιο, το οποίο θα πρέπει να είναι βιώσιμο.

Δεν νομίζω ότι θα είμαστε άξιοι των περιστάσεων εάν επαναλάβουμε αυτά τα οποία έγιναν στο παρελθόν με έναν τρόπο, ο οποίος δεν τιμά τις λειτουργίες ούτε της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ούτε της πολιτείας γενικότερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για

την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής τριάντα εννέα μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί από το 3ο Γυμνάσιο Αργυρούπολης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θα συζητηθεί τώρα η τρίτη με αριθμό 486/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνας Κανέλλη προς τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, σχετικά με την υπηρεσία ΚΛΙΝΑΜΑΞΩΝ – ΚΛΙΝΟΘΕΣΙΩΝ του ΟΣΕ (ΤΡΑΙΝΟΣΕ) κ.λπ..

Κυρία Κανέλλη, έχετε δύο λεπτά για να παρουσιάσετε την επίκαιρη ερώτησή σας.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν λέω ότι δεν έχει χάσει η μάνα το παιδί και το παιδί τη μάνα στην χώρα -θα ζούσα σε άλλο πλανήτη- αλλά αρχίζουμε και χάνουμε τις έννοιες. Θα πλησιάσετε τον Όργουελ με ταχύτητες που θα ξεπερνούν τη φαντασία.

Επειδή δεν είμαι και λάτρης της εμμονής μιας δυτικοτραφούς και μόνο κουλούρας, η οποία ούτως ή άλλως βασίζεται στην ελληνική, θα πρέπει να γυρίσετε πίσω στην έννοια της «ύβρεως» και της «νεμέσεως», γιατί έχουμε χάσει και το νόημα των λέξεων. Έχουμε χάσει την έννοια «δημόσιο», «ιδιωτικό». Έχουμε χάσει την έννοια «ύβρις», «νέμεσης». Η ύβρις είναι η απώλεια της αίσθησης της πραγματικότητας. Σας το λέει ο Αριστοτέλης, ακούστε τον. Χάνουμε το μέτρο. Δεν το ξέρουμε.

Έχουμε τους υπαλλήλους της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», οι οποίοι δουλεύουν εκείνο το κομμάτι των διεθνών και εσωτερικών πτήσεων τη νύχτα: κοινώς πώς το «ξενοδοχείο» της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ». Τι πρέπει να θυμηθώ εγώ τώρα όταν λέτε ότι αυτοί δεν είναι υπάλληλοι της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», αλλά είναι υπάλληλοι της εταιρείας με την οποία έχετε τη σύμβαση για να σας κάνει κατ' αποκοπή αυτήν τη δουλειά;

Υπάρχουν και υποβολιμαία δημοσιεύματα –και τονίζω το υποβολιμαία- και δεν είναι καθόλου προς τιμήν του συναδέλφου και καθόλου προς τιμήν του διευθυντή της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», όταν βγαίνει και λέει ψέματα ότι αυτοί οι εξήντα άνθρωποι –γιατί για πενήντα εννέα ανθρώπους μιλάμε– είναι προσληφθέντες όλοι μετά το 2008, όταν είναι προσληφθέντες από το 1997. Τότε στην Ελλάδα πρέπει να θυμηθώ την κεντρικής σημασίας λέξη «Βάγκον-Λι Κουκ», οι «Κουκ» οι Γερμανοί.

Λέμε ψέματα μεταξύ μας. Λέμε ότι η «SIEMENS» είναι σκάνδαλο τωρινό. Η «SIEMENS» έχει στην Ελλάδα εκατόν είκοσι χρόνια πίσω της. Οι Γερμανοί είναι στην Ελλάδα από το 1870. Επομένως, σ' αυτούς παραχωρούμε κατ' αποκοπή, ιδιωτικοποιώντας τα τρένα, γιατί προς τα εκεί το πάτε. Και αναρωτιέμαι: Με ποια πολιτική; Αυτοί οι άνθρωποι τρέμουν, ανησυχούν. Τριάντα, τριάντα πέντε χρόνια αυτήν τη δουλειά κάνουν.

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

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε, γιατί θα έχω και τη δευτερολογία μου.

Θα ήθελα να σας θυμίσω μόνο κάτι: Έχετε ένα Πρωθυπουργό και υπηρετείτε μια Κυβέρνηση που θέλει τη χώρα ανοιχτή. Εσείς μας κλείνετε στα σπίτια μας και σε λίγο και σε κελιά. Κλείνετε τα τρένα, καταργείτε γραμμές και μετά βγαίνει και «ο μάντζερ που φέρνει και κέρδη στην αγορά». Εγώ εμπόριο πτωμάτων εργατικών δεν μπορώ να το φανταστώ ως κέρδος στην αγορά. Δεν μπορώ! Μην έρχεστε να μου λέτε νούμερα ότι είναι πέντε, είναι δέκα, είναι είκοσι, είναι τριάντα. Μπορούσατε να κάνετε σχολικές εκδρομές με τρένα και να γυρίζουν τα παιδιά όλη την Ελλάδα. Μα, όλη την Ελλάδα! Εδώ καταργείτε το Έδεσσα-Φλώρινα. Θα μπορούσατε να φέρετε τουρισμό από τη Μόσχα και το Βόρειο Πόλο μέχρι την Πελοπόννησο. Μπορούσατε να είχατε υλοποιήσει εκείνη την τεράστια πολιτικής και γεωστρατηγικής σημασίας διαδρομή Βερολίνο-Βόλος-Βαγδάτη. Πού είναι αυτά; Ξέρете ότι τα περισσότερα απ' αυτά δεν λειτουργούν και έχουν ζημιές εκτός των άλλων, γιατί δεν έχουν air-condition, δεν δουλεύουν οι καμπινέδες, δεν ανοίγουν και δεν κλείνουν οι πόρτες;

Γι' αυτήν τη συντήρηση ποιος ήταν υπεύθυνος, η εταιρεία; Και αν ήταν υπεύθυνη η εταιρεία, γιατί δεν τη δώξατε τόσα χρόνια; Εάν όμως έχουμε εργαζόμενους να ανησυχούν, μετά από τριάντα χρόνια εάν θα πάρουν αποζημίωση και να χρειάζεται να πα-

ρέμβει ο εισαγγελέας για να πάρουν το δώρο των Χριστουγέννων και αυτό να θεωρείται ευγενής και καλή σύμβαση με κάποιον ξένο που ήρθε εδώ να μας ξεστραβώσει, τότε κλείστε και τα τρένα, κλείστε και τον κόσμο μέσα, καταργήστε τα πάντα και να χρειάζομαστε μόνο τους Γερμανούς της «HOCHTIEF» για να φτάσει εδώ άνθρωπος από το εξωτερικό από τα αεροδρόμια και όλα τα υπόλοιπα, να χρειάζομαστε την άδεια Ισπανογάλλων για να περνάμε τα διόδια, να χρειάζομαστε Γάλλους για να περνάμε το Ρίο, να χρειάζομαστε Κινέζους για να περνάμε από το λιμάνι και αυτό να το λέτε παγκοσμιοποίηση και κυρίως κέρδη. Αυτά τα κέρδη είναι μεταφορά πτωμάτων και δικαιωμάτων. Δεν νομίζω ότι έχετε τη δυνατότητα να το συνεχίσετε για πολύ καιρό ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Στην επίκαιρη ερώτηση της κ. Κανέλλη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Βούγιας.

Έχετε το λόγο, κύριε Υφυπουργέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία συνάδελφε, είμαι από τους Βουλευτές που σέβονται και παρακολουθούν τον πολιτικό σας λόγο. Υποστηρίζω και αυτό που είπατε, πως δεν χρειάζεται να τροφοδοτεί κανείς τη σκέψη του μόνο με δυτικοτρόπες προσεγγίσεις. Σας αναγνωρίζω επίσης την εξαιρετική χρήση της ελληνικής γλώσσας και το γεγονός πως διανθίζετε πάντοτε τους λόγους σας επί της ουσίας με φιλοσοφικά και άλλα στοιχεία που μου κινούν το ενδιαφέρον. Αυτό δεν το λέω από ιδιαίτερη παραξενιά, ούτε για να σας καλοπιάνω, αλλά γιατί μου προξένησε έκπληξη το γεγονός πως υποστηρίζετε με την ερώτησή σας μια υπόθεση που θα μπορούσε να ιδωθεί αντίστροφα, ως περίπτωση εκχώρησης δικαιωμάτων και δραστηριοτήτων δημόσιων οργανισμών προς εργολάβους –δηλαδή, προς ιδιώτες- που γίνεται πάρα πολύ συχνά, όπως στον καθαρισμό κτηρίων.

Γνωρίζω ότι το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης ή οι διάφορες εταιρείες του ΟΑΣΑ κάνουν τέτοιες εκχωρήσεις. Θα περίμενα μια ερώτηση από το δικό σας πολιτικό χώρο που να αντιδρούσε σε αυτήν την εκχώρηση δραστηριοτήτων που κανονικά θα έπρεπε να τα κάνει μόνος του ένας υγιής δημόσιος οργανισμός.

Δεν κατηγορώ τους εργαζόμενους βεβαίως και δεν αναφέρω-μαι με την απάντησή μου στο δημοσίευμα, στο οποίο αναφερθήκατε. Η ερώτηση, όπως και το ενδιαφέρον μου για ενημέρωση από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν με τροφοδότησαν με επιχειρήματα που σχετίζονται με το δημοσίευμα, αλλά με την πραγματική κατάσταση. Η πραγματική κατάσταση έλεγε πως αυτό το νυχτερινό δρομολόγιο, –αυτό το ιστορικό που όλοι μας το έχουμε πάρει ως φοιτητές, στρατιώτες, για να ταξιδέψουμε νύχτα- δεν είχε πια όχι μόνο τη βιωσιμότητα, αλλά και τη χρησιμότητα που είχε στο παρελθόν. Εξυπηρετούσε πάρα πολύ λίγο κόσμο. Το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη κρατούσε επτά ώρες περίπου. Η εξέλιξη των συστημάτων δεν τροφοδοτούσε με επιβάτες τέτοιου είδους διαδρομές αν και συμφωνώ μαζί σας πως στο μέλλον μπορεί το θέμα να ξανακοιταχτεί.

Πάντως έδινε σε εργαζόμενους –τους οποίους, επαναλαμβάνω, δεν κατηγορώ- και στον εργοδότη ένα διασφαλισμένο κέρδος και από την άλλη συνθήκες εξυπηρέτησης επιβατών, οι οποίες δεν ήταν επαρκείς. Υποτίθεται, για παράδειγμα, πως σε κάθε δρομολόγιο έπρεπε να βρίσκονται πέντε παρόντες εργαζόμενοι από την πλευρά του εργολάβου και σπανίως υπήρχε παραπάνω από ένας. Ο έλεγχος, ο οποίος γινόταν από την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» δεν έβρισκε ποτέ δεύτερο με δικαιολογίες ότι είναι κάπου κοντά ή ότι έμεινε ασθενής στο σπίτι του κ.λπ.. Υπήρχε μια δυσκολία ελέγχου και εξυπηρέτησης των επιβατών.

Θα πω επίσης ότι ενώ τυπικά οι εργαζόμενοι αυτοί προσλαμβάνονται από τον εργολάβο –δηλαδή, τον ιδιώτη εργοδότη που τους προσλαμβάνει- είχαν τα ίδια και πολλές φορές περισσότερα μισθολογικά οφέλη από τους τακτικούς εργαζόμενους στον ΟΣΕ. Για παράδειγμα, οι εργαζόμενοι αυτοί δεν υπέστησαν τον τελευταίο χρόνο καμμία από τις σκληρές περικοπές στη μισθοδοτική τους κατάσταση που υπέστησαν με τις περικοπές επιδομάτων οι άλλοι εργαζόμενοι του ΟΣΕ. Ο καινούργιος νόμος καθορίζει τώρα πια τις εξελίξεις.

Είμαι στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσω ότι ο διάλογος με τους εργαζόμενους –που κανείς δεν περίμενε ότι θα εξελιχθεί θετικά- συνεχίζεται. Υπάρχει παράταση άλλης μίας εβδομάδας. Χωρίς να θέλω να προεξοφλήσω το αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων των συλλογικών συμβάσεων –που θυμάστε ότι λέγατε εδώ σ' όλους τους τόνους ότι θα καταργούνταν και δεν θα υπήρχαν- είμαστε πολύ αισιόδοξοι ότι μπορεί να καταλήξουν και σε συνυπογραφή μιας νέας συλλογικής σύμβασης με τις καινούργιες μισθολογικές συμφωνίες. Επομένως, η διαδικασία εξελίσσεται και η αλήθεια είναι ότι αυτή τη στιγμή ο σιδηρόδρομος βρίσκεται σε μία φάση αναδίπλωσης μπροστά στην καινούργια του ανάπτυξη.

Είμαι ένας φανατικός υποστηρικτής-χρήστης του σιδηρόδρομου επιστημονικά και επαγγελματικά και πολιτικά. Λυπάμαι γιατί στην Ελλάδα εξυπηρετεί λιγότερο από το 2% του εμπορικού μεταφορικού έργου και λιγότερο από το 8% του επιβατικού. Ονειρεύομαι σιδηροδρόμους σύγχρονους, λειτουργικούς, βιώσιμους και ελκυστικούς σ' όλη την Ελλάδα.

Συμφωνώ με τις προτάσεις σας για τις διεθνείς διαδρομές και συνεργασίες, αλλά και για τις μαθητικές εκδρομές. Ήδη συζητάμε λόγω εντοπιότητας με το Δήμο Θεσσαλονίκης να οργανώνει αυτός όλες τις μαθητικές εκδρομές προς γειτονικές περιοχές, προς το Καϊμακτσαλάν και τις άλλες περιοχές σε συνδυασμό τρένου και λεωφορείου που ο ΟΣΕ δρομολογεί και επομένως, να συνδυάζουμε τις μεταφορές αυτές. Είμαι αισιόδοξος πως παρά τις δυσκολίες, ο ελληνικός σιδηρόδρομος θα βρει ξανά το δρόμο του.

Μια τελευταία φράση και κλείνω, κυρία Πρόεδρε. Αυτή σχετίζεται με τους εργαζόμενους και την επίκαιρη ερώτησή της κ. Κανέλλη. Σε ό,τι αφορά τα εργασιακά δικαιώματα των υπαλλήλων της εταιρείας στο μέτρο και για όσα θέματα αφορούν την «ΤΡΑΙ-ΝΟΞΕ», θα τηρηθούν απολύτως όσα έχουν συμβατικώς συμφωνηθεί με τη σύμβαση του Μαρτίου του 2008, καθώς και όλες οι διατάξεις της εργατικής νομοθεσίας σε σχέση με τις αποζημιώσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Η ερωτώσα Βουλευτής κ. Κανέλλη έχει το λόγο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει περίπτωση να μην σας αναγνωρίσω δύο θετικά. Πρώτον, θα τηρήσετε τα συμβασιακά, αλλά βεβαίως αυτό υποκρύπτει την αλήθεια. Θα τους απολύσετε όλους. Δεν θα τους μετατάξετε γιατί ανήκουν σε μία εταιρεία για την οποία δεν αποφάσισαν εκείνοι. Αν υπήρχαν τρένα που ζητούσαν αυτούς τους ανθρώπους να δουλέψουν, βεβαίως και δεν θα πήγαιναν σε μία εταιρεία.

Δεύτερον, δεν θεωρώ ως κάτι σημαντικό –και πάντως δεν παίρνουν 4.000 ευρώ το μήνα- το να μου λέτε ότι είχαν περισσότερα προνόμια από τους άλλους γιατί απλούστατα αν συνεχιζόταν η σύμβαση με τις καινούργιες νομοθεσίες και τις καινούργιες καινοτομίες –τις «ανασκολοπίσεις», όπως λέω εγώ και όχι αναδιαρθρώσεις των εργασιακών δικαιωμάτων- πάρα πολύ απλά θα ερχόταν μία επιχειρησιακή σύμβαση και θα τους κατέβαζε όπου θα γουστάρει –λυπάμαι για το ρήμα και για την έκφραση, αλλά δεν έχω άλλη- ο επιχειρηματίας αυτή τη στιγμή.

Το αν δεν ήταν παρόντες αυτοί που έπρεπε δεν είναι γιατί είναι τεμπέληδες. Είναι γιατί ήταν ελάχιστοι για να χρησιμοποιηθούν σ' αυτές τις θέσεις αναγκών έτσι όπως ήταν. Τα τρένα δεν συντηρήθηκαν, δεν αναπτύχθηκαν, δεν έγιναν ελκυστικά, δεν έγιναν προτάσεις, δεν ανοίχτηκαν γραμμές και δεν αξιοποιήθηκαν τουριστικά. Δεν δημιούργησαν αυτή την αίσθηση σε μία χώρα, η οποία θυμίζω ότι δεν είναι Βέλγιο, δεν είναι ευθεία, αλλά κάποιος έχει πολύ περισσότερους από έναν τρόπους να κινηθεί με εξαιρετικές δυσκολίες. Παλιά υπήρχε ο Αχλαδόκαμπος, υπήρχε η Κατάρρα. Δεν ήταν εύκολο το να διασχίσεις τη χώρα από δυμάς προς ανατολάς και από βορρά προς νότο. Και δεν πρόκειται να γίνει ποτέ και δεν θα γίνει εύκολο, επειδή θα το κάνουν ιδιώτες.

Κατ' αυτή την έννοια λοιπόν, ό,τι και να θελήσετε να αναπτύξετε, αν αναπτυχθεί επί πτωμάτων ανθρώπων, οι οποίοι μπορεί να δουλεύουν και τριάντα και τριάντα πέντε και είκοσι και είκοσι πέντε χρόνια σ' αυτού του είδους τη διαδικασία και μετά η ανά-

πτυξη να είναι κάτι που θα γίνει ερήμην τους, στην πραγματικότητα, κύριε Υπουργέ, καταδεικνύει και τον προσανατολισμό σας. Τα τρένα μέχρι τώρα είναι θλιβερά ζήμιογόνα και δεν υπάρχουν οι υποδομές.

Μην εκπλήττεστε γιατί δεν σας άνοιξα ένα άλλο θέμα. Σε δύο λεπτά δεν μπορούσα να το θέσω. Φωνάζω για τις καθαρίστριες που τις έχετε δούλες κυριολεκτικά εδώ και μία δεκαετία –και εσείς και οποιαδήποτε άλλη κυβέρνηση έχει κυβερνήσει μέχρι σήμερα εδώ- οι οποίες καθαρίζουν χωρίς δικαιώματα, χωρίς τίποτα με τίποτα απολύτως, «μεταναστευτικοποιούμενες» από πλευράς δικαιωμάτων και «μαύρης» εργασίας από το αεροδρόμιο μέχρι το ορυχείο και από δω μέχρι εκεί. Έτσι αντιμετωπίζεται ακόμα και από ξένες εταιρείες και από ελληνικές η αντίληψη περί εργασίας σήμερα.

Αυτά τα ρομαντικά, είναι πολύ ωραία. Είναι ωραίο το «Orient Express», όταν το διαβάξεις ως μυθιστόρημα στην καλή σου κλινάμαξα, με δωρεάν εισιτήριο αν είσαι φοιτητής και πάρα πολύ φτηνό εισιτήριο αν είσαι Έλληνας πολίτης, που έχεις την ανάγκη να μετακινείσαι χωρίς να πληρώνεις βενζίνη, χωρίς να πληρώνεις καύσιμα, χωρίς να παίζεις τη ζωή σου κορώνα – γράμματα, χωρίς υποχρεωτικά να σου επιτάσσει τις ανάγκες και τον καθορισμό των αναγκών ο εκάστοτε ιδιώτης.

Διότι αν όλα αυτά είναι τόσο δραματικά σαν τα τρένα, πιστέψτε με, ειλικρινά, αυτός που θα έρθει, τι θα είναι και θα τα πάρει; Εθνικός ευεργέτης; Σωτήρας; Και από πού θα βγάλει τα λεφτά; Ξέρετε κανέναν να επιχειρεί διά την σωτηρίαν της ψυχής του, ωσάν να ανάβει κερί σε καντήλι; Κανένας δεν το κάνει αυτό. Το κάνει για το κέρδος. Αν το κέρδος προέρχεται από τη σφαγή εργαζομένων –δεν είναι της παρούσης να ανοίξουμε μία συζήτηση φιλοσοφική, αν θέλετε, όμως, να ανοίξουμε μία συζήτηση πολιτική- δεν οδηγεί, με μαθηματική ακρίβεια, πουθενά. Και πάντως, όχι στην άνοδο, την αξιοποίηση, την είσπραξη, αν θέλετε, της συλλογικής υπεραξίας που παράγουν οι εργαζόμενοι αυτού του τόπου. Και δυστυχώς, το τμήμα αυτής της υπεραξίας θα πηγαίνει, κύριε Υπουργέ, μόνο στην αντιμετώπιση της έλλειψης οράματος, των επιπτώσεων στην υγεία και πάει λέγοντας.

Θαυμάζετε πάρα πολύ, σε ένα οποιοδήποτε ρεπορτάζ, ένα παιδάκι στο Βόρειο Πόλο που έχει το κουράγιο να πηγαίνει με πεντακάσιους τρόπους στο σχολείο που είναι εκατό χιλιόμετρα μακριά, από τη μία μεριά στην άλλη, αλλά δεν θα θαυμάσετε ποτέ αύριο το πρωί, ενδεχομένως, τα τόσα σχολεία και τα τόσα κέντρα υγείας όσα μπορεί, ενδεχομένως, να έχει και μία συνοικία στην Κούβα.

Επομένως, οι επιλογές είναι αυτές που μας καθορίζουν. Οι επιλογές!

Θα συγχωνεύσετε δρομολόγια. Θα καταργήσετε δρομολόγια. Συγχωνεύετε σχολεία. Καταργείτε σχολεία. Συγχωνεύετε επιχειρήσεις. Πείτε μου παγκοσμίως –φέρτε μου ένα παράδειγμα!- πού η συγχώνευση και η κατάργηση, η συρρίκνωση των δυνατοτήτων σε λιγότερα χέρια έφερε περισσότερες θέσεις εργασίας και πτώση τιμών. Πουθενά! Ακόμα και όταν η Ρολς Ρόις αγοράζοταν δεν ξέρω εγώ από ποια, έπεφταν μαζί με το κύρος της Ρολς Ρόις –αν αυτό είναι που ενδιαφέρει κάποιους, οι οποίοι ασκούνται στην επιφάνεια και αρκούνται στην επιφάνεια- και είκοσι χιλιάδες απολύσεις εργαζομένων και άνοδο της τιμής του μεγάλου ή του μικρού αυτοκινήτου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Σπυρίδων Βούγιας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέσατε πολλά ζητήματα διαφόρων επιπέδων, όπως συνήθως. Και το θεωρώ θετικό. Είναι μία άσκηση δύσκολη να παρακολουθήσει κανείς τους συνειρμούς, ώστε να μπορέσει να απαντήσει αναλόγως. Και η δυσκολία για εμένα είναι μία ευχάριστη πρόκληση συνήθως.

Επειδή, όμως, συζητούμε εδώ σε περιορισμένο χρόνο και για ένα συγκεκριμένο θέμα, θα ήθελα να σας πω πως συγχωνεύσεις ή συρρικνώσεις γενικώς δεν γίνονται παρά σε άρρωστους, μη βιώσιμους, μη λειτουργικούς πλέον οργανισμούς. Έτσι γίνεται στο δημόσιο για παράδειγμα, οργανισμούς τους οποίους δεν

ήξερε κανείς και πίσω από τους οποίους κρύβονταν αργομισθίες που δεν πρόσφεραν τίποτα. Το να συρρικνώνουμε, επίσης, ή να συγχωνεύουμε τους έξι οργανισμούς του ΟΑΣΑ στην Αθήνα σε δύο -οι εργαζόμενοι ζήτησαν έναν, θα το σκεφτούμε και αυτό, μπορεί να γίνει στο επόμενο στάδιο- είναι ένα θετικό βήμα. Διότι δεν είχε νόημα διάφορα μέσα μεταφοράς που κάνουν την ίδια δουλειά, να μη συνδυάζονται κάτω από ένα γενικό σχεδιασμό και να έχουν έξι διαφορετικές εταιρείες, με έναν κατακερματισμό και εργασιακών δικαιωμάτων με έξι μικρά σωματεία τα οποία δεν μπορούσαν να διεκδικήσουν, όπως η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών, η οποία έρχεται σαν ένα δευτεροβάθμιο όργανο και μας καταθέτει τα αιτήματά της. Επομένως, δεν είναι οι συγχωνεύσεις κάτι το αρνητικό.

Ομολογώ κι εγώ πως η μεταβατική κατάσταση που περνάει σήμερα ο ελληνικός σιδηρόδρομος με την εφαρμογή του νόμου δεν επιτρέπει μετατάξεις για τους εργαζόμενους στους οποίους αναφέρεστε, διότι ο νόμος αυτός σαφέστατα προσδιορίζει ότι μετατάξεις θα γίνουν στο τακτικό προσωπικό του ΟΣΕ. Ήδη έκλεισε και ο κατάλογος των μετατάξεων. Όπως είδατε οι περισσότερες -ίσως δεν το γνωρίζετε ακόμη- τα δύο τρίτα περίπου, ήταν εθελοντικές. Και οι άλλες, οι λεγόμενες υποχρεωτικές, κάλυψαν -θα έλεγα- θέσεις του δημοσίου σε ένα πολύ μεγάλο φάσμα επιλογών...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Μπροστά στην ανεργία μου μιλάτε για εθελοντισμό; Κι εγώ να γίνω εθελοντής. Αν μου βάλετε το πιστόλι στον κρόταφο κι εγώ εθελοντής θα είμαι.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως είναι προτιμότερο να αλλάξει κάποιος εργασιακό περιβάλλον μπροστά στην ανεργία.

Και επειδή οι μετατάξεις λογίζονται ως νέες προσλήψεις, ας σκεφτούμε σε σχέση με αυτό που συμβαίνει στον ιδιωτικό τομέα πως οι θέσεις αυτές στερήθηκαν από ανέργους, οι οποίοι θα μπορούσαν να τις διεκδικήσουν.

Δεν είναι απειλή, είναι μία πραγματικότητα την οποία συνεκτιμούν και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι. Γι' αυτό σας είπα πως θα φτάσουμε σύντομα σε συλλογική σύμβαση εργασίας με την ομοσπονδία των σιδηροδρομικών.

Ανέφερα ότι η Υπηρεσία αυτή των κλιμαξών θα σταματήσει στο τέλος του Φεβρουαρίου, δηλαδή η παραχώρηση της διαχείρισης από εργολάβο των νυχτερινών δρομολογίων του ΟΣΕ, ενώ οι εργαζόμενοι θα αποζημιωθούν κανονικά σύμφωνα με το Εργατικό Δίκαιο και τις συμβάσεις από τον ΟΣΕ.

Ωστόσο, είπα και στην αρχή και κλείνω με αυτό, πως τα ο ελληνικοί σιδηρόδρομος στη μεταβατική αυτή φάση διαμορφώνει ένα καινούργιο σχέδιο. Πραγματικά υπάρχουν αλλαγές -προσωρινές πιστεύω- στα δρομολόγια. Δεν καταργούνται, αλλά αναστέλλονται -κατά την εκτίμησή μου προσωρινά- ώστε να επαναξιολογηθεί ένα καινούργιο σχέδιο, το οποίο θα συνδυάζει και τη δυνατότητα τροφοδοσίας των γραμμών αυτών με λεωφορεία του ΟΣΕ σε τιμές που θα είναι ανταγωνιστικές.

Όταν τα έργα υποδομών το 2015 θα ολοκληρωθούν, η βασική γραμμή κορμού Αθήνας-Θεσσαλονίκης θα γίνεται σε τρεις ήμισι ώρες και θα είναι απολύτως πιο ελκυστική από το αεροπλάνο και το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Θα αυξήσουμε και το μερίδιο στις εμπορευματικές μεταφορές. Πιστεύω πως θα ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός σύντομα, τις επόμενες εβδομάδες, για το Θριάσιο Πεδίο, ώστε να δώσουμε μία μεγάλη ανάσα και μία ανάπτυξη στις εμπορευματικές μεταφορές με σιδηρόδρομο.

Όσο για τις επιβατικές μεταφορές, συμφωνώ μαζί σας πως και διεθνείς μπορούν να γίνουν και στα Βαλκάνια, τη Ρωσία και μέχρι την Κωνσταντινούπολη.

Και βέβαια με εσωτερικές αναδιαρθρώσεις δρομολογίων και τουριστικά σχέδια -επειδή έχω ενημέρωση θα μπορούσα σε μία άλλη ευκαιρία να παρουσιάσω εδώ στη Βουλή- η καινούργια διοίκηση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» μετά από το πρώτο νοικοκύρεμα σχεδιάζει να αναπτύξει το σιδηρόδρομο, εκμεταλλευόμενη τις τουριστικές ομορφιές της χώρας, τη δυνατότητα που δίνει το μέσο αυτό, όχι μόνο για μαθητές, αλλά και για καθημερινό τουρισμό στις περιφέρειες των πόλεων με τα καταπληκτικά παραδείγματα προαστιακών εφαρμογών που έχουν γίνει στην Πάτρα,

στην Καλαμάτα και στη Θεσσαλονίκη και βεβαίως στην Αθήνα, αλλά και με τουριστικές εκδρομές οργανωμένες, όπως αναφέρατε και εσείς πριν.

Είμαι αισιόδοξος πως μετά την προσωρινή εξυγίανση και αναδιάρθρωση του οργανισμού, το μέλλον για τους ελληνικούς σιδηρόδρομους θα είναι αναπτυξιακό και χρήσιμο για όλους τους Έλληνες πολίτες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Επανερχόμαστε στις επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου.

Η τρίτη με αριθμό 487/31-01-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Μωραΐτη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την αποζημίωση των παραγωγών πρώιμων κηπευτικών της περιοχής Κουντούρας του Δήμου Σελίνου των Χανίων για τις ζημιές που υπέστησαν από τη χαλαζόπτωση κ.λπ., δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Τελευταία είναι η τέταρτη με αριθμό 484/31-01-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Άγγελου Κολοκοτρώνη προς τους Υπουργούς Εξωτερικών και Πολιτισμού και Τουρισμού, σχετικά με την καταστροφή μνημείων του ελληνικού πολιτισμού, την καταπάτηση βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων στα Σκόπια κ.λπ..

Κύριε Κολοκοτρώνη, έχετε δύο λεπτά για να παρουσιάσετε τη ερώτησή σας.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, πληθαίνουν συνεχώς οι καταγγελίες σε βάρος των Σκοπίων για καταστροφή μνημείων του ελληνικού πολιτισμού και για συστηματική παραποίηση των στοιχείων εκείνων που αποδεικνύουν την ελληνική προέλευσή τους. Σβήνονται ελληνικές επιγραφές από αρχαία αγάλματα, από τοιχογραφίες βυζαντινής τέχνης. Μετονομάζονται εικόνες και γενικότερα παραποιείται οτιδήποτε βεβαιώνει την ελληνικότητά τους.

Σε μία πολύ σημαντική έρευνα που πραγματοποίησε ο Δόκτωρ Μιχάλης Χρυσανθόπουλος, που είναι καθηγητής στο Πανεπιστήμιο της Μελβούρνης, τα αποτελέσματα μάλιστα της οποίας αποτυπώνονται στο βιβλίο του «Φάκελος Μακεδονία», αντίτυπο του οποίου βρίσκεται στο State Department, έχει εντοπίσει και καταγράψει πλήθος τέτοιων παραποιήσεων. Και αναρωτιέται κανείς πώς επιτρέπει η ισχυρή και ευρωπαϊκή Ελλάδα αυτή την ιεροσυλία που συντελείται στην πολιτιστική μας κληρονομιά από τη γειτονική χώρα.

Επίσης, ρωτάμε σε ποια διαβήματα έχει προβεί, προκειμένου να σταματήσει επιτέλους αυτός ο βανδαλισμός, όπως επίσης αναρωτιέται ο Έλληνας πολίτης, κύριε Υπουργέ, γιατί εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους, όπως φαίνεται, οι Έλληνες γηγενείς κάτοικοι της Αχρίδας, του Κρούσοβο, του Μοναστηρίου και άλλων περιοχών, γιατί δεν αντέδρασε δυναμικά η δημοκρατική Ελλάδα στη συστηματική απόκρυψη του ελληνικού στοιχείου στη γειτονική χώρα, που με νοθευμένες στατιστικές εξάλειψε ολόκληρες εθνότητες, καταπατώντας κάθε δικαίωμα εθνολογικού αυτοπροσδιορισμού των υπηκόων της, δικαίωμα στο οποίο η ίδια βασίζει όλη της τη διπλωματική της ρητορική.

Και αν, όπως λένε τα Σκόπια, δεν υπάρχουν παρά ελάχιστοι Έλληνες εντός των συνόρων τους, ας μας εξηγήσουν πώς εξαφανίστηκε διά μαγείας μέσα σε λίγες δεκαετίες ένας πολυπληθής και ακμάζων ελληνικός πληθυσμός που ζούσε στην περιοχή αυτή επί αιώνες.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, εν όψει της απογραφής του πληθυσμού που θα διεξαχθεί τους επόμενους μήνες στα Σκόπια, ρωτάμε αν προτίθεται το Υπουργείο να ζητήσει ευρωπαϊκή εποπτεία, όπως ήδη έχει πράξει και το κόμμα της αντιπολίτευσης στα Σκόπια, προκειμένου να διασφαλιστεί η διαφάνεια και να δοθεί η δυνατότητα στους γηγενείς Μακεδόνες Έλληνες να ασκήσουν το δικαίωμα του εθνολογικού αυτοπροσδιορισμού τους.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, επτά μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-εκπαιδευτικοί από το Ειδικό Γυμνάσιο Κωφών και Βαρηκόων Αργυρούπολης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει τώρα ο Υφυπουργός Εξωτερικών, κ. Δημήτριος Δόλλης, για να απαντήσει στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Κολοκοτρώνη.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΟΛΛΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Ευχαριστώ τον κ. Κολοκοτρώνη για την επίκαιρη ερώτηση.

Θα ήθελα να πω ότι στο έδαφος της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας υπάρχουν, όπως ξέρετε, κύριε Κολοκοτρώνη, σημαντικά μνημεία κυρίως ρωμαϊκής, βυζαντινής και μεταβυζαντινής περιόδου. Ιδιαίτερα σημαντικός είναι ο αριθμός των βυζαντινών και μεταβυζαντινών εκκλησιών κυρίως στην περιοχή της Αχρίδας και της ευρύτερης νοτιοδυτικής πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας.

Η πολιτιστική αυτή κληρονομιά υφίσταται τις συνέπειες της εγκατάλειψης για λόγους οικονομικούς κυρίως και δευτερευόντως για λόγους έλλειψης τεχνογνωσίας. Η εγκατάλειψη των μνημείων στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας αποτελεί διαχρονικό φαινόμενο από την εποχή του πρώην καθεστώτος και μέχρι σήμερα. Τότε οι λόγοι ήταν ιδεολογικοί. Σήμερα επικεντρώνονται στην προφανή αδυναμία του σκοπιανού κράτους να ανταπεξέλθει στο ιδιαίτερα υψηλό κόστος της συντήρησης αλλά και στην έλλειψη της απαιτούμενης τεχνογνωσίας.

Στο πλαίσιο αυτό οι σκοπιανές προσπάθειες συντήρησης και αναστήλωσης των μνημείων περιορίζονται σε λίγα σημαντικά βυζαντινά μνημεία στην Αχρίδα και στους σπουδαιότερους αρχαιολογικούς χώρους που διαθέτει η χώρα, δηλαδή, στην Αρχαία Ηράκλεια, στο Μοναστήρι και στις ανασκαφές στο Στόμπι, κοντά στη νότια κοίτη του Αξιού, με ευρήματα που ανάγονται κατ' εξοχήν στην στή ρωμαϊκή περίοδο.

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

Όσον αφορά την ύπαρξη ελληνικού στοιχείου στη χώρα, πολύ σωστά είπατε ότι τα επίσημα στοιχεία που διαθέτουμε προέρχονται από την τελευταία επίσημη απογραφή του 2002 που διενήργησαν οι σκοπιανές αρχές, κατά την οποία καταγράφηκαν τότε τετρακόσιοι είκοσι δύο Έλληνες μεταξύ των οποίων και Έλληνες πολίτες, οι οποίοι εγκαθίστανται στα Σκόπια για επιχειρηματικούς, οικογενειακούς ή άλλους λόγους. Ο αριθμός των τελευταίων, όπως αντιλαμβάνεστε, μεταβάλλεται ανάλογα και με τις μεταβολές που υφίσταται το εκεί περιβάλλον.

Ομάδες ατόμων σε διάφορες περιοχές της χώρας, όπως τα Σκόπια, το Μοναστήρι, τη Γευγελή, το Πέτσοβο, οργανώνονται σε συλλόγους, είτε επειδή τα μέλη τους έλκουν οικογενειακή καταγωγή από Έλληνες είτε επειδή ομιλούν την ελληνική γλώσσα.

Η ελληνική Κυβέρνηση συμπαρίσταται έμπρακτα στους συλλόγους αυτούς, ενισχύοντάς τους μέσω των Αρχών μας στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας και ενθαρρύνει διασυννοριακές δράσεις και επαφές με ελληνικούς συλλόγους.

Θα πρέπει να σας πω ότι το Υπουργείο Εξωτερικών, μέσω του Γραφείου Συνδέσμου στα Σκόπια και του Γραφείου Προξενικών, Οικονομικών και Εμπορικών Συμφερόντων στο Μοναστήρι, παρακολουθεί από κοντά και με συστηματικό τρόπο όλα τα ζητήματα που αφορούν τους ελληνικής καταγωγής και συνειδησης υπηκόους που διαβιούν στη χώρα και προωθεί δράσεις ενίσχυσης των δεσμών τους με την Ελλάδα και ιδιαίτερα με τη διδασκαλία της ελληνικής γλώσσας.

Δεν έχουν αναφερθεί από ό,τι γνωρίζουμε –έτσι έχω ενημερωθεί– στις εκεί αρχές μας περιστατικά περιορισμού των ατομικών δικαιωμάτων σε όσους δηλώνουν Έλληνες. Λέω ότι δεν έχω

ενημερωθεί...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Κύριε Υπουργέ, έχετε και δευτερολογία. Έχει καλυφθεί ο χρόνος σας εδώ και τρία λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΟΛΛΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Να τελειώσω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν έχουν καταγραφεί επίσημες αναφορές για διώξεις σε Έλληνες που εξεδίλωσαν την εθνική τους καταγωγή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Δόλλη, Υφυπουργό Εξωτερικών.

Ο κ. Άγγελος Κολοκοτρώνης, Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, να εισφέρω ορισμένα στοιχεία στον ευγενικό διάλογο που έχουμε, πολύ κρίσιμο, όμως, και σκληρό. Μιλάμε για συστηματική προσπάθεια από μέρους των Σκοπίων οικειοποίησης και σλαβοποίησης της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Εγώ γνωρίζω πολύ καλά την ευαισθησία και το εξαιρετικό ενδιαφέρον που επιδεικνύετε. Προσέξτε, όμως, θα αναφερθώ σ' ένα μόνο χαρακτηριστικό ντοκουμέντο που χαρακτηρίζει τη θρασύτητα των γειτόνων. Στην εικόνα της Παναγίας της Γλυκοφιλούσας, από τον 14ο αιώνα, στο πάνω αριστερό σημείο υπάρχουν τα ελληνικά γράμματα «μ» και «η», που σημαίνουν μήτηρ.

Βλέπουμε την ίδια εικόνα σε μεταγενέστερο χρόνο που οι Σκοπιανοί παραχαράκτες ολοκλήρωσαν την επιχείρησή τους σβήνοντας την ελληνική επιγραφή. Είναι πιθανό σε μεταγενέστερο χρόνο να δούμε την προσθήκη σλαβικών γραμμάτων στο σημείο που υπήρχε η ελληνικότατη λέξη «μήτηρ».

Θα τα καταθέσω στα Πρακτικά για να τα δείτε. Είναι, όπως είπα, από το βιβλίο του Δόκτωρος Μιχάλη Χρυσανθόπουλου «Φάκελος Μακεδονία». Επίσης, να πω ότι με τέτοιους τρόπους σλαβοποιούν ή δημιουργούν τον επίπλαστο μακεδονικό πολιτισμό τους.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Άγγελος Κολοκοτρώνης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες εικόνες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Θα χαρώ ιδιαίτερω να μου πείτε ότι η ελληνική πολιτεία έχει προβεί σε συγκεκριμένες ενέργειες στους διεθνείς οργανισμούς και fora, προκειμένου να σταματήσει αυτός ο βανδαλισμός και να καταδικάσει τη γειτονική χώρα για την καταστροφή των μνημείων του ελληνικού πολιτισμού και την παραχάραξη της εθνικής ταυτότητας των πολιτιστικών θησαυρών που φιλοξενεί στα χωμάτα της.

Να έρθω τώρα στο δεύτερο ερώτημα. Τον Απρίλιο, κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε καλύτερα από τον καθένα, τα Σκόπια πρόκειται να πραγματοποιήσουν πληθυσμιακή απογραφή. Γνωρίζετε, βέβαια, ότι οι ομοεθνείς μας πιεζόμενοι και τρομοκρατούμενοι, είτε επισήμως είτε ανεπίσημως, αναγκάστηκαν να κρύψουν την ελληνική καταγωγή τους ή την ελληνική εθνική συνείδηση που διέθεταν και διαθέτουν.

Εντούτοις, η χώρα μας δεν προστάτεψε αυτούς τους ανθρώπους –και δεν υπονοώ μόνο το χρόνο της θητείας της παρούσας Κυβέρνησης– καθιστώντας τους εύκολη λεία στα μεγαλεπήβολα προπαγανδιστικά σχέδια των Σκοπίων. Ενώ τα απογραφικά στοιχεία του '61 και '71 είναι απολύτως ασαφή, εν τούτοις με την απογραφή του '91, ο αντιπολιτευτικός Τύπος των Σκοπίων αναφέρει ότι ποσοστό μεταξύ 12% και 18% δήλωσε ότι έχει ελληνική εθνική συνείδηση, δηλαδή περίπου διακόσιες πενήντα χιλιάδες Έλληνες. Όλοι αυτοί είναι εκείνοι που εξαναγκάστηκαν να δηλώσουν άλλη εθνότητα.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Επίσης, ο Σκοπιανός Πρόεδρος Κίρο Γκλιγκόροφ το 1993 δήλωσε ότι στη χώρα του κατοικούν εκατό χιλιάδες Έλληνες. Θεωρούμε, λοιπόν, ότι τώρα είναι η πλέον κατάλληλη περίοδος, ώστε κατ' αρχάς η ελληνική Κυβέρνηση να ζητήσει ευρωπαϊκή επιτήρηση στην επικείμενη απογραφή και να πιέσει ώστε στα απογραφικά έντυπα, στην ερώτηση «εθνότητα» να συμπεριλη-

φθεί και η επιλογή «Έλληνας». Δικαιούται η χώρα μας να το πράξει. Το ξεκαθαρίζει ο Προϊστάμενος της EUROSTAT, κ. Πήτερ Έβερερς.

Τώρα, λοιπόν, που τα Σκόπια επιθυμούν να δείξουν ένα δημοκρατικό πρόσωπο εν όψει της υποψηφιότητάς τους προς ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θεωρούμε ότι είναι πλέον κατάλληλη στιγμή ώστε η Ελλάδα να πιέσει για μια αδιάβλητη και διαφανή απογραφή, έτσι ώστε να γνωρίζουμε τουλάχιστον πόσοι είναι οι ομοεθνείς μας.

Εάν στο μεταξύ επαληθευτούν οι προαναφερθέντες υπολογισμοί, η Ελλάδα θα αποκτήσει ένα ισχυρό διαπραγματευτικό ατού στο εθνικής σημασίας ζήτημα της ονομασίας, καθώς μάλιστα πληθαίνουν και οι φωνές εντός των Σκοπίων που κατηγορούν την κυβέρνησή τους για αδιαλλαξία στο θέμα του ονόματος, μια αδιαλλαξία που την οδηγεί σε αδιέξοδο και τελματώνει τις διαδικασίες ένταξης της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στο ΝΑΤΟ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τώρα που η ανεργία εκεί είναι στο 32% και γνωρίζουν καλά ότι έχουν κάθε συμφέρον να διατηρήσουν τον εμπορικό δίαυλο με την Ελλάδα λόγω του λιμένος Θεσσαλονίκης, τώρα η Ελλάδα πρέπει να δράσει και μάλιστα δυναμικά.

Όλα αυτά τα συντριπτικά διαπραγματευτικά χαρτιά που έχει στα χέρια της η Κυβέρνηση θα θέλαμε να μας πείτε πώς θα τα αξιοποιήσετε εν όψει της συνάντησης Ελλάδας-Σκοπίων υπό τον κ. Νίμιτς στις 9 Φεβρουαρίου.

Επίσης, στην απάντησή σας μην μου πείτε ότι εξαιτίας οικονομικών λόγων δεν συντηρούνται τα μνημεία.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ο Υπουργός κ. Δόλλης έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΟΛΛΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Κύριε Κολοκοτρώνη, δεν ξέρω τι εμπειρίες έχετε σε σχέση με το σκοπιανό, αλλά –επιτρέψτε μου να σας πω– εγώ τις έχω ζήσει, τις έχω βιώσει.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μακεδόνας είναι, κύριε Υπουργέ!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΟΛΛΗΣ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Επιτρέψτε μου! Θέλω και να τον συγχαρώ.

Τις έχω ζήσει, λοιπόν και τις έχω βιώσει και λόγω καταγωγής σε δύο χώρες, κάτω από πολύ δύσκολες συνθήκες. Και όταν σας λέω δύσκολες συνθήκες, ξέρω τι σημαίνει ο ελληνισμός να γνωρίζει και να υψώνει την ελληνική σημαία.

Επομένως, να αρκεστώ σε αυτό και να σας απαντήσω στο δεύτερο ερώτημά σας. Συζητήσαμε στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη διεξαγωγή μιας αξιόπιστης και έγκυρης απογραφής, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Από την ανταπόκριση των Σκοπίων στους όρους και τις προϋποθέσεις αυτές θα εξαρτηθεί η ευρωπαϊκή συμμετοχή στο όλο εγχείρημα.

Κύριε Κολοκοτρώνη, στρατηγικός μας στόχος είναι πάντα η ειρήνη, η σταθερότητα και η ευημερία στη γειτονιά μας. Μην ξεχνάτε ποτέ ότι ο Έλληνας ξέρει και μπορεί να προστατεύει όχι μόνο τα δικαιώματά του, αλλά και την ιστορία του και τον πολιτισμό και το έχει αποδείξει όχι μόνο σε αυτήν τη χώρα, αλλά και στη διασπορά, όπου μένει μια άλλη μεγάλη Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Δημήτριο Δόλλη.

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις».

Στη χθεσινή συνεδρίαση συζητήθηκε και ψηφίστηκε το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου ως μία ενότητα.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας, κ. Ιωάννης Αμοιρίδης, Βουλευτής Πιερίας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να μιλήσω από τη θέση μου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ας μιλήσετε από του Βήματος. Άλλωστε έχετε αρκετό χρόνο και «σας πάει» και το Βήμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για τη φιλοφρόνηση. Εκτιμώ ότι έχετε την πολυτέλεια να εκφράζετε αντικειμενικά τη γνώμη σας.

Αγαπητοί συνάδελφοι, συνεχίζουμε σήμερα τη συζήτηση του νομοσχεδίου επί των άρθρων. Είναι ένα νομοσχέδιο μέσα από το οποίο αναδιαρθρώνεται η αεροναυτιλία στη χώρα μας. Πρόκειται για στοχευμένες αλλαγές μαζί με τις προσθήκες και τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που κατέθεσε χθες ο Υπουργός.

Έτσι, λοιπόν, στο κεφάλαιο Α' στο άρθρο 1 ορίζονται το πλαίσιο και τα πρότυπα που εφαρμόζονται με τις διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου, προκειμένου να επιτευχθεί η αναβάθμιση και η αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο δεύτερο άρθρο προβλέπεται μετονομασία της Γενικής Διεύθυνσης Αεροναυτιλίας, σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Έτσι, γίνεται ο διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων εποπτείας ελέγχου και της εναέριας κυκλοφορίας από το Τμήμα Διοίκησης Οργάνωσης και Εκμετάλλευσης των Αεροδρομίων. Στη Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας καθορίζονται οι παρεχόμενες υπηρεσίες του φορέα, οι οποίες είναι Υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, Υπηρεσίες Επικοινωνίας, Πλοήγησης και Επιτήρησης καθώς και Υπηρεσίες Αεροναυτικών Πληροφοριών. Ορίζεται, τέλος, ότι ο Φορέας Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας υποχρεούται να λειτουργήσει σύμφωνα με τα εκάστοτε ισχύοντα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα ασφαλείας.

Στο τρίτο άρθρο προβλέπεται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, ενώ στη δεύτερη οι αρμοδιότητες του προϊσταμένου αυτής.

Στα άρθρα από 4 έως και 19 καθορίζονται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των διευθύνσεων και των τμημάτων που συγκροτούν τη Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας σε δεκαέξι διευθύνσεις και εκατόν δέκα οκτώ τμήματα.

Στο άρθρο 20 καθορίζονται οι κλάδοι από τους οποίους μπορούν να προέρχονται οι υπάλληλοι που θα στελεχώνουν τη θέση του γενικού διευθυντή της Γενικής Διεύθυνσης Φορέα Παροχής Υπηρεσιών, καθώς και τις θέσεις προϊσταμένων διευθύνσεων και τμημάτων της γενικής διεύθυνσης.

Εδώ, κύριε Υπουργέ -και έχετε προσθέσει τη λέξη «ή» εκεί που γράφονταν «ΠΕ» και «ελλείψει ΠΕ, ΤΕ»- θεωρώ ότι δεν μπορεί η ΠΕ4 και να είναι πιο πάνω από τις αντίστοιχες ειδικότητες ΠΕ3 ή ΠΕ2. Εκτιμώ ότι όλες οι ειδικότητες της ΠΕ έχουν την ικανότητα στην αντίστοιχη θέση να ανταποκριθούν στα καθήκοντά τους. Πρέπει να υπάρχει ισονομία σε όλες αυτές τις διαδικασίες και στις θέσεις αυτές, οι οποίες προβλέπονται από το οργανόγραμμα, να έχουν μία αντιστοίχιση με το επίπεδο των γνώσεων και των χρόνων που υπηρετεί ο κάθε υπάλληλος, ανεξάρτητα ποιας ειδικότητας είναι.

Με το άρθρο 21 συστήνεται η Διεύθυνση Κανονιστικής Λειτουργίας των Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας στην ΥΠΑ, ως αυτοτελής διεύθυνση, η οποία υπάγεται απευθείας στο διοικητή της ΥΠΑ.

Στο Κεφάλαιο Β' περιλαμβάνονται θέματα αξιοποίησης, ανάπτυξης και ασφάλειας κρατικών αεροδρομίων. Στο άρθρο 22 επιδίδει τη θέσπιση κατάλληλου νομικού πλαισίου για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων. Προβλέπεται η δυνατότητα ίδρυσης Ανώνυμων Εταιρειών Διαχείρισης Αεροδρομίων (ΑΕΔΑ). Βέβαια το σύνολο των μετοχών των ΑΕΔΑ ανήκει στο ελληνικό δημόσιο. Μπορεί, όμως, το ελληνικό δημόσιο σε συνεργασία με το τρίτους να μεταβιβάσει μετοχές. Αλλά υπάρχει και δυνατότητα να υπάρξει και η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα όσον αφορά την κατασκευή υποδομών, τη λειτουργία και τη διοίκηση των αεροδρομίων, είτε ενός είτε ομάδων αεροδρομίων.

Ο έλεγχος και η διαχείριση των οικονομικών κάθε ΑΕΔΑ ενεργείται από ορκωτούς λογιστές. Με απόφαση της διυπουργικής επιτροπής δύναται να αποκτώνται -το λέει συγκεκριμένα- υφιστάμενες ή οι νέες μετοχές ΑΕΔΑ από έναν ή περισσότερους τρίτους επενδυτές.

Σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας παρέχονται από την ΥΠΑ καθώς και μονάδα της ΥΠΑ επιπέδου είτε τμήματος είτε διεύθυνσης ανάλογα με το μέγεθος του αεροδρομίου, η οποία διενεργεί τον αερολιμενικό έλεγχο του αεροδρομίου. Ακόμη, με τις ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζεται το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Στο άρθρο 23 προβλέπεται η επέκταση της ισχύος του π.δ. 285/98 και εφαρμόζεται σε τριάντα τέσσερις ελληνικούς αερολιμένες με μεσαία ή μικρή κίνηση επιβατών, εμπορευμάτων και ταχυδρομείου και επεκτείνεται η απελευθέρωση της αγοράς υπηρεσιών εδάφους που επέφερε η εφαρμογή του προεδρικού διατάγματος και σ' αυτά τα αεροδρόμια.

Στο άρθρο 24 ρυθμίζονται ζητήματα σχετικά με τους κανονισμούς της επίγειας εξυπηρέτησης στα ελληνικά αεροδρόμια. Έτσι, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κατόπιν εισήγησης της ΥΠΑ εκδίδεται ο βασικός και οι οικείοι κανονισμοί επίγειας εξυπηρέτησης. Καθορίζεται το περιεχόμενο του βασικού κανονισμού επίγειας εξυπηρέτησης, καθορίζεται επίσης το περιεχόμενο των οικείων κανονισμών επίγειας εξυπηρέτησης.

Προβλέπεται ότι σε αερολιμένες, στους οποίους η παροχή υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης στις κατηγορίες υπηρεσιών αποσκευών και υπηρεσιών στην πίστα περιορίζεται σε ένα φορέα εξυπηρέτησης κατά την επιλογή του φορέα. Μπορεί, επίσης, να λαμβάνεται υπ' όψιν η προσφερόμενη τιμολόγηση των παρεχόμενων υπηρεσιών για τις κατηγορίες αυτές. Με απόφαση του διοικητή της ΥΠΑ δύναται να διενεργείται διαγωνισμός για την επιλογή φορέα ή φορέων επίγειας εξυπηρέτησης σε ομάδες αερολιμένων ή μεμονωμένους αερολιμένες.

Στο άρθρο 25 προβλέπεται η σύσταση Διεύθυνσης Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων στη γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και καθορίζονται οι αρμοδιότητες και η διάρθρωση αυτής.

Με το άρθρο 26 επιδίδεται να επιτευχθεί η απρόσκοπτη λειτουργία της ΥΠΑ με τη μεταφορά του πλεονάζοντος προσωπικού, που κατέχει την ειδικότητα του ιπτάμενου χειριστή και μηχανικού αεροσκαφών, το οποίο περιήλθε από τις εταιρίες: Ολυμπιακές Αερογραμμές, Ολυμπιακή Αεροπορία, Ολυμπιακή Αεροπορία στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, σε εφαρμογή των ρυθμίσεων του ν. 3717/2008. Η μεταφορά γίνεται με υπουργική απόφαση.

Στο άρθρο 27 ρυθμίζονται θέματα που αφορούν την πολιτική ασφάλεια των αεροδρομίων από έκνομες ενέργειες και εν όψει της προσαρμογής της χώρας μας στο ανωτέρω θεσμικό πλαίσιο, απαιτείται να καταρτιστεί και να τεθεί σε εφαρμογή το νέο Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας, που θα περιλαμβάνει τις σχετικές προβλέψεις των ανωτέρω κανονισμών, αλλά και όλες τις αναγκαίες περαιτέρω ρυθμίσεις και προσαρμογές που έχουν κατά καιρούς προταθεί κατά τις επιθεωρήσεις της ΥΠΑ και των αερολιμένων από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον ΙCAO.

Προσδιορίζεται ρητά ότι η ΥΠΑ είναι η αρμόδια υπεύθυνη αρχή για το σχεδιασμό και το συντονισμό όλων των φορέων που

εμπλέκονται σε θέματα ασφαλείας. Το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας ρυθμίζει θέματα προστασίας της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες. Το Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας αποτελείται από τον εθνικό κανονισμό ασφαλείας, που περιλαμβάνει τα βασικά πρότυπα ασφαλείας από έκνομες ενέργειες και εγκρίνεται από τον Υπουργό Υποδομών.

Το Εθνικό Εκπαιδευτικό Πρόγραμμα Αεροπορικής Ασφάλειας, που εκδίδεται με απόφαση του διοικητή της ΥΠΑ, ρυθμίζει θέματα εκπαίδευσης αεροπορικής ασφαλείας του προσωπικού, που παρέχει υπηρεσίες ελέγχων ασφαλείας αερομεταφορών.

Το Εθνικό Πρόγραμμα Ποιοτικού Ελέγχου Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας καθορίζεται με τις διατάξεις των άρθρων 32 και 35 του ν. 2912/2001. Καθορίζονται, ως παραβάσεις, πράξεις ή παραλείψεις σε θέματα ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, οι οποίες αντίκειται στις διατάξεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφάλειας.

Στο κεφάλαιο Γ', στο άρθρο 28 ιδρύεται Εποπτική Αρχή Τελών Αερολιμένων με ανεξάρτητη λειτουργία στις δράσεις της, αλλά υπαγόμενη για λόγους οργανωτικούς στο διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο άρθρο 29 αντικαθίσταται το άρθρο 5 του ν. 3534/2007 και ο ανωτέρω νόμος αποτελεί θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, έργο της οποίας είναι η κατανομή του διαθέσιμου χρόνου χρήσης -τα λεγόμενα slots- στους ελληνικούς αερολιμένες προς εξυπηρέτηση τόσο των αεροπορικών εταιρειών, όσο και των φορέων διαχείρισης αεροδρομίων. Μέχρι σήμερα δεν έχουν εισπραχθεί τα ανταποδοτικά τέλη για τις υπηρεσίες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης, που παρέχει στους αερομεταφορείς και στα αεροδρόμια, γεγονός που λόγω έλλειψης άλλων πόρων έχει προκαλέσει προβλήματα στη λειτουργία της. Σε σχέση με το εν λόγω άρθρο επιβάλλονται ανταποδοτικά τέλη και για τις πτήσεις στις άγονες αεροπορικές γραμμές, όπου δεν θα επιβάλλονται τα προαναφερόμενα τέλη.

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

Ένα λεπτό παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

Ορίζονται ακόμη οι πόροι της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων και προβλέπεται η εφαρμογή για την εν γένει οικονομική διαχείριση της Αρχής. Ορίζεται ότι η Αρχή επιτρέπεται να προβαίνει σε ανάθεση μελετών, έργων, υπηρεσιών και προμηθειών.

Στο άρθρο 30, με το οποίο αντικαθίσταται η παράγραφος 5 του άρθρου 13 του ν. 2465/1997, η ΥΠΑ παρέχει εκπαίδευση σε όσους κρατικούς φορείς εμπλέκονται άμεσα στην υλοποίηση του προγράμματος ασφαλείας και πυρασφάλειας αερολιμένων Πολιτικής Αεροπορίας.

Στο άρθρο 31 προβλέπεται ότι το μέρισμα που καταβάλλεται στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας από τις αποδόσεις euro-control στον ειδικό λογαριασμό, που έχει συσταθεί στην Τράπεζα της Ελλάδος, χορηγείται και στους υπαλλήλους του κλάδου ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, που προϊστανται οργανικών μονάδων γενικών ή ειδικών θέσεων στους αποσπασμένους σε διεθνείς οργανισμούς ή στους απασχολούμενους σε περιφερειακά ή γενικά σχέδια ανάπτυξης υπό τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Στο άρθρο 32 προβλέπεται ότι για τα έργα που περιγράφονται στο στρατηγικό σχεδιασμό στο ΕΣΠΑ και αποτελούν αντικείμενο της Επιτροπής Μεγάλων Έργων, εκδίδεται απόφαση, η οποία προσδιορίζει τον ενδιαμέσο φορέα διαχείρισης για καλύτερη υλοποίηση των προγραμμάτων αυτών.

Με το άρθρο 33 προστίθεται στο άρθρο 17 του ν. 3212/2003 η παράγραφος 5, σύμφωνα με την οποία οι αρμοδιότητες της εταιρείας «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ», που προβλέπονται στις παραγράφους 3 και 4, αφορούν και στους κάθετους οδικούς άξονες για την καλύτερη και οργανωμένη λειτουργία της εταιρείας, αλλά και του συνολικού έργου.

Στο άρθρο 34 προβλέπονται τροποποιήσεις διατάξεων σχετικά με τις αρχαιρεσίες στη νέα Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού Ανάπτυξης και Αξιοποίησης Αεροδρομίων.

Στο άρθρο 35 προβλέπεται η αντικατάσταση του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 7 του άρθρου 11 του ν. 2898/2001, που

αφορά την αρμοδιότητα της μονάδας που είναι εποπτική και ρυθμιστική αρχή στο νέο Διεθνές Αερολιμένα Αθηνών.

Με το άρθρο 36 εισάγεται τροποποίηση της παραγράφου 20 του άρθρου 14 Α' του ν. 3429/2005 και προβλέπεται ότι για χρονικό διάστημα τριάντα έξι μηνών από της δημοσίευσής της αποφάσεως του εφετείου περί θέσεως της επιχείρησης σε ειδική εκκαθάριση, αναστέλεται προσωρινά κάθε μέτρο. Το χρονικό αυτό διάστημα ήταν δεκαοκτώ μήνες και σύμφωνα με την τροποποίηση που κατέθεσε ο Υπουργός αφορά τις Ολυμπιακές Αερογραμμές, την Ολυμπιακή Αεροπορία...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Ένα άρθρο έμεινε ακόμα.

Και θα έπρεπε να ξεκαθαρίσει αυτό το θέμα, γιατί υπήρχε μια ένσταση ως προς την αναφορά ότι αυτό το άρθρο δεν μπορεί να μπει σ' αυτό το σχέδιο νόμου, γιατί αφορά αποκλειστικά την επιχείρηση της Ολυμπιακής.

Στο άρθρο 37 προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος περί Οργανισμού της ΥΠΑ.

Στο άρθρο 38 προβλέπεται η έκδοση προεδρικού διατάγματος, ύστερα πάλι από πρόταση των Υπουργών περί Οργανισμού του Υπουργείου Μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε με τα προεδρικά διατάγματα.

Στο άρθρο 39 τίθενται οι μεταβατικές διατάξεις.

Στο άρθρο 40 απαριθμούνται οι καταργούμενες με το παρόν νομοθετικές διατάξεις.

Στο άρθρο 41 προβλέπεται η έναρξη ισχύος του παρόντος από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αγαπητοί συνάδελφοι, νομίζω ότι το σχέδιο νόμου στηρίχθηκε από όλες τις πλευρές. Πρόκειται για ένα σχέδιο νόμου το οποίο αλλάζει ριζικά την πορεία της χώρας σε θέματα αεροναυτιλίας και δημιουργεί νέους κανόνες όσον αφορά την ανάπτυξη και την προώθηση της ανάπτυξης περιφερειακά. Επίσης, ενισχύει την ασφαλεία και δημιουργεί πλέον ελκυστικές προοπτικές για τους τουριστικούς προορισμούς της χώρας από το εξωτερικό.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα δύο μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 2ο Γυμνάσιο Χαϊδαρίου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει τώρα για οκτώ λεπτά ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιχαήλ Παπαδόπουλος.

ΜΙΧΑΗΛΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, όπως είπαμε και χθες επί της αρχής, είναι ευχάριστο και πολύ σημαντικό το γεγονός ότι το παρόν σχέδιο νόμου που αφορά την αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας έστω και τώρα, μετά από χρόνια, έρχεται να πραγματοποιήσει στη χώρα μας αυτό που όλα τα ευρωπαϊκά κράτη μέχρι σήμερα έχουν κάνει πράξη σταδιακά από το 2000 ως το 2005 για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Επίσης, πρέπει να πω πως είναι σημαντικό το γεγονός ότι η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών σε συνεργασία με την ΥΠΑ κατάρτισε ένα σχέδιο νόμου το οποίο είναι ακριβώς στη λογική που είχε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Στην ουσία, είναι ακριβώς στη λογική που επιβάλλεται και είχε και έχει η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Και πραγματικά, βλέπουμε πόσο σημαντικό είναι το να μπορέσει να ταυτίσει τις απόψεις μιας πολιτικής ηγεσίας με μια υπηρεσία.

Και επειδή κάποια στιγμή πρέπει να λέμε και τα θετικά και τα αρνητικά, θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο που έχει σχέση με το σημερινό σχέδιο νόμου. Με βάση, λοιπόν, τη μικρή κοινοβουλευ-

τική εμπειρία των δέκα ετών που έχω, διαπίστωσα ότι μετά τη διαβούλευση και μετά από το άκουσμα των φορέων, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών πρόσθεσε σημαντικά πράγματα ή θα έλεγα ότι προσαρμόστηκε αρκετά πάνω στο σχέδιο νόμου.

Οι «προσθήσεις» και οι «διορθώσεις» -σε εισαγωγικά- που έκανε η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ήταν σημαντικές και χρήσιμες. Άρα, φάνηκε στην πράξη ότι έπαιξε ρόλο και η διαβούλευση, αλλά και η συζήτηση στην επιτροπή, κάτι που δεν συνηθίζεται ούτε από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, αλλά και γενικότερα.

Με το Κεφάλαιο Α', άρθρα 1-21 τίθενται οι διατάξεις για την αναδιοργάνωση της πολιτικής αεροπορίας, σύμφωνα με τα όσα ορίζει ο κανονισμός 549/2004 για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.

Με το Κεφάλαιο Β', άρθρα 22-27 ρυθμίζονται μεταξύ των άλλων και τα ζητήματα για τις δυνατότητες αξιοποίησης και ανάπτυξης των κρατικών αεροδρομίων και μεταφοράς πλεονάζοντος προσωπικού της ΥΠΑ προς άλλους φορείς και υπηρεσίες του δημόσιου και θέματα ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας από έκρυθμες ενέργειες.

Με το κεφάλαιο Γ' τίθενται διατάξεις διαφόρων θεματικών, όπως μεταξύ άλλων η σύσταση της Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων, σε εναρμόνιση πάλι της κοινοτικής οδηγίας 2009/12/ΕΚ, ο καθορισμός του ύψους των τελών καταβολής και της διαδικασίας είσπραξης του ανταποδοτικού τέλους υπέρ της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων σε θέματα αεροπορικής εκπαίδευσης στη Σχολή Πολιτικής Αεροπορίας της ΥΠΑ, που προσδιορίζεται με βάση το ν. 3416/2007 για τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, ως ενδιάμεσος φορέας διαχείρισης για κάθε πράξη τομεακού ή περιφερειακού προγράμματος. Υπάρχουν, επίσης, διατάξεις για το Υπουργείο Μεταφορών και μεταβατικές διατάξεις.

Στην Ελλάδα, μια χώρα νησιωτική, το 75%-80% περίπου των τουριστών διακινούνται με αεροπορικούς τρόπους. Από το λόγο αυτό προκύπτει ο καθοριστικός λόγος των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού και της εθνικής μας οικονομίας. Ο σημαντικός ρόλος, λοιπόν, των αεροδρομίων γίνεται ακόμη πιο καθοριστικός λόγω των ιδιαιτεροτήτων που έχει η χώρα μας σε θέματα εθνικής ασφάλειας και γεωπολιτικής θέσης.

Επίσης, πρέπει να τονιστεί η αναμφισβήτητη κοινωνική προσφορά τους στην παραμεθόριο της χώρας, και κυρίως στη νησιωτική χώρα από τις αεροδιακομιδές ασθενών στον τομέα της υγείας.

Στο άρθρο 1 ορίζεται το πλαίσιο για την αναδιοργάνωση.

Στο άρθρο 2 προβλέπεται η μετονομασία της ΥΠΑ σε Γενική Διεύθυνση Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και καθορίζονται οι αρμοδιότητές της. Οριοθετούνται οι βασικοί πυλώνες παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Στο άρθρο 3 καθορίζεται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες της Γενικής Διεύθυνσης του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας και οι αρμοδιότητες του προϊσταμένου αυτής.

Στο άρθρο 7 θα ήθελα να σταθώ ιδιαίτερα, διότι επιμένουμε –είναι απαραίτητο και χρήσιμο- στη δημιουργία πύργου ελέγχου στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, με τμήματα εκπαίδευσης, διερεύνησης και ασφάλειας. Η μέχρι τώρα πρακτική απέδειξε ότι η διαχείριση των θεμάτων έχει καταστεί δύσκολη, αν όχι αδύνατη.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να προβλεφθούν και μέτρα για την παροχή υπηρεσιών από τον αερολιμένα, που να εξασφαλίζουν τις απαιτήσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως συστήματα φωτισμού, πίπτας, εκχιονισμού, διαθεσιμότητα πεδίων ελιγμών, πυρόσβεσης, ώστε να πληρούνται απόλυτα οι απαιτήσεις ασφάλειας του ευρωπαϊκού κανονισμού 2096/2005. Δεν είναι δυνατόν σε ένα διεθνή αερολιμένα το τμήμα εναέριας κυκλοφορίας να είναι μόνο σε επίπεδο τμήματος. Δεν συμβαίνει, κύριε Υπουργέ, αυτό σε κανένα ευρωπαϊκό αεροδρόμιο.

Από το άρθρο 4 έως το άρθρο 19 καθορίζεται η διάρθρωση και οι αρμοδιότητες των διευθύνσεων και των τμημάτων που συγκροτούν τη Γενική Διεύθυνση του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας.

Εδώ θα ήθελα να προσθέσω και να επαναλάβω αυτό που είχα πει και στην επιτροπή, γιατί θεωρώ ότι είναι σημαντικό και απ'

ό,τι διαπίστωσα υπάρχει αποδοχή από πλευράς του Υπουργείου. Πρέπει να συμφωνήσουμε και να επιβληθεί ΦΠΑ στα τέλη των υπερπτήσεων. Είμαστε η μόνη χώρα στην Ευρώπη που δεν έχει ΦΠΑ στα τέλη των υπερπτήσεων. Είναι ένα σημαντικό έσοδο. Δεν μειώνει την ανταγωνιστικότητά μας, γιατί είμαστε ανταγωνιστικοί σε πάρα πολλά άλλα θέματα.

Κύριε Υπουργέ, μπορεί αυτό να είναι νομοσχέδιο που καλύπτει πολλά, αλλά πιστεύω ότι σε λίγους μήνες θα χρειαστούν κάποιες διαφοροποιήσεις και αλλαγές. Είναι μεν στη σωστή κατεύθυνση. Εκπληρώνει υποχρεώσεις προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά χρειάζεται κάποιες αλλαγές. Δεν μπορούμε να είμαστε αρνητικοί. Όμως, θεωρώ ότι σύντομα θα χρειαστεί να τις διορθώσετε. Θα πρέπει, λοιπόν, να δείτε και τον τομέα αυτό, δηλαδή επιβολή ΦΠΑ στις υπερπτήσεις.

Στο άρθρο 20 καθορίζονται οι κλάδοι από τους οποίους μπορεί να προέρχονται οι υπάλληλοι που θα στελεχώνουν τη θέση του Γενικού Διευθυντή του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, καθώς και οι θέσεις των προϊσταμένων των διευθύνσεων και των τμημάτων.

Το κεφάλαιο Β' του νομοσχεδίου ξεκινά με την αξιοποίηση και ανάπτυξη κρατικών αεροδρομίων. Θεσπίζεται ένα νομικό πλαίσιο για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των κρατικών αεροδρομίων, που προβλέπει τη δυνατότητα ίδρυσης Ανωνύμων Εταιρειών Διαχείρισης Αεροδρομίων (ΑΕΔΑ), με απόφαση της Διευρυγικής Επιτροπής Αναδιρθώσεων και Αποκρατικοποιήσεων.

Σημαντικό είναι ότι σε κάθε ΑΕΔΑ που ιδρύεται, παραχωρούνται για ορισμένο χρονικό διάστημα δικαιώματα που αφορούν τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία, την ανάπτυξη, την επέκταση, τη συντήρηση, την εκμετάλλευση του αεροδρομίου, καθώς και των εμπορικών χρήσεων που βρίσκονται μέσα ή κοντά στο αεροδρόμιο, όπως δίνεται και η δυνατότητα μεταβίβασης δικαιωμάτων διοίκησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης σε συγκεκριμένα κινητά ή ακίνητα.

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

Επίσης, θα ήθελα να πω –ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε- μία άποψη με την οποία δεν διαφωνώ καθόλου στο άρθρο 26, που μιλάει για τα θέματα μεταφοράς προσωπικού της ΥΠΑ. Υπάρχει ένα θέμα, όσον αφορά τους ιπτάμενους χειριστές, οι οποίοι μεταφέρθηκαν στην ΥΠΑ, οι οποίοι δεν λαμβάνουν τις ίδιες αποδοχές που λαμβάνουν οι ίδιοι οι υπηρετούντες ιπτάμενοι χειριστές στην ΥΠΑ. Είναι ένα θέμα το οποίο πιστεύω ότι μπορείτε να παρέμβετε. Έτσι κι αλλιώς, σε σύντομο χρονικό διάστημα, μέχρι το καλοκαίρι, δηλαδή, που θα υπάρχει η αλλαγή του νόμου όσον αφορά τα επιδόματα, θα καταργηθεί έτσι κι αλλιώς και αφορά χρήματα και επιδόματα τα οποία προέρχονται από το Eurocontrol. Νομίζω ότι δίνοντας αυτή την ισονομία σε όλους και τα ίδια δικαιώματα μειώνουμε ένα άλλο επιπλέον πρόβλημα το οποίο δημιουργείται.

Κύριε Πρόεδρε, θεωρώ ότι το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο μειώνει, εναρμονίζεται με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Θεωρώ ότι είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο χρειάζονταν να γίνει. Είναι σημαντικό ότι το Υπουργείο το έφερε σε ένα σύντομο σχετικά χρονικό διάστημα, με μία πολύ μεγάλη, όμως, καθυστέρηση των προηγούμενων κυβερνήσεων. Πιστεύω ότι είναι σημαντικό και γι' αυτό το λόγο υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής και επί των άρθρων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, εισηγητή της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης.

Η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος, Βουλευτής Β' Πειραιά και Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Βέρα Νικολαΐδου έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όλοι οι εισηγητές είναι Πόντιοι.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κι εγώ, βέβαια, σαν Πόντια, αγαπητέ συνάδελφε, θα ξεκινήσω από εκεί που εσείς τελειώσατε, ότι το νομοσχέδιο που συζητάμε στηρίχθηκε απ' όλες τις πλευρές. Δεν ξέρω που το είδατε αυτό,

αλλά εμείς χθες τουλάχιστον –μπορώ να μιλάω για το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας– ήμασταν πολύ σαφείς και κατηγορηματικοί. Καταψηφίσαμε επί της αρχής και το ίδιο φυσικά θα κάνουμε και σήμερα επί των άρθρων.

Πιστεύουμε ότι στο σύνολό του το σχέδιο νόμου πρέπει να απορριφθεί, να καταψηφιστεί, αφού γίνεται σαφές και από τη συζήτηση ότι διαλύεται μια καθαρά δημόσια υπηρεσία και οι νευραλγικοί τομείς της «Αεροδρόμια και Αεροναυτιλία» ιδιωτικοποιούνται, εκχωρούνται –όσο κι αν δεν θέλετε να παραδεχθείτε ότι είναι ιδιωτικοποίηση και επιχειρηματολογείτε λέγοντας ότι είναι απλά μια παραχώρηση– στο κεφάλαιο και θα λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Ένα από τα σημαντικά είναι ότι ο όποιος κοινωνικός χαρακτήρας υπήρχε μέχρι σήμερα, στην κυριολεξία θυσιάζεται στο βωμό της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας.

Ανεξάρτητα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, από τον τρόπο υλοποίησης των άρθρων –γιατί δεν πρόκειται να κάνουμε μια απαρίθμηση των άρθρων, νομίζω έχει γίνει κατά κόρον– οι επιπτώσεις είναι σίγουρο ότι θα είναι τραγικές για τους εργαζόμενους, για τους χρήστες, για όλο το λαό μας. Κι όσο κανείς προχωράει στη συζήτηση και των άρθρων ενισχύεται η άποψή μας.

Θα σταθώ πολύ ενδεικτικά στο γνωστό άρθρο 22 και μάλιστα, στην παράγραφο 9, όπου πολλές φορές μας αναφέρθηκε στην Αίθουσα και από τον Υπουργό και από ομιλητές, γιατί στη συγκεκριμένη παράγραφο ορίζεται σαν πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας η ΥΠΑ. Εδώ, βέβαια, δεν γίνεται καμμία συζήτηση ότι υπάρχουν και οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί, όπως ο 549/2004 με τίτλο «Ορισμοί», που ορίζει «φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας σημαίνει οποιαδήποτε δημόσια ή ιδιωτική οντότητα που παρέχει υπηρεσίες αεροναυτιλίας για γενική εναέρια κυκλοφορία». Αυτό αν δεν είναι ιδιωτικοποίηση, ειλικρινά πέστε μας τι είναι.

Στον κανονισμό 550/2004 ορίζεται παροχή υπηρεσιών επικοινωνίας, αεροναυτιλίας και επιτήρησης, καθώς και υπηρεσιών αεροναυτικών πληροφοριών, που θα πρέπει να οργανωθεί βάσει των όρων της αγοράς. Κατ' αυτό τον τρόπο δεν ανοίγει μόνο το δρόμο για ιδιώτες παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αλλά είναι ένα ακόμη σταθερό βήμα προς την κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης.

Φυσικά ο τελευταίος κανονισμός μιλάει και για ασφάλεια. Για ποια ασφάλεια, όμως, μπορούμε να μιλήσουμε; Ασφάλεια στα λόγια, γιατί με την απελευθέρωση, όλα διακυβεύονται.

Στο άρθρο 22 που έχει τίτλο «Αξιοποίηση και ανάπτυξη κρατικών αεροδρομίων», στις παραγράφους 6 και 7 –ανεξάρτητα με το πώς θα μεθοδευτούν οι διατάξεις– είναι ολοφάνερο ότι απειλούνται τόσο οι εργασιακές σχέσεις όσο και τα εργασιακά δικαιώματα των υπαλλήλων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Στην παράγραφο 6 η στελέχωση των Ανωνύμων Εταιρειών Διαχείρισης Αεροδρομίων θα γίνεται με προσωπικό που προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου. Με τις διατάξεις, όμως, της ίδιας παραγράφου ορίζεται ότι μέχρι να ολοκληρωθεί η στελέχωση κάθε εταιρείας, επιτρέπεται η απόσπαση υπαλλήλων δημοσίων υπηρεσιών ή νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου. Η απόσπαση θα γίνεται με κοινή υπουργική απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων και του αρμόδιου Υπουργού, ύστερα από γνώμη του υπηρεσιακού συμβουλίου της υπηρεσίας ή του φορέα από τον οποίο αποσπάται ο υπάλληλος. Ορίζεται ακόμη ότι μετά από την πάροδο δύο ετών από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως παύουν να στελεχώνονται με αποσπασμένους υπαλλήλους. Πιο κάτω, στην παράγραφο 7, προβλέπεται ότι εάν μετά την έναρξη λειτουργίας των ΑΕΔΑ διαπιστωθεί ότι στα αεροδρόμια πλεονάζει προσωπικό, τότε ο διοικητής εκδίδει σχετική πράξη και μεταθέτει το προσωπικό.

Από το συνδυασμό αυτών των δύο παραγράφων, κατά την άποψή μας, προκύπτουν τα εξής: Είναι φανερό ότι τα αεροδρόμια θα λειτουργήσουν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια για να εξυπηρετηθούν οι ιδιώτες που θα αναλάβουν την ανάπτυξη –με τα δικά σας κριτήρια– των αεροδρομίων. Έχει μάλιστα προβλεφθεί να συνεχίζουν να εργάζονται στα αεροδρόμια κάποιοι από τους υπαλλήλους της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οι οποίοι ήδη

υπηρετούν στα αεροδρόμια. Μέχρι οι ιδιώτες να στελεχώσουν τις εταιρείες τους με το δικό τους κατάλληλο εκπαιδευμένο προσωπικό, θα αποδειχθούν εξαιρετικά χρήσιμοι αυτοί οι υπάλληλοι με την τεχνογνωσία και τις εμπειρίες που διαθέτουν. Μάλιστα, οι υπάλληλοι αυτοί θα πληρώνονται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Οι ιδιώτες δηλαδή θα απολαμβάνουν των υπηρεσιών των υπαλλήλων αυτών χωρίς κανένα κόστος. Απλούστατα θα πληρώνει το δημόσιο. Και όταν δεν θα τους χρειάζονται πια –αφού σιγά-σιγά οι εταιρείες τους θα στελεχώνονται με τους δικούς τους υπαλλήλους– ο διοικητής θα κρίνει ποιοι θα μετακινηθούν –ουσιαστικά θα αλλάξουν τόπο, πόλη– θα κρίνει ποιοι θα είναι το πλεονάζον προσωπικό. Μάλιστα στο ίδιο άρθρο, στο τελευταίο εδάφιο, αναφέρει «μέχρι το 50%». Επομένως, οι εργαζόμενοι έχουν ξεκάθαρο το τι τους περιμένει.

Προβλέπεται, επίσης, να γίνουν αποσπάσεις υπαλλήλων από άλλες υπηρεσίες του δημόσιου τομέα ή από νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, οι οποίοι θα υπηρετήσουν στα αεροδρόμια όχι περισσότερο από δυο χρόνια.

Με τις διατάξεις αυτές, κατά την άποψή μας, προς εξυπηρέτηση των ιδιωτών, θα αποσπαστούν στις εταιρείες οι υπάλληλοι δημοσίων υπηρεσιών, οι οποίοι διαθέτουν γενικά και ειδικά προσόντα που σε συνδυασμό με την τεχνογνωσία των υπαλλήλων της ΥΠΑ, θα αποδειχθούν απαραίτητοι και χρήσιμοι για τη λειτουργία των εταιρειών.

Σύμφωνα με τον ευρωπαϊκό κανονισμό, είναι γνωστό ότι δίνεται η δυνατότητα στην κάθε Ανώνυμη Εταιρεία Διαχείρισης Αεροδρομίων να προτείνει και τον πάροχο της εναέριας κυκλοφορίας, εάν αυτό κρίνεται ανταγωνιστικό. Αυτό είναι ένα από τα πιο σοβαρά σημεία του νομοσχεδίου, διότι διακυβεύονται και τα κυριαρχικά μας δικαιώματα.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο θα μεθοδευτούν όλα αυτά που υπάρχουν στις διατάξεις του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, απειλούνται οι θέσεις εργασίας, τα εργασιακά δικαιώματα, απειλούνται οι ίδιοι οι εργαζόμενοι.

Χθες ο Υπουργός μάς είπε αρκετά για την επίγεια εξυπηρέτηση, ότι θα ανοίξει νέα αγορά, θα υπάρξουν καινούργιες θέσεις εργασίας, θα γίνουν πιο φθηνά, πιο προσίτα τα εισιτήρια και πολλά άλλα θετικά. Το ποιες είναι οι υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης στους αερολιμένες νομίζω ότι είναι γνωστό και δεν χρειάζεται να αναφερθώ στις εξυπηρετήσεις επιβατών με τις αποσκευές στην πίστα κ.λπ.. Όλες αυτές τις «εξυπηρετήσεις», μέχρι που υπήρξε η απελευθέρωση, τις παρείχε αποκλειστικά ο εθνικός αερομεταφορέας, η Ολυμπιακή. Μετά εκχωρήθηκαν σε ιδιώτες –φυσικά ή νομικά πρόσωπα– και φυσικά αυτό που στηρίζει την εκχώρηση αυτή είναι το π.δ. 285/1998 και στο άρθρο 23 επεκτείνεται η ισχύς του και σε άλλους αερολιμένες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 96/67.

Επίσης στο άρθρο 24 γίνεται η επέκταση της ισχύος της προηγούμενης απόφασης. Δεν χρήζουν σχολιασμού τα υπόλοιπα άρθρα, χωρίς φυσικά να τα υποτιμούμε γιατί υπάρχει μία μελετημένη διάρθρωση.

Εμείς όχι απλά καταψηφίζουμε τα άρθρα, αλλά καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του και ζητάμε και από τους συναδέλφους να κάνουν το ίδιο γιατί έχουν μεγάλη ευθύνη εάν το στηρίξουν. Απ' ό,τι φαίνεται δεν στηρίζεται απ' όλες τις πλευρές για διαφορετικούς λόγους. Φυσικά οι εργαζόμενοι δεν μπορεί να εμπιστεύονται πλέον υποσχέσεις και δεσμεύσεις, αλλά πρέπει να πάρουν την υπόθεση στα χέρια τους και ένα πρώτο βήμα είναι η πανελλαδική απεργία στις 23 Φεβρουαρίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Βέρα Νικολαΐδου, ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος.

Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής ο Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ ορίζει για τη σημερινή συζήτηση ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο το Βουλευτή κ. Δημήτριο Παπαδημούλη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συζήτησή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα

«Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δεκαεπτά μαθητές και ένας εκπαιδευτικός από το 7ο Δημοτικό Σχολείο Αιγάλεω.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού και Βουλευτής Μαγνησίας κ. Παύλος Μαρκάκης.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι –που δεν είστε στην Αίθουσα– θα ήθελα να αναφερθώ σ' ένα γεγονός που συμβαίνει αυτήν τη στιγμή στο μετρό. Πρέπει να το σχολιάσετε, κύριε Υπουργέ. Δεν έχει ξαναγίνει αυτό. Δεν αναφέρω το ότι μερικοί πήγαν και έβαλαν σακούλες πάνω στα μηχανήματα για να μην πληρώσουν. Το απαράδεκτο είναι ότι δεν βρέθηκε ούτε ένας να πάει να βγάλει τις σακούλες από τα μηχανήματα. Είναι σαν αυτά που λέγατε προηγουμένως και χθες και προχθές και καταγγέλλατε, να περάσει ένας να σηκώσει τη μπάρα στα διόδια και να μην πάει κανένας υπάλληλος να την ξανακατεβάσει. Είναι σα να αποδέχστε τη μέθοδο των τζαμπατζήδων. Αυτή την καταγγέλλατε κάθε μέρα και στο τέλος δεν κάνατε τίποτα για να την αποτρέψετε. Αυτό δείχνει τη δική σας ανικανότητα να διοικήσετε. Δημιουργούνται ελλείμματα που τα πληρώνει ο ελληνικός λαός και μάλιστα ο λαός της επαρχίας και επιδοτούνται συνέχεια αστικές συγκοινωνίες και δεν θα αντιδράσει κανένας;

Ήλθαν οι συνδικαλιστές προχθές και έσκιζαν τα ρούχα τους ότι τάχα πολεμάνε την εισιτηριοδιαφυγή. Κάνουν βάρδιες, λείει, βγαίνουν τα βράδια. Εδώ δεν πάνε να σηκώσουν μια σακούλα από ένα μηχανήμα το οποίο έβαλαν κάποιον άλλοι. Και λένε ότι ξεφυγάνε τα βράδια για να καταπολεμήσουν την εισιτηριοδιαφυγή; Παραμύθια της Χαλμιάς. Αλλά θα ξαναρθούμε στη συζήτηση για τις αστικές συγκοινωνίες.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**)

Άρχισαν και τις πονηριές. Τώρα έχουμε τις εναλλάξ απεργίες. Δηλαδή, τι κάνουν; Είναι σοβαρό το θέμα. Τι κάνουμε, κύριε Υπουργέ, με τις απεργίες; Το μετρό έχει τρεις συλλόγους και απεργούν εναλλάξ. Αυτοί που απεργούν δεν αφήνουν να λειτουργήσει το μετρό και οι άλλοι δυο σύλλογοι πληρώνονται. Χαίρω πολύ. Τότε να κάνουμε και ένα σύλλογο γι' αυτούς που κατεβάζουν τα ρολά στις υπόγειες διαβάσεις να απεργούν τρία άτομα, να μην μπορεί να πάει κανένας στο μετρό, να μην εισπράττει το μετρό τίποτα, να αυξάνονται τα ελλείμματα και όλοι οι εργαζόμενοι να πληρώνονται.

Αυτό δεν είναι τέχνασμα που δεν το ξέρετε. Με συγχωρείτε. Και βρείτε έναν τρόπο να αντιδράσετε. Και δεν χρειάζονται οι εισαγγελικές αρχές να φοβερίζουν τους εργαζόμενους και να καταγγέλλουν μάλιστα ότι θα απολυθούν. Να έρχονται να λένε ότι ξεφυγάνε για τα φαινόμενα της απώλειας εσόδων από τις συγκοινωνίες, να μαζεύονται ελλείμματα και στο τέλος να τα πληρώνουν οι φοκαράδες Έλληνες της επαρχίας. Να τελειώσει αυτή η ιστορία. Τουλάχιστον πάρτε μια υπεύθυνη θέση. Δεν μπορείτε μόνο να τους καταγγέλλατε για το κίνημα των τζαμπατζήδων.

Φτάσαμε, λοιπόν, στην συζήτηση των άρθρων του νομοσχεδίου για την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Τον τελευταίο καιρό, κύριε Υπουργέ, είχαμε τη δυνατότητα να επεξεργαστούμε τουλάχιστον τρία νομοσχέδια του Υπουργείου σας. Τους μηχανοδηγούς, το σημερινό και αυτό που επεξεργαζόμαστε στην επιτροπή για τις αστικές συγκοινωνίες. Και το ξέρετε πολύ καλά ότι καταθέσαμε παρατηρήσεις, επισημάνσεις, ώστε να βελτιώσουμε τις διατάξεις των νομοσχεδίων. Δηλαδή, καλά που ήμασταν και εμείς και ανοίξαμε τα μάτια σε διατάξεις για να βγείτε από το αδιέξοδο. Γιατί θα τα βρίσκατε μπροστά σας κατά την εφαρμογή τους.

Όμως δεν είναι δυνατόν να τα ψηφίζουμε, αφού από τις παρατηρήσεις φάνηκε ότι είναι πρόχειρα και κακοδιατυπωμένα. Εκφράζουν ένα άγχος και μια βιασύνη της Κυβέρνησης και του Υπουργείου σας για να προλάβετε καταστάσεις και προθεσμίες. Και δεν λέω ότι αυτό είναι αντιφατικό. Αλλά πληρώνει ο ελληνικός λαός τις παραλείψεις αυτές από τους λαϊκισμούς σας επί δεκαετίες.

Και τώρα πάλι έχουμε ακριβώς το ίδιο αποτέλεσμα. Άλλα φαίνονται στα νομοσχέδια και άλλα έχετε στο πίσω μέρος του μυαλού σας. Διακηρύσσετε δημόσιες συγκοινωνίες και έχετε διατάξεις για ιδιωτικοποιήσεις. Στο σημερινό νομοσχέδιο λέτε εξυγίανση των αεροδρομίων με ανώνυμες εταιρείες και στο τέλος θέλετε να κάνετε καθαρές συμβάσεις παραχώρησης. Και αντί να κουβεντιάζουμε κυρίως πώς θα διασφαλίσετε το δημόσιο συμφέρον και θα αποτρέψουμε δυσάρεστες καταστάσεις, έρχεστε και λέτε ότι όλα αυτά θα περιληφθούν στα στρατηγικά και υπηρεσιακά σχέδια. Ξέρουμε και από υπηρεσιακά σχέδια, ξέρουμε και από στρατηγικά σχέδια, πώς συντάσσονται, πώς εφαρμόζονται και κατά πόσο ελέγχονται στην εφαρμογή τους ιδίως στην ελληνική πραγματικότητα. Το θέμα είναι τα υπηρεσιακά σχέδια να είναι ουσιαστικά.

Να έρθω τώρα στα άρθρα του νομοσχεδίου. Έχουμε τα 21 άρθρα της Γενικής Διεύθυνσης του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Δημιουργήσατε διοικητικά ένα πολύ μεγάλο σχήμα με δεκαέξι διευθύνσεις και εκατόν δεκαοκτώ τμήματα. Θέλουμε να ξέρουμε απ' αυτή τη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης, ποιο θα είναι το τελικό λειτουργικό και μισθολογικό κόστος. Δηλαδή, εσείς όλα τα παλιά τμήματα της ΥΠΑ τα κάνατε διευθύνσεις και τα γραφεία τα κάνατε τμήματα, ώστε όλοι οι υπάλληλοι να μπορούν να πάρουν επίδομα θέσεως και ευθύνης.

Με τον τρόπο αυτό, όμως, αυξάνετε το λειτουργικό κόστος της γενικής διεύθυνσης και φυσικά σε λίγο θα φέρετε αντίστοιχες αναβαθμίσεις θέσεων και για τις άλλες γενικές διευθύνσεις. Θα τις μεγαλώσετε κι αυτές, γιατί θα έρθουν πάλι οι δικοί σας και θα διαμαρτύρονται ότι οι άλλοι της γενικής διεύθυνσης παίρνουν περισσότερα χρήματα. Και αυτός ο φαύλος κύκλος των συνεχών θέσεων και αναβαθμίσεων, τάχα, των θέσεων, δημιουργεί μεγαλύτερο μισθολογικό κόστος στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Το ουσιαστικό, όμως, είναι αυτό με την εναρμόνιση με τους κοινοτικούς κανονισμούς. Κάθε φορά φτάνουμε στα πρόθυρα επιβολής προστίμων για να κάνουμε τα αυτονόητα, αυτά που έχει θεσμοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και μας τα δίνει έτοιμα. Και αυτά ακόμα δεν μπορούμε να τα εφαρμόσουμε και στο τέλος μαλώνετε εσείς με τη Νέα Δημοκρατία για το ποιος άργησε να τα υλοποιήσει.

Εμείς πιστεύουμε ότι η ξεχωριστή νομική οντότητα, την οποία δεν τολμήσατε, θα έφερνε καλύτερα οικονομικά και λειτουργικά αποτελέσματα. Εσείς, όμως, θέλατε να κρατήσετε ισορροπίες μέσα στην ΥΠΑ. Πιστεύουμε ότι σε ένα, δύο χρόνια θα αναγκαστείτε να το κάνατε, γιατί είναι προς το συμφέρον της χώρας μας, όταν, μάλιστα, δημιουργηθεί ο ενιαίος χώρος με την Ιταλία, τη Μάλτα και την Κύπρο.

Εξάλλου, εσείς ομολογήσατε ότι θα έχουμε μεγαλύτερες εισπράξεις από τα τέλη εναέριας κυκλοφορίας. Μπορεί να φτάσουν και στα 90 ευρώ ανά μίλι από τα 39 που είναι σήμερα. Και ασφαλώς πρέπει κι εκεί να δείτε την επιβολή ΦΠΑ, γιατί έτσι χάνονται χρήματα από τον ελληνικό λαό.

Εμείς δεν θα μπορούμε στην αντιπαλότητα μεταξύ των συνδικαλιστικών οργανώσεων. Υποστηρίξαμε τα δίκαια αιτήματά τους για να γίνει καλύτερη η λειτουργία της ΥΠΑ. Κρατάμε, όμως, τις επιφυλάξεις μας. Γι' αυτό και για τα άρθρα μέχρι και το 21 ψηφίζουμε «ΠΑΡΩΝ».

Την ίδια λογική, όμως, κρατάτε και στο άρθρο 25. Δημιουργείτε στο Υπουργείο μία νέα Διεύθυνση: Τη Διεύθυνση Πολιτικού Σχεδιασμού στη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών. Ενώ η σύσταση είναι λογική, αρχίζετε πάλι τις υπερβολές. Δημιουργείτε δύο τμήματα: Ένα για τη χερσαία επιφάνεια κι ένα για την υδάτινη επιφάνεια. Μόνο για την υπόγεια επιφάνεια ξεχάσατε να βάλετε, κύριε Υπουργέ. Αυτή, όμως, η λογική είναι λογική για το συμμάζεμα δημοσίων φορέων; Δεν δίνετε και το καλύτερο παράδειγμα, όταν δημιουργείτε συνέχεια διευθύνσεις και τμήματα, τα οποία μεγαλώνουν το δημόσιο φορέα.

Εμείς θα καταψηφίσουμε αυτό το άρθρο, για να δείξουμε την αντίθεσή μας στη διόγκωση του δημόσιου τομέα και, μάλιστα, να καταγγείλουμε τη διγλωσσία που υπάρχει στην Κυβέρνηση, ότι από τη μία μεριά ζητάει συρρίκνωση του δημόσιου τομέα και από την άλλη πλευρά, κάνει συνέχεια διευθύνσεις στα Υπουργεία.

Για το άρθρο 22 του Κεφαλαίου Β' είπαμε ότι είναι ένα κακοδιατυπωμένο άρθρο. Στην ουσία θέλετε να πάτε σε συμβάσεις παραχώρησης. Γιατί δεν το λέγατε εξ αρχής;

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

Ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Εδώ γεννάται και το εξής ερώτημα: Έρχεται ένας επενδυτής και παραλαμβάνει τη λειτουργία, τη διοίκηση, την ανάπτυξη, την επέκταση, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση ενός αεροδρομίου. Δεν έμεινε και τίποτε άλλο να παραλάβει. Για την υποδομή αυτή που παραλαμβάνει, το κράτος έχει δώσει ένα σωρό χρήματα και αυτός δεν προσφέρει τίποτα, παρά μόνο ένα μίσθωμα ή μία ετήσια μίσθωση. Εδώ -το πιο απλό- για ένα ξενοδοχείο που έδωσε πέρυσι ο Δήμος Βόλου, πέραν των επενδύσεων που ζητάει από τον επενδυτή, χορηγήθηκε και απαιτήθηκε ένα μηνιαίο μίσθωμα κι εσείς έρχεστε και παραχωρείτε τζάμπα ολόκληρο αεροδρόμιο ή μία ομάδα αεροδρομίων.

Η αντίφαση ποια είναι; Ότι εσείς ο ίδιος καταγγέλλετε το Κίνημα των τζαμπατζήδων. Εδώ πάει να δημιουργηθεί άλλο κίνημα τζαμπατζήδων: αυτών που θα πάρουν τζάμπα τα αεροδρόμια. Είστε ακριβοί στα πίτουρα και φτηνοί στα λάχανα. Καταγγέλλετε έναν χρήστη της οδού που δεν πληρώνει 1 ή 2 ευρώ και στο χρήστη του αεροδρομίου λέτε να το πάρει χωρίς να πληρώσει. Μάλιστα, του δίνετε και το υπαλληλικό προσωπικό μέχρι να βρει αυτός δικό του. Αυτή η μετάβαση, μέχρι να βρει δικό του προσωπικό ή να προσλάβει ο ίδιος, δεν μπορεί να έχει τόσο μεγάλο χρονικό περιθώριο, δύο χρόνια.

Γι' αυτό καταψηφίζουμε και το άρθρο 22.

Όσον αφορά το άρθρο 23, τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, το ψηφίζουμε θετικά, όπως επίσης, και τον κανονισμό της επίγειας εξυπηρέτησης.

Το άρθρο 25 -το είπαμε προηγουμένως- το καταψηφίζουμε. Στο, δε, άρθρο 26, υπάρχει ένα πρόβλημα με τους υπαλλήλους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, κα ψηφίζουμε «ΠΑΡΩΝ». Δεν τους ακούσαμε και ενδεχομένως να έχουν κάποια αιτήματα που να μπορείτε να τα ικανοποιήσετε και δεν το κάνατε. Τέλος, στο άρθρο 27, για την ασφάλεια των αεροδρομίων, ψηφίζουμε «ΝΑΙ».

Στο κεφάλαιο Γ' και στο άρθρο 28 για την Ίδρυση Εποπτικής Αρχής Τελών Αερολιμένων ψηφίζουμε «ΝΑΙ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Προσπαθήστε να ολοκληρώσετε, κύριε συνάδελφε.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Τελειώνω αμέσως, κυρία Πρόεδρε.

Κάνετε μια αρχή, η οποία υπάγεται στο διοικητή της ΥΠΑ, το οργανόγραμμα, όμως, το κάνετε με προεδρικό διάταγμα.

Στη δευτερολογία μου θα αναφερθώ και στα υπόλοιπα άρθρα του Κεφαλαίου Γ' που τα περισσότερα έχουν ουσιαστικές τροποποιήσεις για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Εκεί ακριβώς, κύριε Υπουργέ, φαίνεται ότι το θέμα είναι οικονομικό γιατί εξακολουθούν να παίρνουν οικονομικές απολαβές, να μπαίνουν στις διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' και φαίνεται επίσης, ότι τα τέλη τους είναι ανταποδοτικά. Αυτό είναι το κύριο πρόβλημα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ότι κάποιοι θέλουν να χειριστούν αυτά τα χρήματα με τη δικιά τους διαδικασία και μέθοδο και βέβαια ζητάνε και τις αντίστοιχες αναβαθμίσεις, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται στο σημαντικό ρόλο που έχουν να παίξουν.

Στη δευτερολογία μου θα αναφερθώ και στα άρθρα του κεφαλαίου Γ'.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχετε σχεδόν εξαντλήσει βέβαια τη δευτερολογία σας, αλλά κάτι θα γίνει.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα περίμενε κανείς ότι αυτό το νομοσχέδιο, αφού έρχεται μετά από δεκαέξι μήνες μελέτης και προετοιμασίας, στα άρθρα του θα ήταν καλά προετοιμασμένο.

Διαπιστώνω, όμως, ότι δεν έχετε λάβει υπ' όψιν σας ούτε τις προτάσεις ούτε τις παρατηρήσεις του Επιστημονικού Συμβουλίου της Βουλής. Θα ήθελα επ' αυτών, κύριε Υπουργέ, τις αντι-

δράσεις σας και τα σχόλια σας, γιατί το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής επισημαίνει προβλήματα στο νομοσχέδιο. Κυριολεκτικά, αδιαφορήσατε εντελώς για την άποψη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

Μας μοιράστηκε χθες ένα πολυσέλιδο κείμενο με τις επί του παρόντος παρατηρήσεις της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής. Αυτό το κείμενο στην εισαγωγική του σελίδα λέει ότι η ολομέλεια της ΟΚΕ θα επικυρώσει γνώμη γι' αυτό το θέμα στις 4 Φεβρουαρίου: Αύριο δηλαδή, αφού η Βουλή θα έχει ψηφίσει. Γιατί; Γιατί τους δώσατε το νομοσχέδιο μόλις στις 18 Ιανουαρίου για να διατυπώσουν γνώμη. Αυτό είναι παρωδία και είναι κυβερνητική ευθύνη.

Έρχομαι τώρα σε παρατηρήσεις που κάνει η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή -η Εκτελεστική της Επιτροπή, γιατί η ολομέλεια θα συνεδριάσει αφού ψηφίσετε το νομοσχέδιο από τη Βουλή- και θα σταθώ στις πιο σοβαρές από αυτές, γιατί συμπίπτουν και με την κριτική που διατυπώσαμε χθες στη συζήτηση επί της αρχής, αλλά δεν ιδρώνει το αυτί σας.

Τι λέει η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή; Η συμμετοχή τρίτων επενδυτών -δηλαδή, ιδιωτών- στην ανάπτυξη των αεροδρομίων θα επιφέρει αναπόφευκτα αύξηση των αεροδρομικών τελών για τις αεροπορικές εταιρείες. Δεδομένης δε της κρίσης και στον τομέα των αερομεταφορών είναι βέβαιο ότι αυτές οι αεροπορικές εταιρείες θα μετακυλήσουν το επιπλέον κόστος στην τιμή του εισιτηρίου. Αυτό θα έχει αρνητικές συνέπειες για την αεροπορική κίνηση και πιθανότατα θα σημάνει στροφή σ' άλλα μέσα μεταφοράς.

Σε ό,τι αφορά την κίνηση εξωτερικού -κύριε Κασάρα, σας αφορά εκπροσωπείτε μια κατ' εξοχήν τουριστική περιοχή- οι εταιρείες είναι σίγουρο ότι θα επανεξετάσουν τις αγορές τους για τη συνέχιση των δρομολογίων τους. Με άλλα λόγια, η ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων θα κάνει ζημιά στη τοπική οικονομία, την τουριστική κίνηση, την περιφερειακή ανάπτυξη. Το λέει η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, δεν το λέει ο Συνασπισμός Ριζοσπαστικής Αριστεράς μόνο. Ποια είναι η αντίδρασή σας, κύριε Υπουργέ;

Προχωρώ παρακάτω, στα οργανωτικά. Επισημαίνει η ΟΚΕ ότι με το οργανόγραμμα που προτείνεται στα πρώτα άρθρα, πολλές υπηρεσίες είναι οργανωτικά τοποθετημένες έτσι ώστε να ανήκουν σε λάθος διευθύνσεις και επισημαίνει ότι αυτό πιθανόν να παραβιάζει και ευρωπαϊκούς κανονισμούς όσον αφορά το σαφή διαχωρισμό των επιμέρους παροχών της αεροναυτιλίας.

Μιλάει για προβληματική ανάθεση του παρόχου εναέριων υπηρεσιών και επισημαίνει και κάτι που και με την κοινή λογική, κύριε Υπουργέ, και εσείς θα καταλάβετε ότι είναι σωστό. Λέει ότι οι αρχές ορθολογικής οργάνωσης και διαχείρισης δεν έχουν ληφθεί υπ' όψιν, με αποτέλεσμα παραδείγματος χάριν σε κάθε διεύθυνση να υπάρχει χωριστό τμήμα προσωπικού, οικονομικού και εκπαιδευσης. Όχι σε κάθε γενική διεύθυνση ένα τμήμα προσωπικού, ένα τμήμα οικονομικού και ένα τμήμα εκπαιδευσης - κύριε Κασάρα, ήσασταν και στέλεχος υψηλόβαθμο σε εφορίες αλλά σε κάθε διεύθυνση άλλο τμήμα προσωπικού, άλλο τμήμα οικονομικού, άλλο τμήμα εκπαιδευσης. Αυτό είναι παράλογο, κοστοβόρο, ανορθολογικό. Γιατί το κάνετε;

Επίσης, η ΟΚΕ λέει ότι το να φτιάχνεις ένα οργανόγραμμα και να το κάνεις νόμο, είναι ασυνήθιστο, είναι λάθος και εμποδίζει την επιχείρηση να κάνει τις προσαρμογές που απαιτούνται με βάση τις ανάγκες στο οργανόγραμμα. Το οργανόγραμμα είναι για να προσαρμόζεται στις εξελισσόμενες ανάγκες. Όταν εσείς το παγώνετε με νόμο στις λεπτομέρειές του και είναι και λάθος, τότε τι γίνεται;

Προχωρώ παρακάτω. Κρίσιμη επισημάνση. Απουσιάζει ένας ισχυρός φορέας, που θα αποφασίζει για την εκχώρηση των αεροδρομίων, την επίβλεψη της διαγωνιστικής διαδικασίας και τον έλεγχο λειτουργίας των αναδόχων. Σε μία χώρα που απουσιάζει ο έλεγχος, που δημόσια περιουσία εκχωρείται σε ιδιώτες, πολλές φορές με τρόπο σκανδαλώδη και επιζήμιο για το δημόσιο συμφέρον, αυτή η απουσία είναι κρίσιμη.

Άλλη παρατήρηση που την έχουμε επισημάνει και εμείς, κύριε Υπουργέ, και στην επιτροπή και στην Ολομέλεια. Αδιαφορήσατε γι' αυτήν την επισημάνση και δεν ξέρω, εάν την ακούτε και τώρα.

Λέει η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή κάτι που κατά σύμπτωση το είχαμε επισημάνει και εμείς. Λέει ότι αυτό το νομοσχέδιο δεν παίρνει καθόλου υπ' όψιν το νέο Ευρωπαϊκό Κανονισμό, τον 691/2010, που αφορά στις επιδόσεις και την αξιολόγηση των υπηρεσιών του φορέα της αεροναυτιλίας και τις αρμοδιότητες που εκχωρεί σε εθνικές επιτροπές. Τι περιμένετε; Να περάσουν άλλα έξι χρόνια για να έλθετε με καθυστέρηση, αφού προηγουμένως απειληθούμε με πρόστιμα;

Ανάθεση αρμοδιότητας του ελεγκτή και του ελεγχόμενου στον ίδιο φορέα. Απίστευτη τσαπατσουλιά. Και αυτό σωστά επισημαίνει η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ότι μπορεί να επιφέρει αγκυλώσεις.

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

Θα ήθελα για ένα λεπτό μόνο την ανοχή σας, κυρία Πρόεδρε.

Οι παρατηρήσεις προχωρούν και κατ' άρθρον και θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να τις δείτε και να έχετε σχόλια επ' αυτών γιατί τις απορρίπτετε, γιατί τις θεωρείτε λάθος.

Θα σταθώ μόνο στο άρθρο 22, μέσω του οποίου δίνεται η δυνατότητα να δοθούν σε ιδιώτες όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας. Επισημαίνει εδώ η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή το εξής: «Η ομαδοποίηση των αεροδρομίων προς εκχώρηση θα μειώσει τη συνολική αξία των αεροδρομίων, γιατί υπάρχουν μερικά που έχουν κέρδη και άλλα που είναι μηδενικά». Επισημαίνει ότι υπάρχουν θέματα εθνικής ασφάλειας, καθώς ορισμένα, συγκεκριμένα αεροδρόμια εκτός από τον πολιτικό χαρακτήρα έχουν και στρατιωτικό, αν και κερδοφόρα.

Επισημαίνει θέματα οργανωτικά και λειτουργικά, θέματα ελεγκτικά, γιατί λέει ότι δεν υπάρχει ικανοποιητική πρόβλεψη για την παρακολούθηση και είσπραξη των τελών και ειδικά των εκπώσεων που θα διατίθενται. Επισημαίνει θέματα τιμολογιακής πολιτικής, παρακολούθησης, ελέγχου, θέματα προστασίας του δημόσιου αγαθού, καθώς και θέματα διαχείρισης και παραχώρησης του εθνικού πλούτου. Όταν η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή που η μεγάλη της πλειοψηφία αποτελείται από πρόσωπα που ανήκουν στον πολιτικό σας χώρο λέει αυτά, σας αρκεί η στήριξη της Νέας Δημοκρατίας για να προχωρήσετε σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο;

Εμείς από τα σαράντα άρθρα του νομοσχεδίου, στα δώδεκα που είναι και τα πιο βασικά θα ψηφίσουμε «ΟΧΙ» και στα υπόλοιπα είκοσι οχτώ θα ψηφίσουμε «ΠΑΡΩΝ» αν υιοθετήσετε κάποιες από τις αλλαγές. Και φυσικά, καταψηφίσαμε χθες επί της αρχής το νομοσχέδιο. Αν όμως, δείξετε διάθεση κάποια από αυτά τα πράγματα που σας τα είπαμε και εμείς, σας τα είπαν και άλλα κόμματα, σας τα λέει και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή σας, τα λέει και το Επιστημονικό Συμβούλιο της Βουλής, είτε να τα αντικρούσετε με επιχειρήματα είτε να τα υιοθετήσετε χωρίς τη σιγουριά και την αλαζονεία του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας «το περνάμε και τελειώσαμε», τότε μπορούμε να επανεξετάσουμε και τη στάση μας.

Εκεί, όμως, που έχουμε μείζονα και κατηγορηματική διαφωνία είναι στην καρδιά του νομοσχεδίου, που είναι η ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων όχι για λόγους –όπως ειπώθηκε από κάποιον– ιδεολογικής προσέγγισης μόνο, αλλά γιατί πιστεύουμε ότι θα κάνει ζημία στην τοπική οικονομία, στον τουρισμό και στην περιφερειακή ανάπτυξη και θα δημιουργήσει την ιδιωτική αλλά κρατικά επιδοτούμενη διαχείριση αυτών των αεροδρομίων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εγώ σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα επτά μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί από το 2ο Γυμνάσιο Χαϊδαρίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο Βουλευτής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Κων-

σταντίνος Αϊβαλιώτης, έχει το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τριάντα επτά μαθητές μια άδεια Αίθουσα για ένα ζήτημα, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία μας κοστίζει διακόσια και περισσότερα εκατομμύρια το χρόνο.

Εγώ εκφράζω την ενόχλησή μου και πραγματικά την απογοήτευσή μου γι' αυτό το θέαμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Να διευκρινίσουμε, όμως, ότι πολλοί συνάδελφοι βρίσκονται σε επιτροπές, που λειτουργούν παράλληλα με την Ολομέλεια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κι εγώ ήμουν σε επιτροπή, κυρία Πρόεδρε, αλλά ήρθα.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Ας κάνει ο καθένας την αυτοκριτική του!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Για ποιον λέτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Δεν διακόπτουμε, κύριε Παπαδόπουλε. Ο καθένας σίγουρα έχει την άποψή του.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Εγώ είμαι εδώ, κύριε Παπαδόπουλε και μιλάω!

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Τώρα είστε εδώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ είμαι υποχρεωμένη να κάνω αυτήν τη διευκρίνιση.

Συνεχίστε, κύριε Αϊβαλιώτη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Δείτε και τα στατιστικά στοιχεία της Βουλής. Σας περνάω καμμία διακοσαριά θέσεις σε αριθμό ομιλιών, κύριε συνάδελφε.

Εκφράζω, λοιπόν, την ικανοποίησή μου για το υψηλό επίπεδο σήμερα, το οποίο καμμία σχέση δεν έχει με το μπάχαλο που δημιουργήσε χθες ο κ. Τσίπρας με τις ακρότητές του. Αλλά φυσικά, καμμία σχέση δεν έχει το πολιτικό ήθος του κ. Δημήτριου Παπαδημούλη και του κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη και φυσικά η τεχνοκρατική τους συγκρότηση σε σχέση με τον κ. Τσίπρα.

Η Ελλάδα έχει τρεις χιλιάδες νησιά, ενώ η ορεινή διαμόρφωση του εδάφους οδήγησε στη δημιουργία περισσότερων αεροδρομίων από αυτά που θα είχε μια χώρα σαν το Βέλγιο, την Ολλανδία ή την Πορτογαλία.

Τα πολλά νησιά μας στις τρεις θάλασσες -Αιγαίο, Ιόνιο και Κρητικό- επιβάλλουν τη δημιουργία χωριστής υποδομής. Και αυτό σημαίνει, όχι μόνο περισσότερα αεροδρόμια, αλλά και περισσότερα λιμάνια -εγώ έχω ζήσει πολλά χρόνια της ζωής μου στις Κυκλάδες- επίσης ότι χρειάζονται χωριστοί σταθμοί αφαλάτωσης, χρειάζονται σταθμοί παραγωγής ρεύματος, σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες, ταχυδρομεία, χωριστά για τα νησιά που ζουν γαντζωμένοι οι Έλληνες και πολλά από αυτά είναι και ακριτικά στο στόμα του λύκου απέναντι στην επεκτατική Τουρκία.

Δεν ξέρω αν το νομοθέτημα που συζητάμε σήμερα οδηγεί στη νέα εποχή, όπως ανέφερε ο κ. Ρέππας μιλώντας κατά την παρουσίασή του στην Επιτροπή Οικονομικών. Ελπίζουμε να επιβεβαιωθεί ο κύριος Υπουργός, ο οποίος είναι σοβαρός πολιτικός και έχει συγκεκριμένη προσφορά στο δημόσιο βίο.

Τα αεροδρόμια μας είναι σε γενικές γραμμές -για να λέμε την αλήθεια- σε αρκετά καλή κατάσταση. Κι αυτό πρέπει να το επισημάνουμε, για να μη βλέπουμε συνεχώς το ποτήρι μισοάδειο, αλλά καμμία φορά να το κοιτάμε και από την άλλη οπτική γωνία, ότι είναι δηλαδή μισογεμάτο.

Και τα μεγάλα αεροδρόμια έχουν εκσυγχρονιστεί. Ας δούμε πώς ήταν το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης πριν λίγα χρόνια και πώς είναι τώρα, αλλά και άλλα όπως της Αλεξανδρούπολης που είναι καινούργιο, της Σάμου, που πήγα προχθές και είναι σε πάρα πολύ καλό σημείο, είναι καινούριο, της Ρόδου, της Σύρου, των Κυκλάδων, του νησιού μου της Ικαρίας, της Κεφαλονιάς, που έχουν εκσυγχρονιστεί, λειτουργούν καλά και έχουν επαρκείς υποδομές.

Άρα, δεν συμφωνώ με αυτό που υποστηρίζει η Κυβέρνηση, ότι δηλαδή η τουριστική κίνηση στα περιφερειακά αεροδρόμια θα αυξηθεί, εάν βελτιωθούν οι υπηρεσίες σε αυτά τα αεροδρόμια. Οι τουρίστες πάνε στα αεροδρόμια όταν υπάρχουν ελκυστικές τιμές στα ξενοδοχεία και όταν αισθάνονται ασφαλείς, αλλά και όταν υπάρχει συνεχής αεροπορική σύνδεση. Όταν υπάρχουν, για παράδειγμα, τρία δρομολόγια την εβδομάδα για ένα νησί,

μοιραία το αεροδρόμιο θα είναι έρημο. Άρα αλλού είναι το ζουμί και όχι στη δημιουργία ανωνύμων εταιρειών, όπως προβλέπει το άρθρο 22 για τη διαχείριση κάθε αεροδρομίου.

Δηλαδή, όταν η Σύρος είχε δύο έως τρία δρομολόγια την εβδομάδα πέρυσι, ποιος ιδιώτης θα πήγαινε να αναλάβει το αεροδρόμιό της, το οποίο –επαναλαμβάνω– είναι πολύ καλό και έχει φτιαχτεί με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση;

Όταν το νησί μου, η Ικαρία, είχε δύο αεροπλάνα την εβδομάδα, παρ' ότι υπάρχει πολύ σημαντική επιβατική κίνηση, γιατί δηλαδή θα μας έφτανε η έλλειψη ιδιωτικής εταιρείας διαχείρισης του αεροδρομίου που βρίσκεται στην περιοχή Φανάρι της Ικαρίας;

Φταίει, λοιπόν, το κράτος που δεν ασκεί την επιρροή του στις δύο εταιρείες για να πετούν με λογικές τιμές στην Ικαρία.

Με έκπληξη, μάλιστα, είδα, ότι η Ολυμπιακή έχει συρρικνωθεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να μην πετάει ούτε σε προορισμούς που ζουν χιλιάδες Έλληνες. Δεν μπορείς να πας με Ολυμπιακή στη Γερμανία. Απίστευτο; Δεν μπορείς να πας στη Φρανκφούρτη και στη Στουτγκάρδη, κύριε Μαρκάκη, που έχει Έλληνες και ήταν κερδοφόρα τα δρομολόγια. Δεν μπορείς να πας με την Ολυμπιακή στον Καναδά, στην Αμερική, ή στην Νότια Αφρική, στην Αυστραλία, που ζουν χιλιάδες Έλληνες;

Αυτό το λέω, για να καταλάβουμε πόσο δήθεν πετυχημένη ήταν η ιδιωτικοποίηση για την οποία καμάρωναν κάποιοι!

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

Ο κ. Αμοιρίδης είπε ότι θα υπάρξουν οικονομικά οφέλη ύψους δύο δισεκατομμυρίων ευρώ από τη μείωση του κόστους των πτήσεων πάνω από την Ευρώπη. Εμένα, όμως, δεν με ενδιαφέρει αν θα αποκομίσουν κέρδη οι Γερμανοί που έχουν το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ευρώπης στην Φρανκφούρτη ή οι Γάλλοι με το Ορλί ή με το Σαρλ ντε Γκολ, αλλά αν θα υπάρξει μείωση του κόστους για προορισμούς, όπως τη Σάμο, όπου πήγα προχθές να κόψω τη βασιλόπιτα της Νομαρχιακής Επιτροπής της Σάμου και πλήρωσα μέσα στο χειμώνα 196 ευρώ. Πώς θα πάει ο άλλος στη Σάμο; Πώς θα αποκτήσει τουριστική κίνηση όταν μέσα στο χειμώνα πληρώνει σχεδόν 200 ευρώ το αεροπορικό εισιτήριο;

Εκεί χρειάζεται η μείωση του χρέους, για να αναχατιστεί και η μείωση της τουριστικής κίνησης, η οποία παρεμπιπτόντως σας λέω, ότι σύμφωνα με τα στοιχεία που μου δόθηκαν έφτασε φέτος το 40%.

Η ΥΠΑ, λοιπόν, κοστίζει κάθε χρόνο στον κρατικό προϋπολογισμό γύρω για διακόσια εκατομμύρια. Είναι τεράστιο το ποσό. Διακόσια εκατομμύρια στοιχίζει η ΥΠΑ και διερωτώμαι, εάν θα υπάρξει μείωση του κόστους αυτού μετά την εφαρμογή του νομοσχεδίου σας.

Επίσης, ανησυχία υπάρχει για το γεγονός ότι δημιουργείται ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος, όπου αυτός ο ενιαίος χώρος θεωρείται κοινός πόρος της Ευρώπης και η ρύθμιση γίνεται όχι με βάση τα σύνορα, αλλά με βάση την εναέρια κυκλοφορία. Εμείς, όμως, έχουμε προβλήματα με τους Τούρκους –δεν είμαστε Ολλανδία, δεν είμαστε Δανία– στην αμφισβήτηση του FIR, οι οποίοι βολεύονται από αυτήν τη ρύθμιση και δεν θέλουν βάσει εναέριων συνόρων να γίνεται η ρύθμιση, αλλά θέλουν βάσει της κυκλοφορίας. Και αυτό το ξέρουμε, γιατί χρόνια μετέχει η Τουρκία στο Eurocontrol, έχει στελέχη στο Eurocontrol, σε διευθυντικές μάλιστα θέσεις και επηρεάζει και τις αποφάσεις.

Μιας και μίλησα και για το Eurocontrol –κι εδώ θα τελειώσω– θα ήθελα, κύριοι Υπουργοί, εάν είστε έχετε πρόχειρα στοιχεία φυσικά, να μας λέγατε ποια είναι τα συνολικά έσοδα του ελληνικού δημοσίου από το Eurocontrol και τι γίνεται με αυτή τη ξένη εταιρεία την «ΑΙΟΛΟΣ Α.Ε.», γιατί εδώ έχουμε απαντήσεις και του Υπουργείου Υποδομών και του Υπουργείου Οικονομικών σε ερωτήσεις μου στη Βουλή, οι οποίες μιλούν για ένα τεράστιο ποσό 1.260.000.000 ευρώ που εισπράξαμε σε οκτώμισι χρόνια.

Θα ήθελα να ξέρω, αν μπήκαν όλα αυτά τα χρήματα στα κρατικά ταμεία και τι ρόλο έπαιξε αυτή η ξένη εταιρεία.

Καταθέτω, λοιπόν, τις απαντήσεις του Υπουργείου Υποδομών και του Υπουργείου Οικονομικών για το 1.262.000.000 ευρώ και για τον άτοκο λογαριασμό του δημοσίου, όπως αναφέρεται ότι έχουν κατατεθεί αυτά τα λεφτά.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Κωνσταντίνο Αϊβαλιώτη από το Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό.

Κύριοι συνάδελφοι, ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Κυριάκος Μητσοτάκης, με επιστολή του προς τον Πρόεδρο της Βουλής ζητεί άδεια απουσίας στο εξωτερικό για τη Δευτέρα 7 Φεβρουαρίου 2011.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Ο κ. Αστέριος Ροντούλης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, έχει το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Χθες, αγαπητοί συνάδελφοι, ακούσαμε τον αξιότιμο Υπουργό να θέτει το εξής ερώτημα: Τι θέλετε να κάνει η ελληνική Κυβέρνηση, να αφήσει τα περιφερειακά αεροδρόμια να ερημώσουν; Με άλλα λόγια, δεν θα πρέπει να τα εκσυγχρονίσουμε; Δεν θα πρέπει να τα αναβαθμίσουμε;!

Συμφωνούμε απολύτως, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να γίνουν αυτά τα πράγματα, δηλαδή ο εκσυγχρονισμός και η αναβάθμιση των περιφερειακών αεροδρομίων τη στιγμή που αποτελούν πραγματική αιχμή της τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

Το ερώτημα είναι πώς θα γίνει αυτό εφικτό; Η δική σας άποψη είναι να περάσουμε σε μία εκτεταμένη ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων. Η δική μας άποψη είναι ότι τα αεροδρόμια ως βαριά υποδομή της χώρας, όπως είναι και τα λιμάνια και οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, θα πρέπει να παραμείνουν υπό άμεσο κρατικό έλεγχο. Όσον αφορά δε την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό τους, μπορεί να γίνει με ίδια κεφάλαια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

Ξέρετε πολύ καλά ότι μέσα στην επόμενη δεκαετία η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να ρίξει 2 δισεκατομμύρια ευρώ προκειμένου να εφαρμοστούν οι μελέτες εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης που υπάρχουν στα συρτάρια και αραχνιάζουν.

Άρα, λοιπόν, κανείς δεν λέει να αφήσουμε τα αεροδρόμιά μας ως έχουν, αλλά όχι με τη δική σας λογική και φιλοσοφία, γιατί οδηγείτε σε εκποίηση, σε ξεπούλημα τον εθνικό πλούτο της χώρας και υποθηκεύετε το αναπτυξιακό μέλλον των επερχόμενων ελληνικών γενεών.

Θα μου πείτε τώρα: Κύριε Ροντούλη, αυτή είναι η δική σας αντίληψη, του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, δεν είναι η αντίληψη της Κυβέρνησης που υπερψηφίστηκε προσφάτως, εδώ και ένα χρόνο και κάτι μήνες, από τον ελληνικό λαό.

Δεν είναι έτσι, κύριε Υπουργέ. Θα καταθέσω στα Πρακτικά –για να δούμε ποιος εμπαίζει και ποιος κοροϊδεύει τον κόσμο και τον πολίτη– δηλώσεις που έγιναν σε διημερίδα της ΟΣΥΠΑ, στις 18 Μαρτίου του 2009, από τον κ. Σηφουνάκη, που είναι Υφυπουργός της Κυβέρνησης, όπως και από την κ. Άντζελα Γκερέκου. Εκεί πήγαν ως εκπρόσωποι του κόμματός σας. Για να δούμε λοιπόν ποιος κοροϊδεύει τον πολίτη.

Αυτό έγινε στις 18/03/2009, γιατί επρόκειτο να ψηφίσει ο κόσμος και πρέπει, κατά τη συνήθη πρακτική, να γίνει εφαρμογή της λαϊκής ψήφου, δηλαδή άλλα λέμε και άλλα κάνουμε.

Θα καταθέσω όλη την ομιλία του κ. Σηφουνάκη στα Πρακτικά. Θα σταχυολογήσω κάποια κρίσιμα σημεία για να δείτε τι έλεγε τότε το ΠΑΣΟΚ, προσφάτως, δηλαδή προ των εκλογών.

Επιτιθέμενος ο κ. Σηφουνάκης στη Νέα Δημοκρατία έλεγε: «Η βασική στρατηγική της κυβέρνησης είναι η αποξένωση του δημοσίου από την περιουσία του». Και συνέχιζε ως εξής: «Σ' αυτή την εκπονητική φρενίτιδα –εκπονητική φρενίτιδα είχε τότε η Νέα Δημοκρατία, κύριοι συνάδελφοι– ανακοινώνεται και ο επόμενος στόχος, που είναι τα αεροδρόμια της χώρας. Εδώ και πέντε χρόνια υπάρχουν μελέτες έτοιμες ή υπό διαμόρφωση για την ανάπτυξη σημαντικών αεροδρομίων της χώρας που μένουν στα

ντουλάπια της αχρηστίας».

Και παρακάτω ο κ. Σηφουνάκης έλεγε: «Δεν απαντά, βεβαίως η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, τι έκανε τα πέντε και πλέον χρόνια διακυβέρνησής της και γιατί επιλέγει προς πώληση τα κερδοφόρα αεροδρόμια. Γιατί πρέπει να πωληθεί παραδείγματος χάριν το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, στο οποίο επενδύσαμε ως κράτος δισεκατομμύρια και δημιουργήθηκε ένα σύγχρονο αεροδρόμιο; Αφού τόσο πολύ, λοιπόν, θεοποιούμε την ιδιωτική αποτελεσματικότητα, γιατί δεν προτάσσουμε την ιδιωτικοποίηση των μη κερδοφόρων αεροδρομίων προκειμένου οι «δαμόνιοι» ιδιώτες να τα καταστήσουν κερδοφόρα;».

Και συνεχίζει: «Απαξιώνουμε την ακριβή και με προοπτική δημόσια περιουσία στο όνομα της ανικανότητας του κράτους, για την οποία ανικανότητα ευθύνονται οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν και μόνο.»

Αυτά έλεγε ο κ. Σηφουνάκης σε διημερίδα της ΟΣΥΠΑ. Αυτά ακούγονται ως ράπισμα στην πολιτική που θέλει να ακολουθήσει σήμερα η Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, ένα ράπισμα που προέρχεται από τον κ. Σηφουνάκη που είναι στην ίδια την Κυβέρνηση! Αυτά έλεγαν τότε.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Η κ. Άντζελα Γκερέκου, κύριε Αϊβαλιώτη, πάει την επομένη μέρα της διημερίδας και λέει το εξής: «Δεν είμαι σίγουρη ότι η αποκρατικοποίηση των πάντων είναι μια καλή ιδέα και αυτό για δύο λόγους. Πρώτον, γιατί πολλές από τις δραστηριότητες, οι οποίες βρίσκονται υπό κρατικό έλεγχο, δεν βρίσκονται μόνο για λόγους ελέγχου του μονοπωλίου, αλλά και για λόγους εξασφάλισης κοινής ωφέλειας. Δεύτερον, γιατί δεν είναι καθόλου σίγουρο ότι μια κεντρική εθνική στρατηγική σε συγκεκριμένους τομείς μπορεί να εξυπηρετηθεί απόλυτα με την κατάτμηση των δραστηριοτήτων αυτών σε πολλούς και διαφόρους ιδιωτικούς φορείς, οι οποίοι λογικά κινούνται με μόνο κίνητρο το εδώ και τώρα οικονομικό κέρδος.» Λέει, επίσης, για να μην αφήσει αμφιβολία, τα εξής: «Και η περίπτωση των αεροδρομίων είναι ακριβώς αυτή.» Η κ. Γκερέκου τα λέει αυτά!

Καταθέτω και αυτό στα Πρακτικά.

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

Τώρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, δεν θα πρέπει να απαντήσετε στην Αίθουσα; Στα δικά σας στελέχη πρέπει να απαντήσετε. Αυτοί έλεγαν αυτά τα πράγματα. Αρα, λοιπόν, υπάρχει ένα είδος σχιζοφρένειας εντός του ΠΑΣΟΚ. Άλλα λέτε, άλλα κάνετε, αλλά και μέσα στην ίδια την Κυβέρνηση υπάρχουν Υπουργοί και Υφυπουργοί που άλλα λέει ο ένας, άλλα λέει ο άλλος, άλλα έλεγε ο ένας, άλλα έκανε ο άλλος. Μια πλήρης διγλωσσία και μια πολιτική εμπαιγμού των πολιτών ολοφάνερα!

Βεβαίως, έρχομαι τώρα και στον ΟΑΣΑ. Χθες ακούσαμε το εξής επιχείρημα –επιβλήθηκε από τον κ. Αμοιρίδη με ευκρίνεια και καθαρότητα και από τον κύριο Υπουργό- «τέλος πάντως, εσείς που διαμαρτύρεστε για την τιμή του εισιτηρίου, κάποιος πρέπει να πληρώσει». «Δεν είμαστε» –ακούσαμε από τον κύριο Υπουργό- «ευτυχείς που υποχρεωνόμεθα να αυξήσουμε το εισιτήριο, αλλά για την εξυγίανση των αστικών συγκοινωνιών, λογικά κάποιος πρέπει να πληρώσει.»

Το ερώτημα, όμως, δεν είναι αν κάποιος πρέπει να πληρώσει. Το ουσιαστικό ερώτημα είναι αν μπορεί να πληρώσει και πόσο μπορεί να πληρώσει.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Για την οξύτητα του θέματος θα μου δώσετε ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Εντάξει.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Το επιχείρημα που προσπαθώ να σας αναπτύξω, κύριε Υπουργέ, είναι το εξής: Ομολογήσατε χθες ο ίδιος ότι επί Νέας

Δημοκρατίας αυξήθηκε η τιμή του εισιτηρίου κατά 100% με 120%. Έγινε τίποτα; Εξυγιάνθηκε ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών; Ο πολίτης επιβαρύνθηκε. Διπλασιάστηκε το αντίτιμο του εισιτηρίου. Έγινε τίποτα; Όχι.

Έρχεστε εσείς τώρα και ακολουθείτε την πεπατημένη της Κυβέρνησης, την οποία τότε καταδικάζατε. Αυξάνετε, δηλαδή, το αντίτιμο του εισιτηρίου κατά 33% με 40%. Το ίδιο πάλι! Θα ξαναπληρώσει, λοιπόν, ο πολίτης, που δεν μπορεί –γιατί κόβετε μισθούς, συντάξεις, κοινωνικά επιδόματα κ.λπ.- αλλά, τέλος πάντων, κατ' ανάγκη και πάλι θα το επιβαρυνθεί ο πολίτης.

Τι θα γίνει; Αυτή η πολιτική ακολουθήθηκε στο παρελθόν και κατέληξε σε ελλείμματα. Πάτε να την ακολουθήσετε και τώρα και πάλι θα ξανακαταλήξει σε αγωνία. Αυτή είναι η αγωνία του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, ότι επιβαρύνετε συνεχώς τον κόσμο σε μια ιδιαίτερα δύσκολη οικονομική πραγματικότητα και το μέλλον είναι άδηλο.

Αντί να κάνετε άλλου είδους τομές στη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών, να κάνετε δηλαδή περιστολή δαπανών χτυπώντας τη σπατάλη, τη χρόνια κακοδαμονία που υπάρχει στις κομματικά διορισμένες διοικήσεις –που αυτές κυρίως ευθύνονται για την κατάσταση αυτή, δεν ευθύνονται οι εργαζόμενοι- έρχεστε τώρα, χτυπάτε τους εργαζομένους και παράλληλα χτυπάτε και τον καταναλωτή σε μια συγκυρία που δεν μπορεί να πληρώσει!

Άρα το ερώτημα «κάποιος πρέπει να πληρώσει, έτσι δεν είναι;» είναι παραπλανητικό. Συνεχώς πληρώνουν τα συνήθη, γνωστά «υποζύγια» και το αποτέλεσμα παραμένει το ίδιο!

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΛΑΟΣ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Ροντούλη, ο οποίος μας κατέπληξε με το λόγο του σε ρόλο Σηφουνάκη-Γκερέκου σήμερα!

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, κ. Σπυρίδων Χαλβατζής, έχει το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μερικές παρατηρήσεις θέλω να κάνω μόνο, γιατί η ειδική αγορά-ρήτριά μας ολοκληρωμένα έδωσε τη θέση μας για το νομοσχέδιο και στο σύνολο και κατ' άρθρον.

Θα ήθελα κι εγώ να υπογραμμίσω ότι όλη αυτή η συζήτηση για την αναβάθμιση, αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας έχει ορισμένα στοιχεία, τα οποία καταφανώς είναι ριζικά διαφορετικά απ' ό,τι αναφέρεται στον τίτλο. Αναδιοργάνωση και αποδιοργάνωση γίνεται. Αναβάθμιση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας δεν γίνεται, γιατί απλά και αυτό το νομοσχέδιο δεν κάνει τίποτε άλλο από το να έρχεται να προστεθεί σε σειρά νομοσχεδίων που εναρμονίζουν την ελληνική νομοθεσία με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τις επιλογές των μονοπωλίων, που ως κύριο στόχο έχουν την ιδιωτικοποίηση όλων των τομέων της οικονομίας και των αντίστοιχων υπηρεσιών. Δεν υπάρχει ούτε ένα νομοσχέδιο το οποίο να παρεκκλίνει απ' αυτήν τη γραμμή. Τα πάντα εντάσσονται και λειτουργούν υποχρεωτικά με βάση τα ισχύοντα διεθνή και, ειδικότερα, τα κοινοτικά πρότυπα. Κι όλα αυτά για την ιδιωτικοποίηση και αυτής της υπηρεσίας, η οποία δεν είναι μόνο για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας των πτήσεων, αλλά έχει και πολύ μεγάλη σημασία για την εθνική ασφάλεια.

Κι όλα αυτά ξεκίνησαν εδώ και αρκετά χρόνια, με την καθιέρωση του ενιαίου εναέριου χώρου, με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Και παλιότερα λέγαμε ότι τα προβλήματα θα οξυνθούν, λέγαμε ότι βεβαίως θα συνεχίσουν να πετάνε τα αεροπλάνα, αλλά το κύριο το οποίο επιδιωκόταν με την ιδιωτικοποίηση της Ολυμπιακής ως βασική κατεύθυνση είχε την αλλαγή των εργασιακών σχέσεων των εργαζομένων. Κι αυτό σήμερα είναι μία πραγματικότητα, γιατί υπεισέρχεται η ιδιωτικοποίηση, υπεισέρχεται το κέρδος των επιχειρηματιών.

Ένα από τα βασικά επιχειρήματα που υποστηρίχθηκε κατά τη συζήτηση στην επιτροπή είναι η μείωση του κόστους για τις αεροπορικές εταιρείες. Κι όλα τα νομοσχέδια κι όλες οι πράξεις της Κυβέρνησης, και της σημερινής, όπως και της προηγούμενης, οδηγούν σ' αυτό: στη μείωση του κόστους των επιχειρήσεων. Βέβαια εδώ, στη συγκεκριμένη περίπτωση, εκτός από τη

μείωση του κόστους των επιχειρήσεων, αναφέρεται και η μείωση για το κοινό. Ωστόσο, παρά τη μείωση του κόστους για τις αεροπορικές εταιρίες, τα εισιτήρια και οι ναύλοι συνεχώς αυξάνονται. Αυτή είναι η καθημερινή, σκληρή πραγματικότητα.

Το δεύτερο ζήτημα αφορά στην παραχώρηση των κρατικών αεροδρομίων στους ιδιώτες προς εκμετάλλευση. Κι αυτό γίνεται με τη δυνατότητα σύστασης ανωνύμων εταιρειών διαχείρισης αεροδρομίων. Φυσικά το κύριο και πρώτιστο είναι το κέρδος για τους επιχειρηματίες, στη βάση της ανταγωνιστικότητας, ότι όπου συμφέρει θα λειτουργούν τα αεροδρόμια και θα γίνονται οι πτήσεις. Οι επείγουσες ανάγκες, οι οποίες αναφέρθηκαν και προηγουμένως, στις απομονωμένες περιοχές θα εγκαταλειφθούν. Αυτό δείχνει η εμπειρία από τα πράγματα, όπως εξελίσσονται. Και αυτό δεν αφορά μόνο τις αεροπορικές συγκοινωνίες αλλά και τη ναυτιλία. Οι απομονωμένες περιοχές μένουν πάντα χωρίς μια δυνατότητα ικανοποίησης πολύ μεγάλων και ειδικών αναγκών.

Υπάρχει, αναπτύσσεται και προωθείται η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η στρατηγική των μονοπωλίων. Αυτή η στρατηγική λέει ότι οι αποκρτικοποιήσεις, η ιδιωτικοποίηση και των αεροδρομίων πρέπει να είναι στην πρώτη γραμμή. Λένε επίσης ότι αυτό θα συμβάλει και στην ανάπτυξη του τουρισμού. Το κύριο ζήτημα είναι ότι η απελευθέρωση και των αερομεταφορών ανοίγει ένα ευρύτατο πεδίο, ένα τεράστιο πεδίο για τη μεγάλη κερδοφορία του μεγάλου κεφαλαίου και των επιχειρηματικών ομίλων. Αυτό δείχνει η ίδια η ζωή.

Υλοποιούνται, ταυτόχρονα, δύο στόχοι: Ο ένας και βασικός είναι η ακόμα πιο έντονη, πιο συγνή εκμετάλλευση των εργαζομένων στα αεροδρόμια από τις αεροπορικές εταιρίες. Και ο δεύτερος είναι το να επιβαρύνονται οι χρήστες, οι επιβάτες.

Γνωρίζουμε όλοι ότι το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει πινακίδα ελληνική στην είσοδό του, όμως η κυριαρχία είναι γερμανική. Και αυτό είναι μια πραγματικότητα. Θα θυμάστε ότι στη σύμβαση με τη «HOCHTIEF» υπήρξε ειδική αναφορά για τη μη ανάπτυξη, τον μη εκσυγχρονισμό αεροδρομίων, αν θυμάμαι καλά, εκατό χιλιόμετρα μακριά.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας υποστήριξε ότι στηρίζει τις επιλογές της Κυβέρνησης σε ό,τι αφορά το συμφέρον της χώρας και του λαού, σε ό,τι αφορά το εθνικό συμφέρον. Τελικά, ποιο είναι, πώς ορίζεται και πώς προσδιορίζεται το εθνικό συμφέρον; Η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων υπηρετεί το καλώς εννοούμενο εθνικό συμφέρον; Τα αεροδρόμια θα λειτουργούν όχι απλά με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, αλλά σε μία πορεία όπου το παράδειγμα της «HOCHTIEFF» θα ακολουθηθεί απ' όλους. Εδώ η πραγματικότητα έρχεται με το κεφάλι κάτω.

Υπάρχουν, τέλος, δύο ζητήματα, τα οποία είναι αλληλένδετα. Και αναπτύχθηκε πολύ μεγάλη φιλολογία το τελευταίο διάστημα, χρησιμοποιήθηκε ο όρος «τζαμπατζήδες» κι υπάρχουν Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, υπάρχουν κανάλια, τα οποία γίνονται προπομπή των κυβερνητικών θέσεων, κατευθύνσεων, επιλογών, συκοφαντώντας συλλήβδην όλους τους εργαζόμενους.

Τα δύο αυτά ζητήματα ποια είναι; Το ένα είναι ότι έχουμε εδώ και δώδεκα-δεκατρείς μήνες μια συνεχή περικοπή μισθών, συντάξεων, επιδομάτων και μια συνολική επίθεση στα εργασιακά, ασφαλιστικά δικαιώματα.

Χθες οι εφημερίδες δημοσίευσαν συγκεκριμένα στοιχεία. Τα ποσοστά των ανθρώπων, των εργαζομένων οι οποίοι εργάζονται με ελαστικές σχέσεις εργασίας, εργάζονται με τρίωρα και με τετράωρα όλο και μεγαλώνουν. Εκατοντάδες χιλιάδες εργαζόμενοι, οι οποίοι μέχρι σήμερα είχαν ένα σταθερό οκτάωρο, σήμερα δουλεύουν είτε με μειωμένο ωράριο είτε με ωράριο εκ περιτροπής.

Έχουμε μια επίθεση, μια ληστεία συνολική στην τσέπη, στο πορτοφόλι, αν έχει ακόμη πορτοφόλι ο εργαζόμενος.

Από την άλλη μεριά αναπτύσσεται μια δραστηριότητα, οργανωμένη σε πολλές περιπτώσεις, με ένα σύνθημα, ότι δεν πρέπει να πληρώσουν οι εργαζόμενοι καινούργια χαράτσια. Την ίδια στιγμή η Κυβέρνηση επιβάλλει αυξήσεις 40% στα αστικά εισιτήρια, ενώ περικόπτει κάθε μέρα εργασιακά, ασφαλιστικά δικαιώματα, περικόπτει μισθούς. Υπάρχουν άνθρωποι που δεν έχουν να πληρώσουν. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Γι' αυτό είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι με αυτή την επίθεση που αναπτύσσεται ενάντια στους εργαζόμενους και μ' αυτή την συκοφαντική επίθεση για τους λεγόμενους τζαμπατζήδες. Υπάρχει μία πραγματικότητα. Στενεύουν τα περιθώρια όσον αφορά το να μπορεί ο εργαζόμενος να αγοράζει τα στοιχειώδη.

Γι' αυτό εμείς υποστηρίξαμε -όχι μόνο σήμερα, αλλά από χρόνια- ότι το πρώτο θα πρέπει οι εργαζόμενοι που πηγαίνουν στη δουλειά τους, να υπάρχει συγκεκριμένο ωράριο από τις 5.00' μέχρι τις 8.00' λόγω χάριν που δεν θα πληρώνουν εισιτήριο, όταν πηγαίνουν στη δουλειά τους. Δεν έχει άλλα περιθώρια ο εργαζόμενος.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Χαλβατζή, Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ανακοινώνω το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Παρασκευής 4ης Φεβρουαρίου, το οποίο έχει ως εξής:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 129 παράγραφοι 2 και 3, 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 496/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λεωνίδα Γρηγοράκου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων στις μεταμοσχεύσεις κ.λπ..

2. Η με αριθμό 491/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Νάκου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, σχετικά με την κατάληψη της Νομικής Σχολής της Αθήνας από λαθρομετανάστες κ.λπ..

3. Η με αριθμό 502/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Διαμάντως Μανωλάκου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων των κτηνοτρόφων εξαιτίας του κόστους παραγωγής κ.λπ..

4. Η με αριθμό 490/35/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με την ακύρωση των Μεσογειακών Αγώνων Βόλου-Λάρισας 2013 κ.λπ.. (Θα απαντήσει ο Υπουργός Πολιτισμού και Τουρισμού).

5. Η με αριθμό 506/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Μιχαήλ Κριτωτάκη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών, Αποκέντρωσης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος λειτουργίας των κέντρων πρόληψης της χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών κ.λπ..

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 493/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Σπυρίδωνος Μαργέλη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την έλλειψη αγροτικού ιατρού στον Κάλαμο της Λευκάδας κ.λπ..

2. Η με αριθμό 492/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σπυρίδωνος Ταλιαδούρου προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με την κατάληψη της Νομικής Σχολής Αθηνών κ.λπ..

3. Η με αριθμό 503/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Πρωτούλη προς την Υπουργό Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων, σχετικά με την αναστολή των σχολικών πρωταθλημάτων κ.λπ..

4. Η με αριθμό 498/1-2-2011 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Ανατολάκη προς την Υπουργό Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, σχετικά με την ένταξη του Δήμου Περάματος στις ετήσιες επιδοτήσεις για την ενίσχυση περιβαλλοντικών προγραμμάτων κ.λπ..

5. Η με αριθμό 477/31-1-2011 επίκαιρη ερώτηση της Ανεξάρ-

τητης Βουλευτού κ. Ντόρας Μπακογιάννη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την εξέλιξη της υπόθεσης φοροδιαφυγής και διακίνησης μαύρου χρήματος κ.λπ..

Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι η υπ' αριθμόν 11/6-12-2010 επερώτηση του άρθρου 134 παράγραφος 2, του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, κ. Σπυριδώνος Γαληνού, προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, σχετικά με τους απολυμένους συμβασιούχους, που είχε προγραμματιστεί για αύριο Παρασκευή 4 Φεβρουαρίου 2011 αναβάλλεται, λόγω κωλύματος του Βουλευτή.

Το λόγο έχει ο αξιότιμος Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριος Ρέππας, για οκτώ λεπτά.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθώς κλείνει η συζήτηση επί του νομοσχεδίου για την αναδιάρθρωση των υπηρεσιών που αφορούν την αεροναυτιλία, αλλά και γενικότερα την αναδιάρθρωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, οφείλω να τονίσω τον τρόπο με τον οποίο το νομοσχέδιο αυτό συζητήθηκε στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή με προτάσεις που διατυπώθηκαν από πολλούς συναδέλφους από όλα τα κόμματα, οι οποίες σε κάποιο βαθμό έχουν ενσωματωθεί σ' αυτό το νομοσχέδιο. Το επίπεδο της συζήτησης είναι εξαιρετικά θετικό και παρήγορο, γιατί, πράγματι, κάθε κόμμα έχει τη δυνατότητα επί της ουσίας να αναπτύξει τις απόψεις του επί των θεμάτων που μας απασχολούν. Εγώ όμως έχω την υποχρέωση να κάνω σχόλια επί των παρατηρήσεων για να καταδείξω τις υπερβολές, τις στρεβλώσεις ή τις παρανοήσεις πάνω στις οποίες στηρίχθηκαν οι εισηγήσεις που έγιναν, από τους συναδέλφους των άλλων κομμάτων.

Πρώτα απ' όλα η Ελλάδα έχει υποχρέωση εκ των πραγμάτων στο πλαίσιο της πολιτικής για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό να ενσωματώσει στη νομοθεσία της τους κοινοτικούς κανονισμούς, οι οποίοι διέπουν τον τρόπο με τον οποίο θα γίνεται η διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας σ' αυτόν τον χώρο. Και μιλούμε για διαχείριση του Ευρωπαϊκού Ουρανού που θεωρείται κοινός πόρος, όπως είπα και χθες, με βάση την κυκλοφορία και όχι τα σύνορα.

Αυτό βεβαίως δεν έχει καμμία επίπτωση, δεν οδηγεί σε καμμία αλλαγή όσον αφορά τον έλεγχο που έχει κάθε χώρα σε σχέση με τα κυριαρχικά δικαιώματά της στα δικά της σύνορα, στο δικό της εθνικό εναέριο χώρο. Καμμία απολύτως σχέση. Απλά αντιμετωπίζει -και αυτός είναι ο στόχος- το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης σε σχέση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, πράγμα το οποίο είναι ιδιαίτερος κρίσιμος για την οικονομία και τον τουρισμό.

Ο κανονισμός 691/2010 είναι ένας εκτελεστικός κανονισμός, ο οποίος δεν προσθέτει τίποτα στο ήδη υφιστάμενο πλαίσιο. Οι βασικοί κανονισμοί 549 έως 552 και 2096 και 1794 είναι αυτοί, οι οποίοι κατά ποσοστό 95% και πλέον, έχουν ρυθμίσει το σύνολο των κανόνων για το πώς θα διεξάγεται η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη.

Ο πάροχος αεροναυτιλίας στην Ελλάδα αποφασίζουμε να ανήκει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά βεβαίως θα λειτουργεί με έναν τρόπο, ο οποίος είναι διακριτός. Αυτός ο λειτουργικός διαχωρισμός επιτρέπει -όπως άλλωστε γίνεται και στη Γαλλία και την αναφέρω σαν χαρακτηριστικό παράδειγμα- την πιστοποίηση αυτής της γενικής διεύθυνσης ως παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Οι ενστάσεις που διατυπώνονται από πολλές πλευρές, ως προς το αν είναι σύμφωνη με το κοινοτικό κεκτημένο αυτή η επιλογή μας, πρέπει να σας πω ότι δεν έχουν βάση. Είναι απολύτως σύμφωνη και είναι ένα μοντέλο που ακολουθούν κάποιες χώρες. Άλλες χώρες, όπως η Ισπανία, επέλεξαν να δημιουργήσουν μία εταιρεία εκτός της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Δεν μας βρίσκει σύμφωνους αυτή η επιλογή, πολύ περισσότερο και για λόγους ασφάλειας, ως προς την εργασία των εργαζομένων στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Παραμένουμε, λοιπόν, σε αυτήν τη θέση.

Θέλω να πω ότι από τα τέλη διαδρομής -συζητήσαμε εχθές με αφορμή θέμα το οποίο έθεσε ο κ. Λαφαζάνης, επανήλθε σήμερα ο αγαπητός κ. Αϊβαλιώτης- η Ελλάδα με στοιχεία του 2009 -του χρόνου που είναι ο τελευταίος για τον οποίο έχουμε στοιχεία δια-

θέσιμα- έχει εισπράξει με το Γενικό Λογιστήριο βεβαίως, ένα ποσό το οποίο κινείται στα 175 εκατομμύρια με 176 εκατομμύρια ευρώ. Ενώ, από το σπατόσημο -άλλος πόρος για την Πολιτική Αεροπορία -το αντίστοιχο ποσό ανέρχεται στο ύψος των 220 εκατομμυρίων ευρώ.

Πράγματι, εξυπηρετείται και το πρόγραμμα «ΑΙΟΛΟΣ» από το ποσό που προέρχεται από τα τέλη διαδρομής, όπως, επίσης, η λειτουργία της εποπτικής αρχής, το πρόγραμμα «BLUE MED», οι μισθοί όσων παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας και διάφοροι άλλοι παράγοντες, οι οποίοι έτσι κι αλλιώς συμβάλλουν στο να εξασφαλίσει η πατρίδα μας -επειδή είναι ανταποδοτικό- αυτό το τέλος διαδρομής.

Σας είπα ότι τα τέλη διαδρομής στην Ελλάδα κινούνται σε χαμηλό επίπεδο σε σχέση με αυτό που ισχύει σε άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα ενιαιοποιηθεί αυτό το τέλος, βεβαίως, όταν ολοκληρωθεί η πολιτική και εφαρμοστεί για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό. Η Ελλάδα, επειδή έχει και εκτεταμένο εναέριο χώρο, εισπράττει σημαντικά ποσά από τις παρεχόμενες υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Αυτό το οποίο έχει αξία να πούμε είναι ότι αυτή η γενική διεύθυνση, η οποία δημιουργείται και ψηφίζεται σήμερα η σειρά των άρθρων με νόμο και δεν προωθείται με προεδρικό διάταγμα η συγκρότησή της, γίνεται -όπως είπα, κύριε Παπαδημούλη και σας άκουσα με προσοχή- για λόγους χρόνου. Δεν υπάρχει τίποτα άλλο.

Το υπόλοιπο οργανόγραμμα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας παραμένει ως έχει. Ο αριθμός των τμημάτων, έτσι όπως αυτά διαμορφώνονται μετά την ψήφιση αυτής της γενικής διεύθυνσης, παραμένει αριθμητικώς ακριβώς ο ίδιος με εκείνον τον οποίο έχει και σήμερα η με την παλαιά μορφή της, λειτουργούσα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Όσον αφορά το θέμα των παραχωρήσεων, αναφέρομαι στο πλαίσιο που διαμορφώνουμε με το άρθρο 22. Πρέπει να σας πω ότι, ασφαλώς, όλοι θέλουμε καλύτερα αεροδρόμια, καλύτερα λιμάνια, καλύτερους δρόμους, καλύτερα κτήρια, σύγχρονες υποδομές. Ποιος έχει αντίθετη άποψη; Το θέμα, όμως, είναι ότι ενώ η Αντιπολίτευση μπορεί να ασκεί κριτική ή να εκφράζει επιθυμίες, εμείς πρέπει να λαμβάνουμε υπ' όψιν μας και κάποιο λογιστήριο, προκειμένου να προωθούμε μία πολιτική εφαρμογής εις την πράξη, αυτών των προτάσεων ή αυτών των επιθυμιών.

Η Ελλάδα, βεβαίως, θα πρέπει ταυτοχρόνως να κάνει καλύτερα τα λιμάνια της, τα αεροδρόμια της, τους δρόμους της, συνολικά τις υποδομές της και τα κτήρια της, αλλά απαιτούνται πόροι γι' αυτό και οι πόροι είναι πεπερασμένοι. Γι' αυτό, λοιπόν, πιστεύουμε ότι, όπως κάνουν άλλες χώρες στον αναπτυσσόμενο κόσμο, όπως έχει γίνει και σε άλλες περιπτώσεις εις την Ελλάδα, έτσι και εις την περιοχή λειτουργίας των αεροδρομίων, πρέπει να θεσπίσουμε αυτό το πλαίσιο, το οποίο δεν αποξενώνει το δημόσιο από την περιουσία του -όπως σωστά είπαν οι συνάδελφοι τότε όταν ήμασταν στην Αντιπολίτευση- αφού η ιδιοκτησία παραμένει στο δημόσιο.

Δεν παραδίνει το δημόσιο εις κάποιον ιδιώτη επενδυτή τη δική του περιουσία, προκειμένου να την εκμεταλλευτεί και μόνο. Το δημόσιο συμφωνεί με κάποιον ιδιώτη επενδυτή να τοποθετήσει τα χρήματά του, να κτίσει υποδομές, να εκσυγχρονίσει λειτουργίες, να παράγει προστιθέμενη αξία, δηλαδή, για την περιουσία του δημοσίου με τα δικά του χρήματα και έναντι αυτής της επένδυσης, η τοποθέτηση των χρημάτων του θα έχει λαμβάνειν στη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου δεκαετιών, που θα συμφωνηθεί συγκεκριμένα σε κάθε περίπτωση, το ποσό εκείνο, το οποίο οδηγεί σε αποπληρωμή της επένδυσης του με το λογικό του κέρδος.

Είναι μία μέθοδος σύγχρονη, αποτελεσματική, όταν θέλουμε, πέραν των πόρων του δημοσίου, να προσελκύσουμε και πόρους από τον ιδιωτικό τομέα. Και γιατί να μην το κάνουμε, ώστε να έχουμε περισσότερο και καλύτερο έργο σε μικρότερο χρόνο;

Θα επιβαρυνθούν οι χρήστες λόγω ακριβώς της εμπλοκής ιδιωτών επενδυτών σε τέτοιες δραστηριότητες; Εγώ θα έλεγα ότι αυτός ο οποίος θα ωφεληθεί είναι κατ' εξοχήν ο χρήστης. Θα έχει καλύτερες υπηρεσίες, υψηλότερη ποιότητα εξυπηρέτησης και βεβαίως, τα τέλη, τα οποία θα χρειαστεί να καταβάλει -επιτρέψτε μου να πω- δεν θα είναι υψηλότερα.

Βεβαίως, ένα τέτοιο αεροδρόμιο θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικό, προκειμένου να είναι αεροδρόμιο προορισμού, να είναι επιλογή του χρήστη, του επιβάτη ή της αεροπορικής εταιρείας. Όποιος τοποθετεί τα χρήματά του και τελικώς έχει ένα αεροδρόμιο, το οποίο εκμεταλλεύεται για μία ορισμένη χρονική περίοδο, που είναι πάρα πολύ ακριβό, ουσιαστικώς είναι σαν να στέλνει τις ενδιαφερόμενες αεροπορικές εταιρείες στους ανταγωνιστές του. Έχει κάθε λόγο να είναι φθηνότερο.

Εμείς θα λάβουμε πρόνοια, προκειμένου όλα αυτά τα οποία συνιστούν την υπεράσπιση του δημόσιου συμφέροντος ή την καλή λειτουργία των αεροδρομίων υπέρ των χρηστών, να συμπεριληφθούν σε κάποια σύμβαση, η οποία θα συναφθεί και θα συζητηθεί στην Βουλή, αφού, όπως λέει ο νόμος, πρέπει να κυρωθεί με νόμο. Σ' αυτήν θα περιλαμβάνονται όλες εκείνες οι λεπτομέρειες που προσιδιάζουν στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε αεροδρομίου. Δεν είναι όλα τα αεροδρόμια το ίδιο και δεν έχουν όλα την ίδια κίνηση.

Και επιτρέψτε μου να πω ότι τα αεροδρόμια έχουν ένα διπλό ρόλο.

Κακώς ειπώθηκε ότι ο ξένος δεν έρχεται σε έναν τόπο εξετάζοντας ποιο είναι το αεροδρόμιο. Ασφαλώς, η εξυπηρέτηση στο αεροδρόμιο παίζει το ρόλο της. Όμως πέραν αυτού, ένα αεροδρόμιο –και η Ελλάδα έχει πολλά αεροδρόμια, λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της– έχει και ένα ρόλο τοπικής ανάπτυξης, αφού μπορεί να αποτελέσει κέντρο πνευματικών, ψυχαγωγικών και άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων για την ευρύτερη περιοχή. Οι χώροι που μπορεί να δημιουργηθούν είναι στις εγκαταστάσεις, στις υποδομές στον ευρύτερο χώρο ενός αεροδρομίου και μπορούν να προσελκύσουν σε καθημερινή βάση τον τοπικό πληθυσμό και σε διάφορες δραστηριότητες, οι οποίες σήμερα δεν υφίστανται. Γιατί, λοιπόν, σήμερα να μην ευνοήσουμε μία τέτοια εξέλιξη;

Όσον αφορά τα θέματα ασφάλειας, τίποτα δεν αλλάζει, αφού όπως προβλέπεται στο σχέδιο νόμου –και δεν μπορούσε να γίνει και αλλιώς– τα θέματα αεροναυτιλίας παραμένουν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, όπως και τα θέματα ασφάλειας και ελέγχου των αεροπορικών εταιρειών και των αεροσκαφών, όπως επίσης και το σύνολο των πιστοποιήσεων. Ο ιδιώτης δεν έχει καμία αρμοδιότητα επ' αυτών.

Αρα, λοιπόν, δεν θεωρώ ότι είναι δικαιολογημένη η αντίρρηση που διατυπώνεται γι' αυτή τη μέθοδο, η οποία όπου έχει επιλεγεί και ακολουθηθεί, έχει αποδώσει θετικά.

Τέλος, θα ήθελα να κάνω μία αναφορά στα θέματα της πολιτικής για την επίγεια εξυπηρέτηση. Για πολλές δεκαετίες είχε ισχύσει ένα μονοπώλιο. Άκουσα από την πλευρά του Κομμουνιστικού Κόμματος να διατυπώνεται μία αντίρρηση για το αν πρέπει να πάμε στη διαμόρφωση αυτής της νέας αγοράς στον τομέα της παροχής υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης, αγγλιστί «handling».

Νομίζω ότι αν είστε ουσιαστικά αντίθετοι σ' αυτή τη ρύθμιση που προωθούμε, μας λέτε ότι είστε υπέρ τού να παραμείνει το ιδιωτικό μονοπώλιο σε αυτόν τον τομέα, διότι τα τελευταία χρόνια λειτουργεί υπό τη μορφή ιδιωτικού μονοπωλίου αυτή η υπηρεσία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια.

Εμείς, λοιπόν, ανοίγουμε αυτή τη διαδικασία, προκειμένου να εξασφαλίσουμε μέσω του ανταγωνισμού καλύτερες τιμές για το χρήστη, για τις αεροπορικές εταιρείες και αυτός που τελικά θα επωφεληθεί είναι ο επιβάτης που θα πληρώνει χαμηλότερο εισιτήριο.

Πρέπει να σας πω ότι σε ένα τυπικό αεροπορικό εισιτήριο μιας μέσης διαδρομής, το ποσό το οποίο αντιστοιχεί στις υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης –για το οποίο πληρώνει ο επιβάτης με το εισιτήριό του την αεροπορική εταιρεία– φτάνει τα 30 ευρώ! Πρέπει να σας πω ότι τα 30 ευρώ σε ένα αεροπορικό εισιτήριο αντιστοιχούν στο τίμημα για τις υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης.

Ο ανταγωνισμός, λοιπόν, θα οδηγήσει σε μείωση των αεροπορικών εισιτηρίων και θα κάνει πιο ανταγωνιστικά τα αεροδρόμιά μας. Και βεβαίως, οι εταιρείες που θα ενεργοποιηθούν σ' αυτόν τον τομέα, θα πρέπει να διαθέτουν όλα τα εχέγγα και να είναι αξιόπιστες, προκειμένου να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις που αναλαμβάνουν. Και κάθε αεροδρόμιο θα πρέπει να εξε-

ταστεί ως ξεχωριστή περίπτωση, αναλόγως των ιδιοτελετήτων του. Δεν έχουν όλα τα αεροδρόμια τους αναγκαίους χώρους για να αναπτυχθεί η υποδομή και ο εξοπλισμός που απαιτείται για να προσφερθούν αυτές οι υπηρεσίες επίγεια εξυπηρέτησης από τους αντίστοιχους φορείς.

Για το λόγο αυτό, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας με ανοιχτές διαγωνιστικές διαδικασίες θα επιλέξει τον τρόπο με τον οποίο θα δώσει τη δυνατότητα σε περισσότερους του ενός φορείς να εντάσσονται σε ένα αεροδρόμιο, να εγκαθίστανται και να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους.

Τέλος, επιτρέψτε μου να αναφερθώ στο θέμα το οποίο τέθηκε από πολλές πλευρές και αφορά τις αστικές συγκοινωνίες. Βεβαίως, αυτό το θέμα το συζητούμε στην αρμόδια επιτροπή και στην ώρα του θα το συζητήσουμε και στην Ολομέλεια.

Σήμερα, αρκούμαι να πω ότι η πρότασή μας είναι πλήρης. Και λυπούμαι όταν ακούω συναδέλφους από την Αντιπολίτευση να διατυπώνουν την κριτική προς εμάς, η οποία συνίσταται στο ότι αυτό που κάνουμε είναι να αυξάνουμε την τιμή του κομίστρου και τίποτε άλλο, με αποτέλεσμα να προκαλούμε την οργή του κόσμου.

Επειδή ακριβώς μιλάμε για την απαξίωση του πολιτικού συστήματος, έχω την ευκαιρία για μία ακόμη φορά να επισημάνω ότι η απαξίωση του πολιτικού συστήματος προκύπτει όταν διατυπώνουμε έναν τόσο επιπόλαιο και ανεύθυνο, –επιτρέψτε μου να πω– αντιπολιτευτικό λόγο και όταν δείχνουμε ότι αγνοούμε την πολιτική την οποία έχει εξαγγείλει και προωθεί η Κυβέρνηση και ασκούμε μια δημαγωγική κριτική. Ούτε ο λαϊκισμός και η δημαγωγία, αλλά ούτε και ο αυταρχισμός και η αλαζονεία –οι δύο άκρες που δεν πρέπει να μας συγκινούν– δίνουν λύση σε τέτοια προβλήματα.

Η πρότασή μας είναι πολύ συγκεκριμένη. Προχωρούμε σε ένα μητροπολιτικό φορέα, ο οποίος συζητείται χρόνια και τώρα γίνεται, ώστε να υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός, συντονισμός και προγραμματισμός για την κάλυψη των αναγκών όλων των περιοχών του Λεκανοπεδίου, της Περιφέρειας Αττικής, από αστικές συγκοινωνίες, κάτι που δεν γίνεται σήμερα.

Δεύτερον, δίνουμε τέλος –επιτρέψτε μου να πω– στο φαινόμενο της κακοδιαχείρισης και της αδιαφάνειας, δημιουργώντας λογιστικό διαχωρισμό κρίσιμων μονάδων, όσον αφορά τις προμήθειες ή τις επισκευές σε αυτούς τους φορείς, για να δούμε πόσο ανταγωνιστικές είναι οι υπηρεσίες που προσφέρουν.

Τρίτον, περιορίζουμε δραστικά τα ελλείμματα και έτσι αξιολογούμε τη λειτουργία των φορέων αυτών, αφού με βάση τον προϋπολογισμό και το επιχειρησιακό σχέδιο, που εν τω μεταξύ έχει εγκριθεί από τη διυπουργική επιτροπή ΔΕΚΟ, σε τριμηνιαία βάση ορκωτοί ελεγκτές λογιστές ελέγχουν αν έχουμε αποκλίσεις, για να προλάβουμε ενδεχόμενα ελλείμματα, τα οποία στο τέλος του χρόνου καλείται να πληρώσει ο φορολογούμενος μέσω του προϋπολογισμού.

Τέτατον, αξιολογείται η λειτουργία των φορέων αυτών –το λέει ο συγκεκριμένος νόμος– με βάση, μεταξύ των άλλων, συγκεκριμένους ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες, λαμβάνοντας υπ' όψιν την ικανοποίηση του κοινού, δηλαδή του χρήστη αυτών των υπηρεσιών.

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

Εξαλείφουμε την εισιτηριοδιαφυγή. Έχουμε θέσει σε λειτουργία –γίνεται πιο αποτελεσματικό– το Σώμα Ελεγκτών Επιθεωρητών για τον έλεγχο των εισιτηρίων και προωθούμε το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Πρέπει να σας πω ότι η αύξηση της τιμής του κομίστρου, ασφαλώς, είναι σε ένα ποσοστό 33% - 40%. Θυμίζω ότι η προηγούμενη αύξηση, από το 0,45 στο 1 ευρώ, ήταν μια αύξηση της τάξεως του 120% και κάποιοι είπαν ότι δεν περιορίστηκαν τα ελλείμματα. Αυτό συνέβη, ακριβώς επειδή δεν ελήφθη κανένα άλλο μέτρο. Τώρα αυτή η πιτυχή τιμολογιακής πολιτικής αποτελεί μόνο ένα μικρό τμήμα της συνολικής παρέμβασής μας, για να αλλάξει η λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών.

Έρχομαι τώρα στο περίφημο θέμα της αντικοινωνικής αντίληψης, από την οποία εμφορούνται κάποιοι –προφανώς, οι τσαμπατζήδες– οι οποίοι θεωρούν πως αν δεν πληρώσουν εκείνοι,

δεν θα πληρώσει κανείς. Αν δεν πληρώσουν εκείνοι, ευθέως λένε ότι πρέπει κάποιος άλλος –κάθε Έλληνας– να πληρώσει γι' αυτούς. Αυτό δεν μπορεί να γίνει παραδεκτό!

Εγώ πιστεύω ότι οι ίδιοι οι εργαζόμενοι έχουν λόγο να υπερασπιστούν την εργασία τους και την εταιρεία στην οποία εργάζονται, αντιμετωπίζοντας αυτή την αντικοινωνική τάση και, βεβαίως, εμείς παίρνουμε κάθε μέτρο προς αυτήν την κατεύθυνση.

Θέλω, όμως, να δηλώσω πως όταν κάνουμε αυτήν την τομή, έχουμε υπ' όψιν μας, πρώτα απ' όλα, τους ίδιους τους εργαζόμενους. Γι' αυτό διατηρούμε το δημόσιο χαρακτήρα των αστικών συγκοινωνιών στην Αττική και γι' αυτό διασφαλίζουμε το σύνολο των θέσεων εργασίας για όλους τους υπαλλήλους αυτών των εταιρειών. Από εκεί ξεκινούμε. Αυτή ήταν η βάση της πολιτικής μας για τις αστικές συγκοινωνίες.

Περιμένουμε εν όψει του κοινωνικού ρόλου και του χαρακτήρα αυτών των υπηρεσιών μια πιο κοινωνική στάση, μια στάση –επιτρέψτε μου να πω– περισσότερο ευαίσθητη για τους άλλους πολίτες από τους εργαζόμενους στις αστικές συγκοινωνίες.

Ασφαλώς αυτό το οποίο πρέπει να κάνουμε εμείς αναλογεί στο χρέος μας και θα το κάνουμε. Θα προχωρήσει αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία. Τα εισιτήρια στην Αθήνα επιδοτούνται. Μίλησαν συνάδελφοι προερχόμενοι από την ελληνική περιφέρεια και ανέφεραν ότι, πράγματι, εκεί το εισιτήριο στις αστικές συγκοινωνίες κινείται κατά μέσο όρο στο επίπεδο του 1,50 ευρώ. Στην Κατερίνη είναι 1,10 ευρώ στη μικρή ζώνη και 1,50 ευρώ κατά μέσο όρο. Στη Λευκάδα είναι 1,60 ευρώ, για να διανύσει κανείς μια απόσταση λίγων χιλιομέτρων. Στην Αθήνα έχουμε το χαμηλότερο κόμιστρο, επειδή είναι το κόμιστρο που επιδοτείται περισσότερο, ενώ τα κόμιστρα σε άλλες περιοχές δεν επιδοτούνται, με εξαίρεση τη Θεσσαλονίκη, όπου η σχέση των συγκοινωνιών μεταξύ δημοσίου και ιδιωτών που έχουν εμπλακεί είναι διαφορετική. Όμως, εκεί το κράτος, πέραν αυτής της επιδότησης, δεν έχει καμία άλλη εμπλοκή, ενώ στην Αθήνα αναλαμβάνει να καλύπτει και τις δανειακές υποχρεώσεις των φορέων και τα βάρη από τις επενδύσεις ή τις αποσβέσεις.

Άρα, όταν συζητούμε όλα αυτά τα θέματα, να τα συζητούμε στην ορθή βάση τους, έχοντας υπ' όψιν όλα αυτά τα στοιχεία, για να μη δίνουμε την εντύπωση ότι αυτό το οποίο μας ενδιαφέρει είναι να αντιπολιτευτούμε την κυβέρνηση, για να συγκεντρώσουμε κάποιες ψήφους. Ε, δεν είναι όλοι σε αυτόν τον τόπο εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες ή Βουλευτές ή στελέχη κάποιων κομμάτων!

Υπάρχει ο ελληνικός λαός, που στην καθημερινότητά του θέλει να είμαστε όλοι συνεπείς σε αυτό το οποίο μας ανέθεσε να κάνουμε και εμείς να μιλούμε για τα θέματα που μας απασχολούν στη Βουλή με ευθύνη, τεκμηρίωση και ρεαλισμό και οι εργαζόμενοι σε έναν τομέα σημαντικό, όπως είναι οι συγκοινωνίες, να εργάζονται με έναν τέτοιο τρόπο, ώστε να ανταποκρίνονται με συνέπεια στα καθήκοντά τους.

Δεν είμαστε εναντίον των απεργιακών κινητοποιήσεων. Ασφαλώς, δεν είμαστε εναντίον. Η Κυβέρνηση έχει κάνει πάρα πολλά προς αυτήν την κατεύθυνση από το 1981. Είναι παρών στην Αίθουσα ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής κ. Κακλαμάνης. Επανάσταση στο χώρο της εργασίας έκανε, όταν ήταν σε εκείνο το Υπουργείο.

Αλλά είμαστε σε μία εποχή η οποία επιβάλλει σε όλους ένα πνεύμα, έναν άλλο τόνο, μία συνεισφορά. Εμείς είπαμε πρώτοι ότι όλοι θα χάσουμε κάτι. Και οι εργαζόμενοι στις συγκοινωνίες με ρυθμίσεις που έγιναν –δεν περιλαμβάνονται σ' αυτό το νομοσχέδιο– ασφαλώς χάνουν. Όλοι κάτι χάνουν, για να κερδίσει τελικώς η χαμένη Ελλάδα.

Αυτό νομίζω απαιτεί από εμάς ο ελληνικός λαός. Να είμαστε αποτελεσματικοί, προκειμένου αυτό που λέμε στα λόγια να το κάνουμε και πράξη. Κι εμείς θα το κάνουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν είναι ενημερωμένος ο λαός, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτρη Ρέππα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Πρέπει να βρείτε τρόπο να ενη-

μερώσετε τον ελληνικό λαό. Είναι χρέος της Κυβέρνησης να μάθει ο λαός και ιδιαίτερα ο λαός της Αττικής ότι επιδοτείται εδώ η συγκοινωνία, ενώ δεν επιδοτείται στο τελευταίο νησάκι της χώρας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ενημερώνουμε όσο γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σάββας Αναστασιάδης.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα κάνω ένα μικρό σχόλιο σχετικά με αυτά που ακούστηκαν σήμερα στη Βουλή για τη συζήτηση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Βεβαίως, με μεγάλη χαρά αποδεχόμαστε ότι το ΠΑΣΟΚ, η Κυβέρνηση, σήμερα δέχεται τις θέσεις της Νέας Δημοκρατίας, τις οποίες εξέφρασε παλαιότερα ως κυβέρνηση και αφορούν το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Είναι γνωστό, όπως ανέφερα χθες στην τοποθέτησή μου αλλά αναφέρθηκε και σήμερα από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΛΑΟΣ, τον κ. Ροντούλη, ποιες ήταν οι θέσεις του ΠΑΣΟΚ ως αντιπολίτευση το 2009, οι οποίες εκφράζονταν δια του κ. Σηφουνάκη και δια άλλων εκπροσώπων ή Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ, που σήμερα είναι στην Κυβέρνηση. Είναι γνωστές αυτές και είναι γνωστή η μεταμόρφωση κάθε φορά του ΠΑΣΟΚ: Όταν αυτό βρίσκεται στην αντιπολίτευση, η λογική, η πρακτική και η ρητορική που χρησιμοποιεί ξεπερνάει πολλές φορές και τις θέσεις της Αριστεράς, αλλά όταν βρίσκεται στην κυβέρνηση η πρακτική του είναι εντελώς διαφορετική απ' αυτά που λέει ως αντιπολίτευση, όπου μηδενίζει τα πάντα και ποτέ δεν δέχεται καμμία σωστή θέση.

Αυτό, όμως, δεν ακυρώνει και δεν επηρεάζει τη δική μας υπεύθυνη στάση και συνέπεια και δεν μας επηρεάζει, όταν θεωρούμε ότι έρχεται για συζήτηση ή για ψήφιση ένα νομοσχέδιο το οποίο είναι επ' ωφελεία του ελληνικού λαού και της πατρίδας.

Γι' αυτό το λόγο και υπ' αυτή την έννοια, εμείς με τις επιφυλάξεις που κάναμε, και τους προβληματισμούς που εκφράσαμε, είτε δια του εισηγητού μας, είτε δια των ομιλητών και εμού προσωπικά, ψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, διότι πιστεύουμε ότι αυτό θα συμβάλει στην αναβάθμιση των αεροδρομίων, στην ανάπτυξη και γενικότερα στην επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η χώρα μας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ. Σάββα Αναστασιάδη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Χρήστος Πρωτόπαπας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ: Θα είμαι ιδιαίτερα σύντομος, κυρία Πρόεδρε, διότι τα έχουμε συζητήσει κατ' εξακολούθηση αυτές τις ημέρες.

Νομίζω ότι και η παρέμβαση σήμερα του αρμόδιου Υπουργού κ. Δημήτρη Ρέππα έδωσε τις απαντήσεις, τις οποίες εξάλλου συζητήσαμε όλες αυτές της μέρες. Νομίζω ότι είναι ένα πάρα πολύ καλό νομοσχέδιο και θα συμβάλει σημαντικά στην αναβάθμιση της Υπηρεσίας της Πολιτικής Αεροπορίας.

Επίσης, έχουμε ανάγκη σήμερα και για συμπράξεις για τα περιφερειακά αεροδρόμια, δεδομένης της οικονομικής κατάστασης, της χώρας, όπως είναι σωστή και η απόφαση για το handling. Εξάλλου όσο μεγαλύτερο ανταγωνισμό έχεις, τόσο περισσότερες θέσεις εργασίας δημιουργείς και μειώνεις και το κόστος.

Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι σας έχει θεθεί από πολλές πλευρές, αλλά θα ήθελα και εγώ να σας πω το εξής: Στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας υπάρχουν κάποιοι άνθρωποι, οι οποίοι είναι οικονομικοί και δουλεύουν σε κάποια τμήματα. Θα ήθελα να σας παρακαλέσω να τους δοθεί η δυνατότητα να κριθούν εξίσου με τους συναδέλφους τους τεχνικούς. Να υπάρχει ισότητα στην κρίση για διευθυντές. Νομίζω ότι αυτό είναι δίκαιο και πράγματι μπορεί να γίνει. Ο καλύτερος, ούτως ή άλλως, ο έχων τα καλύτερα προσόντα για κάποια θέση, θα επικρατήσει. Μία τέτοια μικρή κίνηση καλής θέλησης προς αυτόν τον κόσμο, ίσως πρέπει να γίνει.

Έρχομαι τώρα στο μείζον θέμα των αστικών συγκοινωνιών.

Δεν θα μπω καθόλου στην ουσία του νομοσχεδίου και χαίρομαι γιατί σήμερα είναι μια μέρα στην οποία δεν υπάρχουν κινητοποιήσεις και πάνω απ' όλα χαίρομαι διότι από πλευράς των απεργών –των Σωματείων, για να είμαι ακριβής– έχει ξεκαθαριστεί ότι συνεχίζεται ο διάλογος με το Υπουργείο. Αυτό το θεωρώ πάρα πολύ σωστό. Είναι ανάγκη να συνεχίσουμε αυτή την κουβέντα που γίνεται. Μπορεί να τελείωσε το νομοσχέδιο κατ' αρχήν στην επιτροπή, όμως έχει και την άλλη εβδομάδα επιτροπή. Νομίζω ότι μέχρι να έρθει προς συζήτηση στην Ολομέλεια, αυτή η κουβέντα δίνει εξηγήσεις, βοηθάει στην ενημέρωση του ελληνικού λαού, λειαιίνει κάποια ζητήματα στα οποία πιθανόν στην αρχή να υπήρχαν παρεξηγήσεις. Χαίρομαι διότι το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών, με ιδιαίτερα ανοιχτό και ειλικρινή τρόπο, προσεγγίζει αυτό το διάλογο.

Θέλω να καλέσω τους εργαζόμενους, τα σωματεία, να συνεχίσουν αυτή την προσπάθεια. Πιστεύω ότι πάρα πολλά πράγματα μπορούν και να διευκρινιστούν και να βελτιωθούν μέχρι την ημέρα που θα έρθει το νομοσχέδιο στην Ολομέλεια, επ' ωφελεία και των εργαζομένων και του κοινού μας στόχου που είναι ισχυρές, υγιείς και ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες στο Λεκανοπέδιο.

Να ολοκληρώσω με το σημείο αναφοράς που ανέφερε όταν έκλεισε το λόγο του ο κύριος Υπουργός. Μου έλεγε ο παριστάμενος εδώ τώως Πρόεδρος της Βουλής κ. Κακλαμάνης ότι το κίνημα «δεν πληρώνω» επιχειρείται από ορισμένους να προβληθεί με διάφορες ανεπαρκείς αιτιολογίες. Η πραγματικότητα, όμως, είναι αυτή: όταν κάποιος δεν πληρώνει, κάποιος άλλος θα το χρεωθεί. Είναι δημόσιο το μέσο. Όταν δεν πληρώνεις εσύ, το κόστος εξακολουθεί να υπάρχει και το πληρώνει κάποιος άλλος. Ποιος είναι ο άλλος; Είναι ο πολίτης της Λευκάδας, της Περίας, της Σάμου, ο οποίος δεν κάνει χρήση του μέσου. Άρα εσύ ο «έξυπνος» μετακυλύεις το κόστος σε κάποιον «λιγότερο έξυπνο». Δεν είναι λιγότερο έξυπνος. Είναι αδύναμος να αντιδράσει ο άλλος, διότι είναι μακριά. Αλλά αυτός που είναι αδύναμος να αντιδράσει και είναι μακριά, πληρώνει και αύριο θα καλύψει το έλλειμμα. Αυτό δεν είναι σωστό, δεν είναι υγιές. Είναι εξοργιστικό να σκεφτούμε ότι ο ένας στην περιφέρειά του δεν έχει επιδότηση, εσύ όμως έχεις επιδότηση και πέραν του ότι έχεις επιδότηση, επιβαρύνεις και το έλλειμμα με τη στάση σου.

Να δεχθώ ότι υπάρχουν πολίτες πεισμένοι. Το δέχομαι. Θέλω να καλέσω την Κυβέρνηση –και νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι– να εξετάσει τρόπους εκπτώσεων για κάποιους ανθρώπους που μπορεί να είναι μακροχρόνια άνεργοι, που μπορεί να μην έχουν εισόδημα.

Τέτοιες περιπτώσεις, κύριε Υπουργέ, θεωρώ ότι πρέπει να εξεταστούν και μάλιστα, με αίσθημα δικαιοσύνης, αλλά και με σαφήνεια ότι απευθυνόμαστε σε αυτούς. Από εκεί και πέρα οι άλλοι, οι χρήστες, ας αναλάβουμε τις ευθύνες μας. Είναι ευθύνες προς όλους. Τα λεφτά τα πληρώναμε ούτως ή άλλως. Το έλλειμμα ήταν νομίζω 179 εκατομμύρια ευρώ σε ετήσια βάση το 2004 και διπλασιάστηκε μέχρι το 2009. Αυτά τα 300 εκατομμύρια ευρώ κατ' έτος, αν δεν κάνω λάθος, κάποιος τα πλήρωναν. Ποιοι τα πλήρωναν; Εμείς όλοι, ο ελληνικός λαός. Ε, πρέπει να σταματήσουμε να τα πληρώνουμε.

Και η επιτυχία της Κυβέρνησης, όταν αυτό το νομοσχέδιο ψηφιστεί και εφαρμοστεί, θα είναι ακριβώς να πει ότι πλέον έχω οριοθετήσει το έλλειμμα στο συγκεκριμένο κομμάτι της κοινωνικής επιδότησης –στο 40% που λέει το νομοσχέδιο– τόσο πληρώνω, τόσο αποδέχομαι και το υπόλοιπο το βγάζουμε πέρα. Αν κάποιος θέλει να αυξήσει το 40% για κοινωνικούς λόγους και τα δεδομένα του κράτους του το επιτρέπουν, μπορεί να το κάνει, δεν απαγορεύεται. Μια απλή νομοθετική αλλαγή είναι. Αλλά προσδιορίζω τι κάνω ως κοινωνική πολιτική και από εκεί και πέρα, όλοι οι υπόλοιποι φροντίζουμε να μην υπάρχει σπατάλη, να μην υπάρχει κακοδιαχείριση, να υπάρχει σοβαρή στάση απ' όλους και από τους εργαζόμενους και από τις διοικήσεις, οι οποίες θα ελέγχονται. Βεβαίως στον τσαμπατζή, σ' αυτόν που έχει και δεν πληρώνει, διότι νομίζει ότι έτσι αντιδρά, ας πούμε καθαρά: «φίλε μου, το μόνο που εξυπηρετείς είναι το να πληρώνουν οι άλλοι για σένα». Κι αυτό δεν είναι κίνημα πια, είναι θα έλεγα υπονόμηση των πραγματικών συμφερόντων του απλού Έλληνα πολίτη, που

δεν μπορεί να αντιδράσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Αστέριος Ροντούλης.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δυο ζητήματα θα θέσω και το ένα προς τον κ. Βούγια, ο οποίος δεν είναι στην Αίθουσα, αλλά θα ακούσει ο κύριος Υπουργός. Αναφέρω τον κ. Βούγια, γιατί νομίζω ότι χειρίζεται το θέμα.

Το πρώτο ζήτημα αφορά τους εκατόν τριάντα επτά αναγκαστικά απολυθέντες πιλότους της Ολυμπιακής Αεροπορίας από το 2003 επί κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ. Οι άνθρωποι αυτοί απολύθηκαν αναγκαστικά και για να καλυφθεί το ζήτημα της απώλειας του εισοδήματός τους και η διαφορά των συντάξεών τους, έγινε ένας νόμος. Ο νόμος αυτός είναι ο ν.3185/2003, αφού έγιναν και διάφορα πρακτικά συμφωνίας πιο πριν που έδιναν διαβεβαιώσεις στους ανθρώπους αυτούς ότι θα λάβουν και την απώλεια του εισοδήματός τους και τη διαφορά των συντάξεών τους. Πότε; Όταν θα πωλούνταν εταιρείες του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Κυρία Πρόεδρε, σε σχέση μ' αυτό που λέω ανοίχτηκε κι ένας συγκεκριμένος λογαριασμός στην Τράπεζα της Ελλάδος στις 31/12/2003 υπό τον τίτλο «Ελληνικό Δημόσιο – λογαριασμός αποκρατικοποίησης του ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας» προκειμένου τα έσοδα από την πώληση των εταιρειών του ομίλου να πάνε σ' αυτό το λογαριασμό και στη συνέχεια από το λογαριασμό αυτό να εκταμιευθούν τα χρήματα για τους εκατόν τριάντα επτά αυτούς πιλότους που αναγκαστικά απολύθηκαν.

Μέχρι στιγμής, κύριε Υπουργέ, δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα. Οι άνθρωποι αυτοί είναι μετέωροι και δέχονται μόνο αλλεπάλληλες υποσχέσεις. Η Κυβέρνηση πολύ καλά κάνει και φροντίζει για τη διευθέτηση ζητημάτων που έχουν να κάνουν με το προσωπικό της Ολυμπιακής που πρόσφατα απολύθηκε, αλλά αυτοί οι άνθρωποι ταλαιπωρούνται οκτώ χρόνια τώρα. Τι θα γίνει με αυτούς τους εκατόν τριάντα επτά πιλότους; Δεν είναι ντροπή να ρυθμίζουμε μόνο ζητήματα ανθρώπων που χθες απολύθηκαν; Καλά κάνουμε, αλλά τι θα γίνει μ' αυτούς που είναι απολυμένοι εδώ και οκτώ χρόνια, αναγκαστικά απολυθέντες με διαβεβαιώσεις της ελληνικής πολιτείας ότι το ζήτημά τους θα διευθετηθεί; Είναι μετέωροι οι άνθρωποι αυτοί.

Έρχομαι τώρα και σ' ένα άλλο ζήτημα που αφορά τις εταιρείες υδροπλάνων. Κύριε Υπουργέ, γνωρίζετε πολύ καλά ότι είμαστε μία νησιωτική χώρα. Εκατοντάδες νησιά, χιλιάδες νησιώτες μας περιμένουν εξυπηρέτηση, περιμένουν υπηρεσίες που θα τους διασυνδέουν γρήγορα και με ασφάλεια με τα μεγάλα αστικά κέντρα της χερσαίας χώρας. Πεδίο δόξης λαμπρό να αναπτυχθούν εταιρείες υδροπλάνων.

Θέλω, λοιπόν, να σας ρωτήσω συγκεκριμένα δύο πράγματα: Πρώτον, έχει εκδοθεί το περιώνυμο και περιλάλητο προεδρικό διάταγμα, που εδώ και καιρό αναμένουμε, προκειμένου να διευθετηθούν γραφειοκρατικές φύσεως ζητήματα ή θεσμικά ζητήματα, που έχουν αναφύει μεταξύ της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Υπουργείου Ναυτιλίας, για να προχωρήσουν τα λεγόμενα υδατοδρόμια, ώστε να διευκολυνθούν αυτές οι εταιρείες, διότι πρέπει να λειτουργήσουν; Ίσως τα υδροπλάνα να είναι μία λύση σε σχέση και με άγονες ακριτικές περιοχές. Πρέπει να το δούμε αυτό. Υπάρχουν συμφέροντα που αντιμάχονται. Εμάς όμως ως πολιτικούς χώρους δεν μας ενδιαφέρουν αυτά τα συμφέροντα. Μας ενδιαφέρουν τα συμφέροντα των πολιτών που θέλουν να εξυπηρετηθούν.

Το δεύτερο ερώτημα: Υπήρξε ποτέ επαφή δική σας –της Κυβέρνησης εννοώ– με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να υπάρξουν συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα, ούτως ώστε να γίνουν τέτοιου είδους υποδομές υδατοδρομίων που θα διευκολύνουν την εγκατάσταση των εταιρειών αυτών;

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Ροντούλη.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Δημήτρης Παπαδημούλης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, απορώ γιατί

κάνετε ότι δεν καταλαβαίνετε. Οι πολίτες που διαμαρτύρονται για την πολιτική σας διαμαρτύρονται γιατί τους ζητάτε να πληρώσουν μόνο αυτοί, οι πιο φτωχοί, οι πιο αδικημένοι, οι πιο «ριγμένοι». «Τους τα παίρνετε», με άγρια περικοπή μισθών και συντάξεων. «Τους τα παίρνετε» με την έκρηξη της ακρίβειας και του πληθωρισμού που προκαλεί η πολιτική σας. «Τους τα παίρνετε» με την αύξηση της ανεργίας και η «εξυγίανση» που φέρνετε στις αστικές συγκοινωνίες είναι 40% ακριβότερο εισιτήριο για τους επιβάτες και άγρια μείωση εισοδημάτων και δικαιωμάτων για τους εργαζόμενους.

Έχουν χάσει μέχρι τώρα 30%-40% και θα χάσουν και άλλα μέσα από την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων. Είναι επικίνδυνη η λογική σας του διαίρει και βασίλευε, κύριε Ρέππα. Ακριβό εισιτήριο πληρώνουν και οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου και οι κάτοικοι της περιφέρειας και τους ζητάτε να πληρώσουν ακόμη ακριβότερο, την ώρα που τους μειώνετε το εισόδημά τους.

Στο όνομα ποιας δικαιοσύνης μιλάτε; Έχετε καταφέρει να βάλετε τους πλούσιους να πληρώνουν σ' αυτή τη χώρα; Έχετε περιορίσει τη φοροδιαφυγή; Έχετε περιορίσει τη συστημική διαφθορά; Έχετε περιορίσει τις πελατειακές σπατάλες;

Προχθές ο πρόεδρος ενός συνδικάτου έλεγε ότι η δική σας διοίκηση δίνει 25.000 ευρώ το μήνα για να νοικιάζει ένα κτήριο για το μετρό και το κτήριο του μετρό μένει άδειο. Δίνει 18.000 ευρώ το μήνα για μια αποθήκη στον Ασπρόπυργο η οποία δεν χρησιμοποιείται.

Περιορίστε, λοιπόν, τις κρατικές σπατάλες, αντί να κουνάτε το δάχτυλο και να προσβάλλετε τους πολίτες, γιατί οι πολίτες που διαμαρτύρονται δεν διαμαρτύρονται γιατί δεν θέλουν να πληρώσουν τα πανάκριβα διόδια για δρόμους καρμανιόλες ή τα ακριβά εισιτήρια στις αστικές ή τις υπεραστικές συγκοινωνίες. Διαμαρτύρονται γιατί μερικοί πια δεν μπορούν. Και αυτός ο κόσμος δεν καθοδηγείται ούτε από το Συνασπισμό Ριζοσπαστικής Αριστεράς ούτε από το ΚΚΕ, ούτε από κανέναν. Είναι κόσμος ανεξαρτήτως κομμάτων, λαϊκός, προοδευτικός, πονεμένος. Πολλοί απ' αυτούς έχουν ψηφίσει ΠΑΣΟΚ και θεωρούν προσβολή να τους αποδίδετε και τον όρο τζαμπατζήδες.

Προφανώς, οφείλατε να κάνετε και μια διάκριση που δεν την κάνετε. Και δεν την κάνετε σκόπιμα για να γίνετε αρεστός σε οικονομικά κέντρα. Είναι άλλο οι δημόσιες συγκοινωνίες και άλλο τα πανάκριβα διόδια που πληρώνουν οι πολίτες για λογαριασμό ιδιωτών και για δρόμους που δεν υπάρχουν και θα κατασκευαστούν.

Σας θυμίζω, κύριε Ρέππα, γιατί έχετε κοντή μνήμη: Όταν η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αύξησε τα εισιτήρια στις αστικές συγκοινωνίες πριν από ενάμιση χρόνο, το 2009, είχατε ανέβει και εσείς και όλοι οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ στα κεραμίδια και φωνάζατε ότι είναι μεγάλες οι αυξήσεις και ότι δεν αντέχει ο κόσμος. Τι νομίζετε; Ότι των άλλων «είναι καρδιά και ακούγονται και τα δικά σας είναι σύκα και δεν ακούγονται»; Τον πολίτη δεν τον ενδιαφέρει αν οι αυξήσεις επιβάλλονται από γαλάζιους ή από πράσινους. Τον ενδιαφέρει ότι τις πληρώνει.

Σας θυμίζω επίσης, ότι είχατε υποσχεθεί καταγγέλλοντας τις συμβάσεις που υπέγραψε η Νέα Δημοκρατία για τα ακριβά διόδια επί υπουργίας Σουφλιά ότι εσείς θα τις επαναδιαπραγματευθείτε και επανειλημμένα και ο κ. Μαγκριώτης έχει έρθει εδώ και έχει πει: «Ναι, τα διόδια είναι ακριβά. Ναι, θα επαναδιαπραγματευθούμε. Ναι, θα τα μειώσουμε». Ναι... ναι... ναι... και τίποτα απ' αυτά δεν κάνετε. Επομένως, αντί να κουνάτε το δάχτυλο στους πολίτες εξηγείστε γιατί άλλα λέτε για να πάρετε τα ψηφαλάκια και να γίνετε κυβέρνηση όταν είστε αντιπολίτευση και μετά εφαρμόζετε την πολιτική της Νέας Δημοκρατίας;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κύριο Παπαδημούλη.

Το λόγο έχει ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής, κ. Απόστολος Κακλαμάνης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν αντιλαμβάνομαι την έκφραση «ψηφαλάκια». Δηλαδή, κατά τον συνάδελφο που μίλησε πιο πριν, κάποιοι έρχονται εδώ με ψήφους του ελληνικού λαού και κάποιοι άλλοι με ψηφαλάκια.

Επίσης, δεν αντιλαμβάνομαι τη διατύπωση ότι κάποιοι ανέβηκαν στα κεραμίδια. Πράγματι διαφωνούσαμε με μια αύξηση ποσοστιαία διπλάσια απ' αυτή που αναγκάζεται τώρα να κάνει η σημερινή Κυβέρνηση κάτω από τις σημερινές συνθήκες προκειμένου να υπάρξουν αστικές συγκοινωνίες. Πρέπει να μιλάμε όλοι με απόλυτη ειλικρίνεια, ιδιαίτερα υπό τις σημερινές δύσκολες συνθήκες.

Όσα είπε ο αγαπητός συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Παπαδημούλης, ναι, θα τα προσυπέγραφα κι εγώ πριν από ένα διάστημα, για όλους αυτούς που πράγματι υπήρξαν οι λυμενές του εθνικού πλούτου, διότι το εθνικό εισόδημα που παρήχθη τα τριάντα πέντε χρόνια της Μεταπολίτευσης -που στατιστικά εκφράζεται με ένα ποσόν 2.500 δολαρίων κατά κεφαλήν το 1974 και 30.000 κατά κεφαλήν τώρα- είναι προφανές ότι δεν αντιστοιχεί πράγματι σε 30.000 δολάρια κατά κεφαλήν στον κάθε ένα Έλληνα πολίτη.

Υπάρχει ένα άνοιγμα. Κάποιοι από αυτό τον πλούτο εισέπραξαν πολύ περισσότερα και κυρίως δεν κατέβαλαν στο Ελληνικό Δημόσιο, με βάση τους φορολογικούς νόμους, ό,τι θα έπρεπε να καταβάλουν. Επίσης, κατασκευαστές μεγάλων έργων τα κατασκεύαζαν με Πακιστανούς ανασφάλιστους, χωρίς να καταβάλουν εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία και φτάσαμε ως εδώ.

Το πρόβλημα και το ερώτημα σε κάθε υπεύθυνη πολιτική και κοινωνική δύναμη του τόπου, είναι: Πρέπει να τα διαλύσουμε όλα; Οι μόνοι που δεν θα ζημιωθούν είναι αυτοί που σηκώνουν τις καταθέσεις τους από τις ελληνικές τράπεζες και ασφαλώς δεν τις επενδύουν σε ελληνικά ομόλογα, αλλά σε προϊόντα κινδύνου, χρεοκοπίας της Ελλάδας.

Αυτά ο απλός πολίτης τα καταλαβαίνει. Εγώ τα ζω -στην ίδια περιφέρεια είμεθα με τον κ. Παπαδημούλη- και διαπιστώνω, όπως είπα και προχθές, ότι άνθρωποι που ζούσαν με ένα μεροκάματο, πάνε στον Ασπρόπυργο ή έρχονται στην πλατεία Κοτζιά και κάποιοι που ζουν ακόμα στον κόσμο τους, τους καλούν σε ανταγωνισμό με τους μετανάστες, αν θα δώσουν 60 ή 40 ή 20 ευρώ και γυρίζουν χωρίς μεροκάματο στο σπίτι τους. Αυτοί κλαίνε, υποφέρουν και περιμένουν μέσα από μία κοινή προσπάθεια να γίνει κάτι.

Και υπάρχουν και αυτοί που λέγονται «τα μεσαία και ανώτερα στρώματα», που έχουν το μισθό ή τη σύνταξη, που δεν έχουν προβλήματα οικονομικά, που έχουν σπίτι δικό τους.

Ξέρουμε ότι η Ελλάδα δεν είναι φτωχή χώρα. Την εικοστή θέση έχει στις χώρες διεθνώς σε ό,τι αφορά τον πλούτο ή τη φτώχεια, τους πόρους ή όχι.

Το πρόβλημα είναι αυτό που κάνουν διάφορα φασιστοειδή που γενικεύουν ευθύνες, που καταδικάζουν, όχι εξατομικευμένα, όποιους λειτουργούς του πολιτικού συστήματος δεν υπήρξαν εντάξει στην αποστολή τους ή επρόδωσαν και τον όρκο τους, που καταδικάζουν συλλήβδην το πολιτικό σύστημα.

Τι είναι το πολιτικό σύστημα; Υπάρχει σύγχυση στον απλό πολίτη που δεν ενημερώνεται.

Όπως είπα και στον κύριο Υπουργό, στη Λευκάδα, την ιδιαίτερη πατρίδα μου, για να πάω από τη Χώρα, την πόλη στο χωριό μου -είναι οκτώ χιλιόμετρα- πρέπει να δώσω 3,60 ευρώ. Αυτά δεν τα ξέρουν οι άνθρωποι. Αν τα ήξεραν θα είχαν περισσότερο δίκιο να φωνάζουν από αυτούς που πληρώνουν μέρος του κόστους, διότι το υπόλοιπο επιδοτείται από το δημόσιο.

Και το πολιτικό σύστημα, κυρία Πρόεδρε -να το ξεκαθαρίσουμε- δεν είναι τα πρόσωπα. Είναι οι θεσμοί. Είναι ο πρώτος πυλώνας της δημοκρατίας που λέγεται Κοινοβούλιο. Είναι η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Είναι η δικαιοσύνη. Αυτοί είναι οι θεσμοί. Αυτό είναι το πολιτικό σύστημα, όχι τα πρόσωπα που έρχονται και παρέρχονται.

Και λυπάμαι, γιατί από συναδέλφους εδώ μέσα, Βουλευτές, εκπροσώπους του λαού, που τουλάχιστον έχουν και θεωρητική κατάρτιση, γίνεται αυτή η σύγχυση. Όλα μέσα στον κουβά, να τον πετάξουμε τον κουβά, μαζί με το περιεχόμενό του. Δεν ξέρω τι θα ακολουθήσει.

Εγώ την επανάσταση που ονειρεύομαι στα νεανικά μου χρόνια, την είδα ότι έφαγε η ίδια τα παιδιά της, πριν καν γίνει καθεστώς! Και σ' αυτήν την περίπτωση, όποιοι διολισθαίνουν σ' αυτήν την κατεύθυνση, πράγματι ζητάμε «ψηφαλάκια». Αυτό πιστεύω.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, ήθελα να σας παρακαλέσω γι' αυτήν τη διεκυστίνδα που μέχρι τώρα καλλιεργείται κυρίως από μια ομάδα στο Τεχνικό Επιμελητήριο, που εκμεταλλεύεται –πολιτικά και συνδικαλιστικά– τα προβλήματα που έχουν χιλιάδες πτυχιούχοι, διπλωματούχοι του Μετοσοβίου Πολυτεχνείου κ.λπ..

Έκανε αυτή η Κυβέρνηση μια τομή και είπε: Άλλο η εισαγωγή στη Δημόσια Διοίκηση, εκεί μπορεί να υπάρχει ανάλογα με τα προσόντα, τα έτη σπουδών κ.λπ. μια διαφοροποίηση, αλλά από εκεί και πέρα πρέπει να είναι κίνητρο για τον κάθε ένα στην εξέλιξή του, η επίδοσή του, η συνέπειά του, όχι κάτι το οποίο θεωρείται κατοχυρωμένο, διότι εκφράζεται σ' έναν τίτλο που πήρε πριν από είκοσι, τριάντα χρόνια.

Θέλω να σας παρακαλέσω να δείτε αυτό το αίτημα, όχι να υπερπηδήσουν τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας όσοι είναι ΤΕ, αλλά να κρίνονται και αυτοί. Και ασφαλώς, εάν έχουν άλλοι περισσότερα προσόντα, θα είναι εκείνοι, μπροστά.

Ξέρετε, το έζησα και στον Κανονισμό της Βουλής: Όπου περιορίζουμε για ορισμένους κλάδους την εξέλιξη σε θέσεις προϊσταμένων και αποκλείουμε άλλους κλάδους, πολλές φορές βρισκόμαστε οι εκάστοτε Πρόεδροι της Βουλής και τα υπηρεσιακά συμβούλια σε μεγάλη δυσκολία. Διότι καταλαβαίνουμε ότι μπορεί να έχουμε κάποιον που έχει οχυρωθεί στον Κανονισμό, που προβλέπει μόνο από ένα κλάδο ότι θα έχουν εξέλιξη και να παραλείπουμε ικανότατους που δεν ανήκουν στο συγκεκριμένο κλάδο. Τότε, λοιπόν, δεν κάνουμε την καλύτερη επιλογή. Ο κανός, πιστεύω, αν υπάρχει αξιοκρατία στην εφαρμογή των διατάξεων, των κανονισμών, νόμων κλπ, δεν έχει να χάσει.

Νομίζω ότι μ' αυτό το πνεύμα θα πρέπει να δεχτείτε το αίτημα που σας έθιξε πιο πριν και ο κ. Πρωτόπαπας.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε, τον κ. Απόστολο Κακλαμάνη.

Το λόγο έχει ζητήσει ο κ. Ροντούλης για δύο λεπτά.

Ορίστε, κύριε Ροντούλη, έχετε το λόγο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, είδα ότι κάποιος ενοχλήθηκε από τη χρήση του όρου «ψηφαλάκια». Ο όρος, όμως, αυτός παραπέμπει και συναρτάται..

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εσείς το είπατε; Εγώ δεν σας άκουσα.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Το είπα κι εγώ κατά την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Συμπλέετε με τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τώρα θα δείτε πως συμπλέουμε!

Κύριε Πρόεδρε, δεν σας διέκοψα.

Λέω, λοιπόν, ότι ο όρος αυτός ξεχνάνε κάποιον –και εν προκειμένω ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής– ότι συναρτάται με μια πολιτική συγγής ψηφοθηρίας, συναρτάται με μια πολιτική «Μαυρογιαλούρου», με μια πολιτική δηλαδή ανεκπλήρωτων υποσχέσεων.

Εν προκειμένω και για παράδειγμα, θα ξεχάσουμε εμείς, κύριε Πρόεδρε, την προεκλογική υπόσχεση –που για τα «ψηφαλάκια» έγινε– του κ. Μαγκριώτη, που γύριζε ανά την επικράτεια και δεσμεύονταν λέγοντας «ψηφίστε το ΠΑΣΟΚ τώρα και αμέσως μετεκλογικά η Κυβέρνηση θα αποκλιμακώσει το αντίτιμο των διοδίων». Περιμένουμε ακόμα να δούμε την αποκλιμακώση αυτή, τη μείωση των διοδίων και δεν τη βλέπουμε. Είναι υπόσχεση της δικής σας Κυβέρνησης.

Βεβαίως, βγαίνει, διά του λόγου το αληθές, η Νομαρχιακή Επιτροπή ΠΑΣΟΚ Λάρισας και λέει: «Τι θα γίνει με την υπόθεση αυτή; Ακόμα περιμένουμε.» Οι δικοί σας άνθρωποι, λοιπόν, καταγγέλλουν τις πρακτικές αυτές που προεκλογικά ακολουθήθηκαν από την Κυβέρνησή σας.

Να πω και κάτι άλλο. Είπε ο αξιότιμος κύριος Πρόεδρος –και παρότρυνε τον Υπουργό: Βγείτε, για να μάθει ο κόσμος στην περιφέρεια ότι στην Αθήνα επιδοτείται η τιμή του εισιτηρίου στις αστικές συγκοινωνίες, όχι όμως στην περιφέρεια.

Μα, γιατί δεν το κάνουν, κύριε Πρόεδρε; Είναι φανερό γιατί δεν το κάνουν, γιατί το κρατάνε περιορισμένο. Εμείς ίσα-ίσα θέλουμε να γίνει αυτό το πράγμα που λέτε και παροτρύνουμε τον Υπουργό να βγει και να το πει, γιατί τότε ευλόγως ο πολίτης της ελληνικής περιφέρειας θα πει: Γιατί στην Αθήνα να υπάρχει αυτή

η επιδότηση και να μην υπάρχει στη Λάρισα; Γιατί να μην υπάρχει στο Βόλο; Γιατί να μην υπάρχει στην Κατερίνη;

Καταλαβαίνετε πολύ καλά ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα. Και έχουμε συνεχώς τις ελληνικές κυβερνήσεις χρόνια τώρα, πάλι με πολιτική «Μαυρογιαλούρου» και «ψηφαλάκιων», να έρχονται σ' αυτή εδώ την Αίθουσα, αλλά και προεκλογικά και να λένε: «Ψηφίστε μας και όταν γίνουμε κυβέρνηση, θα επιδοτήσουμε και τις αστικές συγκοινωνίες της περιφέρειας».

Τι είδους, λοιπόν, παρότρυνση είναι αυτή που κάνετε προς τον αξιότιμο Υπουργό κάνετε, να βγει για να μας πληροφορήσει ότι μόνο στην Αθήνα υπάρχει επιδότηση; Χρόνια το ξέρουμε αυτό το πράγμα. Χρόνια μάχεται η περιφέρεια να υπάρξει η αντίστοιχη αντιμετώπιση και για τους ανθρώπους της περιφέρειας.

Άρα, μην κάνετε την παρότρυνση αυτή. Ο κόσμος γνωρίζει πάρα πολύ καλά τις συμπεριφορές, τις πολιτικές που ασκούνται και εσκεμμένα το κρατάει χαμηλά η εκάστοτε κυβέρνηση το ζήτημα.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ο κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, με συγχωρείτε, αλλά εγώ δεν άκουσα καν τον κ. Ροντούλη. Αναφέρθηκε στην έκφραση που χρησιμοποιεί ο κ. Παπαδημούλης, διότι είχα την αξίωση από τον κ. Παπαδημούλη άλλες εκφράσεις να χρησιμοποιεί!

Ο κ. Ροντούλης δίδει ακριβώς απάντηση στο ερώτημα. Δεν θα χρησιμοποιήσω τις εκφράσεις περί «Μαυρογιαλούρου» κ.λπ., αλλά δίδει απάντηση στο πώς πολιτεύεται καθένας. Εγώ είμαι Βουλευτής της Β' Περιφέρειας της Αθήνας τριάντα επτά χρόνια, αλλά αυτό που βλέπω σωστό, το λέω. Και λέω στην Κυβέρνηση, να –και θα το καταλάβει και ο λαός της περιφέρειάς μου, κύριε Υπουργέ– πρέπει εδώ να δούμε και να καταλάβουμε ότι είμεθα συνέλληνες, δεν είμεθα άλλοι οι Έλληνες της Λάρισας, άλλοι της Αθήνας. Αλλά ο κ. Ροντούλης, όπως προσέξατε, θεωρεί ότι η Λάρισα είναι. Από εκεί και πέρα, μπορεί καθένας να συμπεράνει πού υπάρχει η λογική «Μαυρογιαλούρου» και πού υπάρχει υπεύθυνη στάση εκπροσώπου του λαού μέσα σ' αυτό το χώρο.

Αυτά, γιατί πολλές κουβέντες συναδέλφων ακούμε εδώ που θέλουν να γίνουν τιμητές των πάντων.

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

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Κύριε Ροντούλη, έχετε εξαντλήσει όλο το χρόνο.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να απαντήσω στο εξής ερώτημα: Είπατε –και πολύ σωστά– αλλά δεν το είπατε εσείς, το ξέρει όλος ο ελληνικός λαός, ότι υπάρχει μια επιδότηση εισιτηρίου για τις αστικές συγκοινωνίες των Αθηνών. Θεωρείτε ότι στη Λευκάδα πρέπει να ισχύσει αυτό; Στη Λάρισα πρέπει να ισχύσει, στο Βόλο, στη Κατερίνη, στη Πάτρα; Ναι ή όχι; Αυτό είναι το ερώτημα το οποίο αποφεύγετε τεχνηέντως. Εκεί θέλουμε να απαντήσετε.

Είπατε ότι δεν υπάρχουν Έλληνες δύο ταχυτήτων. Μα, με την πολιτική της Κυβέρνησής σας υπάρχουν Έλληνες δύο ταχυτήτων και γι' αυτό είστε και «Μαυρογιαλούροι».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδας κ. Σπυρίδων Χαλβατζής.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΧΑΛΒΑΤΖΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, εδώ επιχειρείται μια διαστρέβλωση της πραγματικότητας. Σε όλο τον κόσμο, τουλάχιστον μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, οι συγκοινωνίες και ειδικά οι αστικές συγκοινωνίες, επιδοτούνταν, γιατί σε ένα μεγάλο μέρος οι αστικές συγκοινωνίες χρησιμοποιούνται από τους εργαζόμενους για να πάνε και να γυρίσουν από τη δουλειά τους. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Εάν τα τελευταία χρόνια στο όνομα της ιδιωτικοποίησης τα πάντα πάνε να δοθούν στους ιδιώτες, άμεσα ή έμμεσα, είναι μια άλλη ιστορία.

Πρώτον, οι αστικές συγκοινωνίες θα πρέπει να επιδοτούνται, διότι αξιοποιούνται από τους εργαζόμενους για συγκεκριμένες χρήσεις.

Δεύτερον, εμείς έχουμε καταθέσει ως ΚΚΕ συγκεκριμένες προτάσεις, για να πάνε οι εργαζόμενοι στη δουλειά τους από τις 15.00' μέχρι τις 8.00' να είναι ελεύθερες οι συγκοινωνίες. Επίσης, άνεργοι, άτομα με ειδικές ανάγκες, φοιτητές, στρατιώτες δεν πρέπει να πληρώνουν. Δεν είναι βάρος για τον κρατικό προϋπολογισμό αυτό. Αυτή είναι η θέση μας. Θα πρέπει σε όλη τη χώρα, εάν και εφόσον υπάρχουν συγκοινωνίες τις πρωινές ώρες, την ώρα που οι εργαζόμενοι πηγαίνουν στη δουλειά τους να είναι ελεύθερες και δωρεάν.

Ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Αμοιρίδης, εισηγητής του ΠΑΣΟΚ, για τέσσερα λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Εύχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κάνοντας αναφορά στο νομοσχέδιο και ακούγοντας τον κ. Αϊβαλιώτη που ενδιαφέρθηκε για τη Σάμο και όχι για ολόκληρο το νομοσχέδιο που αφορά τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό εκτιμώ ότι ακριβώς σ' αυτό στοχεύει το νομοσχέδιο, την ανάπτυξη της περιφέρειας. Όταν αναπτύσσονται τα περιφερειακά αεροδρόμια, όταν υπάρχει ασφάλεια στις πτήσεις, όταν μειώνεται το κόστος της επίγειας εξυπηρέτησης, δεν δουλεύουμε και για τη Σάμο και για τη Χίο; Αυτός είναι ο στόχος. Ο στόχος είναι να δημιουργήσουμε τοπική ανάπτυξη, να κάνουμε ελκυστικό προορισμό τα νησιά μας ή όπου υπάρχει αεροδρόμιο, ώστε να παραχθεί επιπλέον πλούτος.

Δεύτερον, η Ελλάδα, πέρα από το ηπειρωτικό της κομμάτι, έχει ένα τεράστιο κομμάτι εναέριου χώρου. Παράλληλα, ήδη είχε τον κίνδυνο να τιμωρηθεί χρηματικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή γιατί δεν είχε δημιουργήσει φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Αυτό ακριβώς κάνουμε. Και σταματάμε τις οικονομικές επιπτώσεις που πιθανώς να υπάρχουν, αλλά παράλληλα αυξάνουμε το χώρο μέσα από τον οποίο υπάρχει οικονομική ανταποδοτικότητα για τη χώρα μας. Και αυτός ο πλούτος είναι τεράστιος.

Όσον αφορά το δεύτερο θέμα για τα λεωφορεία, κύριε Υπουργέ, τα τρεις ήμισι δισεκατομμύρια καλούνται να τα πληρώσουν δύο: Και ο υπόλοιπος ελληνικός λαός και οι χρήστες των λεωφορείων. Δεν πρέπει οι χρήστες να πληρώσουν; Καλούνται να πληρώσουν όλοι οι Έλληνες. Οι χρήστες δεν πρέπει να πληρώσουν; Άρα, σε πρώτη φάση καλείται όλος ο ελληνικός λαός, καλούνται όλοι οι Έλληνες πολίτες να συμβάλουν στο μεγάλο έλλειμμα που δημιουργήθηκε. Και κανένας δε λέει «όχι».

Από εκεί και πέρα, όμως, θα πρέπει να δούμε τί γίνεται στο μέλλον. Πώς θα ρυθμιστεί αυτές τις συγκοινωνίες; Άμεσα πρέπει να δοθεί λύση. Γι' αυτό ο Υπουργός προτείνει μία αύξηση.

Κύριε Υπουργέ, με τη αύξηση και τον εξορθολογισμό πλέον και τον έλεγχο των εισιτηρίων, πιστεύω ότι εάν υπάρχει περίσσειμα σε μια δημόσια υπηρεσία ανταποδοτική, δεν έχει δικαίωμα να την κρατήσει ο οργανισμός. Πρέπει, όταν θα διαπιστώσετε μέσα από τη νέα λειτουργία βάσει του νομοσχεδίου και τον έλεγχο των εισιτηρίων, ότι υπάρχει περίσσειμα από την αύξηση αυτή, να αποδοθεί πίσω και να μειωθεί το εισιτήριο.

Άρα, σε πρώτη φάση άμεσα με την αύξηση πρέπει να διατηρήσουμε τις θέσεις εργασίας και το δημόσιο χαρακτήρα, αλλά κυρίως την εξυπηρέτηση του πολίτη άμεσα. Και στο τέλος του έτους που θα γίνει ο απολογισμός και ο ισολογισμός, αν υπάρξει ένα περίσσειμα, απαγορεύεται να πάει αυτό το περίσσειμα σε κάποιο ταμείο. Θα πρέπει να είναι ανταποδοτικό και να επιστραφεί για να μειωθεί το εισιτήριο.

Όσον αφορά στην ελληνική περιφέρεια, θα πρέπει να ξέρετε ότι και οι ηλικιωμένοι που πηγαίνουν στην πόλη, στο κέντρο του νομού, στο ΚΑΠΗ, στο νοσοκομείο, στο γιατρό, πληρώνουν εισιτήριο δύο, τρία και τέσσερα ευρώ.

Υπήρξε ένα πρόγραμμα, κύριε Υπουργέ, το «ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΩ», που έγινε με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και το Υπουργείο Μεταφορών, το οποίο μείωσε το εισιτήριο περίπου στο 50% με 60% κατ' επιλογή της αυτοδιοίκησης. Θα μπορούσε να συνεχιστεί αυτό το πρόγραμμα, να υπάρχει ανταποδοτικότητα και στην ελληνική περιφέρεια.

Αντιλαμβάνομαι πως είναι δύσκολο για τους οδηγούς σε μία

πόλη όπως είναι η Αθήνα να ελέγξουν τα εισιτήρια, όπως γίνεται σε όλη την Ευρώπη, από τη μία πόρτα που μπαίνει ο κόσμος. Δεν μπορούν να σταματήσουν την κυκλοφορία. Πρέπει να δούμε, όμως, ποιοι είναι αυτοί για τους οποίους υπάρχει ευαισθησία. Πόσους «μαϊμού» ανάπηρους έχουμε; Πόσους «μαϊμού» εργαζόμενους έχουμε; Σε μια χώρα που η ιδιότητα των περισσότερων μάλλον είναι πλαστή, πρέπει να ελεγχθεί και αυτό το κομμάτι. Δεν μπορούμε να μιλάμε συλλήβδην. Όταν υπάρχει 40% εισιτηριοδιαφυγή, αν νομιμοποιήσουμε σήμερα το κίνημα αυτό το «δεν πληρώνω» το ένα κομμάτι να φωνάξει από αυτό το 40% δημιουργείται κίνημα. Ποιος φωνάζει, άραγε από αυτό το 40% που δεν πληρώνει; Γιατί το 40% είναι ένα τεράστιο νούμερο. Σήμερα φωνάζει ένα 3%-4%. Είναι από το σύνολο 100% ή από το 40% αυτού που δεν πληρώνουν ποτέ; Πρέπει να το διευκρινίσουμε.

Άρα, μην ισοπεδώνουμε λογικές και δημιουργούμε προϋποθέσεις, οι οποίες...

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Αμοιρίδη...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Κοιτάξτε να δείτε, είναι πολιτική πράξη όλο αυτό και δεν είναι οικονομική, να πληρώνει αυτός που παίρνει τα μέσα και είναι χρήστης και όχι όλοι -γιατί αυτή είναι ισοπεδωτική λογική- να υπάρχει ισόνομη και ισόρροπη ανάπτυξη σε όλη την Ελλάδα και να υπάρχει εξυπηρέτηση του πολίτη και να είναι δημόσιες οι συγκοινωνίες.

Αυτό ακριβώς είναι πολιτική αποτύπωση ενός νομοσχεδίου και δεν είναι οικονομίστικη. Είναι πολιτική αποτύπωση.

Όσο δε για τα διόδια, θα σας θυμίσω το 1990 που έκαναν 50 δραχμές τα διόδια στα Μάλγαρα, η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη τα έκανε 200 δραχμές -350% παραπάνω- σε ένα βράδυ. Από 50 δραχμές πήγε στις 200 δραχμές το 1990, αν θυμάστε καλά.

Σήμερα, με την παρέμβαση που έγινε από το Υπουργείο τουλάχιστον στην Πιερία, δεν πληρώνει ο πολίτης της βόρειας Πιερίας, γιατί δεν έχει παράπλευρο δίκτυο. Αυτό δεν έκανε ο κ. Σουφλιάς. Έκανε μία σύμβαση, η οποία δίνει ό,τι δίνει στους συμβαλλόμενους στις εταιρείες, παράλληλα όμως αφαιρεί από το έργο αυτό το παράπλευρο δίκτυο, για να το κάνει το κράτος όταν θα έχει χρήματα. Και μπήκαν διόδια.

Εκτιμώ, λοιπόν, ότι αν υπάρχει η επιλογή του πολίτη ενός παράπλευρου δικτύου, από εκεί και πέρα τα διόδια θα μπου με ηλεκτρονικό τρόπο ανά χιλιόμετρο.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Το ψηφίσατε κι εσείς.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Και επειδή στην Πιερία δεν υπάρχει παράπλευρο δίκτυο στο βόρειο τμήμα, αποδέχτηκε το Υπουργείο και κατήργησε την πληρωμή των διοδίων.

Για μας είναι προτεραιότητα να γίνει το παράπλευρο δίκτυο και παρά τα διόδια ο καθένας θα επιλέγει το δρόμο που θα πάρει και θα τον πληρώσει.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ο Μαγκριώτης δεν είπε να μειωθούν;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Ο κ. Μαγκριώτης δεσμεύτηκε...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεσμεύτηκε...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΜΟΙΡΙΔΗΣ: Προσέξτε λίγο. Κρίνουμε από το τελικό αποτέλεσμα. Υπάρχει ένα χρονικό διάστημα με τις δυσκολίες της χώρας, με την εκμετάλλευση των εταιρειών και των τραπεζών να φύγουν από τη σύμβαση, γιατί τα επιτόκια είναι 3% και η σύμβαση η καινούργια να είναι σε βάρος του δημοσίου. Αυτό προσπαθούν οι εταιρείες και σ' αυτό συμβάλλουμε κι εμείς.

Το Υπουργείο δεν έχει κρατήσει το λόγο του, όταν στο τέλος της διαδικασίας της διαπραγμάτευσης που κάνει αυτό το χρονικό διάστημα δεν θα έχει τα αποτελέσματα για τα οποία δεσμεύτηκε. Τότε, ναι, θα πείτε για τον κ. Μαγκριώτη και για το Υπουργείο. Τότε θα είμαστε κι εμείς μαζί σας.

Γι' αυτό σήμερα, από την εμπειρία που έχουμε εμείς -υπάρχει και διαμαρτυρία για κίνημα κατά των διοδίων και στο δικό μας τόπο- στόχος είναι να ανατρέψουμε μια αρνητική κατάσταση, όπου όταν σου περνάει αλυσίδα στο πόδι πρέπει να βρεις τρόπο να τη βγάλεις. Αυτό ακριβώς κάνει το Υπουργείο. Κάποιοι άλλοι την έβαλαν την αλυσίδα και γι' αυτήν απολογείται σήμερα το Υπουργείο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ροδούλα Ζήση): Ευχαριστούμε τον κ.

Αμοιρίδη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού, κ. Παύλος Μαρκάκης.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να θέσω τέσσερα ζητήματα.

Κατ' αρχάς, πιστεύουμε ότι με την ιστορία των αεροδρομίων, που χαρίζονται σε ιδιωτικές επιχειρήσεις και επενδυτές χωρίς να πληρώνουν τίμημα, θα δημιουργηθεί ένα δεύτερο κίνημα τζαμπατζήδων στα αεροδρόμια. Αυτοί είναι οι χοντροί τζαμπατζήδες.

Το δεύτερο που θέλω να πω, είναι ότι επιχειρείται πάλι η διόγκωση του δημόσιου τομέα. Αν δείτε, αγαπητοί συνάδελφοι, τη γενική διεύθυνση που δημιουργείται στην ΥΠΑ, που έχει εκατόν δεκαοχτώ τμήματα και δεκαέξι διευθύνσεις, θα καταλάβετε ότι είναι ένας μεγάλος δημόσιος τομέας.

Δεν πάμε, όμως, μόνο σε αυτό. Αν δείτε και τα άρθρα του κεφαλαίου Γ', θα διαπιστώσετε ότι δημιουργούνται νέες διευθύνσεις και νέα τμήματα. Αυτή είναι η προοπτική του ΠΑΣΟΚ να ελαττώσει το δημόσιο τομέα, που διαφημίζουν σήμερα στις εφημερίδες;

Τρίτον, μοίρασμα χρημάτων. Επειδή τα λεφτά τα παίρνουν από τις αεροπορικές εταιρείες, αρχίζουν και τα μοιράζουν σε διάφορες διευθύνσεις που αναπτύσσονται μέσα στις υπηρεσίες της Πολιτικής Αεροπορίας. Και πάλι, αν διαβάσετε το κεφάλαιο Γ', προβλέπει με έμμεσο τρόπο διάφορες ενισχύσεις των ανθρώπων αυτών που δουλεύουν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Δηλαδή, τους κόβετε τάχα τους μισθούς και τους δίνετε χρήματα παραπλεύρως. Τι σημασία έχει που τα πληρώνουν οι αεροπορικές εταιρείες; Δεν έπρεπε να πάνε στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και να τα επωφεληθεί ο ελληνικός λαός; Είναι προνομιούχοι, δηλαδή, αυτοί που δουλεύουν στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας;

Τέλος, άκουσα πολλές φορές όταν δεν ήμουν στη Βουλή, ότι ο πρώην Πρόεδρος της Βουλής, ο κ. Κακλαμάνης, είναι υπερασπιστής των ανθρώπων αυτών που έχουν τελειώσει χαμηλότερες βαθμίδες εκπαίδευσης και διεκδικούν να προίσιττανται όλων των προηγούμενων. Αυτό, αγαπητοί συνάδελφοι, έχει γίνει από το 1981, όταν το ΠΑΣΟΚ ήταν στην κυβέρνηση. Διαλύθηκε τότε ολόκληρη Δημόσια Διοίκηση, με την προοπτική ότι προϊστάμενοι μπορεί να γίνονται, ανεξαρτήτως βαθμίδας εκπαίδευσης. Έγινε πλήρης ανατροπή της διοικητικής ιεραρχίας, καταργήθηκαν οι γενικοί διευθυντές και βέβαια λειτούργησαν τότε και τα γραφεία των πρασινοφρουρών, όπου γινόταν διευθυντής όποιος ήταν γραμμένος στο ΠΑΣΟΚ.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΝΙΩΤΗΣ)

Αυτό ήταν ένα έγκλημα εις βάρος της Δημόσιας Διοίκησης, το οποίο βλέπουμε σήμερα και για το οποίο δεν πλήρωσε και δεν απολογήθηκε ποτέ κανείς και δεν αναστρέφεται.

Κάνω έκκληση, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να σταματήσετε τουλάχιστον σήμερα, το 2001, τη νοστορπία ότι αυτοί που είναι ΠΕ και έχουν τελειώσει πανεπιστήμια είναι τάχα άχρηστοι –και ενδεχομένως να είναι και άχρηστοι– και μόνο αυτοί που έχουν τελειώσει τεχνολογικές σχολές και είναι στην υπηρεσία, είναι πανέξυπνοι, αλλά δεν μπορούν να γίνουν προϊστάμενοι! Δηλαδή, θα κάνετε γενικούς διευθυντές από χαμηλότερες βαθμίδες εκπαίδευσης, επειδή υπάρχουν συντεχνιακά συμφέροντα;

Σταματήστε αυτήν την ιστορία, διότι στο τέλος, όπως πληρώνετε τώρα αυτό που ξεκινήσατε να κάνετε το 1981, που διαλύσατε τη Δημόσια Διοίκηση, θα πληρώνετε και αυτό που κάνετε το 2011.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε τον κ. Μαρκάκη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν έχω πει εγώ τέτοια πράγματα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Θέλετε κάτι επί προσωπικού, κύριε Πρόεδρε;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Απλώς, θα ήθελα να πληροφορήσω τον κύριο συνάδελφο, ο οποίος προφανώς τώρα ενημερώνεται ή ίσως το γνώριζε παλιότερα –πάντως δεν είχε υποχρέωση να γνωρίζει και λεπτομέρειες– ότι, αντιθέτως, εγώ

υποστηρίζω πως κατά την εισαγωγή στη Δημόσια Διοίκηση θα πρέπει να υπάρχει διαφοροποίηση ανάλογα με τη βαθμίδα στην εκπαίδευση και τα έτη σπουδών και τα άλλα προσόντα από την ίδια την παραγωγή, την οικονομία, την κοινωνία. Θα πρέπει –επαναλαμβάνω– να υπάρχει αυτή η διαφοροποίηση ως προς την εισαγωγή.

Από εκεί και πέρα, πρέπει κανείς, ανάλογα με τα πρόσθετα προσόντα που αποκτά, να μην καθεύδει επί ενός τίτλου σπουδών που μπορεί να έχει πριν από είκοσι-τριάντα χρόνια. Θα πρέπει να προσπαθεί να προσθέτει γνώσεις και να έχει υπηρεσιακό ζήλο. Έτσι λειτουργεί σε όλο τον κόσμο καλύτερα η Δημόσια Διοίκηση.

Ειδικότερα –είναι κακώς πληροφορημένος ο κύριος συνάδελφος– εγώ επιμένω επί ενός χρονίζοντος προβλήματος, διότι η πολιτεία είναι που δημιούργησε ένα νέο θεσμό, τα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα –και ήμουν ο Υπουργός που εισηγήθηκε και δημιούργησε τα πρώτα βήματα αυτής της δομής στην εκπαίδευση– και πρόσφατα, πριν από λίγα χρόνια, η πολιτεία ανεγνώρισε ότι αποτελούν μαζί με τα πανεπιστήμια την ανώτατη εκπαίδευση, με διαφορετική βέβαια κατεύθυνση η κάθε πλευρά –άλλο τα πανεπιστήμια, άλλο τα τεχνολογικά ιδρύματα.

Όμως, δυστυχώς, λόγω της εμπλοκής –καθαρά συντεχνιακής– του τεχνικού επιμελητηρίου, που εμφανίζεται σαν ο προστάτης των αποφοίτων των πολυτεχνείων απέναντι στην άλλη πλευρά των αποφοίτων των ΤΕΙ, έχουμε φθάσει στο σημείο από ολόκληρη την Ευρώπη –όπου η αναλογία είναι είκοσι προς ογδόντα των αποφοίτων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης που απευθύνονται στα πανεπιστήμια και την τεχνολογική εκπαίδευση– εμείς να είμαστε η χώρα όπου το 80% θέλει να προχωρήσει και να πάει στα πανεπιστήμια, διότι αλλιώς αισθάνεται ότι δεν έχει ούτε κοινωνική ούτε επαγγελματική προοπτική, με αποτέλεσμα επί τριάντα χρόνια να έχουν ξοδευτεί του κόσμου τα λεφτά για να έχουμε υποδομές –που είναι πλούτος– και περίπου διακόσιες χιλιάδες αποφοίτους, οι οποίοι αισθάνονται ότι είναι «παρίες» της εκπαίδευσης και της πολιτείας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν είμαι, λοιπόν, υπέρ της ισοπέδωσης. Δεν ξέρω τι λέει ο κ. Ροντούλης για το 1981. Θα αναφέρεται προφανώς στην κατάργηση –κακή κατ' εμέ ως ενέργεια– του θεσμού των γενικών διευθυντών. Αυτό είναι που έγινε το 1981. Τα άλλα είναι οι αμαρτίες που με όλες τις κυβερνήσεις συμβαίνουν, αλλά και εκεί ο καθένας θα πρέπει να κρίνεται ατομικά. Ρωτήστε, αγαπητέ συνάδελφε, από όσα Υπουργεία πέρασα ποιες κρίσεις γίνονταν, για να ξέρετε του καθενός την πολιτεία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Βούγιας έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, παρακολουθώ τη συζήτηση του νομοσχεδίου από χτες με τις εκτροπές της σε θέματα πολύ ουσιαστικά της επικαιρότητας, σε σχέση με τις αστικές συγκοινωνίες και το εισιτήριο.

Φοβάμαι ότι η συζήτηση κινδυνεύει να εκτραπεί σε μια εσωτερική διαμάχη ανάμεσα στις περιφερειακές πόλεις της χώρας μας, οι οποίες πληρώνουν ολόκληρο το εισιτήριό τους πολύ πιο ακριβά σε σύγκριση με το επιδοτούμενο εισιτήριο στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Θα ήθελα να πω πως είναι λάθος διένεξη αυτή, γιατί το εισιτήριο της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης σωστά επιδοτείται, όχι μόνο για κοινωνικούς λόγους –και θα σας αναφέρω τις μεγάλες ομάδες πολιτών που επωφελούνται από την ειδική έκπτωση του εισιτηρίου– αλλά και για πολεοδομικούς, κυκλοφοριακούς και περιβαλλοντικούς λόγους, γιατί τις μέρες που απεργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες βλέπετε πως η πόλη –η Αθήνα κυρίως, αλλά και η Θεσσαλονίκη– δεν μπορεί να αντέξει το βάρος της κυριαρχίας του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Από το σημείο αυτό πάντως μέχρι του σημείου να προτείνουμε δωρεάν δημόσιες συγκοινωνίες, γίνεται ένα νοητικό άλμα, το οποίο δεν επιτρέπει ουσιαστική λειτουργία των ιδίων των δημόσιων συγκοινωνιών. Άλλωστε επί ΠΑΣΟΚ στη δεκαετία του '80 –

δεν θυμάμαι πότε ακριβώς, εσείς οι παλαιότεροι ίσως θυμάστε καλύτερα- ο αείμνηστος Γεώργιος Γεννηματάς έδωσε δωρεάν τις πρωινές ώρες αιχμής για τους εργαζόμενους που πηγαίνουν στη δουλειά τους και το σύστημα κυριολεκτικά κατέρρευσε, σε μια εποχή πιο ανοικτή, πιο λαϊκή και, αν θέλετε, και με την ευκολία μιας καλύτερης οικονομικής κατάστασης, όχι με τις σημερινές δυσκολίες.

Η αντίληψη του «δωρεάν» ακυρώνει την έννοια της συμβολής και της υποστήριξης ενός συστήματος που έρχεται να εξυπηρετήσει στη συνέχεια τους ίδιους τους πολίτες, μια πολύτιμη καθολική υπηρεσία που είναι σαν το φως, το νερό και το τηλέφωνο που πρέπει να υπάρχει πάντοτε, ακόμα και όταν εξυπηρετεί άγονες διαδρομές.

Επιτρέψτε μου μόνο να θυμίσω πόσες ομάδες ευάλωτων και αδύναμων πολιτών επωφελούνται από εκπαιδευτικό εισιτήριο της τάξης του 50% ή και δωρεάν, το οποίο τους επιτρέπει να αντιμετωπίσουν πολύ ευκολότερα την αύξηση της τιμής του εισιτηρίου. Αυτές είναι τα άτομα ηλικίας πάνω από εξήντα πέντε έτη. Περιλαμβάνονται εδώ όλοι οι συνταξιούχοι. Άνω των εξήντα πέντε ετών όλοι έχουν μειωμένο εισιτήριο κατά 50% στην Αθήνα και από τώρα και στη Θεσσαλονίκη. Το λέω αυτό γιατί...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Στην επαρχία;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αφήστε την επαρχία. Εγώ σας μιλώ για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

Μη με διακόπτετε, σας παρακαλώ. Ζήτησα τρία λεπτά για να μιλήσω. Ακούω δυο μέρες υπομονετικά διάφορα πράγματα που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Θέλω να θυμίσω ορισμένες ρυθμίσεις αυτού του σχεδίου νόμου και της απόφασης που πήραμε στο Υπουργείο. Για πρώτη φορά λοιπόν άνω των εξήντα πέντε ετών έχουν μειωμένο εισιτήριο κατά 50% και στη Θεσσαλονίκη. Αυτό δεν υπήρχε. Και εκεί όμως υποτίθεται πως δημιουργείται ένα κίνημα, αυτό που λέει «δεν πληρώνω». Οποιαδήποτε, λοιπόν, αύξηση επιβλήθηκε, έρχεται τελικά φθηνότερα μετά την έκπτωση αυτή.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Συνταξιούχοι δεν υπάρχουν αλλού, μόνο στην Αθήνα, κύριε Υπουργέ;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αφήστε αυτήν τη διαμάχη. Σας λέω πως είναι λανθασμένη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεν υπάρχουν αλλού συνταξιούχοι;
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε Ροντούλη, σας παρακαλώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ προστατεύστε με.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν μιλώ για απόψεις δικές μου, κύριε Ροντούλη, αλλά για ειλημμένες αποφάσεις, τις οποίες πρέπει να θυμίζουμε.

Επιπλέον, αυτήν την εποχή, για την κρίσιμη ομάδα των μακροχρόνια ανέργων που επιδοούνται από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που αυξάνονται συνεχώς, για πρώτη φορά και πάλι στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη σε συνεργασία με το Υπουργείο Εργασίας και την κ. Κατσέλη, προσπαθούμε να βρούμε μια ρεαλιστική και εφαρμόσιμη λύση, ώστε να μπορεί το Υπουργείο να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του προς τον ΟΑΣΑ, δηλαδή να μη δημιουργήσουμε μια καινούργια μαύρη τρύπα. Για πρώτη φορά και πάλι, με την έκπτωση του 50%, θα αντιμετωπιστούν οι μεγάλες ανάγκες αυτής της ευάλωτης κοινωνικής ομάδας.

Τέλος, να θυμίσω πως τα άτομα με αναπηρία κινούνται δωρεάν στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, όπως και τα Σώματα Ασφαλείας και οι Στρατιωτικοί...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Γιατί όχι στην επαρχία; Αυτές οι ευπαθείς κοινωνικές ομάδες είναι μόνο...

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Προστατέψτε με, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε Ροντούλη, σας παρακαλώ! Διακόπτετε διαρκώς.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Είναι προκλητικά αυτά που λέει,

κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Σας παρακαλώ!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Αυτά που λέω είναι αυτά που ισχύουν, κύριε Ροντούλη.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Άλλη Ελλάδα δεν υπάρχει δηλαδή;
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Σας παρακαλώ, κύριε Ροντούλη.

Ολοκληρώστε, κύριε Υφυπουργέ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ (Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τέλος, σε σχέση με τις τοποθετήσεις που έγιναν από τους εκπροσώπους της περιφέρειας, θέλω να πω ότι η λύση που δόθηκε –δύσκολη αλλά και υποχρεωτική– δίνει μια καλύτερη και πιο δίκαιη κατανομή ανάμεσα στο χρήστη των δύο μεγάλων πόλεων και αυτών της περιφέρειας.

Η απόφαση αυτή βοηθά τον Έλληνα φορολογούμενο στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, είναι δηλαδή υπέρ της περιφέρειας και όχι υπέρ του χρήστη της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Επιφέρει μια πιο δίκαιη πιο ισορροπημένη και πιο αποδοτική αναλογία για το επιδοτούμενο εισιτήριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σάββας Αναστασιάδης για τέσσερα λεπτά.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Και λιγότερα, κύριε Πρόεδρε, διότι νομίζω ότι η συζήτηση έχει εξαντληθεί. Αλλά είμαι υποχρεωμένος, να κάνω μια παρέμβαση και μια τοποθέτηση.

Κατ' αρχάς, θέλω να πω ότι αν μας παρακολουθούσαν πολίτες σήμερα, θα είχαν περιέλθει σε σύγχυση, διότι ενώ το νομοσχέδιο που συζητείται στην Ολομέλεια αναφέρεται σε άλλα θέματα, εδώ και δύο ώρες περίπου η συζήτηση έχει παρεκτραπεί και αναφερόμαστε σε ένα θέμα το οποίο δεν ήρθε στην Ολομέλεια. Εγώ προσωπικά, δεν συμμετέχω στην επιτροπή, δεν γνωρίζω θέματα και αδυνατώ να το παρακολουθήσω και να πάρω θέση επ' αυτού. Νομίζω, λοιπόν, ότι θα είναι καλό να περιοριστούμε -και γι' αυτούς που δεν είμαστε στην αρμόδια επιτροπή και δεν γνωρίζουμε- στο συγκεκριμένο θέμα.

Τώρα θέλω να απαντήσω στον αγαπητό συνάδελφο κ. Αμοιρίδη και να του θυμίσω κάτι. Βεβαίως, όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Ροντούλης, ο κ. Μαγκριώτης περιφερόταν ανά την Ελλάδα και υποσχόταν ότι θα μειώσει τα διόδια, όταν το ΠΑΣΟΚ γίνει κυβέρνηση.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Έτσι έγινε!

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Και, βεβαίως, το έλεγε και λίγους μήνες αργότερα έγινε το ΠΑΣΟΚ Κυβέρνηση.

Αλλά το να λέει σήμερα ότι δεν μπορούμε να επαναδιαπραγματευθούμε με τους εργολάβους ή δεν μπορούμε να κάνουμε αλλιώς, είναι θράσος, παραπληροφόρηση και διγλωσσία, τη στιγμή μάλιστα, που το συγκεκριμένο νομοσχέδιο το ΠΑΣΟΚ το ψήφισε στη Βουλή, τότε ως Αντιπολίτευση. Δεν ήξερε τι ψήφιζε τότε; Δεν είχε μελετήσει το νόμο; Δεν ήξερε τους όρους που περιείχε; Δεν γνώριζε τις συμβάσεις; Τις γνώριζε και πολύ καλά! Αλλά στο βωμό τον αντιπολιτευτικό και του κομματικού οφέλους, άλλα υποσχόταν τότε ως Αντιπολίτευση.

Πρέπει να πω και κάτι άλλο, για τις παραχωρήσεις Σουφλιά και για το έργο Σουφλιά. Κοιτάξτε, είναι παραδεκτό γενικώς ότι ο Σουφλιάς, ως Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ τότε και η Νέα Δημοκρατία στον τομέα αυτό, έχουν κάνει σημαντικό έργο: Άνοιξε δρόμους, αεροδρόμια, ξεκίνησε το μετρό της Θεσσαλονίκης, που κινδυνεύει να σταματήσει σήμερα, χάραξε καινούργιους δρόμους, Περιφερειακή εξωτερική στη Θεσσαλονίκη, που κινδυνεύει επίσης να σταματήσει σήμερα εξαιτίας της σημερινής Κυβέρνησης. Υπό αυτήν την έννοια, λοιπόν, καλό είναι να μην μιλάτε γι' αυτό το θέμα, τουλάχιστον.

Για το κοινωνικό εισιτήριο, κύριε Υπουργέ, που πολύ σωστά αναφέρατε, γνωρίζετε πολύ καλά ότι αυτό το έφερε επίσης η Νέα Δημοκρατία. Είναι θέση της Νέας Δημοκρατίας, που ψηφίστηκε από τη Νέα Δημοκρατία και -πολύ καλά- έγινε επί υπουργίας, αν θυμάμαι καλά, του κ. Στυλιανίδη, στο συγκεκριμένο Υπουργείο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημήτριος Παπαδημούλης για τέσσερα λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κατ' αρχάς, την εκτροπή της συζήτησης στα θέματα των συγκοινωνιών και των διοδίων την άνοιξε ο Υπουργός και ήμασταν υποχρεωμένοι να ακολουθήσουμε, κύριε Βούγια, για να μη διαμαρτύρεστε ή τουλάχιστον να διαμαρτύρεστε προς τη σωστή πλευρά. Δίπλα σας είναι.

Τώρα για τα διόδια. Αυτό που συμβαίνει στην Ελλάδα με το «νόμο Σουφλιά» -που, κύριε Αναστασιάδη, σωστά θυμίζατε ότι το μεγαλύτερο μέρος του για τα διόδια το ψήφισε το ΠΑΣΟΚ, υποσχόμενο κατά τα άλλα αναδιαπραγμάτευση όλης της υπόλοιπης σύμβασης- είναι μια παγκόσμια πρωτοτυπία: Πληρώνουμε ακριβά διόδια οι Έλληνες πολίτες, για δρόμους που θα κατασκευαστούν. Πληρώνουμε πανάκριβα διόδια, κύριε Σπηλιόπουλε, για δρόμους - καρμανιόλες, όπως η Εθνική Κορίνθου-Πατρών, που με τρεις αστερίσκους θεωρείται εθνικός δρόμος με βάση τον αρμόδιο σχετικό ευρωπαϊκό κανονισμό. Δεν υπάρχει χρέωση ανάλογη, με χιλιομετρική χρήση, όπως ισχύει σε όλες τις άλλες χώρες.

Μην επιάρεστε, κύριε Αναστασιάδη, για το έργο Σουφλιά. Ρωτήστε τον Αντιπρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Δήμα, πόσο σπουδαίο ήταν αυτό το έργο Σουφλιά, που όταν ήταν Επίτροπος Περιβάλλοντος στην Κομισιόν, καταδίκασε πάρα πολλές από τις πράξεις και παραλείψεις της τότε κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Και απειλούσε και με πρόστιμα.

Όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες, κύριε Βούγια, επειδή είστε και συγκοινωνιολόγος, γνωρίζετε πολύ καλά ότι στις περισσότερες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες -σε όλες σχεδόν- το ποσοστό της επιδότησης είναι από 50% έως 60% επί του συνολικού τζίρου αυτών των επιχειρήσεων. Στην Ελλάδα με το νομοσχέδιό σας λέτε ότι θα είναι το πολύ 40%.

Δεύτερον, δεν έχετε εξαντλήσει τα περιθώρια με μια σωστή διοίκηση για αύξηση εσόδων, για «νοικοκυρεμένη» διαχείριση, γιατί για δεκαετίες και εσείς και οι προηγούμενοι είχατε μετατρέψει αυτές τις επιχειρήσεις σε «κομματικά» μαγαζιά.

Καταλαβαίνω την ευαισθησία του πρώην Προέδρου της Βουλής να υπερασπίζεται την ακεραιότητα του καθενός από ισοπεδώσεις, αλλά το να λέει κανείς άλλα όταν είναι Αντιπολιτευση και να κάνει άλλα όταν είναι Κυβέρνηση, αυτό εντείνει το πρόβλημα της αναξιπιστίας, μειώνει την αξιοπιστία και του Κοινοβουλίου και του πολιτικού κόσμου και των κομμάτων και απειλεί το πολιτικό σύστημα και όλους μας με ισοπεδωτικές κρίσεις.

Εδώ το θέμα είναι το εξής: ο κόσμος διαμαρτύρεται και λέει «δεν αντέχω, δεν έχω, δεν μπορώ γιατί μου μειώσατε το μισθό, μου μειώσατε τη σύνταξη, χάνω και από την ακρίβεια, αυξήθηκε και η ανεργία, κάποια μέλη της οικογένειάς μου που δούλευαν τώρα δεν δουλεύουν και δεν μπορούν να βρουν δουλειά» και εσύ του λες ότι θα πληρώσει και άλλο γι' αυτές τις υπηρεσίες, 100% αύξηση το 2009, 40% αύξηση το 2011, σ' αυτόν τον κόσμο δεν πρέπει να δοθεί μια ανακούφιση;

Αντί να διαβάζετε τη λίστα, κύριε Βούγια, αυτών που ισχύουν, σκεφτείτε αυτό που σας προτείνει σήμερα και ο συμπολιτευόμενος με το ΠΑΣΟΚ Τύπος: να υπάρχουν κοινωνικά τιμολόγια, να υπάρχει μια ζώνη δωρεάν μεταφοράς, να αυξηθεί προς τους αδύνατους η στήριξη και η επιδότηση, διότι ο κόσμος που δεν θέλει να πληρώσει, δεν υπάρχει. Είναι ο κόσμος που δεν μπορεί να πληρώσει.

Δεν το καταλαβαίνετε; Δεν καταλαβαίνετε ότι το πρόβλημα δεν είναι ότι κάποιο κόμμα πατάει κουμπί και λέει «να μην κάνετε αυτό». Το 40% αυτών που περνάνε από τους -ο θεός να τους κάνει- εθνικούς δρόμους δεν πληρώνουν διόδια. Πιστεύετε ότι αυτοί εκτελούν εντολές του κ. Χαλβατζή ή του κ. Παπαδημούλη; Μην τρελαθούμε! Είναι ψηφοφόροι όλων των κομμάτων και είναι πολίτες που δεν αντέχουν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Έχετε δει ποιοι δεν πληρώνουν;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Ξέρετε πολύ καλά, κύριε Σπηλιόπουλε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Εγώ το ξέρω πολύ καλά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Και εσείς ειδικά που περνάτε -επειδή διακόπτετε- από ένα δρόμο-καρμανιόλα, για τον οποίο κανείς έπρεπε να επιδοτείται για να περνάει και όχι να πληρώνει και είστε και μηχανικός, θα έπρεπε να μη στηρίζετε με τη θεωρία του «πετάει ο γάιδαρος, πετάει» τα παράλογα, αλλά να αγωνίζεστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Δεν υπάρχει χρόνος για προσωπικές αντιπαραθέσεις. Σας παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Θα μπορούσα να έχω το λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε συνάδελφε, θέλετε το λόγο επί προσωπικού;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε. Ζήτησα και πάλι το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Γιατί; Ποιος αναφέρθηκε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δύο φορές αναφέρθηκε ο κύριος συνάδελφος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Μα, δεν ήταν καταφρονητικός. Υπέρ ημών ομίλησε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Του είπε: «πετάει ο γάιδαρος, πετάει».

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ορίστε, κύριε Σπηλιόπουλε, έχετε το λόγο για ένα λεπτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εμείς που κυκλοφορούμε σ' αυτόν το δρόμο, κύριε Παπαδημούλη, ξέρουμε πολύ περισσότερα γι' αυτόν το δρόμο και έχουμε μεγαλύτερη αγωνία από όλους τους άλλους για να κατασκευαστεί.

Μπορείτε να μου πείτε πώς θα κατασκευαστεί αυτός ο δρόμος, αν σταματήσει αυτή η σύμβαση; Πού θα βρει τα δύο δισεκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες ο προϋπολογισμός; Έχετε καμμία μαγική συνταγή ή θα μας βάλετε να πηγαίνουμε άλλα είκοσι χρόνια μ' αυτόν το δρόμο; Πείτε μου. Ποια είναι η λύση;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ορθόν είναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ας απαντήσω και στο συνάδελφο που είπε ότι ψηφίσαμε τη σύμβαση.

Δεν ήσασταν εδώ, κύριε συνάδελφε.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Δεν είναι προσωπικό αυτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ένα λεπτό, γιατί ήμουν από αυτούς που ψήφισαν τη σύμβαση με πολλές αντιρρήσεις και με πολλές ενστάσεις και με μεγάλη κριτική...

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Είναι προσωπικό αυτό, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Θα το κρίνω μόλις ολοκληρωθεί η τοποθέτησή του.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: ...γιατί είχαμε δει τότε τα αδιέξοδα αυτών των συμβάσεων. Τα είχαμε δει! Αλλά, δυστυχώς, δεν μας άκουγαν, είτε ηθελημένα είτε όχι.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Καταργείστε το.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Και να σας πω γιατί την ψηφίσαμε; Γιατί ήταν ένα άρθρο η σύμβαση. Ή την ψηφίζεις ή δεν την ψηφίζεις. Δεν μπορούσες να αλλάξεις ούτε κεραία.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Καταργείστε το. Είστε Κυβέρνηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Αποφασίσαμε, λοιπόν -και πιστεύω ότι ορθά κάναμε- να ψηφίσουμε αυτές τις συμβάσεις, γιατί έτσι μπορούσε πραγματικά, αν γίνοντουσαν σωστά, να εκτελεστεί ένα σημαντικό έργο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Σπηλιόπουλε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δυστυχώς, όμως, οι αδυναμίες των συμβάσεων, τα προβλήματα, οι αβλεψίες, τα λάθη, η υστέρηση που υπήρχε στις μελέτες, οδήγησε στα αδιέξοδα. Και καλείται αυτή η Κυβέρνηση να άρει τα αδιέξοδα.

Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε, αλλά θα ήθελα να πω και κάτι τελευταίο.

Κύριε συνάδελφε, εάν δεν είχαμε ψηφίσει αυτές τις συμβάσεις, πώς θα νομιμοποιούνταν σήμερα το ΠΑΣΟΚ να ακολουθήσει αυτήν τη μέθοδο, που είναι μέθοδος κατασκευής των έργων, ώστε να διορθώσει τα σφάλματα, να ξεπεράσει τις αγκυλώσεις και να εκτελέσει αυτά τα μεγάλα έργα;

Εμείς, λοιπόν, αυτό κάνουμε, αλλά με ένδειξη υπευθυνότητας απέναντι στο λαό και τους ανθρώπους που χρησιμοποιούν αυτά τα έργα και όχι ανεύθυνα λέγοντας «δεν πληρώνω», γιατί ξέρουμε, κύριε Παπαδημούλη, ποιοι δεν πληρώνουν. Αυτοί που δεν πληρώνουν δεν είναι οι φτωχοί άνθρωποι –γιατί αυτοί δεν χρησιμοποιούν το δρόμο ποτέ- αλλά οι ξένοι, οι Αλβανοί, οι Τούρκοι, οι τουρίστες. Και εσείς μεθοδεύετε να υπάρξει το φαινόμενο της ανομίας και του κλίματος «δεν πληρώνω», γιατί πιστεύετε ότι θα κερδίσετε πολιτικά.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

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

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε συνάδελφε, τώρα ανέβηκε στο βήμα ο κύριος Υπουργός.

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, αλλά εδώ έχουμε εκτροπή.

Κύριε Πρόεδρε, ενώ δεν υπήρχε προσωπικό θέμα, πήρε το λόγο ο συνάδελφος να μιλήσει για ένα προσωπικό θέμα –δεν ξέρω αν καταλάβατε εσείς ή αν είδατε κάποιο προσωπικό θέμα- και στο τέλος μάς μάλωσε κιόλας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Τι θέλετε να πείτε τώρα, κύριε συνάδελφε;

ΣΑΒΒΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ: Εάν, λοιπόν, οι συμβάσεις δεν είναι καλές –και αναφέρομαι και στον κύριο συνάδελφο, αλλά και στην Κυβέρνηση- να τις καταργήσουν. Αυτοί είναι Κυβέρνηση! Εκτός κι αν δεν έχουν καταλάβει ότι είναι Κυβέρνηση!

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε Παπαδημούλη, έχουμε όρθιο τον κύριο Υπουργό εδώ και τρία λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα κάνει λίγη υπομονή ο κύριος Υπουργός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κύριε Παπαδημούλη, δεν χρειάζεται να δημιουργήσουμε νέο προσωπικό θέμα.

Ορίστε, έχετε το λόγο για ένα λεπτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Δεν θα έπαιρνα το λόγο, κύριε Πρόεδρε, αλλά δώσατε το λόγο στον κ. Σπηλιόπουλο να μιλήσει για ένα λεπτό, χωρίς να υπάρχει προσωπικό θέμα –όπως σωστά επισημάνθηκε- και το χρησιμοποίησε για να μου φορτώσει με επιθετικούς και υβριστικούς χαρακτηρισμούς προθέσεις και επιδιώξεις που δεν έχουμε. Αυτό ήθελα να πω.

Επίσης, θα ήθελα να πω και να θυμίσω σε όλους –και πριν απ' όλα στον κύριο Υπουργό που θα μιλήσει- ότι η προγραμματική δέσμευση του ΠΑΣΟΚ την οποία επανέλαβε και ο ίδιος, όπως και ο κ. Μαγκριώτης, μετά την εκλογή της Κυβέρνησης είναι η αναδιαπραγμάτευση αυτών των περίφημων συμβάσεων που ύμνησε ο κ. Σπηλιόπουλος, όπως και η μείωση των διοδίων σε κάποιες περιοχές.

Θα ήθελα, λοιπόν, από τον κύριο Υπουργό να μας πει πού βρίσκεται αυτή η προσπάθεια της αναδιαπραγμάτευσης, προς ποια κατεύθυνση κινείται, με ποιους όρους την επιδιώκει η Κυβέρνηση, τότε θα τελεσφορήσει και αν οι πολίτες αυτής της χώρας μπορούν να περιμένουν φθηνότερα διόδια και καλύτερους δρόμους. Διότι υπάρχουν και στοιχεία που λένε ότι στην Ελλάδα οι δρόμοι αυτοί –ο θεός να τους κάνει εθνικούς δρόμους!- κοστίζουν πολύ παραπάνω απ' ό,τι σε άλλες χώρες και έχουν πολύ περισσότερες κακοτεχνίες. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι συγκρίσεις, όσον αφορά το πόσο κοστίζει ένα χιλιόμετρο εθνικής οδού στην Ελλάδα και πόσο στην Ισπανία και την Πορτογαλία, που χρηματοδοτήθηκαν από κοινοτικούς πόρους, να είναι πολύ δυσμενείς για την Ελλάδα και να επαναφέρουν το θέμα «διαπλοκή και συστημική διαφθορά».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Ευχαριστούμε, κύριε

συνάδελφε.

Κλείνουμε με τη δευτερολογία του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Δημήτριου Ρέππα για τέσσερα λεπτά.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητούμε θέματα πολιτικής αεροπορίας. Όμως, τέθηκαν και συζητήθηκαν και θέματα που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας, αλλά και θέματα που αφορούν τα διόδια και τους αυτοκινητόδρομους.

Όσον αφορά τα θέματα πολιτικής αεροπορίας για τα οποία η Νέα Δημοκρατία ισχυρίζεται ότι ακολουθούμε την πολιτική της, θα ήθελα να πω ότι ενώ οι κανονισμοί –όλοι οι κανονισμοί που σχετίζονται με τα θέματα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας- είχαν δημοσιευθεί στις 10 Μαρτίου του 2004, ουδεμία πρωτοβουλία είχε αναλάβει μέχρι το 2009.

Σήμερα, εμείς νομοθετούμε τη διαμόρφωση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και προχωρούμε στην υιοθέτηση όλων εκείνων των κοινοτικών κανονισμών και οδηγιών που θα κάνουν το ελληνικό σύστημα σύμφωνο με τα κοινοτικά δεδομένα.

Μόλις τον Ιούνιο του 2010 πιστοποιήθηκε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ως πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τώρα διαμορφώνουμε τον αυτοτελή πάροχο με το λειτουργικό διαχωρισμό ως μια νέα γενική διεύθυνση εντός της υπηρεσίας.

Επίσης, τέθηκαν και θέματα που αφορούν τους ανθρώπους που οδηγήθηκαν σε συνταξιοδότηση στις αρχές του 2000.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Το 2003.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεν είναι μόνο αυτοί, αλλά και άλλες ομάδες, κύριε Ροντούλη. Δεν είναι του παρόντος να συζητηθούν αυτά τα θέματα, αλλά βεβαίως παραμένουν προς εξέταση.

Επίσης, τέθηκαν και θέματα που αφορούν ομάδες εργαζομένων. Πρέπει να σας πω ότι σ' αυτήν τη διεύθυνση, η οποία αφορά τον καθορισμό των τελών αεροναυτιλίας ή τη διεύθυνση, που αφορά την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, επειδή το λόγο έχει, για να ορίξει τα δεδομένα, ο κλάδος των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, λογικό είναι να έχει ένα προβάδισμα όσον αφορά την κατάρτιση αυτής της θέσης. Όμως, σε όλα τα τμήματα που ανήκουν σ' αυτές τις διευθύνσεις όλοι οι κλάδοι εργαζομένων, βεβαίως, κρίνονται επί ίσους όρους.

Έχει πολύ μεγάλη σημασία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για μια ακόμη φορά να επισημάνω ότι από τη μια πλευρά ακούμε την κριτική ότι προχωρούμε σε διόγκωση του κράτους, ενώ προφανώς θα θέλατε ιδιωτικοποιήσεις, από δε την άλλη πλευρά εγκαλούμεθα ότι προχωρούμε σε ιδιωτικοποιήσεις.

Η αλήθεια είναι ότι το ΠΑΣΟΚ βρίσκεται στο κέντρο της πολιτικής ζωής της χώρας. Αισθάνεται τη μεγάλη ευθύνη, ως η μόνη αξιόπιστη δύναμη, να οδηγήσει τη χώρα πέρα από την κρίση και να πάρει τις αποφάσεις του με ορθή σκέψη. Πρέπει να κάνουμε αυτό το οποίο αποδεικνύει την πολιτική δύναμη που οφείλει να έχει ένας πολιτικός, ιδίως σε μια τέτοια συνθήκη.

Ο κ. Κακλαμάνης είπε ότι είμαστε συνέλληνες. Αντιθέτως με όσα ισχυρίστηκε ο κ. Παπαδημούλης, ότι δηλαδή η πολιτική μας είναι μια πολιτική «διαίρει και βασίλευε», θα έλεγα ότι ίσα-ίσα η πολιτική μας είναι μια πολιτική η οποία έχει στην οπτική της το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Εσείς κατακερματίζετε με συντεχνιακό τρόπο την ελληνική κοινωνία και κάθε φορά κολακεύετε μια συγκεκριμένη κοινωνική ομάδα. Όποιος θέτει το θέμα του, αμέσως το υιοθετείτε και ισχυρίζεστε ότι έχει δίκιο. Αν μια διαφορετική ομάδα θέσει το θέμα της, να ισχυριστείτε ότι και αυτή έχει δίκιο και θα κολακίζετε τους «όποιους» αγώνες κάνει αυτή η ομάδα. Δεν σκέφτεστε ότι πολλές φορές αυτοί οι αγώνες είναι αντικρουόμενοι ως προς τις επιδιώξεις και τους στόχους.

Αυτό είναι κατακερματισμός της ελληνικής κοινωνίας. Αυτό είναι το πραγματικό «διαίρει και βασίλευε». Αυτό δείχνει –επιτρέψτε μου να πω- για τους πολιτικούς πολιτική αδυναμία και για τους συνδικαλιστές συνδικαλιστική αδυναμία. Είναι δύναμη για τον συνδικαλιστή, είναι δύναμη για τον πολιτικό να παίρνει μια απόφαση που δεν είναι τόσο ευχάριστη και δημοφιλής, αλλά είναι χρήσιμη για τη χώρα. Γιατί είδαμε οι «ευχάριστες» αποφάσεις που παίρνονταν επί πολλά χρόνια πού μας οδήγησαν.

Τώρα δεν θα πρέπει κάποιες υπηρεσίες που έχει το ελληνικό

κράτος να προσφέρονται εντελώς δωρεάν στην παιδεία, στην υγεία ή αλλού; Πρέπει να πετύχουμε, ώστε αυτό το αγαθό να προσφέρεται δωρεάν στον τέλει βαθμό. Δεν το έχουμε πετύχει. Όμως, αυτή είναι η συνταγματική επιταγή. Είναι μία αρχή. Άλλες υπηρεσίες που έχουν και αυτές κοινωνικό χαρακτήρα θα πρέπει να ενισχύονται από το κράτος. Όμως, ένα μέρος του κόστους αυτών των υπηρεσιών θα πρέπει να αναλαμβάνεται από τον ίδιο το χρήστη. Για λειτουργικούς λόγους των εταιρειών και για λόγους κοινωνικής δικαιοσύνης προσφέρουν τις υπηρεσίες. Το κράτος κατανέμει τα βάρη σε όλους τους Έλληνες.

Ασφαλώς οι Έλληνες που ζουν στην Αθήνα θα πληρώσουν για τις αγροτικές αποζημιώσεις που αφορούν μια άλλη ομάδα του πληθυσμού της χώρας που ζει στην ελληνική περιφέρεια. Πράγματι, θα επιδοτήσουν τις αποζημιώσεις που πρέπει να λάβουν οι αγρότες, όταν πλήττεται η παραγωγή τους. Κάποιοι άλλοι Έλληνες θα πληρώσουν για υπηρεσίες που έχουν κάποιοι που ζουν στην Αθήνα. Έτσι, το κράτος μπορεί να λειτουργεί με έναν τρόπο αναδιανεμητικό και εξισορροπητικό.

Κοιτάξτε, όμως, οι αστικές συγκοινωνίες σε όλες τις ελληνικές πόλεις της περιφέρειας εκτελούνται από ιδιωτικούς φορείς που έχουν συμβληθεί με το δημόσιο γι' αυτό το έργο. Μόνο στην Αθήνα παραμένει ο δημόσιος χαρακτήρας αυτών των συγκοινωνιών και αντιλαμβάνομαι ότι η Νέα Δημοκρατία, έστω και ο ΛΑΟΣ, δεν θα ψηφίσουν αυτό το νομοσχέδιο, επειδή επιθυμούν ιδιωτικοποίηση των συγκοινωνιών και στην Αθήνα.

Όμως, εσείς ομνύετε στο δημόσιο χαρακτήρα, όπως και οι εργαζόμενοι συνδικαλιστές. Έχουν πάρει σαφή θέση υπέρ αυτού, θέτουν κόκκινη γραμμή και εμείς το περιφρουρούμε και το υπερασπιζόμαστε. Δεν αντιλαμβάνομαι, όταν έχουμε συμφωνήσει στο μείζον, γιατί δημιουργούμε πεδία αντιδικίας; Μόνο και μόνο για λόγους αντιπολιτευτικούς;

Γιατί ο άνθρωπος που μας ακούει αυτήν την ώρα, σε όποια γωνιά της Ελλάδος, δεν είναι ψηφοφόρος της μιας φοράς στην τετραετία, αλλά είναι πολίτης. Είναι πολίτης της καθημερινότητας. Γι' αυτό ακριβώς θα ήθελα και στο θέμα των διοδίων –και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε– να σας δώσω κάποια στοιχεία, με τα οποία πιστεύω ότι θα κάνω και εσάς και τους Έλληνες που μας παρακολουθούν να είστε περισσότερο ενήμεροι.

Όλοι πρέπει να σεβόμαστε κάποιους κανόνες. Οι κανόνες, όταν θεσπίζονται, περιορίζουν τους ισχυρούς και βοηθούν τους αδύναμους. Οι κανόνες δεν είναι σε βάρος των αδύναμων. Γι' αυτό μην ενθαρρύνετε, φίλοι του Συνασπισμού, κατά κύριο λόγο, όλες εκείνες τις δυνάμεις οι οποίες υπονομεύουν την τήρηση αυτών των κανόνων. Γιατί δεν έχει τέλος αυτή η διαδικασία που οδηγεί σε ένα δρόμο που δεν έχει διέξοδο. Ποιος θα επιβάλει το δίκιο του σε ποιον; Θα επιβληθεί, κατά τη γνωστή ρήση, επειδή τα πάντα στη ζωή στηρίζονται στο συσχετισμό δυνάμεων στην κοινωνία, το δίκιο του πιο ισχυρού.

Αυτό θέλουμε; Το δίκαιο του ισχυρότερου ή την ισχύ του δικαίου, που μας καλύπτει όλους με έναν δίκαιο τρόπο; Και αν είναι ελλιπές το σύστημά μας σε ορισμένους τομείς, ας το βελτιώσουμε. Δική μας είναι η πρωτοβουλία και δική σας, βεβαίως, να κάνετε την ανάλογη πρόταση.

Αλλά όσο έχουμε εγκαθιδρύσει ένα σύστημα, το σεβόμαστε, το υπηρετούμε και κινούμεθα εντός αυτών των πλαισίων, για να μπορούμε να συνυπάρχουμε με βάση αυτούς τους κανόνες. Αλλιώς θα έπρεπε για να συνυπάρχουμε, να είναι ο ένας φωτοτυπία του άλλου. Είμαστε διαφορετικοί και συνυπάρχουμε, επειδή υπάρχει αυτός ο συγκολλητικός κανόνας: Να σεβόμαστε κάποιες αρχές. Βασική αρχή είναι ο χρήστης κάποιων υπηρεσιών να αναλαμβάνει ένα μέρος του κόστους για την υπηρεσία που του παρέχεται. Είναι δίκαιο και είναι λογικό.

Στα διόδια, πρέπει να σας πω ότι οι σχετικές συμβάσεις που ψηφίστηκεν το 2007 προβλέπουν, μεταξύ των άλλων, τα σχετικά με το ύψος των διοδίων. Το ΠΑΣΟΚ ψήφισε αυτές τις συμβάσεις, οι οποίες ήρθαν με τη διαδικασία του κώδικα. Και για να είμαι αντιληπτός θα πω ότι στη Βουλή συζητήθηκαν και ψηφίστηκαν ως ένα άρθρο. Δεν είχαμε τη δυνατότητα, δηλαδή, να επιλέξουμε κάτι που είναι θετικό και να απορρίψουμε τα άλλα, για τα οποία όμως ασκήσαμε δριμύτατη κριτική, μεταξύ των άλλων και για το θέμα των διοδίων που είναι πυκνά και ακριβά. Το είπα και τότε, το

λέω και τώρα: Έγινε κακός σχεδιασμός.

Βεβαίως, είμαστε υπέρ της εκτέλεσης αυτών των μεγάλων έργων, που έχουν αναπτυξιακό χαρακτήρα και ενισχύουν τις υποδομές της χώρας. Εμείς θα κάνουμε κάποια άλλη επιλογή. Δεν θα σχεδιάζαμε ίσως να ξεκινήσουν ταυτοχρόνως πέντε αυτοκινητόδρομοι. Από πού να χρηματοδοτηθούν; Με ένα μοντέλο, το οποίο προέβλεπε ρυθμούς ανάπτυξης για τα επόμενα χρόνια στην Ελλάδα, που μόνο στη φαντασία κάποιων μπορούσαν να υπάρχουν ή συμβάσεις που προβλέπεται ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων εντός δώδεκα μηνών ή ολοκλήρωση των αρχαιολογικών ανασκαφών εντός τεσσάρων μηνών; Ήταν δυνατόν ποτέ να γίνει αυτό; Το περίμενε κανείς; Για να δώσουμε λαβή τώρα στην άλλη πλευρά να εγείρει αιτήματα και να ζητά αποζημιώσεις; Στο 15% είχαν φτάσει ως ποσοστό οι απαλλοτριώσεις, όταν αναλάβαμε τη διακυβέρνηση του τόπου.

Τώρα σας διαβεβαιώνω, επειδή ακούω κάποιοι να ισχυρίζονται ότι υπάρχει θέμα απαλλοτριώσεων, ότι δεν υπάρχει κανένα θέμα παραχώρησης χώρων για να αναπτυχθούν εργοστάσια. Δεν υπάρχει κανένα θέμα. Τα εργοστάσια μπορούν να αναπτυχθούν και να λειτουργήσουν κανονικά. Κάνουν λάθος αυτοί που απολύουν εργαζόμενους, γιατί δυναμιτίζουν ουσιαστικά την προσπάθεια που κάνουν και εκείνοι –έτσι λένε, τουλάχιστον– να συνεχιστούν αυτά τα έργα, παρά τα προβλήματα που έχουν. Σ' αυτήν την προσπάθεια είμαστε μαζί, με όρους όμως οι οποίοι αφορούν την περιφρούρηση των δημόσιου συμφέροντος. Αυτό δεν το διαπραγματευόμαστε.

Το να μην πληρώνει κάποιος διόδια σήμερα, είναι σαν να στερεί ένα έσοδο από τον κουμπαρά με τον οποίο θα πληρωθεί η κατασκευή αυτών των δρόμων. Στο σύνολο του προγράμματος των δρόμων αυτών που θα κατασκευαστούν με μία δαπάνη 8.700.000.000 ευρώ, τα 2.300.000.000 ευρώ προβλέπεται να προέλθουν από τα έσοδα των διοδίων. Όταν υπάρχει υστέρηση αυτών των εσόδων, τότε και οι τράπεζες που το γνωρίζουν και οι άλλοι παράγοντες, θεωρούν ότι τίθεται σε αμφιβολία το εγχείρημα κατασκευής αυτού του προγράμματος, άρα και η βιωσιμότητά του και θέτουν θέματα. Είναι δίκαιο να μην πληρώνει κάποιος διόδια σήμερα;

Εμείς αναλάβαμε μία πρωτοβουλία, πρέπει να σας πω αμέσως μετά τις εκλογές –και σωστά έκανε ο κ. Μαγκριώτης με τα όσα είπε και με τα όσα κυρίως έκανε– σε συνεργασία με την Εθνική Τράπεζα, που είναι ο τεchnοοικονομικός σύμβουλος του Υπουργείου μας –χρόνια είναι, τον βρήκαμε εκεί, δεν τον προσλάβαμε εμείς– προκειμένου έναντι μελλοντικών εσόδων να μειώσουμε την τιμή των διοδίων. Κρίθηκε εκείνη τη στιγμή, που η προσπάθειά μας έφτασε σε ένα σημείο, ότι δεν έπρεπε να προχωρήσουμε, γιατί λόγω της κρίσης και του υψηλού επιπέδου των spreads ήταν ασύμφορο για το δημόσιο να τιτλοποιήσει μελλοντικά έσοδα με αυτό το ύψος επιτοκίων.

Είμαστε σε μία γενικότερη συζήτηση και η συζήτηση αυτή, μεταξύ των άλλων, δεν μπορεί παρά να καταλήξει σε έναν επανασχεδιασμό, ο οποίος θα προβλέπει οπωσδήποτε και τη μείωση του ύψους των διοδίων σε ποσοστό σημαντικό, δραστικό ιδίως σε δρόμους που δεν είναι κατασκευασμένοι. Αλλά εδώ δεν είναι αυτό το θέμα. Για το θέμα αυτό όταν συζητήσουμε, θα μας κρίνετε. Το θέμα είναι αν τώρα, σήμερα, κάποιοι που χρησιμοποιούν αυτούς τους αυτοκινητόδρομους θα σεβαστούν αυτό που προβλέπει ο νόμος και θα πληρώσουν το τίμημα που αναλογεί.

Το λέω αυτό γιατί, βεβαίως, στην Εγνατία Οδό, που είναι ένας δημόσιος αυτοκινητόδρομος και είναι σε χρήση εδώ και δέκα χρόνια, τώρα τοποθετούνται διόδια. Είναι ένας δρόμος σύγχρονος, καταπονείται από πολλούς μεταφορείς, Τούρκους, Βούλγαρους και άλλους που τον χρησιμοποιούν και ουδείς θέλει να πληρώσει διόδια. Είναι δικαιολογημένο να μην θέλει να πληρώνει κάποιος διόδια στην Εγνατία; Είναι δρόμος υπό κατασκευή; Είναι σε κακή κατάσταση; Πάνε σε κάποιους εργολάβους τα χρήματα; Και ποιος θα πληρώσει τα 100 εκατομμύρια ευρώ το χρόνο, που είναι περίπου το ποσό που χρειαζόμαστε για να συντηρήσουμε αυτόν το δρόμο, να διατηρήσει το σημερινό επίπεδο, την ποιότητα που έχει, αν όχι αυτοί, κυρίως που τον χρησιμοποιούν;

Στους άλλους δρόμους που τώρα κατασκευάζονται, δεν υπάρχουν μεγάλα τμήματα –τμήματα δεκάδων χιλιομέτρων– που είναι

αυτοτελή και είναι έτοιμα; Δεν θα πρέπει γι' αυτά τα τμήματα ο χρήστης να καταβάλλει διόδια; Και για τα τμήματα που είναι υπό κατασκευή, βεβαίως θα πρέπει να γίνει μια νέα προσέγγιση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Γιατί την φτιάξατε χωρίς...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Παρακαλώ μη διακόπτετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όλες αυτές οι απόψεις παρακαλώ να διατυπώνονται με ψυχραιμία.

Οι προτάσεις μας μεταξύ των άλλων προβλέπουν αναλογική χρέωση. Ασφαλώς πρέπει να υπάρχει αναλογική χρέωση και θα είναι κι αυτό ένα εκ των στοιχείων, τα οποία δεν μπορεί παρά να συμπεριλαμβάνονται σε μία νέα συμφωνία, αν προκύψει νέα συμφωνία. Αν υπακούει στο δημόσιο συμφέρον, θα προκύψει νέα συμφωνία. Δεν είμαστε μόνοι μας και θα βρεθούμε μπροστά σε διλήμματα: Ή να επιτρέψουμε αυτά τα έργα να σταματήσουν και να τιναχθεί στον αέρα αυτό το πρόγραμμα ή να δούμε ποιος είναι ο απαραίτητος επανασχεδιασμός που ανταποκρίνεται και στο δημόσιο συμφέρον και στις προοπτικές της χώρας για να συνεχιστεί αυτό το πρόγραμμα. Γιατί από αυτούς τους αυτοκινητόδρομους, όπως προβλέπει η σύμβαση, από την ώρα που θα ολοκληρωθεί η κατασκευή τους και τεθούν σε λειτουργία, το δημόσιο προσδοκά να εισπράττει σημαντικά ποσά πολλών δεσκατομμυρίων ευρώ. Αν σταματήσει αυτό το πρόγραμμα, δεν θα έχει τη δυνατότητα να προσδοκά αυτά τα σημαντικά ποσά.

Από την άλλη, βεβαίως, δεν είμαστε διατεθειμένοι να συμφωνήσουμε τη συνέχιση αυτού του προγράμματος έναντι οιοσδήποτε τιμήματος. Ασφαλώς, όχι. Αλλά όλα αυτά είναι προς συζήτηση. Πιστεύω ότι έχουμε τη σοβαρότητα, την ευθύνη και την αποτελεσματικότητα να φέρουμε σε πέρας αυτό το δύσκολο έργο.

Μέχρι τότε, όμως, σας παρακαλώ πάρα πολύ, ας τεθούν στο πλαίσιο μιας επερώτησης τα σχετικά θέματα για να τα συζητήσουμε. Μη συνθηματολογούμε. Μην εξαντλούμε την παρουσία μας την πολιτική και το λόγο μας το δημόσιο σε αφορισμούς, οι οποίοι επιβαρύνουν αντί να διευκολύνουν. Σε τελευταία ανάλυση, αν πράγματι θέλουμε να είμαστε χρήσιμοι σ' αυτόν τον τόπο, αυτό που οφείλουμε να κάνουμε τώρα είναι αυτό που υπακούει στην κοινή λογική. Βεβαίως ο καθένας έχει τις πολιτικές και ιδεολογικές του αρχές, το πρόγραμμα το οποίο προασπίζεται, αλλά υπάρχει και η κοινή λογική. Όταν προσκρούουν στην κοινή λογική οι ιδεολογίες και τα προγράμματα, τότε επιτρέψτε μου να πω, ας δώσουμε προβάδισμα στην κοινή λογική. Αυτό κάνει η Κυβέρνησή μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι έχουμε μια ξεχωριστή παρουσία στο ελληνικό Κοινοβούλιο. Παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας από τα άνω δυτικά θεωρεία ένα από τα ομορφότερα νησιά της Δωδεκανήσου, από τη Λέρο -όπου ακόμη και σήμερα το ιερό της Αρτέμιδος μαρτυρεί την ιστορικότητα και την ελληνικότητα του νησιού μας- πενήντα τρεις μαθητές και μαθήτριες και πέντε εκπαιδευτικοί του 1ου Γυμνασίου Λέρου Δωδεκανήσου. Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων του νομοσχεδίου και θα γίνει η ψήφισή τους χωριστά.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 27

έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 28 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 28 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 29, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 29 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 30 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 30 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 31 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 31 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 32 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Παρών.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 32 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 33 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 33 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 34 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 34 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 35 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 35 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 36, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς, το άρθρο 36 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 37 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 37 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 38 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 38 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 39 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 39 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 40 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Παρών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Συνεπώς το άρθρο 40 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ (Ε΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κατά πλειοψηφία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΟΥΛΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΑΥΛΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γρηγόριος Νιώτης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Αναδιοργάνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων κατά πλειοψηφία.

Η ψήφισή του στο σύνολο αναβάλλεται για άλλη συνεδρίαση. Κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14:16' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 4 Φεβρουαρίου 2011 και ώρα 10:00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

