

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΗ'

Τρίτη 10 Δεκεμβρίου 2013

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ.κ. Α. Κουτσούμπα, Α. Σπηλιωτόπουλου, Ε. Μακρή - Θεοδώρου, Ι. Πασχαλίδη και Α. Αθανασίου, σελ. 3947

2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 2ο Εσπερινό ΕΠΑΛ Αγίου Δημητρίου, σελ. 3962

3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 3950, 3952, 3953, 3955, 3956, 3957, 3960, 3961, 3963, 3965, 3976, 3983, 3988, 3989, 3991, 3994, 4004, 4005

4. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 3956

5. Επί του Κανονισμού, σελ. 3992

6. Ανακοινώνεται ότι έχει κατατεθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών των Ανεξάρτητων Ελλήνων και των Ανεξάρτητων Δημοκρατικών Βουλευτών επί των άρθρων 1, 2, 3 και 4 του σχεδίου νόμου: "Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων", σελ. 3972

7. Ανακοινώνεται ότι η Επιτροπή Κανονισμού της Βουλής καταθέτει την Έκθεσή της στην, από 6 Δεκεμβρίου 2013, πρόταση του Προέδρου της Βουλής «Για την τροποποίηση διατάξεων του Κανονισμού της Βουλής Μέρος Κοινοβουλευτικό (ΦΕΚ 106 Α/24.6.1987) και μέρος Β' (ΦΕΚ 51 Α/10.4.1997) όπως ισχύει», σελ. 3997

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων:

α) Προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου, σελ. 3945

β) Προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την αξιοποίηση του κτηρίου του πρώην "Γενικού Νοσοκομείου Μεσολογγίου Χατζή-Κώστα", σελ. 3947

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: "Κύρωση των συμφωνιών τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών αξόνων και ρύθμιση συναφών θεμάτων", σελ. 3950

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑΣ Ι. , σελ. 3961 - 3973

ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3973 - 4005

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 3945 - 3961

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ. 3950, 3976

ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ Δ. , σελ. 3976

ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ Η. , σελ. 3950

ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 3956

ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 3950

ΔΡΙΒΕΛΕΓΚΑΣ Ι. , σελ. 3961, 3963, 3965

ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 3950, 3952, 3953, 3960, 3961

ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3976, 3983, 3988, 3989, 3991, 3994, 4004, 4005

ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 3989, 3994

ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ι. , σελ. 3950

ΜΑΚΡΗ Ρ. , σελ. 3961

ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Χ. , σελ. 3950, 3952, 3955, 3956, 3957, 3960

Β. Επί προσωπικού θέματος:

ΨΥΧΑΡΗΣ Α. , σελ. 3956

Γ. Επί του Κανονισμού:

ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3992

ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3992

Δ. Επί των αναφορών και ερωτήσεων:

ΜΠΕΖΑΣ Α. , σελ. 3947, 3948

ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. , σελ. 3945, 3946

ΦΟΥΝΤΑ Ν. , σελ. 3947, 3948

ΨΥΧΑΡΗΣ Α. , σελ. 3945, 3946

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

ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ Δ. , σελ. 3995, 3996

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ε. , σελ. 3976

ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ Δ. , σελ. 3977

ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ Η. , σελ. 3960

ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ. 3987, 3988

ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ - ΣΑΛΤΑΡΗ Ε. ,

σελ. 3968

ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 3955, 3956, 3989, 3998

ΓΚΕΡΕΚΟΥ Α. , σελ. 3969

ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 3954

ΓΛΕΖΟΣ Ε. , σελ. 3965

ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 3976, 3977

ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 3961, 3962

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α. , σελ. 3973

ΚΑΛΑΝΤΖΗΣ Γ. , σελ. 3976, 4002, 4005

ΚΑΜΜΕΝΟΣ Π. , σελ. 3985, 3988, 3996

ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ Β. , σελ. 3988, 3994

ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,

σελ. 3993

ΚΟΔΕΛΑΣ Δ. , σελ. 3999

ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ. , σελ. 3971, 3972

ΚΟΝΤΟΝΗΣ Χ. , σελ. 3966, 3967

ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ Δ. , σελ. 3956

ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Κ. ,

σελ. 3965, 3998

ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ Δ. , σελ. 3955, 3965, 3967

ΚΥΡΙΑΚΑΚΗΣ Β. , σελ. 3980

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Γ. ,

σελ. 3981

ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. ,

σελ. 3979, 3987

ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ι. , σελ. 3960

ΜΑΚΡΗ Ρ. , σελ. 3963, 3965

ΜΑΚΡΗ ΘΕΟΔΩΡΟΥ Ε. , σελ. 3982

ΜΑΡΙΝΟΣ Α. , σελ. 3974

ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 3991

ΜΟΥΤΣΙΝΑΣ Π. , σελ. 4001, 4002

ΜΠΟΥΡΑΣ Α. , σελ. 3955, 3981

ΜΩΡΑΪΤΗΣ Ν. , σελ. 3958

ΞΗΡΟΤΥΡΗ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ Α. ,
σελ. 3957, 3984, 4002, 4004
ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ Ε. ,
σελ. 3953, 3987
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ - ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,
σελ. 3962
ΠΕΤΡΑΚΟΣ Α. ,
σελ. 3967, 3972, 4002
ΠΙΠΙΛΗ Φ. ,
σελ. 3970
ΣΚΟΝΔΡΑ Α. ,
σελ. 3997
ΣΤΑΘΑΚΗΣ Γ. ,
σελ. 3986, 3988
ΣΤΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ Ν. ,
σελ. 3959
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. ,
σελ. 3975
ΤΑΜΗΛΟΣ Μ. ,
σελ. 4002
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Κ. ,
σελ. 3988
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ Μ. ,
σελ. 3972
ΤΣΟΥΜΑΝΗΣ Δ. ,
σελ. 3952
ΦΟΥΝΤΑ Ν. ,
σελ. 3994, 4003, 4004
ΧΡΥΣΟΒΕΛΩΝΗ Μ. ,
σελ. 3996
ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ Μ. ,
σελ. 3950, 3967, 3983, 3984,
3985, 3986, 3989, 4003,
4004
ΨΥΡΡΑΣ Θ. ,
σελ. 3992

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΕ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΗ'

Τρίτη 10 Δεκεμβρίου 2013

Αθήνα, σήμερα στις 10 Δεκεμβρίου 2013, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.02' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΧΡΗΣΤΟΥ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Πρώτη θα συζητηθεί η με αριθμό 3054/23-10-2013 ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Ανδρέα Ψυχάρη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου.

Στην ερώτηση θα απαντήσει ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

Τον λόγο έχει ο κ. Ψυχάρης για δύο λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, χαίρομαι γιατί λίγες ώρες πριν απαντήσετε στην ερώτησή μου, ανακοινώσατε ότι θα επιστραφούν στο κράτος τα χρήματα που έχουν λάβει όσοι αμείβονταν κατά πολύ παραπάνω από το ενιαίο μισθολόγιο. Κάλιο αργά παρά ποτέ. Και προφανώς αυτό είναι στα λάθη που εντάσσονται όσα ανέφερε ο κ. Στουρνάρας από το Βήμα της Βουλής ότι κάνει και προσπαθεί να διορθώσει.

Το ενιαίο μισθολόγιο αποφασίστηκε και εφαρμόστηκε τον Νοέμβριο του 2011. Έκτοτε, εκκρεμούν δεκάδες υποθέσεις για τους ελέγχους μισθοδοσίας και μάλιστα με έγγραφό σας ζητάτε να μην υπάρχουν ενδοιασμοί στην τυπική εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου. Και διερωτώμαι: από πότε πρέπει το κράτος να έχει ενδοιασμούς στην εφαρμογή της νομοθεσίας; Διότι η καταστρατήγηση του νόμου είναι ανεπίτρεπτη. Και είναι καταστροφική η δημιουργία υπαλλήλων διαφορετικών ταχυτήτων.

Θα ήθελα, επίσης, να μου πείτε, κύριε Υπουργέ, συγκεκριμένα στοιχεία. Ποια Υπουργεία και ποιες υπηρεσίες αρνήθηκαν να εφαρμόσουν ή εφάρμοσαν επιλεκτικά το ενιαίο μισθολόγιο.

Και περιμένω, επίσης, να μου πείτε εάν για αυτήν την ολιγωρία προβλέπονται κυρώσεις στους επικεφαλής οργανισμών και φορέων που αρνήθηκαν να εφαρμόσουν το ενιαίο μισθολόγιο και ποιες είναι αυτές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, με την επίκαιρη ερώτησή σας δίνετε την ευκαιρία να συζητήσουμε στο Κοινοβούλιο το ζήτημα της

εφαρμογής του ενιαίου μισθολογίου στο δημόσιο. Ζήτημα, όπως σωστά αναδεικνύετε, με σημαντικές δημοσιονομικές, διοικητικές και κοινωνικές διαστάσεις. Ζήτημα μεγάλης σημασίας για την αποτελεσματικότητα, τη βιωσιμότητα και την κοινωνική νομιμοποίηση της εθνικής προσπάθειας δημοσιονομικής προσαρμογής και πειθαρχίας.

Ζήτημα το οποίο από την οριοθέτησή του στους μόνιμους και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου υπαλλήλους του δημοσίου, των ΟΤΑ, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου και άλλων φορέων του δημοσίου στο τέλος του '11 και από τη μετέπειτα επέκτασή του στο προσωπικό των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου και σε άλλους φορείς του δημοσίου στις αρχές της φετινής χρονιάς, απαιτεί πράγματι συνεχή παρακολούθηση ως προς την υλοποίησή του και στοχευμένες διορθωτικές παρεμβάσεις όπου και όταν απαιτείται.

Προς αυτή την κατεύθυνση, τον τελευταίο ενάμιση χρόνο από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους έχουν γίνει έξι συγκεκριμένες και συγκροτημένες κινήσεις.

Πρώτον, η Γενική Διεύθυνση Δημοσιονομικών Ελέγχων διενήργησε πέντε έκτακτους ελέγχους μισθοδοσίας το 2013.

Δεύτερον, όλα τα Υπουργεία μετά την από 24^η Οκτωβρίου επιστολή του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών, ενημερώθηκαν για την αναγκαιότητα παρακολούθησης τυχόν αποκλίσεων στους προϋπολογισμούς των εποπτευόμενων φορέων τους συμπεριλαμβανομένων και των μισθολογικών δαπανών.

Τρίτον, η Γενική Διεύθυνση Μισθών μετά από άλλη επιστολή στις 24 Οκτωβρίου -φέτος- του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών, πραγματοποίησε ελέγχους σε δεκατρείς φορείς της γενικής κυβέρνησης για τους οποίους υπήρχαν ενδείξεις ότι είτε δεν έχουν εφαρμόσει ορθά το ενιαίο μισθολόγιο, είτε ότι το έχουν μεν εφαρμόσει, πλην όμως, πιθανώς, με οριακή ή διασταλτική ερμηνεία του νόμου ή του οργανογράμματός τους, που οδηγεί σε διαφοροποίηση του μέσου μισθού τους.

Τέταρτον, η Γενική Διεύθυνση Δημοσιονομικών Ελέγχων σε συνεργασία με τη Γενική Διεύθυνση Μισθών -με την ίδια επιστολή που σας ανέφερα- θα προχωρήσει το επόμενο εξάμηνο σε ελέγχους σε ενενήντα τέσσερις συγκεκριμένους φορείς της γενικής κυβέρνησης για την αποτίμηση της εφαρμογής του ενιαίου μισθολογίου.

Πρόκειται για φορείς που είτε δεν παρέχουν μισθολογικά στοιχεία, είτε υπάρχουν ενδείξεις για ενδεχόμενη μη εφαρμογή των σχετικών μισθολογικών διατάξεων. Απ' αυτούς, σαράντα εννέα είναι του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων, είκοσι τέσσερις του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, επτά του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, έξι του Υπουργείου Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, τρεις του Υπουργείου

Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας, δύο του Υπουργείου Υγείας και από ένας στο Υπουργείο Μακεδονίας και Θράκης, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων.

Πέμπτον, η Γενική Διεύθυνση Δημοσιονομικών Ελέγχων μετά από επιστολή του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών στις 30 Οκτωβρίου έχει αναλάβει προς διερεύνηση την αξιολόγηση των μισθολογικών δαπανών όλων των ανεξάρτητων διοικητικών αρχών. Πρόκειται για συνέχεια μιας διαδικασίας που ξεκίνησε το Φεβρουάριο του τρέχοντος έτους με το αίτημα προς τις εν λόγω αρχές να βεβαιώσουν την εναρμόνισή τους με τις κείμενες διατάξεις και συνεχίζεται με την ανάλυση των απαιτήσεών τους από την αρμόδια Γενική Διεύθυνση Μισθών.

Έκτον, η Γενική Διεύθυνση Δημοσιονομικών Ελέγχων μετά από νέα επιστολή του Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών στις 3 Δεκεμβρίου –φέτος- προχώρησε στη διενέργεια εκτάκτου ελέγχου μισθοδοσίας σε τέσσερις φορείς, οι οποίοι δεν είχαν ενταχθεί στο σύστημα της Ενιαίας Αρχής Πληρωμών.

Κύριε συνάδελφε, σας αναφέρω αυτές τις πρωτοβουλίες και θα σας πω τα πορίσματα στη δευτερολογία μου, για να αναδείξω τη βούληση της Κυβέρνησης να παρακολουθήσει την υλοποίηση των υφιστάμενων νόμων για την εφαρμογή ενιαίου μισθολογίου στο δημόσιο, αλλά και να καταδείξει –όπως θα αναφέρω και στη δευτερολογία μου- ότι αυτές οι νησίδες μη τήρησης των νόμων, θα εντοπιστούν και θα αντιμετωπιστούν. Περισσότερα κατά τη δευτερολογία μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Ψυχάρη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, εν μέρει δεν έμεινα ευχαριστημένος με την απάντησή σας. Θα ήθελα περισσότερα στοιχεία και πιο συγκεκριμένες απαντήσεις. Χαρακτηριστικά: Ποιες είναι οι κυρώσεις που θα επιβάλλετε σε αυτούς που αρνήθηκαν να εφαρμόσουν το ενιαίο μισθολόγιο; Αναφέρατε μία σειρά από Υπουργεία –δεν έχει σημασία ακριβώς ποιες υπηρεσίες, αλλά Υπουργεία- και θέλω να μάθω τις κυρώσεις που θα εφαρμόζετε.

Σας έχω και συγκεκριμένη πρόταση. Μέχρι να σταλούν στο Υπουργείο σας όλα αυτά τα στοιχεία, να διακόψετε τη μισθοδοσία όλων των προϊσταμένων που έχουν την ευθύνη εφαρμογής του ενιαίου μισθολογίου. Θα δείτε πως σε χρόνο ρεκόρ, θα έχετε τις απαντήσεις στο γραφείο σας.

Επίσης, θα ήθελα να μάθω τα συγκεκριμένα ποσά στα οποία ανέρχονται αυτές οι δαπάνες. Οι δαπάνες που θα έπρεπε να μην έχουν γίνει. Με βάση τη συνέντευξή σας σήμερα το μεσημέρι, αλλά και τα στοιχεία που υπάρχουν, τα ποσά που χάθηκαν αυτά τα τρία χρόνια, είναι περίπου το ποσό θέρμανσης. Φοβάμαι -αλλά είναι προφανές- ότι ορισμένα «ρετρίε» του δημοσίου κλέβανε επί τρία χρόνια το πετρέλαιο θέρμανσης των φτωχών που περίμεναν τη βοήθεια του κράτους.

Θα ήθελα να μου πείτε καθαρά, ποιες θα είναι οι ουσιαστικές κυρώσεις αυτών που παρανόμησαν, αυτών που δεν έλαβαν υπ' όψιν τις εντολές σας, τη βούληση της Κυβέρνησης και -εν πάση περιπτώσει- την απόφαση της Ελληνικής Βουλής να υπάρχει ενιαίο μισθολόγιο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ (Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, τα στοιχεία, τα οποία επικαλείστε δεν είναι εις γνώσιν μου και θεωρώ ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Η εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου στο δημόσιο σε γενικές γραμμές κρίνεται ικανοποιητική.

Το μισθολογικό κόστος μετά την εφαρμογή του ενιαίου μισθολογίου προβλέπεται να διαμορφωθεί περίπου στο 8,5% του ΑΕΠ το 2014, προσεγγίζοντας επιτέλους το μέσο ευρωπαϊκό όρο και να μειωθεί ακόμη περισσότερο από τη συνέχιση και μόνο –το το νίζω- της εφαρμογής του κανόνα ένα προς πέντε. Πρόκειται για μία πολύ σημαντική προσαρμογή, αν αναλογιστούμε ότι το μι-

σθολογικό κόστος ήταν 9,6% του ΑΕΠ το 2011. Άρα, από το 9,6% πήγαμε στο 8,5%.

Σε ό,τι αφορά τους φορείς υλοποίησης του ενιαίου μισθολογίου, όλα τα Υπουργεία το εφαρμόζουν. Ενδεχόμενες διαφορές που μπορεί να εμφανίζονται στους μέσους μισθούς κάθε Υπουργείου οφείλονται αφ' ενός στη διαφορετική σύνθεση του προσωπικού του κάθε Υπουργείου -για παράδειγμα στον αριθμό προσωπικού ανά επίπεδο εκπαίδευσης, ΠΕ, ΤΕ, ΔΕ, ΥΕ, ετών υπηρεσίας- και αφ' ετέρου στην ύπαρξη διαφορετικών μεγεθών υπερβάλλουσας μείωσης, που σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο έχει κρατηθεί ως διαφορά μέχρι το 2016.

Σε ό,τι αφορά τους ελέγχους που σας προανέφερα και ζητάτε συγκεκριμένα στοιχεία, με τα μέχρι σήμερα αποτελέσματα, πρώτον, οι πέντε έκτακτοι έλεγχοι μισθοδοσίας της Γενικής Διεύθυνσης Δημοσιονομικών Ελέγχων αφορούν τα Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα, τη Μεταλλουργική Βιομηχανία Ηπείρου, τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας, την καταβολή επιδόματος στο Νοσοκομείο «Χατζηκόστα» του Νομού Ιωαννίνων και τη μισθολογική προσαρμογή του καθεστώτος της διαθεσιμότητας.

Για τους δύο πρώτους ελέγχους έχουν συνταχθεί εκθέσεις αποτελεσμάτων ελέγχου και αναμένεται η οριστικοποίηση του πορίσματος. Για την τρίτη περίπτωση, τον Οργανισμό Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας που και παρατηρούνται υπερβάσεις, αναμένονται οι σχετικές πρωτοβουλίες από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας, με δεδομένο ότι δεν υπάρχει σήμερα διοικητικό συμβούλιο, το οποίο θα λάβει τις ενδεδειγμένες αποφάσεις για την εφαρμογή των μισθολογικών προσαρμογών. Για την τέταρτη περίπτωση, αναμένεται ολοκλήρωση της έκθεσης αποτελεσμάτων ελέγχου. Για την τελευταία περίπτωση, και οι ενενήντα ελεγχθέντες φορείς ανταποκρίθηκαν στις συστάσεις του ελέγχου μισθολογικής προσαρμογής του καθεστώτος διαθεσιμότητας.

Δεύτερον, οι δεκατρείς έλεγχοι της Γενικής Διεύθυνσης Μισθών αφορούσαν φορείς έξι Υπουργείων. Από την καταρχήν εξέταση των μισθολογικών στοιχείων τους προέκυψε ότι ένας φορέας, το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας δεν εφάρμοσε το ενιαίο μισθολόγιο. Εξαιτίας αυτού του λόγου απομακρύνθηκε το διοικητικό συμβούλιο. Οι υπόλοιποι το εφαρμόζουν χωρίς να έχουν μέχρι στιγμή προκύψει ουσιαστικά ευρήματα που να έχουν σημαντικά οικονομικά αποτελέσματα.

Τα ευρήματα που εντοπίστηκαν αφορούν περιπτώσεις αύξησης των αποδοχών που δόθηκε εφάπαξ κι όχι τμηματικά, όπως προβλέπεται από το ενιαίο μισθολόγιο. Εντοπίστηκε μικρός αριθμός περιπτώσεων που κατετάγησαν διευθυντές στον Α' βαθμό και χορηγήθηκαν επιδόματα θέσεων ευθύνης ανώτερης κατηγορίας από αυτήν στην οποία ανήκαν οι υπάλληλοι. Εντοπίστηκε μία περίπτωση που χορηγούνταν πρόσθετη μηνιαία αποζημίωση που δεν προβλεπόταν από το νόμο. Εντοπίστηκαν δύο περιπτώσεις που έγινε εσφαλμένη κατάταξη προσωπικού ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου και δικηγόρων με έμμισθή εντολή στα μισθολογικά κλιμάκια.

Για όλες αυτές τις περιπτώσεις, έχουν ενημερωθεί οι φορείς και έχει ζητηθεί να προβούν άμεσα σε διορθωτικές ενέργειες και σε αναζήτηση των ποσών που τυχόν αχρεωστήτως κατεβλήθησαν. Φυσικά, θα υπάρξει στενή παρακολούθηση συμμόρφωσής τους.

Τρίτον, μόλις ολοκληρώθηκε η διενέργεια ελέγχου για τη μισθολογική προσαρμογή καθεστώτος διαθεσιμότητας σε τέσσερις φορείς. Πιο συγκεκριμένα, ολοκληρώθηκε η διενέργεια ελέγχου στο Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης, στον ΟΑΕΔ, στον ΕΟΤ και στον ΕΦΕΤ.

Παρατηρήθηκαν ορισμένες, λίγες καθυστερήσεις, στην υλοποίηση του νόμου, που οφείλονται σε διοικητικά και τεχνικά ζητήματα, η διευθέτηση των οποίων δρομολογείται άμεσα.

Ειδικότερα, στην περίπτωση του ΕΟΤ, όπου εμφανίστηκε και το μεγαλύτερο πρόβλημα, σύντομα και μέχρι τις 18 Δεκεμβρίου αναμένεται να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες παραμετροποίησης του ηλεκτρονικού συστήματος υποστήριξης μισθοδοσίας και πλήρους ένταξης μισθοδοσίας των υπαλλήλων στην Ενιαία Αρχή Πληρωμών. Οι αρμόδιες υπηρεσίες θα παρακολουθούν στενά τη συμμόρφωσή τους.

Κύριε συνάδελφε, στο Υπουργείο Οικονομικών και δη στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, αυτή η προσπάθεια θα συνεχιστεί, ώστε να εντοπιστεί και να προσαρμοστεί κάθε νησίδα απόκλισης από τα ενιαία μισθολόγιο. Αυτό επιτάσσει η προσήλωση στην κοινωνική δικαιοσύνη αλλά και στην οικονομική αποτελεσματικότητα. Το ενιαίο μισθολόγιο εφαρμόζεται και όποιοι ελάχιστοι νόμιζαν ότι μπορούν να παρεκκλίνουν, εντοπίζονται, επιστρέφουν τους δημόσιους πόρους και εναρμονίζονται. Σε αυτήν την προσπάθεια συστρατεύονται, όπως άλλωστε και επιβάλλεται, όλα τα μέλη της Κυβέρνησης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι κ.κ. Ανδρέας Κουτσούμπας Βουλευτής Βοιωτίας, Άρης Σπηλιωτόπουλος Βουλευτής Β' Αθηνών, Ελένη Μακρή-Θεοδώρα Βουλευτής Φθιώτιδος, Ιωάννης Πασχαλίδης Βουλευτής Καβάλας και Αθανάσιος Αθανασίου Βουλευτής Αττικής ζητούν άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Η δεύτερη με αριθμό 1138/22-10-2013 αναφορά πρώτου κύκλου του πρώην Προέδρου της Βουλής και Βουλευτή Β' Αθηνών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Απόστολου Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με το προεδρικό διάταγμα που αφορά στις εξώσεις επιχειρήσεων στο παραλιακό μέτωπο Αττικής, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η τρίτη με αριθμό 897/3-10-2013 αναφορά πρώτου κύκλου του Βουλευτή Ηρακλείου των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Επαμεινώνδα Μαριά προς τον Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις συνέπειες της διαθεσιμότητας των σαράντα εννέα διοικητικών υπαλλήλων του Πανεπιστημίου Κρήτης, δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Εισερχόμεθα τώρα στη συζήτηση της τέταρτης με αριθμό 938/27-8-2013 ερώτησης πρώτου κύκλου της Βουλαικού Αιτωλοακαρνανίας της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Νίκης Φούντα προς τον Υπουργό Υγείας, σχετικά με την αξιοποίηση του κτηρίου του πρώην Γενικού Νοσοκομείου Μεσολογγίου «Χατζή-Κώστα».

Στην κυρία συνάδελφο θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υγείας κ. Αντώνιος Μπέζας.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αναγκάζομαι να καταθέσω αυτήν την ερώτηση για τρίτη πλέον φορά ως επίκαιρη, επειδή αρνούμαι να δεχτώ ότι είναι τόσο δύσκολο ουσιαστικά να μεταφραστεί μία διαθήκη εθνικού ευεργέτη και έτσι να ρημάζει στην κυριολεξία αναξιποίητη μία ανεκτίμητης αξίας πολιτιστικής, κοινωνικής, εκπαιδευτικής – παιδευτικής, να το πω έτσι, και ερευνητικής-δημόσια περιουσία, κληρονομιά. Πέραν του οικονομικού, βεβαίως, οφέλους που θα είχε το κράτος, αν αυτό το κτήριο μπορούσε να αξιοποιηθεί.

Να σας πω ότι έχει προηγηθεί ένας τραγέλαφος εκ μέρους του Υπουργείου σας -και θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω αυτήν τη λέξη- αφού απάντησε σε διαδοχικές ερωτήσεις που έκανα σχετικά με το ίδιο θέμα, χρησιμοποιώντας την ίδια απάντηση. Σας παρακαλώ πολύ να μην επαναληφθεί κάτι τέτοιο, γιατί απαξιώνεται με τον τρόπο αυτό η κοινοβουλευτική διαδικασία.

Στην ερώτηση που είχα κάνει, λοιπόν, σας επισήμανα ότι το κτήριο έχει αφαιρεθεί στην τύχη του από το 1999. Οι κτηριακές υποδομές παραμένουν αναξιποίητες και δεν έχουν παραχωρηθεί σε κανέναν φορέα. Ωστόσο, έχουν υπάρξει ουσιαστικές προτάσεις για την αξιοποίησή του. Η πρώτη έχει έρθει από το Εφετείο Αθηνών, το οποίο είχε κρίνει ως επωφέλεστερη τη χρησιμοποίηση του κληροδοτήματος ως συνεδριακού κέντρου για ιατρικά θέματα και λοιπές συναφείς πνευματικές εκδηλώσεις με την υπ' αριθμό 1751/2001 απόφασή του. Το ίδιο κτήριο διεκδικεί και ο Δήμος της ιερής πόλεως του Μεσολογγίου για παραχώρηση προς χρήση στη Διεθνή Ακαδημία Ελευθερίας.

Δυστυχώς, ο χρόνος δεν επιτρέπει να μιλήσω για τη Διεθνή Ακαδημία Ελευθερίας, ένα όραμα πολύ σημαντικό για τον τόπο

μου.

Τα πράγματα και οι διαδικασίες, όμως, δεν προχωρούν σύμφωνα με την απάντησή σας, αυτήν τη μία, με αριθμό πρωτοκόλλου 60517 11-7-2013. Τη διαβάζω: «Μολονότι μέχρι προσφάτως ήταν γνωστό ότι οι συντάκτες της διαθήκης, βάσει της οποίας κατασκευάστηκε το κτήριο του νοσοκομείου, ήταν οι αδελφοί Χατζηκώστα με χρονολογία σύνταξης την 30^η Μαΐου του 1846, η Πρεσβεία της Ελλάδος στη Μόσχα, όπου ανευρέθη η διαθήκη, πληροφόρησε ότι αυτή έχει συντάχτη μόνο τον Γεώργιο Χατζηκώστα με ημερομηνία σύνταξης την 11^η Αυγούστου του 1845. Η διαθήκη δεν έχει μεταφραστεί λόγω μη ύπαρξης υπαλλήλου του κλάδου μεταφραστών της ρωσικής γλώσσας». Είναι αδιανόητη αυτή η απάντηση, τουλάχιστον για μένα.

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

Θα περίμενε κάποιος -για να ολοκληρώσω- κατόπιν αυτού να γίνει μετάφραση της εν λόγω διαθήκης και να αποσαφηνιστεί, επιτέλους, το ιδιοκτησιακό καθεστώς του νοσοκομείου με σχετική γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους. Τίποτα από αυτά δεν έγινε. Υπήρξε ολιγωρία. Υπάρχει όλα αυτά τα χρόνια ολιγωρία.

Ερωτάσθε -και ευχαριστώ για την ανοχή, κύριε Πρόεδρε- σε ποιες άμεσες ενέργειες θα προβείτε για την αξιοποίηση του εν λόγω κληροδοτήματος και σας παρακαλώ με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Υγείας): Κυρία συνάδελφε, το ζήτημα, το οποίο θέτετε με την ερώτησή σας, είναι ένα πολύπλοκο ζήτημα και όντως οι απαντήσεις του Υπουργείου Υγείας σε προγενέστερες ερωτήσεις σας δεν ήταν αυτές, οι οποίες έπρεπε να είναι και αναλαμβάνω την ευθύνη εγώ γι' αυτό, γιατί δεν είχα λάβει υπ' όψιν μου τις ερωτήσεις, ούτε είχα ασχοληθεί με το θέμα, παρ' ότι η συγκεκριμένη διεύθυνση είναι στην αρμοδιότητά μου. Όμως, για κάποιους λόγους εσωτερικούς του Υπουργείου αυτό δεν είχε έλθει σε γνώση μου. Θα προσπαθήσω τώρα να ξεδιαλύνω λίγο την κατάσταση και τι ακριβώς υπάρχει σε σχέση με το συγκεκριμένο ζήτημα.

Πράγματι, όπως αναφέρατε κι εσείς στην πρωτολογία σας, το 1999 το Γενικό Νοσοκομείο Μεσολογγίου «Χατζή-Κώστα» μεταστεγάστηκε σε νέο κτήριο.

Σημειώνω απλά ότι ο Χατζηκώστας ήταν Γιαννιώτης στην καταγωγή και, όπως πολύ καλά γνωρίζετε, επειδή υπάρχουν και συνάδελφοι από την Ήπειρο εδώ, το σύνολο σχεδόν των εθνικών ευεργετών ήταν απόδημοι Έλληνες ηπειρωτικής καταγωγής. Ένας τέτοιος ήταν και ο Χατζηκώστας.

Από τη στιγμή, λοιπόν, που μεταστεγάστηκε σε άλλο κτήριο και παρέμεινε το παλιό κτήριο, θα έπρεπε να ξεκαθαριστεί ποια θα μπορούσε να είναι η χρήση του παλιού κτηρίου. Επειδή πρόκειται για κληροδοτήμα, αυτό δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο μέσω δικαστικής απόφασης, η οποία θα ερμηνεύει την επωφέλεστερη αξιοποίηση του συγκεκριμένου περιουσιακού στοιχείου με βάση την πραγματική βούληση του διαθέτη. Αυτό ισχύει για όλα τα κληροδοτήματα.

Πράγματι, τέτοια δικαστική απόφαση υπήρξε. Είναι η 1751 2001 απόφαση του Εφετείου Αθηνών, με βάση την οποία ορίστηκε ως επωφέλεστερη αξιοποίηση της περιουσίας του Γενικού Νοσοκομείου «Χατζή-Κώστα» η χρησιμοποίηση αυτού του κτηρίου, όπως αναφέρατε κι εσείς, ως συνεδριακού κέντρου για ιατρικά θέματα και λοιπές συναφείς εκδηλώσεις, με τις οποίες θα προάγεται η ιατρική, αλλά και εν γένει η περιθαλψή των κατοίκων της πόλεως του Μεσολογγίου και της ευρύτερης περιοχής. Αυτό έλεγε η συγκεκριμένη δικαστική απόφαση.

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

Με βάση αυτήν την απόφαση, το 2008 εκδόθηκε μία κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών -την οποία, μάλιστα, τυχαίνει να υπογράψω εγώ από πλευράς του Υπουργείου Οικονομικών ως αρμόδιος Υφυπουργός τότε για τη

δημόσια περιουσία- με την οποία καθορίστηκαν οι όροι και οι προϋποθέσεις χρήσης και αξιοποίησης του συγκεκριμένου κτηρίου με βάση τη δικαστική απόφαση του 2001.

Τι, λέει, λοιπόν, αυτή η υπουργική απόφαση του 2008; Λέει ότι το συγκεκριμένο κτήριο θα χρησιμοποιηθεί για τον σκοπό που προβλέπει η δικαστική απόφαση, τα έξοδα για την επισκευή αναπαλαίωσης του συγκεκριμένου κτηρίου θα προκύψουν από την πώληση των αναγκάων μετοχών της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, που έχει στη διάθεσή του το κληροδότημα και τα μερίσματα από τις υπόλοιπες μετοχές του ιδρύματος που δεν θα εκποιηθούν, καθώς και τα εισοδήματα από τη λειτουργία του συνεδριακού κέντρου, θα εξακολουθήσουν να διατίθενται για λειτουργία του νοσοκομείου. Αυτό λέει η υπουργική απόφαση, η οποία έπρεπε να υλοποιηθεί.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Εν τω μεταξύ, προέκυψε αίτημα της Διεθνούς Ακαδημίας Ελευθερίας, η οποία ιδρύθηκε με νόμο το 2003 και με έδρα το Μεσολόγγι, προς τον τότε Υπουργό Υγείας για την παραχώρηση προς χρήση στη Διεθνή Ακαδημία Ελευθερίας του παλαιού κτηρίου του νοσοκομείου.

Η Διεθνή Ακαδημία Ελευθερίας επανήλθε και το 2010 με αίτηση στο Υπουργείο Υγείας, το οποίο με τη σειρά του το διαβίβασε στο Υπουργείο Οικονομικών, διότι η κυριότητα του κτηρίου και η εποπτεία των κληροδοτημάτων ανήκει στο Υπουργείο Οικονομικών.

Εν τω μεταξύ ο Δήμος Μεσολογγίου έθετε και θέμα ιδιοκτησιακού καθεστώτος, διότι το κτήριο έχει κατασκευαστεί με δαπάνες του κληροδοτήματος από τον Χατζηκώστα, αλλά σε οικοπέδο το οποίο είχε παραχωρήσει ο τότε Δήμος Μεσολογγίου, δηλαδή είναι ένα πολύπλοκο θέμα.

Όμως, επειδή ακριβώς πρόκειται για κληροδότημα, όπως ανέφερα και προηγουμένως, καμμία αλλαγή στη χρήση του δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο αυτή που προβλέπει ο διαθέτης στη διαθήκη του ή ερμηνεύει μεταγενέστερη δικαστική απόφαση και συγκεκριμένα η δικαστική απόφαση του 2001.

Άρα, αν δεν υπάρξει νέα δικαστική απόφαση που να προβλέπει κάτι διαφορετικό, δεν μπορεί να παραχωρηθεί στην Διεθνή Ακαδημία Ελευθερίας.

Ενώ, λοιπόν, το Υπουργείο Υγείας προχώρησε στη συνέχεια, μετά από καθυστέρηση, στην εφαρμογή της υπουργικής απόφασης του 2008 και της δικαστικής απόφασης του 2001, διαπιστώθηκε ότι υπάρχει άλλη διαθήκη, διαφορετική από αυτή που είχε λάβει υπ' όψιν της η δικαστική απόφαση του 2001. Η δικαστική απόφαση του 2001 είχε λάβει υπ' όψιν της μία διαθήκη των Γεωργίου και Αναστασίου Χατζηκώστα, η οποία είχε συνταχθεί στις 30 Μαΐου του 1846.

Από την αλληλογραφία και από την εξέταση των εγγράφων διαπιστώθηκε ότι υπάρχει άλλη διαθήκη.

Θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, να συνεχίσω, απλώς ουσιαστικά λίγο-πολύ επαναλάβατε αυτά που είπα. Εγώ σας μίλησα για χρονοδιαγράμματα. Καταλαβαίνω ότι είναι πολύπλοκο το ζήτημα και ευχαριστώ που είπατε ότι όλη αυτή η δυσπραγία, όλο αυτό το πρόβλημα στις απαντήσεις του Υπουργείου σας, είχε να κάνει με το ότι υπήρξε αλλαγή στην ηγεσία του Υπουργείου.

Όμως, το αποτέλεσμα είναι ότι ουσιαστικά δεν υπάρχει αποτέλεσμα, δεν υπάρχουν κινήσεις, δεν υπάρχουν δράσεις. Το σημαντικότερο είναι ότι τελικά δεν αξιοποιείται το νοσοκομείο.

Εγώ για αυτό ακριβώς σας ανέφερα και τις δύο προτάσεις που έχουν γίνει, η μία για την αξιοποίησή του ως κτήριο της Διεθνούς Ακαδημίας Ελευθερίας και η άλλη για το συνεδριακό κέντρο. Δεν μπορώ να ορίσω εγώ τον τρόπο, αλλά σας παρακαλώ, αξιοποιήστε το.

Το θέμα που υπάρχει αυτήν τη στιγμή είναι και πολιτιστικό. Το κτήριο είναι ανεκτίμητης πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής αξίας, είναι μνημείο αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και είναι πραγματικά

έτοιμο να καταρρεύσει.

Άρα, πριν ακούσω τη δευτερολογία σας, θα σας παρακαλέσω να το λάβετε σοβαρά υπ' όψιν σας, να προβείτε άμεσα σε ενέργειες και είτε με τον ένα τρόπο είτε με τον άλλο να μεταφραστεί επιτέλους η δεύτερη διαθήκη και να προχωρήσουμε σε επόμενη δικαστική απόφαση, αν χρειαστεί να υπάρξει.

Κατά τη γνώμη μου, η προηγούμενη δικαστική απόφαση σας καλύπτει. Εσείς λέτε πως όχι. Δεν ξέρω.

Θα ήθελα να μου δώσετε και ένα χρονοδιάγραμμα, που από ό,τι καταλαβαίνω από τα λεγόμενά σας, δεν μπορεί να υπάρξει. Θα ήθελα να ξέρω αν εμπλέκεται άλλο Υπουργείο, επειδή από την απάντηση του Υπουργείου Οικονομικών –αυτήν την ερώτηση την κατέθεσα και στο Υπουργείο Οικονομικών– προκύπτει ότι η εποπτεία του κληροδοτήματος έχει μεταβιβαστεί στο γενικό γραμματέα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης. Κάτι τέτοιο κάνει τα πράγματα ακόμα πιο πολύπλοκα. Θα ήθελα, σας παρακαλώ, να μπορέσετε να συνεννοηθείτε και να προβείτε σε ενέργειες για την άμεση συντήρηση έστω του κτηρίου, αν όχι για την άμεση αξιοποίησή του.

Επίσης, θα ήθελα να σας επισημάνω με την ευκαιρία –επειδή έχω ακόμα ένα λεπτό– και ένα άλλο θέμα της αρμοδιότητάς σας, την περίπτωση του κτηρίου του παλιού Νοσοκομείου Αγρινίου μετά τη μεταστέγασή του Γενικού Νοσοκομείου στο νέο κτήριο. Ο κ. Γεωργιάδης έχει ενημερωθεί σχετικά και είχαμε συζητήσει για αυτό το θέμα και με τον προκατόχό σας τον κ. Σαλμά, ο οποίος δυστυχώς δεν ανταποκρίθηκε. Πάλι για το κληροδότημα αυτό δεν έχει αποσαφηνιστεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Επ' ουδενί δεν μπορούν να γίνουν ξανά τα ίδια λάθη, κύριε Υπουργέ.

Σειρά προτάσεων για αξιοποίηση και του συγκεκριμένου κτηρίου έχει καταθέσει και ο Δήμος Αγρινίου. Πρόσφατα μάλιστα έγινε και εκτενής συζήτηση στο δημοτικό συμβούλιο με ομόφωνη απόφαση. Είχα την τιμή να είμαι παρούσα. Αυτή είναι μια άλλη περίπτωση.

Οι χωροταξικές τρύπες τέτοιου τύπου στον αστικό ιστό δημιουργούν προβλήματα τόσο ασφάλειας των πολιτών, όσο και υστέρηση στην ανάπτυξη με αντίστοιχο κλεισμό επιχειρήσεων. Τελικά, προκύπτει μια υποβάθμιση κοινωνική και οικονομική σε ολόκληρη την περιοχή.

Ολοκληρώνω με τις δύο προτάσεις που έχουν γίνει. Έχει προταθεί λειτουργία στις εγκαταστάσεις του παλιού νοσοκομείου να δημιουργηθεί κέντρο υγείας αστικού τύπου με στόχο να αποσυμφορηθεί το νέο νοσοκομείο –που σίγουρα δεν είναι μόνο για τους πολίτες του Αγρινίου, αλλά για όλο το Νομό Αιτωλοακαρνανίας– και δυνητικά να προχωρήσει η μεταφορά στις εγκαταστάσεις του παλιού νοσοκομείου των διοικητικών υπηρεσιών και των ιατρείων του ΕΟΠΥΥ.

Σας παρακαλώ πολύ να το λάβετε πολύ σοβαρά υπ' όψιν σας, να μην γίνουν τα ίδια που γίνονται με το συγκεκριμένο κληροδότημα, να μην υπάρξει κοινωνικό και αναπτυξιακό πρόβλημα στην περιοχή.

Σε συνέχεια αυτής της συζήτησής μας αύριο θα σας καταθέσω εκ νέου ερώτηση, που είχα καταθέσει στην προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου, και θα ζητήσω να δεσμευτείτε ότι θα λάβετε πολύ σοβαρά υπ' όψιν σας όλα αυτά που είπαμε σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Υγείας): Κυρία συνάδελφε, να ξεκαθαρίσουμε πάλι το εξής: Όταν υπάρχουν κτήρια και πολλά από αυτά είναι παλιά νοσοκομεία, τα οποία έχουν κατασκευαστεί μέσω κληροδοτημάτων ή ανήκουν σε κληροδοτήματα, δεν μπορεί να παραχωρηθεί η χρήση τους σε άλλο φορέα, εάν δεν υπάρξει δικαστική απόφαση που να ερμηνεύει την επωφελέστερη διαχείριση με βάση τη βούληση του διαθέτη. Τελεία! Επομένως, μην λέτε «παραχωρήστε το εκεί», «το αφήνετε εκεί» κ.λπ.. Δεν μπορούμε να το παραχωρήσουμε.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Πάλι τα ίδια! Τις ίδιες δύο-τρεις προτάσεις αναφέρετε συνεχώς.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ (Υφυπουργός Υγείας): Όσον αφορά το συγκεκριμένο κτήριο –επανερχόμαστε στο Νοσοκομείο «Χατζηκώστα», το παλιό Νοσοκομείο του Μεσολογγίου– προέκυψε άλλη

διαθήκη, η οποία έχει συνταχθεί στη ρωσική γλώσσα και η οποία απεστάλη από την πρεσβεία μας στη Μόσχα στο Υπουργείο Οικονομικών. Το Υπουργείο Οικονομικών την έστειλε στο Υπουργείο Εξωτερικών για να μεταφραστεί. Εάν δεν υπάρξει μετάφραση της διαθήκης δεν μπορούμε να προχωρήσουμε σε καμμία άλλη ενέργεια, διότι όταν πάρουμε την καινούρια διαθήκη τη μεταφρασμένη, πιθανώς να ζητηθεί και η γνώμη του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, καθώς μπορεί να προκύπτουν διάφορα άλλα θέματα και να χρειαστεί να προσφύγουμε πάλι στο δικαστήριο για να υπάρξει νέα δικαστική απόφαση.

Άρα η διαδικασία την οποία ακολουθούμε είναι η εξής: Περιμένουμε και έχουμε επικοινωνήσει με το Υπουργείο Εξωτερικών και με το Υπουργείο Οικονομικών, προκειμένου να έχουμε πολύ σύντομα τη μετάφραση της διαθήκης στα χέρια μας και ανάλογα με το τι προβλέπει η πραγματική διαθήκη θα κάνουμε ή δεν θα κάνουμε ερώτημα στο Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Και αναλόγως -εάν υποβληθεί ερώτημα στο Νομικό Συμβούλιο του Κρά-

τους- με τη γνώμη του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους θα προβούμε σε περαιτέρω ενέργειες. Δυστυχώς, δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι μονομερώς και από μόνοι μας με κάποια διοικητική πράξη, με κάποια διοικητική απόφαση, εάν δεν ξεκαθαριστεί αυτό το ζήτημα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαργκιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρώτη με αριθμό 1344/5-9-2013 ερώτηση δευτέρου κύκλου του Βουλευτή Λέσβου της Νέας Δημοκρατίας κ. Παύλου Βογιατζή προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σχετικά με τις επιλέξιμες βοσκήσιμες γαίες στη Λέσβο και στη Λήμνο, βάσει του σχεδίου δράσης του ΟΠΕΚΕΠΕ δεν συζητείται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ολοκληρώθηκε η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης επί των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

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

Η διαδικασία έχει ως εξής: Θα μιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές επί των άρθρων, θα ακολουθήσουν οι εναπομεινάντες ομιλητές επί της αρχής και επί των άρθρων και, τέλος, θα ομιλήσουν όσοι Βουλευτές εγγραφούν.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Δημήτριος Τσουμάνης για οκτώ λεπτά.

(Θόρυβος – διαμαρτυρίες στην Αίθουσα)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να προηγηθούν τουλάχιστον κάποιοι Βουλευτές!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Έχει καθιερωθεί, όταν οι συνεδριάσεις για το ίδιο νομοσχέδιο είναι δύο, στη δεύτερη ημέρα συνεδριάσεων ακολουθείται αυτή η διαδικασία. Χθες το νομοσχέδιο ψηφίστηκε επί της αρχής. Δεν μπορεί να μην έχει ψηφιστεί επί της αρχής, όταν μπαίνουμε στη συζήτηση επί των άρθρων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Δεν τελειώσαμε χθες, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Όσοι ήσασταν χθες το βράδυ εδώ θα θυμάστε ότι έχει ψηφιστεί επί της αρχής.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Εδώ ήμασταν, αλλά είχαμε κάνει ειδική συμφωνία για σήμερα!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να εξαντληθεί ο κατάλογος των ομιλητών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριοι συνάδελφοι, ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Θέλετε να συναντηθούμε για ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε; Τον ίδιο Κανονισμό διαβάζετε και εσείς και ο προηγούμενος Πρόεδρος χθες βράδυ! Τον ίδιο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Επιτρέψτε μου. Ακούστε με. Από την ώρα που ψηφίστηκε επί της αρχής το νομοσχέδιο, τώρα πρέπει να ξεκινήσουμε τη διαδικασία της συζήτησης της ψήφισης επί των άρθρων. Προσέξτε, λοιπόν: Θα μιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές από οκτώ λεπτά ο καθένας...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Να τελειώσουν οι ομιλητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν είναι ανάγκη να φωνάζουμε. Θα σας δώσω το λόγο στη συνέχεια.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Συμφωνήσαμε να τελειώσουν οι ομιλητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Γιατί με διακόπτετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Μα, τα ίδια; Αφού συμφωνήσαμε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν υπάρχει περίπτωση να συνεννοηθούμε, αν φωνασκούμε όλοι μαζί.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Είστε με τα καλά σας, κύριε Πρόεδρε; Ο καθένας κάνει ό,τι θέλει εδώ μέσα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ναι, είμαι στα καλά μου, κύριε Ιωαννίδη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλετε μία ουσιαστική συζήτηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ένα λεπτό, ένα λεπτό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Επανάληψη της ίδιας διαδικασίας γίνεται;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ένα λεπτό! Αφού μιλήσουν οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές, θα προταχθούν οι συνάδελφοι οι οποίοι έχουν μείνει από χθες και δεν έχουν μιλήσει. Το χρόνο που είχαν θα χρησιμοποιήσουν και πάλι. Απλά, δεν μπορεί από την ώρα που ξεκινάμε από την αρχή τη συζήτηση επί των άρθρων να ξεκινήσουμε διαφορετικά. Πώς να το κάνουμε; Λυπάμαι πάρα πολύ. Εγώ το καταλαβαίνω.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο, αλλά για μία σύντομη παρέμβαση παρακαλώ.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να καταθέσω μία επιπρόσθετη νομοτεχνική βελτίωση στην παράγραφο 1 του άρθρου 5, μετά από μία συνεννόηση που είχα με τους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ να την αναγνώσετε και να διανεμηθεί στους συναδέλφους. Πώς έχει;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Στην παράγραφο 1 του άρθρου 5 προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής: «γ) το τμήμα Πύργος-Καλό Νερό παραμένει έργο προτεραιότητας, το οποίο περιλαμβάνεται στον εθνικό σχεδιασμό για τη σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα με τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Παρακαλώ να κατατεθεί και να διανεμηθεί στους συναδέλφους.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

Νομοτεχνική Βελτίωση

Στο Σχέδιο Νόμου «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων»

Στην παράγραφο 1 του Άρθρου πέμπτου προστίθεται περίπτωση γ' ως εξής:

«γ) το τμήμα Πύργος – Καλό Νερό παραμένει έργο προτεραιότητας, το οποίο περιλαμβάνεται στον εθνικό σχεδιασμό για τη σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα με τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα».



ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Τσουμάνη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Δεν θέλει πολύ μυαλό, θέλει κοινό μυαλό!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Πάλι τα ίδια; Επί των άρθρων θα γίνει.

Ορίστε, κύριε Τσουμάνη, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΥΜΑΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα είμαι πάρα πολύ σύντομος, διότι εξαντλήθηκε χθες η συζήτηση. Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο περιλαμβάνει πέντε άρθρα, εκ των οποίων τα τέσσερα πρώτα προτείνουν την κύρωση της τροποποίησης καθεμιάς από τις συμβάσεις παραχώρησης.

Συγκεκριμένα, με το άρθρο 1 προτείνεται για Κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η συμφωνία τροποποίησης των διατάξεων της σύμβασης παραχώρησης της από 28 Ιουνίου του 2007 σύμβασης παραχώρησης, όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 3605/2007: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός-Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι» -το γνωστό μας ΠΑΘΕ- «και ρύθμιση συναφών θεμάτων», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28-11-2013.

Το εν λόγω έργο παραχώρησης εντάσσεται στον άξονα προτεραιότητας Γ' της Δ' Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013 και αποτελεί έργο-γέφυρα, αφού μέρος της δαπάνης είχε ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Με το προτεινόμενο έργο, ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας, βελτιώνεται και αναβαθμίζεται ο υφιστάμενος αυτοκινητοδρόμος του ΠΑΘΕ Μαλιακός-Κλειδί. Ο οδικός άξονας ΠΑΘΕ συνδέει τις πόλεις Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη με τα σύνορα, εξασφαλίζοντας άμεση πρόσβαση σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας με τα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας. Το μήκος του τμήματος Μαλιακός-Κλειδί είναι περίπου διακόσια τριάντα χιλιόμετρα. Μέρος του άξονα αυτού έχει ήδη κατασκευαστεί με προδιαγραφές ΠΑΘΕ.

Από την άποψη των υφιστάμενων κυκλοφοριακών συνθηκών, ιδιαίτερα τα τμήματα των Τεμπών και του Πλαταμώνα μέχρι τη Σκοτίνη παρουσιάζουν φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, που οδηγούν σε απαράδεκτες κυκλοφοριακές συνθήκες και μεγάλο αριθμό τροχαίων ατυχημάτων.

Ο νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συνολικού μήκους, όπως είπαμε, διακοσίων τριάντα χιλιομέτρων περίπου, θα θέσει σε νέα τροχιά ανάπτυξης κυρίως τη Στερεά Ελλάδα, τη Θεσσαλία, την κεντρική Μακεδονία, αλλά και σε μακροσκοπική κλίμακα, το σύνολο της χώρας. Το έργο, επίσης, επειδή ανήκει στο διευρωπαϊκό δίκτυο, σκοπεύει στη διασύνδεση της χώρας με τις χώρες της υπόλοιπης Ευρώπης.

Με το άρθρο 2 προτείνεται για κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η συμφωνία τροποποίησης των διατάξεων της από 31-5-2007 σύμβασης παραχώρησης, όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3597/2007, με τίτλο «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας και ρύθμιση συναφών θεμάτων», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28 Νοεμβρίου του 2013.

Το εν λόγω έργο παραχώρησης εντάσσεται επίσης στον άξονα προτεραιότητας Γ' της Δ' Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013 και αποτελεί και αυτό έργο - γέφυρα, αφού μέρος της δαπάνης είχε ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Το προτεινόμενο έργο παραχώρησης αρχικά περιελάμβανε το σύνολο του αυτοκινητοδρόμου της κεντρικής Ελλάδας. Η αρχή του είχε τεθεί κοντά στη Λαμία, που αποτελεί κομβικό σημείο σύνδεσης του αυτοκινητοδρόμου με τον ΠΑΘΕ. Το τέλος του τμήματος είχε τεθεί στον αυτοκινητόδρομο της Εγνατίας Οδού στον ανισόπεδο κόμβο Παναγιάς, τριάντα πέντε περίπου χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της πόλης των Γρεβενών.

Με την παρούσα σύμβαση εξαιρούνται πρώτον το τμήμα από τον ημικόμβο ΠΑΘΕ μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο της Ξυνιάδας, καθώς και το δεύτερο τμήμα από τον ανισόπεδο κόμβο Τρικάλων έως τον ανισόπεδο κόμβο της Παναγιάς επί της Εγνατίας οδού.

Με το άρθρο 3 προτείνεται για κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η συμφωνία τροποποίησης των διατάξεων της από 19-12-2006 σύμβασης παραχώρησης όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3555/2007 με τίτλο: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Γιάννενα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28 Νοεμβρίου 2013.

Το εν λόγω έργο παραχώρησης εντάσσεται στον άξονα προτεραιότητας Γ' της Δ' Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013 και αποτελεί έργο-γέφυρα, αφού μέρος της δαπάνης είχε ενταχθεί στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Ο αυτοκινητόδρομος της Ιονίας Οδού θα αποτελέσει τον σημαντικότερο οδικό άξονα Βορρά-Νότου της δυτικής Ελλάδας με σημαντική θετική επίδραση στην προσπελασιμότητα, στην ανάπτυξη και στην οικονομία των περιφερειών δυτικής Ελλάδας και Ηπείρου. Η Ιονία Οδός επηρεάζει επίσης και τα νησιά του Ιονίου, τη Λευκάδα και την Κέρκυρα κυρίως. Αποτελεί έργο εθνικής σημασίας, δεδομένου ότι με την ολοκλήρωσή του μια μεγάλη και απομονωμένη μέχρι σήμερα περιοχή της χώρας θα συνδεθεί με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, οπότε θα δημιουργηθούν ευνοϊκότερες συνθήκες για την ανάπτυξή της.

Με το άρθρο 4 προτείνεται για κύρωση από τη Βουλή των Ελλήνων η συμφωνία τροποποίησης των διατάξεων της από 24-7-2007 σύμβασης παραχώρησης, όπως αυτή κυρώθηκε με το άρθρο 1 του ν. 3621/2007 με τίτλο: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 28 Νοεμβρίου του 2013.

Ο άξονας στο σύνολό του είναι ενταγμένος στο διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, είναι ζωτικής σημασίας, δεδομένου ότι συνδέει το δυτικό τμήμα της χώρας και συγκεκριμένα της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας- Πελοποννήσου και Ιονίων νήσων με την Αθήνα και τη λοιπή χώρα είτε μόνος του ή σε συνδυασμό με την Ιονία Οδό και τη ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου. Εξυπηρετεί πληθώρα σημαντικών αστικών κέντρων και αγροτικών περιοχών, λιμένων, μεταξύ των οποίων άμεσα τη μία από τις δύο δυτικές πύλες της χώρας, δηλαδή το λιμάνι της Πάτρας και έμμεσα τη δεύτερη πύλη, δηλαδή το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Επίσης εξυπηρετεί τουριστικές περιοχές.

Με την παρούσα σύμβαση εξαιρείται το τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Με το άρθρο 5 ο οδικός άξονας-αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, που είπα νωρίτερα, χαρακτηρίζεται ως έργο υποδομής άμεσης προτεραιότητας, προκειμένου αμέσως μετά την εξαίρεσή του από τη σύμβαση παραχώρησης του έργου της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Τσακώνα, όπως αυτή θα ισχύσει μετά την τροποποίησή της σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 4 του παρόντος νόμου, να δημοπρατηθεί εντός του πρώτου εξαμήνου του έτους 2014.

Ειδικότερα, πρώτον, το τμήμα από ανισόπεδο κόμβο Μιντιλογίου, δηλαδή από το τέλος της παράκαμψης Πάτρας, μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο του Πύργου θα κατασκευαστεί σύμφωνα με τις έρευνες και μελέτες που υποχρεούται να εκπονήσει ο παραχωρησιούχος μέσω της αξιοποίησης εθνικών και κοινοτικών πόρων, με στόχο η κατασκευή του να έχει ολοκληρωθεί όχι αργότερα από την ολοκλήρωση του έργου της σύμβασης παραχώρησης.

Δεύτερον, το τμήμα από κόμβο Καλού Νερού έως τον ανισόπεδο κόμβο Κυπαρισσίας θα κατασκευαστεί με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους με βάση τους ήδη εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους, τις υφιστάμενες πλήρεις μελέτες οδοποιίας και αυτές που θα εκπονηθούν κατά προτεραιότητα, προκειμένου να έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2016.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κι εγώ σας ευχαριστώ και για την τήρηση του χρόνου.

Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ να κάνετε λίγη ησυχία. Καταλαβαίνω ότι υπάρχει ένας εκνευρισμός, αλλά πρέπει να ηρεμήσουμε λίγο.

Θα παρακαλέσω τους συναδέλφους που θα πάρουν στη συνέχεια τον λόγο να τηρήσουν επακριβώς το χρόνο. Έχουν απομείνει από χθες πολλοί συνάδελφοι, οι οποίοι παρέμειναν μέχρι τα άγρια μεσάνυχτα και δεν μπόρεσαν να μιλήσουν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ας αποκλειστούν τότε οι Βουλευτές, κύριε Πρόεδρε, και να μιλούν μόνο οι εισηγητές και οι Πρόεδροι!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Σήμερα, έχουν έρθει από το μεσημέρι για να μιλήσουν και μένουν πίσω.

Παρακαλώ πολύ, λοιπόν, να τηρούμε το χρόνο και να κάνουμε ησυχία.

Τον λόγο έχει η κ. Ουζουνίδου.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εχθές ακούσαμε ξανά τα ίδια από τον κύριο Υπουργό. Τοποθετήθηκε ακριβώς όπως τοποθετήθηκε και στην επιτροπή. Φαίνεται ότι δεν άκουσε τίποτα ούτε στην επιτροπή, αλλά ούτε και στη χθεσινή εισήγησή μας που απαντήσαμε μία προς μία σε όλες τις απορίες που εξέθεσε.

Όσον αφορά τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, έθεσε προφανή ερωτήματα στα οποία γνωρίζει πολύ καλά την απάντησή μας, χωρίς, όμως, να απαντήσει στο εξής καίριο ερώτημα: Γιατί το ελληνικό δημόσιο, μέσα απ' αυτές τις συμβάσεις και τις τροποποιήσεις, θα βάλει στο σύνολό του, μαζί και μ' αυτά που θα χάσει, τα 12 δισεκατομμύρια ευρώ, όσα δηλαδή στοίχισε στον ελληνικό λαό το τρίτο μνημόνιο;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό για το οποίο συζητάμε είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει επίπτωση στην ελληνική κοινωνία της τάξεως του τρίτου μνημονίου. Αυτή είναι η καλύτερη αξιοποίηση αυτών των χρημάτων; Σε μία περίοδο που κλείνουν εκατοντάδες χιλιάδες επιχειρήσεις, επιχειρηματολογείτε ότι μέσω των δρόμων και όχι μέσω της κοινωνικής οικονομίας, της προώθησης των σιδηροδρομικών και των μικρών περιφερειακών έργων, θα επιτύχουμε οικονομική ανάκαμψη; Εξασφαλίζετε ή όχι κυρίες τους παραχωρησιούχους και τις δανειστές τράπεζες;

Μιλήσαμε και χθες αναλυτικά, αλλά θα περιοριστώ μόνο να επαναλάβω κάτι τραγικό για την κοινωνία και επιβαρυντικό για το δημόσιο. Όταν παρουσιάζονται ζημίες, τις φορτώνεται στις πλάτες του το δημόσιο και όταν παρουσιάζονται κέρδη, πετάτε το δημόσιο στην άκρη.

Υπάρχει ο πίνακας του άρθρου 26.2.7, όπου αποτυπώνεται ο διαμερισμός των εσόδων των διοδίων κατά την περίοδο λειτουργίας των αυτοκινητόδρομων μεταξύ των παραχωρησιούχων και του δημοσίου. Αφού το δημόσιο εξασφαλίζει 6% κέρδος στους παραχωρησιούχους, χωρίς αυτό να εισπράξει τίποτα, τα επιπλέον του 6% κέρδη και μέχρι 7% μοιράζονται κατά 90% στον παραχωρησιούχο και μόνο το 10% πηγαίνει στο δημόσιο. Η μοιρασιά σε βάρος του δημοσίου συνεχίζεται μέχρι το ποσοστό κέρδους του παραχωρησιούχου να φθάσει στο 10,5%, λες και δεν διέσωσε προηγουμένως το δημόσιο τον πτωχευμένο παραχωρησιούχο και πρέπει να του εξασφαλίσει όσο το δυνατόν περισσότερα κέρδη.

Για τον ίδιο λόγο μετατρέψατε την υποχρέωση εγκατάστασης και λειτουργίας σύγχρονου ηλεκτρονικού συστήματος είσπραξης και διαχείρισης διοδίων σε απλή υποβολή μελέτης, η οποία θα πρέπει να εγκριθεί από το δημόσιο και τους δανειστές, οι οποίοι για πρώτη φορά παίρνουν συμβατικό ρόλο και ισχύ, εγκρίνοντας, γιατί σύμφωνα με την παγκόσμια εμπειρία, το σύστημα ηλεκτρονικών διοδίων με δίκαιη αναλογική χιλιομετροχρέωση μειώνει τα έσοδα έως και 30%. Επομένως, μεταβάλλει δυσμενώς το χρηματοοικονομικό μοντέλο. Αυτός είναι ο λόγος και έχουμε μόνο υποβολή μελέτης.

Στο ίδιο σκεπτικό κινείται ότι: Πρώτον, μειώσατε τις ποινικές ρήτρες που μπορούν να επιβληθούν στον παραχωρησιούχο. Δεύτερον, αποδέχεστε ετήσιο κόστος συντήρησης και λειτουργίας ανά χιλιόμετρο μεταξύ 164.000 ευρώ με 193.000 ευρώ, όταν στα ορεινά τμήματα της Εγνατίας αυτό το κόστος δεν ξεπέρασε τις 90.000 ευρώ με 100.000 ευρώ. Και ξέρουμε ότι -Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει- οι εταιρείες συντήρησης είναι και αυτές δικές τους.

Για τελευταία φορά, κυρίες και κύριοι, κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου -όχι μόνο εμείς, αλλά και ο ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος -φαντάζομαι- δεν σας αντιπολιτεύεται- ότι δεν θα ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες μέχρι το 2015.

Τι να πούμε για τον Ε65, κύριε Υπουργέ; Ένας δρόμος στο πουθενά; Ένας δρόμος που από εθνικής σημασίας μετατράπηκε σε τοπικής σημασίας, χωρίς να συνδέεται ούτε με τον ΠΑΘΕ ούτε με την Εγνατία; Για πότε αναβάλλονται; Θα ολοκληρωθεί στο νέο ΕΣΠΑ η αναγκαία διασύνδεσή τους; Με τα 3,7 δισεκατομμύρια ευρώ για έργα μεταφορών και έργα περιβάλλοντος και πιθανά με υποδομές ύψους 600 εκατομμυρίων ευρώ με το πρόγραμμα «Συνδέοντας την Ευρώπη», τι θα πρωτοκάνετε;

Έχετε τάξει έργα δαπάνης μεγαλύτερης των 6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Θα αναφέρω κάποια από τα έργα που έχουν εξαγγελθεί. Σε κάποια από αυτά τα έργα έχουν ξεκινήσει και οι διαδικασίες δημοπράτησης. Το τμήμα της Ολυμπίας Οδού από τη Πάτρα έως τον Πύργο και από το Καλό Νερό έως την Τσακώνα, τα δύο τρίτα του άξονα Ε65, το αεροδρόμιο Καστελίου, τη ζεύξη Σαλαμίνας, την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, τη γραμμή U του μετρό Αθήνας. Θέλετε να πω κι άλλα;

Κυρίες και κύριοι, η επιλογή σας για τη μείωση του φυσικού αντικείμενου της Ολυμπίας -που καταχρηστικά εξακολουθεί να έχει τον τίτλο «Ολυμπία»- και η μετατροπή του κομματιού Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα σε δημόσιο έργο αποδεικνύει ότι δυνατότητες υπάρχουν και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σας το έχουμε τονίσει και σε άλλα νομοσχέδια. Άλλου είδους είναι οι περιορισμοί που τίθενται από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σας ρωτήσαμε στην επιτροπή για την Ιονία Οδό και το επαναλαμβάνουμε και εδώ γιατί δεν μας απαντήσατε. Αφού το ελληνικό δημόσιο θα έπρεπε στην περίπτωση καταγγελίας της σύμβασης να καταβάλει 156 εκατομμύρια ευρώ, γιατί επιλέξατε να συνεχιστεί το έργο ως σύμβαση παραχώρησης και να μην μετατραπεί κι αυτό σε δημόσιο; Ποιο είναι το σκεπτικό σας; Μήπως το γεγονός ότι με τα διόδια της Ιονίας Οδού επιδοτείτε και τον Ε65; Βέβαια, η επιδότηση αυτή και η οικονομική διασύνδεση των δύο έργων καθιστούν τον έτσι και αλλιώς προβληματικό διαχειριστικό έλεγχο σε ανυπέρβλητη πρόβλημα, με μοναδικό χαμένο το ελληνικό δημόσιο.

Θα αναφέρω μία κουβέντα για το άρθρο 4, σχετικά με την παλιά Ολυμπία που καταχρηστικά διατηρεί -ως είπα- τον τίτλο της. Το κόστος καθυστέρησης έχει συμφωνηθεί στα 97 εκατομμύρια ευρώ. Βέβαια το ποσό αυτό αφορά το σύνολο του αρχικού τιμήματος, δηλαδή των 2 δισεκατομμυρίων ευρώ. Γιατί τώρα που μειώνεται το φυσικό αντικείμενο δεν μειώσατε το ποσό αυτό;

Σας τονίσαμε και στην επιτροπή ότι αποζημιώσατε τις κατασκευαστικές κοινοπραξίες χωρίς παραστατικά στοιχεία με αυθαίρετους υπολογισμούς και παραδοχές. Το εναπομείναν φυσικό αντικείμενο του έργου έχει πλέον καθοριστεί πλήρως, τόσο στα υφιστάμενα τμήματά του όσο και στα νέα; Υπάρχει σε κάποιο έγγραφο αναλυτική, λεπτομερής καταγραφή αυτού;

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

Θα μου επιτρέψετε και ένα σχόλιο γιατί, κύριε Υπουργέ, και χθες αναφέρατε κατ' επανάληψη τον κατασκευαστικό τομέα ως κλάδο που έχει πληγεί από την κρίση. Να συμπληρώσουμε ότι ο μεγαλοκατασκευαστικός τομέας είναι κλάδος και όλοι οι άλλοι τομείς που έχουν πληγεί από την κρίση είναι απλώς συντεχνίες που δεν θέλουν να χάσουν τα κεκτημένα τους; Δηλαδή όλοι οι άλλοι κλάδοι, οι συντεχνίες κατά την προσφιλή σας έκφραση, πρέπει να μάθουν να ζουν και να αμείβονται σύμφωνα με την οικονομική πραγματικότητα της Ελλάδας του 2013, ενώ ο μεγαλοκατασκευαστικός κλάδος θα αμείβεται με τις κεκτημένες τιμές του 2007;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συντομεύετε παρακαλώ, γιατί περιμένουν να μιλήσουν τόσοι συνάδελφοι.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Θα συντομεύσω. Στο άρθρο 5 χρειάζεται να διευκρινίσουμε για ποιο λόγο δεν έγινε με την παρούσα τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης η αφαίρεση του τμήματος Πάτρα-Τσακώνα, αφού η σχετική απόφαση ήταν ειλημμένη.

Θα μας φέρετε τις γραπτές δεσμεύσεις και τον πίνακα κατα-

νομής του Υπουργείου που αφορά την ένταξη του έργου στο ΠΔΕ και στο ΕΣΠΑ, όπως μας είπατε στην επιτροπή, για να υπάρχουν πολύ συγκεκριμένες δεσμεύσεις μέσα σ' αυτό το νόμο και να κατοχυρωθεί ότι θα κατασκευαστεί το έργο.

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

Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 984, θα αναφερθούν οι συνάδελφοί μας. Άλλωστε, έχουμε μιλήσει γι' αυτή.

Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 985 που αφορά το δάνειο για την ΕΤΕΠ, θέλω να πω δύο λόγια. Μέσα σε όλες τις επιβαρυντικές δεσμεύσεις για το δημόσιο, έρχεστε και καθ' υπέρβαση όλων των υπολοίπων προβλέψεων, επιβαρύνετε ακόμη περισσότερο το ελληνικό δημόσιο και τον Έλληνα φορολογούμενο, αφού το δημόσιο αναλαμβάνει και εγγυάται το δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, τα έξοδα και τους τόκους. Τα υπόλοιπα θα τα πουν οι συνάδελφοί μου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ με επιστολή του μας γνωρίζει ότι κατά τη σημερινή συζήτηση Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ ορίζεται ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Τριαντάφυλλος.

Ομοίως με επιστολή του ο Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Χρυσής Αυγής κ. Ζησιμόπουλος μας γνωρίζει ότι κατά τη σημερινή συζήτηση ορίζεται ειδικός αγορητής ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. Δημήτριος Κουκούτσης και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής Σερρών κ. Αρτέμιος Ματθαίου-πούλος.

Τον λόγο έχει τώρα ο ειδικός αγορητής του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Χρήστος Γκόκας, αφού παρακαλέσω για την τήρηση του χρόνου.

Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως επισημίναμε χθες στη συζήτηση επί της αρχής, η συμφωνία για την τροποποίηση των συμβάσεων παραχώρησης για την κατασκευή των τεσσάρων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων αποσκοπεί στην ολοκλήρωση της κατασκευής τους και στη βιωσιμότητα των έργων, για την εκτέλεση και λειτουργία τους. Ο κύριος στόχος των συμφωνιών είναι η κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού που δημιουργήθηκε.

Ο τρόπος που καλύπτεται το χρηματοδοτικό κενό συνεχίζει να προκαλεί αμφιβολίες από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, ενώ δεν προτείνεται εναλλακτική λύση που να οδηγεί, όμως, στην κατασκευή των έργων. Αγνοούνται οι επιπτώσεις από την επιλογή της διάλυσης των συμβάσεων. Όμως, οι απαντήσεις που δίνονται δεν αφήνουν περιθώρια στην προκατειλημμένη επιμονή και σε έναν καταγγελτικό λόγο, που από κάποιες πλευρές είναι και διχαστικός αλλά και παραπλανητικός.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναρωτιέμαι με ποια στοιχεία εκτοξεύονται βαριές κατηγορίες που θίγουν και πολιτικές αλλά και πρόσωπα. Νομίζω ότι πολλές από τις εκφράσεις που ακούστηκαν χθες είναι επιεικώς ατυχείσες, εκτός κι αν έχουν ως σκοπό να τροφοδοτήσουν άλλες καταστάσεις. Νομίζω ότι ο κόσμος θέλει πια πράξεις, θέλει έργα και όχι λόγια χωρίς περιεχόμενο, που δεν οδηγούν πουθενά και δεν δίνουν λύσεις.

Και θέλω να επαναλάβω την κατηγορηματική μας θέση ότι πάνω από όλα τίθεται το δημόσιο συμφέρον και με τη στενή, αλλά και με την ευρεία έννοια, κάτι που διασφαλίζεται με όσα περιλαμβάνονται στις συμφωνίες, αλλά και με όσα ειπώθηκαν από τον κύριο Υπουργό.

Η ανάπτυξη δεν είναι δημόσιο συμφέρον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Οι ανεύθυνες ή άσχετες με την πραγματικότητα και λαϊκίστικες προσεγγίσεις αντίθετα δεν είναι σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος;

Σήμερα συζητάμε επί των άρθρων. Δεν θα πω λεπτομέρειες για κάθε άρθρο που αφορά τα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων για τα οποία υπάρχουν οι συμφωνίες τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης. Στα άρθρα, λοιπόν, αναφέρεται και το αντικείμενο του έργου σε χιλιόμετρο μήκος, αλλά και η πρόδος των εργασιών. Επίσης, αναφέρονται –που πραγματικά είναι σε

ποσοστό συνολικά κάτω από το 50%- τα κόστη των αποζημιώσεων προς τους κατασκευαστές και τους παραχωρησιούχους αναλυτικά. Εκεί φαίνεται ότι αυτά που τελικά καταβάλλονται είναι κάτω από το μισό των απαιτήσεων, αλλά ακόμα και κάτω από την εκτίμηση του ανεξάρτητου μηχανικού. Το σύνολο, δηλαδή, για κατασκευαστές και παραχωρησιούχους και για τα τέσσερα έργα είναι περίπου στα 650 εκατομμύρια. Τέλος, υπάρχουν οπωσδήποτε και τα χρονοδιαγράμματα για την καταβολή των αποζημιώσεων, αλλά και τα αναθεωρημένα χρονοδιαγράμματα για την εκτέλεση των εργασιών με ορόσημο την ολοκλήρωση των έργων αυτών στο τέλος του 2015.

Αντίστοιχα, αναφέρεται αναλυτικά για κάθε έργο το χρηματοδοτικό κενό που καλύπτεται, που σε σύνολο είναι περίπου 1,1 δισεκατομμύρια με 100 εκατομμύρια πρόβλεψη για το τμήμα της Κλόκοβας στην Ιόνια Οδό, ούτως ώστε αυτό το σημαντικό έργο του αυτοκινητόδρομου για τη δυτική Ελλάδα αλλά και γενικά για τη νότιο και βόρειο Ελλάδα που διασυνδέεται από την πλευρά αυτή, να μπορέσει να ολοκληρωθεί με το καλύτερο τεχνικά τρόπο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει επίσης να σημειώσουμε, πως σε όλες τις συμφωνίες έχει προβλεφθεί η δυνατότητα μείωσης της πρόσθετης χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου στην περίπτωση που οι διατιθέμενοι χρηματοδοτικοί πόροι των έργων υπερκαλύψουν τις πραγματικές ανάγκες των εργασιών κατά την περίοδο των μελετών και κατασκευών.

Όσον αφορά τα διόδια, είπαμε ότι θα πρέπει να προχωρήσει η μελέτη και η εφαρμογή όσο γίνεται γρηγορότερα της χιλιομετρικής και κατ' επέκταση της αναλογικής χρέωσης των χρηστών μέσω της ηλεκτρονικοποίησης του συστήματος διοδίων, εκπτώσεων για τους συχνούς χρήστες και κατασκευή των εναλλακτικών παράπλευρων οδικών δικτύων. Η εφαρμογή να γίνει με βάση αυτά που προβλέπονται στις συμφωνίες, όταν υλοποιηθούν οι προϋποθέσεις αυτές που αναφέρθηκαν για τους τοπικούς και ιδιαίτερα τους συχνούς χρήστες. Νομίζω ότι από την πλευρά του Υπουργού διατυπώθηκε μία τέτοια δέσμευση.

Επίσης, θα ήθελα να αναφερθώ και πάλι στο μηχανισμό ανακύκλωσης και την αρχή της αυτάρκειας που προβλέπουν την κάλυψη και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των έργων έναντι επιβαρύνσεων που μπορεί να προκύψουν μέσα από αυτόν το μηχανισμό και μέχρι του ορίου που το δημόσιο καλύπτει μόνο από τα έσοδα λόγω είσπραξης των τελών των διοδίων.

Έχουμε αναφερθεί επίσης στο πόσο σημαντικό είναι να ολοκληρωθούν οι παράπλευροι δρόμοι στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, διότι εξυπηρετούν και την τοπική κυκλοφορία και τις τοπικές, αγροτικές, βιοτεχνικές και άλλες δραστηριότητες, και επίσης αποκαθιστούν καταστραμμένες πολλές φορές υπάρχουσες τοπικές αρτηρίες ή αποκομμένες τοπικές επικοινωνίες. Και βέβαια, είναι η εναλλακτική λύση για τους συχνούς χρήστες, που τους απαλλάσσει και από το βάρος του κόστους των διοδίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κλείσω, για να μείνει χρόνος και για τους συναδέλφους που δεν μίλησαν, λέγοντας ότι θα είμαστε άδικοι, εάν δεν αναγνωρίσουμε ότι έγινε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια για να ξεκινήσουν και πάλι αυτά τα πολύ σημαντικά έργα. Αυτή η προσπάθεια αφορά και τους υπηρεσιακούς παράγοντες και την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου τα τρία τελευταία χρόνια, για να φτάσουμε σήμερα στην πραγματικότητα της συνέχισης αυτών των έργων και οπωσδήποτε στις προσπάθειες του Υπουργού κ. Χρυσόχοϊδη, να ολοκληρωθούν με επιτυχία οι δύσκολες διαπραγματεύσεις με τους παραχωρησιούχους, αλλά και οι εγκρίσεις του σχεδίου αλλά και των πόρων και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά και να εξασφαλιστούν και οι χρηματοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, πράγματα τα οποία ούτε εύκολα ούτε αυτονόητα ήταν.

Επίσης, θα πρέπει να σημειώσουμε την τελική διαμόρφωση που έγινε στο άρθρο 5, που αφορά στην κατασκευή του τμήματος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, όπως ακριβώς έχει διατυπωθεί –για να μην τα επαναλαμβάνω πράγματα ήδη γνωστά– όπως και αυτά που ειπώθηκαν για τον προγραμματισμό για τα αναβαλλόμενα τμήματα του Ε65.

Κλείνω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κι επαναλαμβάνω την ιδιαίτερα θετική επίδραση για την οικονομία από την κατασκευή

των έργων για τις τοπικές οικονομίες και τις κοινωνίες, αλλά και από τη λειτουργία των έργων για κλάδους σχετικούς με την περιφερειακή ανάπτυξη και για τον πρωτογενή τομέα και για τη βιομηχανία και για τις μεταφορές, το εμπόριο, τις εξαγωγές και τον τουρισμό.

Ψηφίζουμε, λοιπόν, επί των άρθρων θετικά και προσδοκούμε μέσα από την κατασκευή και λειτουργία αυτών των έργων να προκύψουν οφέλη ακόμα περισσότερα απ' όσα μπορούμε σήμερα να υπολογίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων, κ. Κωνσταντίνος Γιοβανόπουλος.

Ορίστε, κύριε Γιοβανόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, δυστυχώς διαψεύδεστε με τον μεγαλύτερο και οδυνηρότερο τρόπο σε όλα σας τα επιχειρήματα, ειδικά όταν διαβάει κανείς το άρθρο εκείνο του πρώην Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, Γιώργου Σουφλιά, με το οποίο αποδεικνύει περίτρανα τι ακριβώς συνέβη και γιατί φτάσαμε έως εδώ. Γιατί κάποιον πρέπει να ακούσουμε επιτέλους που ξέρει από μέσα τα πράγματα.

Δημοσιεύτηκε το άρθρο. Διαβάσαμε για τα δικαιώματα που δεν ασκήσατε. Το δικαίωμα της επίταξης δεν ασκήθηκε. Οι απαλλοτριώσεις όλες μπορούσαν να έχουν υλοποιηθεί. Τα φληναφήματα, τα κουτσομπολιά περί αρχαιολογίας δεν ευσταθούν. Οι καθυστερήσεις αυτές για τις οποίες θα αποζημιωθούν οι λεβέντες δεν είναι επαρκείς. Και μιλάει ένας άνθρωπος μιας παράταξης με την οποία κυβερνάτε.

Έρχεται τώρα αυτός ο άνθρωπος και λέει τι είναι αυτά που θα έπρεπε να είχαν γίνει εντιμότερα, ωριμότερα, χωρίς αυτές τις δαπάνες, χωρίς να εγκαταλειφθεί εκείνος ο ανταγωνιστικός, όπως θεωρείτε εσείς, σιδηρόδρομος και πληρώνοντας αποζημιώσεις μέσα σε λογικά πλαίσια. Τίποτα από όλα αυτά που λέτε δεν ισχύει. Και δεν το λέω εγώ, το διαβάσαμε.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Πού;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Το διαβάσαμε στο άρθρο του κ. Σουφλιά στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» και το οποίο δημοσιεύτηκε. Κυκλοφορεί και στο διαδίκτυο. Να σας το φέρω, να το δείτε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Καταθέστε το.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Γιατί; Έχετε καμμία αμφιβολία; Σας παρακαλώ!

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ε, καλά!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Μπούρα, αυτό που λέτε είναι στα όρια του μακιαβελισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Να μην διακόπτετε τον ομιλητή, παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Για όνομα του Θεού!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κι εσείς, κύριε συνάδελφε, να μην ανταποκρίνεστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να μην με διακόπτουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεχίστε την ομιλία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Είπε μία εξαιρετική λέξη στη χθεσινή συζήτηση -που ήταν αρκετά γόνιμη πρέπει να πω- ο συνάδελφος κ. Καραθανασόπουλος, τη λέξη «προτεραιότητα».

Τελικά, είναι προτεραιότητα και επιταγή αυτήν τη στιγμή, σε αυτήν τη συγκυρία, σε αυτό το χρονικό momentum, να επιλέγουμε να ξοδέψουμε αυτόν τον πακτωλό των δισεκατομμυρίων, όταν με τα ίδια χρήματα θα μπορούσαμε να αναστήσουμε την ελληνική κοινωνία; Νομίζω, βέβαια, ότι το ερώτημα θα μείνει απλώς ρητορικό, γιατί δική σας επιλογή και δική σας προτεραιότητα είναι να ακολουθείτε τη γνωστή συνταγή της περιφέρειας σχολής που ακολουθείτε, της σχολής του Σικάγο, με εκείνον τον φρικτό υπέρηχο Μίλτον Φρίντμαν -ο Θεός να τον συγχωρέσει- του οποίου τις επιταγές ακούτε και καταγράφετε μέχρι τελευταίας ρανίδας.

Είναι οι επιταγές εκείνες που λένε ότι πρέπει να ιδιωτικοποι-

ηθούν άπαντα και μάλιστα, να ιδιωτικοποιηθούν όταν οι λαοί βρίσκονται σοκαρισμένοι μέσα από μία φρικτή κρίση. Τότε, λέει η σχολή του Σικάγο, είναι η κατάλληλη ευκαιρία με μία πράξη να περάσουν όλες, μα όλες αυτές οι τερατογυρικές δικές σας εμπνεύσεις, εμπνεύσεις που δεν είναι πρωτοφανείς, εμπνεύσεις που τις είδαμε να εφαρμόζονται το '82 στα Φόκλαντ. Όταν όλος ο βρετανικός λαός είχε εκείνη την εθνική έπαρση, βρήκε την ευκαιρία μέσα από την καταστροφή να περάσει η Θάτσερ όλα τα δύσκολα ιδιωτικοποιητικά νομοθετήματα, να πνίξει βέβαια και τους καρβουνιάρηδες, τους ανθρακωρύχους. Το ίδιο έγινε με την Τιεν Αν Μεν. Το ίδιο έκανε, ξέρετε, ο Φρίντμαν πριν συγχωρεθεί. Ακούστε τι έκανε όταν σάρωσε ο «Κατρίνα» τη Νέα Ορλεάνη.

Αυτό είναι ένα επιχείρημα, κύριε Υπουργέ, το οποίο νομίζω είναι αξιο να το ακούσετε. Σαρώνει, λοιπόν, ο «Κατρίνα» τη Νέα Ορλεάνη και το αμερικανικό δημόσιο, που είναι έτοιμο να ξοδέψει 100 με 150 δισεκατομμύρια δολάρια για να αναστήσει την πόλη και ειδικά το εκπαιδευτικό σύστημα, ασπάζεται την πρόταση της οικονομικής σχολής και λέει: «θα δώσουμε επιδοτούμενα κουπόνια, να πάνε τα παιδιά πλέον στα ιδιωτικά σχολεία». Και βρήκαν ευκαιρία οι κύριοι σχολάρχες της Νέας Ορλεάνης, μέσα από την απόλυτη καταστροφή της πνιγμένης Ορλεάνης, να καταργήσουν στην ουσία τη δωρεάν εκπαίδευση σε όλο το φάσμα της και από τετρακόσια πενήντα τα σχολεία της πόλης να περιοριστούν σε τριάντα. Όλα τα υπόλοιπα έγιναν ιδιωτικά. Πήραν τα κουπόνια. Όλο το κονδύλι, με το οποίο θα αναστηνόταν η πόλη, φαγώθηκε από κάποιους συντηρητικούς φίλους, κυβερνητικούς, πάλι της σχολής του Σικάγο.

Δυστυχώς, αυτό ζούμε κι εδώ. Περνάει μια απέραντη κρίση ο τόπος και βρήκατε την ευκαιρία μέρα με την ημέρα, βδομάδα με τη βδομάδα να φέρνετε τέτοια ισοπεδωτικά νομοθετήματα, να φέρνετε τέτοιες ιδιωτικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο που να καταντήσετε να είστε μια ιδιωτική κυβέρνηση.

Φοβάμαι ότι θα καταλήξετε στο τέλος να είστε μία ιδιωτική Κυβέρνηση, εξυπηρετώντας τους ολιγάρχες και αγνοώντας τα όσα μπορεί να λέει...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Ποιοι είναι αυτοί; Πείτε μας σας παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ποιοι είναι αυτοί οι ολιγάρχες; Ακούστε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ! Συνεχίστε την ομιλία σας. Εγώ δεν θα κρατήσω χρόνο.

Παρακαλώ τους συναδέλφους από κάτω να μη διακόπτουν, αλλά και εσείς, κύριε συνάδελφε, μην απαντάτε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θα σας πω εγώ. Ο ΗΣΑΠ αντί πινακίου φακής έδωσε τα πρωτοτόκια. Ήθελε εκείνη την ώρα να φάει ένα πιάτο φακή και άφησε το μέλλον. Αυτοί είναι που σας χαρίζουν σήμερα ένα πιάτο φακή και είστε εσείς που γι' αυτό αφήνετε το μέλλον των παιδιών μας, του λαού μας, της κοινωνίας μας. Αυτό είναι. Διαβάστε λίγο Παλαιά Διαθήκη. Δεν θα χάσετε τίποτα!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ανώνυμος είναι;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτός είναι. Αν έχετε τέτοιες απορίες, εγώ θα σας τα πω.

Κύριε Ιωαννίδη, νομίζω ότι καταλαβαίνομαστε. Γιατί χθες ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπός σας μας έλεγε ότι είναι οι τέσσερις-πέντε μεγάλες εταιρείες. Εν πάση περιπτώσει έλεγε και ποιος άλλος θα τα κάνει τα έργα. Δηλαδή τι; Παίζουμε την κολοκυθιά; Να τα κάνει η «μάννα» τα έργα, άμα θέλετε να παίξουμε την κολοκυθιά και αν θέλετε σε αυτό το επίπεδο να γυρίσει η κουβέντα, να τα κάνει το ελληνικό δημόσιο.

Στο άρθρο 5 βλέπουμε ότι μπορεί να κάνει εκείνο το κομμάτι το οποίο φεύγει από την Πάτρα και είναι πρωτοβουλία και να συνεχίσει και να το ψηφίσουμε. Για όνομα του Θεού! Να τα κάνει η «μάννα», λοιπόν. Έτσι έχει όνομα και επίθετο.

Και σήμερα έγινε μεγάλη κουβέντα στη Λαμία. Συγκεντρώθηκαν φορείς και έχουν κάποιες αγωνίες, γιατί βλέπουν πραγματικά να μη γίνεται η γέφυρα της Αλαμάνας, να μη γίνεται ο κόμβος για το Καρπενήσι. Αγωνιούν για τα διόδια. Μεταφέρω εδώ όλη αυτήν την αγωνία των ανθρώπων. Φθάνουν τα ΚΤΕΛ να υποχρε-

ώνονται να ανεβάσουν τα κόμιστρα, όταν θα πολλαπλασιαστούν τα έξοδά τους, για να κυκλοφορούν στην εθνική οδό. Αυτά λάβετε τα υπ' όψιν. Και μην λαμβάνετε υπ' όψιν μόνο τα μικρά. Λάβετε υπ' όψιν τα μεγάλα.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Λάβετε υπ' όψιν τα μεγάλα, αντί να με ειρωνεύεστε από κάτω και να με χλευάζετε. Ξέρετε, εγώ δεν το έκανα ποτέ, κύριε Ιωαννίδη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Γι' άλλο μιλάμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι, σας παρακαλώ! Θέλετε έτσι; Έτσι, αν νομίζετε ότι έτσι μπορείτε να παραγάγετε έργο. Εν πάση περιπτώσει, εγώ δεν έχω κάτι άλλο να σας πω.

(Θόρυβος στην Αίθουσα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ!

Κύριε Γιοβανόπουλε, παρακαλώ!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, αλλά νομίζω ότι παρακολουθείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν σας μέμφθηκα. Θέλω, όμως, να μου δώσετε την ευκαιρία να κάνω μία παρηγόρηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ο κ. Ψυχάρης, από την ώρα που ανέβηκα στο Βήμα, καγχάζει, γελάει, χειρονομεί, με ειρωνεύεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ο κύριος συνάδελφος ομιλητής λέει αυτά που νομίζει. Αν έχετε άλλη άποψη, θα πάρετε τον λόγο να τον αντικρούσετε, όταν έρθει η ώρα σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαρίστως. Εγώ δεν αντιπαρατίθεμαι με κανένα προσωπικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Συνεχίστε, κύριε Γιοβανόπουλε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αν δεν θέλετε να με ακούσετε, μπορείτε να αποχωρήσετε. Είναι πάρα πολύ απλό.

Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι αποδείχθηκε αυτές τις μέρες και στις κατ' άρθρον συζητήσεις αλλά και στην ουσία του πράγματος ότι δεν είναι η συγκυρία αυτήν τη στιγμή τέτοια, ώστε το αναπτυξιακό έργο που λέγεται «εθνικοί οδοί» να γίνει τώρα.

Για μας η προτεραιότητα αυτήν τη στιγμή είναι πώς θα μπορέσουμε να συμμαζέψουμε μία κοινωνία, η οποία καταρρέει, να δούμε ξανά το κοινωνικό κράτος με ένα αίσθημα ευθύνης, να δούμε από την παιδεία μέχρι την άμυνα και από τον πολιτισμό μέχρι την υγεία, πώς θα μπορέσουμε να περισώσουμε όσα μας έφεραν οι πολιτικές των ανθρώπων αυτών, που θα έπρεπε κανονικά να είναι στα σπίτια τους από χρόνια, άνθρωποι οι οποίοι διεκδικούν...

Τώρα μάλιστα ακούμε και για νέες ζυμώσεις στην Αριστερά. Είδαμε ξανά τον Σημίτη. Επανερχονται. Ακούμε για την «Ελιά». Ποιοι είναι αυτοί; Ξανά οι ίδιοι; Ένα σούπερ μάρκετ να είχαμε και να το έφερναν εδώ, θα τους είχε διώξει ο κόσμος και η γειτονιά με τις κλωτσιές! Και αυτοί ξανά τώρα -λέει- οραματίζονται πώς θα φέρουν μια νέα αριστερή προσέγγιση;

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

Ο λαός έχει τις απαντήσεις και τις έχει έτοιμες, γιατί δεν ανέχεται τώρα πια συμπεριφορές και δεν ανέχεται φαντάσματα για το μέλλον του.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Χρυσής Αυγής κ. Δημήτριος Κουκούτσας.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Δεν υπάρχει κανένα προσωπικό!

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε. Δικαιούμαι τον λόγο, βάσει του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Εντάξει, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό, για να μου εξηγήσετε ποιο είναι το προσωπικό.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Εγώ δεν διέκοψα τον κύριο συνάδελφο.

Σέβομαι απολύτως ό,τι λέει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Το προσωπικό ποιο είναι;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΨΥΧΑΡΗΣ: Αυτό ακριβώς σας λέω. Επειδή ανέφερε πως κραυγάζω, θέλω να πω πως ούτε έκανα θόρυβο ούτε τον διέκοψα. Από εκεί και πέρα, αν κάποιος συνάδελφος λέει ένα αστείο και μπορεί να γελάσουμε, ναι, μπορεί να γελάσουμε. Δεν τον διέκοψα. Τον σεβάστηκα. Γι' αυτό παρακαλώ να ανακαλέσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ορίστε, κύριε Κουκούτση, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΚΟΥΤΣΗΣ: Το βάρος της χρηματοδότησης των έργων και του επενδυτικού ρίσκου βαρύνει σχεδόν αποκλειστικά τον λαό μέσω της φορολογίας των διοδίων και των εγγυήσεων. Οι μεγαλοεργολάβοι, λειτουργώντας πάλι ως «τσάμπα» επιχειρηματίες, συμβάλλουν μόνο κατ' ελάχιστον στη χρηματοδότηση των έργων, ενώ από την άλλη δεν αναλαμβάνουν κανένα επενδυτικό κίνδυνο, καθώς τα ελάχιστα χρήματα που βάζουν από τις τόσες τους είναι εγγυημένα από το ελληνικό δημόσιο.

Το μόνο πράγμα που ξέρουν είναι να εισπράττουν διόδια. Αυτό δεν το αμελούν ποτέ. Έχουν «τσεπώσεις», μέχρι τώρα, πάνω από 3 δισεκατομμύρια οι μεγαλοεργολάβοι, εθνικοί και πολυεθνικοί, από διόδια, επιχορηγήσεις για δρόμους που θα γίνουν και σαν να μην έφτανε αυτό, τους δίνουμε και το «δωράκι» των 2,2 δισεκατομμυρίων από τον ΕΣΠΑ, δηλαδή, από όλους εμάς για την επανεκκίνηση των έργων.

Την ίδια στιγμή, ο λαός μας πεθαίνει χωρίς δουλειά, χωρίς υγεία, χωρίς ρεύμα, από τα μαγκάλια του θανάτου και από δρόμους καρμανιόλες σαν την Κόρινθο-Πατρών. Οι νέες συμβάσεις είναι πραγματικά σκανδαλώδεις. Σε αυτές προβλέπεται νέα χρηματοδοτική ενίσχυση των μεγαλοεργολάβων από τον ελληνικό λαό, κατακόρυφη αύξηση των ήδη πανάκριβων διοδίων και τοποθέτηση νέων σταθμών διοδίων, ακόμα και εντός του αστικού ιστού. Οι νέες πολυδιαφημισμένες θέσεις εργασίας, οι οποίες θα είναι για Πακιστανούς, Ασιάτες, κ.λπ., οι οποίοι θα δουλεύουν για ένα κομμάτι ψωμί και θα είναι ασφαλισμένοι, όπως λέει ο Υπουργός. Αυτό, βέβαια, έλειπε, να μην λείπει η ασφάλεια. Έχουμε την τροπολογία για να μπει εγγυητής το δημόσιο για δάνειο διακοσίων εκατομμυρίων, έχουμε τα «παπαγαλάκια» που λένε ότι θα υπάρχουν δουλειές για τους Έλληνες, αλλά λένε ψέματα. Εδώ, ακόμα και το καλύτερο «φιλέτο», η Βουλιαγμένη, δόθηκε δώρο. Η αξία της είναι 5 δισεκατομμύρια και εμείς την δίνουμε για 400. Ποιοι είναι, όμως, αυτοί που κάνουν κουμάντο σήμερα σε αυτήν τη χώρα; Ποιοι είναι αυτοί που έκαναν κουμάντο και ποιοι είναι αυτοί που πιθανότατα θα κάνουν κουμάντο και στο μέλλον ή νομίζουν ότι θα κάνουν;

Είναι οι ελεεινοί, είναι οι τρισάθλιοι σύγχρονοι τελώνες. Οι λάτρες και απολογητές της πλουτοθρησίας του φιλελευθερισμού, οικουμενικού, εθνικού, ριζοσπαστικού ή κοινωνικού. Είναι χορτάτα ανδρείκελα των διεθνών επικυρίαρχων και λεβίτες του νεοεποχίτικου Μαμμωνά. Φοροεισπράκτορες των κατακτητών, μίσθαρα όργανα της αντεθνικής πλουτοκρατίας των Σιωνιστών τοκογλύφων. Ακιζόμενοι μνημονιακοί τελώνες, που περιφέρουν το προκλητικό τους θράσος στα τηλεπαράθυρα, ισχυριζόμενοι, άκουσον, πως έσωσαν το λαό μας. Τελώνες που δεν αναγνωρίζουν την αμαρτωλότητά τους, που αποκαλούν τη μειοδοσία τους «πατριωτισμό» και τη δειλία τους «υπευθυνότητα». Από τη γένεση του νεότερου κράτους, πρόθυμοι θαλαμηπόλοι των φεουδαρχών της ξενοκρατίας, πρωταθλητές του παράνομου πλουτισμού, επιλήσμονες της πατρίδας και συνοδοιπόροι, ευεργέτες των εκάστοτε προδοτών. Οι νεόπλουτοι εθνοαποδημητικές νομενκλατούρες των τρωκτικών της ολιγαρχίας, οι σπείρες των «σαλονάτων» εκσυγχρονιστών της σοσιαλφιλελεύθερης αστικής ολιγαρχίας. Απόγονοι των ξενόδουλων εμπόρων και γραφιάδων που σαν σήμερα πριν διακόσια χρόνια, μεσοσύσης της εθνεγερσίας, φυλάκισαν τον μόνο εθνάρχη της νεότερης Ελλάδας, τον αρχικαπετάνιο Θεόδωρο Κολοκοτρώνη, ως ηγέτη της αντικυβερνητικής, δήθεν, παράταξης, την ώρα που μογγόλοι και αραπάδες μακελάρηδες του σουλτάνου ξεκλήρισαν τον ελληνισμό.

Ποιοι άλλοι είναι αυτοί που είναι κόντρα σε αυτούς τους φιλελεύθερους; Είναι οι σύγχρονοι Φαρίσαιοι, οι ψευτοεπαναστάτες απόστολοι της κίβδηλης πανανθρώπινης «αδελφότητας» ιεροκή-

ρυκες της αμελείκτης ταξικής βίας και φτιασιδωμένοι ψευδοπροφήτες των διεθνιστικών ψευτοσοσιαλισμών. Οι λοβοτομημένοι χαχόλοι των μαρξιστικών συνάξεων και σαλονιών, αντεθνικοί αγγελαίοι μαζάνθρωποι ομοιοστατικά υπόδουλοι των κομματικών τους ιερατειών ξεσπούν σε αντεθνικιστική υστερία, τοξινωμένοι από το ιδεολογικό τους δηλητήριο. Οι κληρονόμοι του Μπεναρόγια, οι πρόθυμοι προασπιστές των εθνικών μειονοτήτων της επικράτειας, οι ελπιδέμποροι των εξαθλιωμένων, είναι οι Φαρισαίοι δάσκαλοι της εξάλειψης της ελληνικότητας, οι μόνιμοι κατήγοροι και αρνητές των εθνικών δικαίων, που κοάζουν για την σωτηρία του λαού και υλατούν με λαθρομεταναστολόγνο πάθος. Προετοιμασμένοι άριστα να αυτομολήσουν, στον όποιο εθνικό εχθρό τους επιβάλλει, το διεθνιστικό ταξικό καθήκον, για να γιορτάσουν νέες «αστοσιφικάδικες ήπτες» του έθνους όπως στην Μικρασία. Τα ίδια ιστορικά άτομα, αποβράσματα, που αρνήθηκαν τον Ελληνισμό της Βορείου Ηπείρου για χάρη του κόκκινου τυράννου Χότζα και σαμποτάρισαν με κάθε τρόπο τον Ενωτικό Αγώνα των Κυπρίων αδελφών μας της ΕΟΚΑ.

Αυτοί είναι οι λυσσασμένοι εχθροί μας, ανάξιοι της τιμής που ταιριάζει σε αντιπάλους, η εξουσία των τραπεζιτών κι η εξουσία των κομισάριων. Με διαφορετικό ιερατείο και τελετουργικό, γονυπετείς προσκυνητές στον ίδιο σιωνιστικό Μολώχ της παγκοσμιοποίησης, είτε με αρχιερέα τον Ροκφέλερ είτε τον Μαξ Μιλούν για ισότητα δικαιωμάτων, στον αργό θάνατο της ευδαιμονικής σήψης, για «να περνάμε καλά όλοι», δίχως μνήμη και σκέψη.

Είναι αυτός ο εχθρός που σήμερα αποκαλεί το κίνημά μας «κόμμα του μίσους» για να υπονομεύσει την αφυπνιστική επίδραση της αλήθειας μας στη συνείδηση του λαού.

Επειδή εμείς, οι Έλληνες εθνικιστές, οι χρυσαυγίτες, αγαπάμε παθιασμένα, μέχρις εσχάτων το λαό, την πατρίδα και το έθνος μας, αυτός ο εχθρός γνωρίζει, μα και πρέπει να γνωρίζει πως διατηρούμε άβυσσος, μεγάλη απέχθεια εναντίον του και θα τον πολεμήσουμε μέχρι τη συντέλεια, ακόμα και αν υπάρχει ένας από μας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Θέλω να πιστεύω ότι ο πόλεμος θα είναι λεκτικός και όχι τίποτε άλλο. Αυτό εννοείται.

Τον λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε για τα άρθρα του νομοσχεδίου και το κάθε άρθρο αναφέρεται σε κάθε άξονα χωριστά.

Το πρώτο άρθρο αφορά την «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της «Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του τμήματος Μαλιακός-Κλειδί του Αυτοκινητοδρόμου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι». Στην αιτιολογική έκθεση αναφέρονται τα γενικά στοιχεία για το έργο και τις ωφέλειες. Γενικά είναι ένα έργο-γέφυρα. Προέρχεται από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, έχει μήκος 230 χιλιόμετρα και τα 25 χιλιόμετρα αποτελούν νέα τμήματα του αυτοκινητόδρομου, ενώ τα 204 χιλιόμετρα αποτελούν υφιστάμενα τμήματα.

Βασικά είναι τα άρθρα της τροποποίησης 1 έως 4 και ιδιαίτερα το άρθρο 4. Στο άρθρο 4 αναφέρεται όλο το σκεπτικό το οποίο έχει καθορίσει και τον τρόπο της συμφωνίας, δηλαδή αναφέρεται ότι ο σκοπός της συμφωνίας δεν είναι η αποκατάσταση οποιουδήποτε εκ των συμβαλλομένων στην κατάσταση της προ της κρίσης εποχής, αλλά αποκλειστικά και μόνο η αποκατάσταση της οικονομικής ισορροπίας στο ελάχιστο βιώσιμο επίπεδο.

Εμείς λέμε ότι ο παραχωρησιούχος και οι τράπεζες σχεδόν αποκαθίστανται στην προ της κρίσης εποχή. Το ελληνικό δημόσιο επωμίζεται την κρίση, το έχουμε πει πολλές φορές.

Στην παράγραφο 4.3 ερμηνεύεται ότι η ελληνική κρίση είναι θέμα ανωτέρας βίας, για να προχωρήσει στη συνέχεια ότι αυτό αποτελεί γεγονός αθέτησης του δημοσίου, γι' αυτό και αναλαμβάνει όλες τις ευθύνες.

Το άρθρο 5 προσθέτει τους απαραίτητους ορισμούς για τους καινούργιους όρους, τη δεσμευτική επένδυση, την απόδοση του χρηματοοικονομικού μοντέλου, την ονομαστική απόδοση παρα-

χώρησης κ.ο.κ.. Αυτά τα άρθρα είναι περίπου τα ίδια, με κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς τα νούμερα. Αυτό ισχύει γι' αυτό το άρθρο και για τα υπόλοιπα άρθρα και τα υπόλοιπα έργα.

Κύριε Υπουργέ, η παράταση που δίνεται αν δεν επαληθευτούν το μοντέλο και τα έσοδα για τη συντήρηση, δίνεται μετά από αίτηση και εφόσον συμφωνήσει το δημόσιο για την παράταση στα τρία χρόνια. Στη συγκεκριμένη, όμως, σύμβαση η παράταση δίνεται αυτοδίκαια. Δεν ξέρω τι στοιχεία υπάρχουν γι' αυτό. Ίσως είναι μία λεπτομέρεια. Στο έργο αυτό η δεσμευτική επένδυση του παραχωρησιούχου είναι 206 εκατομμύρια, το μετοχικό κεφάλαιο 50 εκατομμύρια και το δευτερογενές χρέος 156 εκατομμύρια. Το δημόσιο θα καταβάλει πρόσθετη χρηματοδοτική συμβολή ύψους 401 εκατομμυρίων ευρώ.

Το σημαντικό θέμα που πάλι αναφέρεται στο άρθρο 5 αφορά τις τροποποιήσεις του άρθρου 25 που αφορούν τα θέματα της μελέτης για την αναλογική χρέωση των διοδίων.

Κύριε Υπουργέ, μας είπατε ότι εδώ θα αλλάξετε τα πράγματα. Εδώ υπάρχουν οι ημερομηνίες τις οποίες αν τηρήσουμε, μετά από σχεδόν τρία χρόνια θα έχουμε την εγκατάσταση αυτών των συστημάτων.

Επομένως, εγώ νομίζω ότι τίθεται θέμα να τροποποιήσετε αυτές τις συμφωνίες, εκτός αν, σύμφωνα με τη γενική σας τοποθέτηση χθες, μέχρι να ετοιμαστούν τα θέματα των ηλεκτρονικών διοδίων, της αναλογικής χρέωσης και μέχρι να έχουμε μια πρόοδο στο εναλλακτικό δίκτυο κ.λπ., δεν θα αλλάξετε κάτι. Δηλαδή, δεν θα πάτε στην εξάντληση των ανωτάτων τιμών των διοδίων; Δεν θα αυξήσετε τα διόδια έτσι όπως προβλέπουν οι συμβάσεις; Πρέπει να μας ξεκαθαρίσετε τι ακριβώς θα γίνει και να κάνετε και τις ανάλογες τροποποιήσεις και στις τροποποιημένες πλέον συμβάσεις. Αυτό ισχύει για όλα τα έργα και πρέπει να μας το ξεκαθαρίσετε.

Ο χρόνος της κατάρτισης της μελέτης και της εγκατάστασης πρέπει να μειωθεί κατά πολύ, δηλαδή σε έξι μήνες, αν είναι δυνατόν, να έχουμε αυτό το σύστημα και από την άλλη πλευρά να μην υπάρχει γι' αυτό το στάδιο η εξάντληση του ανωτάτου ορίου των διοδίων. Αυτό πρέπει να μας το ξεκαθαρίσετε, διαφορετικά θα μείνουμε μόνο με την υπόσχεση, την οποίαν επανέλαβε και ο κ. Βορίδης.

Ο μηχανισμός ανακύκλωσης ισχύει για όλα τα έργα. Προτιμήθηκε, από ό,τι αναφέρεται εδώ, η πιο συμφέρουσα λύση για το δημόσιο να είναι αυτού του τύπου η ανακύκλωση δηλαδή να δίδει τα έσοδά του το δημόσιο και όχι να έχει περιορισμό των εσόδων του κατά 50% ή 70% κ.λπ..

Εδώ, έπεται μια σχετική ασφαλιστική δικλίδα. Βάζετε και την αρχή της αυτάρκειας, σύμφωνα με την οποία η οικονομική ενίσχυση των έργων από το δημόσιο κατά την περίοδο λειτουργίας τους δεν μπορεί να υπερβαίνει το ύψος πληρωμών προς το δημόσιο, γιατί διαφορετικά θα είχαμε και αυτό -δεν ξέρω αν εξασφαλίζεται ακριβώς και από εδώ- δηλαδή, αν δεν εξασφαλιζόταν αυτό το ύψος, το δημόσιο θα αναζητούσε και από κάπου άλλου χρήματα, να πληρώνει και άλλα κ.ο.κ.. Αυτά αφορούν τα θέματα των διοδίων, για τα θέματα της ανακύκλωσης.

Τα θέματα ανώτατης τιμής των διοδίων, των ρυθμίσεων και των διευκρινήσεων που πρέπει να γίνουν, αφορούν όλες τις συμβάσεις.

Έρχομαι τώρα στο δεύτερο άρθρο, που αφορά πράγματι τον ταλαιπωρο άξονα της κεντρικής Ελλάδος, τον Ε65. Εδώ πράγματι καθορίζονται τέσσερα τμήματα του έργου. Στο άρθρο 5 το τμήμα Ημικόμβου ΠΑΘΕ - Ξυνιάδας, το τμήμα Ξυνιάδας - Τρικάλων, το τμήμα Τρικάλων - Γρεβενών και το τμήμα Γρεβενών - Εγνατίας. Εξαιρούνται, λοιπόν, τα εκατέρωθεν τμήματα και μένει μόνο από αυτήν τη σύμβαση παραχώρησης προς κατασκευή το τμήμα Ξυνιάδας - Τρικάλων.

Εδώ είναι ένα μεγάλο ζήτημα. Έχουμε, δηλαδή, όλη αυτήν τη διαπραγμάτευση και ένα μεγάλο τμήμα του έργου, που αν δεν γίνει θα καταστήσει το όλο έργο ανενεργό, παραμένει να αναζητήσει πόρους. Και από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού την Παρασκευή φαίνεται ότι δεν μπορεί να δεσμευτεί αυτήν τη στιγμή για την κατασκευή των εκατέρωθεν τμημάτων στον Ε65 και για την εξεύρεση των χρημάτων. Αυτό είναι ένα σημαντικό ζήτημα, για το οποίο βέβαια οι κάτοικοι της περιοχής, ιδιαίτερα

της Θεσσαλίας και χθες και άλλες μέρες και σήμερα, βρίσκονται σε μια κινητοποίηση και δυσφορούν έντονα γι' αυτήν την εξέλιξη όπως και εμείς.

Το τρίτο άρθρο αφορά το τμήμα της Ιονίας Οδού, το οποίο και αυτό έχει αυτές τις ασάφειες που σας είπα πριν και ως προς την πρόσθετη χρηματοδότηση και ως προς τα θέματα των διοδίων. Είναι μία συμφωνία η οποία πραγματικά κατά κύριο λόγο επιβαρύνει το δημόσιο. Έχει και τα αντίστοιχα κόστη, δηλαδή, την πρόσθετη χρηματοδότηση του δημοσίου κατά 214 εκατομμύρια ευρώ συν 100 εκατομμύρια για την Κλόκοβα.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να πω ότι έχουμε μία πρόσθετη χρηματοδότηση σχεδόν παραπάνω από το μισό της αρχικής χρηματοδότησης, όλη την ανακύκλωση, την απώλεια των εσόδων του Δημοσίου από τα διόδια κ.ο.κ..

Στο πέμπτο άρθρο υπάρχουν βελτιώσεις και υπάρχει η δέσμευση ότι αυτό το τμήμα το οποίο μένει, Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα και τα επιμέρους τμήματα, θα έχουν προτεραιότητα κ.λπ.. Συμφωνούμε με τις τροποποιήσεις που κάνετε. Δεν παύει, όμως, να λέμε ότι πραγματικά κατασκευάζουμε το μισό έργο και το άλλο είναι μισό δημόσιο έργο.

Και σας ρωτώ, κύριε Υπουργέ: Γιατί η τροπολογία λέει ότι για το πρώτο τμήμα ο παραχωρησιούχος, για 200 εκατομμύρια ευρώ θα πάρει δάνειο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα και θα εγγυηθεί το δημόσιο;

Εάν τα βάλετε, λοιπόν όλα αυτά γι' αυτόν τον άξονα, τότε αυτός ο άξονας, πάνω από τα 2/3, είναι δημόσιο έργο. Έτσι, δηλαδή, όπως έγινε, με πρόσθετη χρηματοδότηση, εγγύηση του δημοσίου, το μισό τμήμα θα γίνει αργότερα ως δημόσιο. Αυτές είναι τεράστιες αδυναμίες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Νικόλαος Μωραϊτης, ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συνεχίζεται το ξεζούμισμα των εργατών, των λαϊκών στρωμάτων για να έχουμε πλεόνασμα και για να βγουν το μεγάλο κεφάλαιο, τα μονοπώλια, οι κατασκευαστικοί όμιλοι, αλβήτοι, αλλά και κερδισμένοι από την καπιταλιστική οικονομική κρίση με πακτωλό δισεκατομμυρίων ευρώ.

Κι ενώ συμβαίνουν όλα αυτά, έρχεται η Κυβέρνηση να πανηγυρίσει για την ανάπτυξη με την επανέναρξη των έργων κατασκευής των αυτοκινητόδρομων στους τέσσερις κεντρικούς οδικούς άξονες. Ξεκινούν τα έργα, λέτε, αυτό σημαίνει ξεκινάει η Ελλάδα για την ανάπτυξη, θα υπάρχει θετική επίδραση στο ΑΕΠ κατά 1,2%, θα δημιουργηθούν χιλιάδες θέσεις εργασίας στα εργοτάξια. Ναι, θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας, θα διέπονται, όμως, από καθεστώς ισοπέδωσης των εργατικών δικαιωμάτων. Δουλεύει σε εργοτάξια που έχουν μετατραπεί σε κάτεργα, μέσα σε ένα νομικό οπλοστάσιο που έχουν στήσει όλες οι κυβερνήσεις για να θωρακίσουν την κερδοφορία των μονοπωλιακών ομίλων.

Η συγκυβέρνηση προσπαθεί να κρύψει το νέο πάρτι κερδοφορίας για τους μεγάλους κατασκευαστικούς όμιλους, προσπαθεί να κρύψει ότι θα υπάρχει και νέα επιβάρυνση των λαϊκών οικογενειών, πίσω από τις φράσεις όπως «το αποτέλεσμα θα είναι αναμφίβολα θετικό για τη χώρα». Λέτε ότι θα αποδοθούν το επόμενο διάστημα πόροι και θα ξεκινήσει η ανάπτυξη στην περιφέρεια.

Η πραγματικότητα, όμως, είναι τελείως διαφορετική, αφού το δημόσιο θα καταβάλει άμεσα 1,8 δισεκατομμύρια ευρώ για την επανέναρξη των έργων, ενώ οι σχετικές συμβάσεις προβλέπουν ότι αν τα έσοδα που θα προκύψουν δεν είναι αρκετά, το δημόσιο θα παρέχει τα έσοδα του σε βάθος τριάντα χρόνων, έσοδα που θα ανέρχονται στα 8,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Άμεσα το δημόσιο θα καταβάλει 630 εκατομμύρια ευρώ ως αποζημίωση των κατασκευαστικών κοινοπραξιών για την διακοπή των έργων και στη συνέχεια θα δώσει τα υπόλοιπα 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ για να συνεχιστούν τα έργα. Έτσι, ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ, σύμβαση που είναι στο άρθρο 1, θα λάβει 433

εκατομμύρια ευρώ, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρική Οδός που είναι στη σύμβαση του άρθρου 2 θα λάβει 237 εκατομμύρια ευρώ λόγω διακοπής των έργων και για την επανεκκίνηση. Ο αυτοκινητόδρομος της Ιονίας Οδού, που συμπεριλαμβάνεται στη σύμβαση του άρθρου 3, θα λάβει για τη διακοπή των εργασιών 279 εκατομμύρια ευρώ. Ο αυτοκινητόδρομος της Ολυμπίας Οδού, που προβλέπεται στη σύμβαση παραχώρησης του άρθρου 4, θα λάβει το ποσό των 250 εκατομμυρίων ευρώ για τη διακοπή των εργασιών και την επανεκκίνηση του έργου.

Τώρα, στο άρθρο 5 που προβλέπεται η συνέχιση του δρόμου Πάτρας - Πύργου - Τσακώνα, έχουμε μία απόφαση που, κατά τη γνώμη μας, είναι μία ακόμα χαριστική ρύθμιση για τους μεγάλους κατασκευαστικούς όμιλους. Έρχεται το ελληνικό δημόσιο, τη στιγμή που τσακίζετε τη λαϊκή οικογένεια, που μεγάλα τμήματα του πληθυσμού οδηγούνται στην ακραία φτώχεια, που καταδικάζονται τα κοινωνικά, τα εργατικά δικαιώματα, έρχεται η συγκυβέρνηση μέσα σε όλα αυτά να εγγυηθεί τη χρηματοδότηση των κατασκευαστικών ομίλων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων με εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Υπενθυμίζουμε ότι οι μεγαλοεργολάβοι, εκτός από τα πακέτα δισεκατομμυρίων που θα πάρουν με την κύρωση των νέων συμβάσεων παραχώρησης των οδικών αξόνων, έχουν ήδη εισπράξει εκατοντάδες εκατομμύρια ως αποζημιώσεις για την καθυστέρηση της έναρξης παραχώρησης την περίοδο 2007-2008, αλλά και των διαφόρων τύπων συμπληρωματικών συμβάσεων. Σε αυτά τα ποσά πρέπει να συνυπολογίσει κανείς και τα έσοδα από τα διόδια, αλλά και μία σειρά από άλλες διευκολύνσεις που παρείχαν όλες οι κυβερνήσεις τα προηγούμενα χρόνια.

Τέλος, με την κύρωση βάσει των συμβάσεων, το δημόσιο θα διαθέτει -όπως ανέφερα- τα μελλοντικά του έσοδα από τα διόδια για την κάλυψη των εξόδων συντήρησης και λειτουργίας των δρόμων, αλλά και για την απόδοση του σταθερού συμφωνημένου κέρδους για τις εταιρείες.

Γι' αυτό το ΚΚΕ καλεί τους εργαζόμενους, τα πλατιά λαϊκά στρώματα να παλέψουν για δημόσιες δωρεάν σύγχρονες συγκοινωνίες χωρίς διόδια, για δημόσιους ασφαλείς δρόμους που θα είναι λαϊκή περιουσία, που θα υπηρετούν τις σύγχρονες λαϊκές ανάγκες και όχι την κερδοφορία των μονοπωλίων.

Θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, να αναφερθώ στις τροπολογίες που κατέθεσε το ΚΚΕ. Θα μιλήσω για την τροπολογία σχετικά με τους πλειστηριασμούς. Αποτελεί πρόκληση για τα λαϊκά στρώματα την ώρα που βιώνουν τη βαρβαρότητα της αντιλαϊκής πολιτικής συγκυβέρνησης-Ευρωπαϊκής Ένωσης-τρόικας να σηκώνεται κουρνιακτός γύρω από το θέμα των πλειστηριασμών της πρώτης κατοικίας.

Από την μια μεριά η Κυβέρνηση διαπραγματεύεται σκληρά με την τρόικα για την πρώτη κατοικία σχετικά χαμηλής αντικειμενικής αξίας, ενώ από την άλλη μεριά ο ΣΥΡΙΖΑ με την τροπολογία που κατέθεσε προσπαθεί να εμφανίσει την παράταση της αγωνίας εκατοντάδων χιλιάδων για ένα χρόνο ως ξεκάθαρη και άμεση λύση.

Κατά τη γνώμη μας η μόνη ξεκάθαρη λύση είναι η άμεση απόρριψη κάθε μέτρου με οποιονδήποτε τρόπο ανοίγει ή αφήνει ανοιχτό το δρόμο σε πλειστηριασμό των λαϊκών κατοικιών. Η λαϊκή στέγη δεν είναι πολυτέλεια, είναι δικαίωμα και σε αυτό απαντάει η τροπολογία που κατέθεσε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

Καταθέσαμε μία τροπολογία για την ποινικοποίηση των αγώνων της φτωχομεσαίας αγροτιάς και των άλλων λαϊκών στρωμάτων. Έχετε στήσει, κύριοι της συγκυβέρνησης, βιομηχανία αγροτοδικείων σε όλη τη χώρα από την Κρήτη έως τον Έβρο. Καταδικάζετε καθημερινά αγωνιστές αγρότες και άλλους αγωνιζόμενους εργάτες. Θέλετε να καταπνίξετε το θυμό, την οργή της δοκιμαζόμενης, μαχόμενης φτωχής αγροτιάς, που και σήμερα 10 του Δεκέμβρη δίνει τη μάχη στους δρόμους του αγώνα. Σε όλη τη χώρα με το συνεπές αγροτικό κίνημα, με την Παναγροτική Αγωνιστική Συσπείρωση ζητάμε με την τροπολογία που καταθέσαμε την απόσυρση όλων αυτών των δώξεων.

Τώρα θα αναφερθώ στις διακοπές του ηλεκτρικού ρεύματος. Κοροϊδία αποτελεί πραγματικά για το λαό η εξαγγελία της Κυβέρνησης, καθώς όσοι τελικά δικαιούνται το κοινωνικό οικονομικό τιμολόγιο της ΔΕΗ απλά θα γλυτώσουν μερικά ευρώ το

μήνα και μόνο στην περίπτωση που η κατανάλωσή τους δεν θα υπερβεί τα αυστηρά χαμηλά ποσά που προβλέπεται. Άμεση ανακούφιση για τα λαϊκά νοικοκυριά μπορεί να δώσει μόνο η δραστική μείωση των τιμολογίων της ΔΕΗ και η κατάργηση όλων των φόρων στα τιμολόγια.

Ζητάμε με την τροπολογία που καταθέσαμε να μην γίνει διακοπή και να γίνει επανασύνδεση του ρεύματος σε όλα τα λαϊκά νοικοκυριά που πλήττονται και αδυνατούν να πληρώνουν τους λογαριασμούς, ιδιαίτερα στους άνεργους, σε οικογένειες που ζουν στο όριο ή κάτω από το όριο της φτώχειας, στα άτομα με ειδικές ανάγκες, στους χρόνια πάσχοντες, σε υπερήλικες, στις πολύτεκνες οικογένειες, στους αυτοαπασχολούμενους που χρεοκόπησαν, σε φτωχούς αγρότες που ξεκληρίστηκαν από την πολιτική σας.

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

Κλείνοντας, θέλω να ρωτήσω, κύριε Υπουργέ, αυτό που αναφέρατε για το 30% του εργατικού κόστους είναι με σημερινές τιμές, γιατί σήμερα έχουν καταβαραθρωθεί στην κυριολεξία οι συνολικές συμβάσεις, τα μεροκάματα; Προφανώς, θα μιλάτε για άλλες εποχές, όπου υπήρχαν άλλες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει από την Κοινοβουλευτική Ομάδα των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών, ο κ. Νικόλαος Σταυρογιάννης, για οκτώ λεπτά.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΤΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατά την τοποθέτησή μας χθες αναφερθήκαμε σε μία ετεροβαρή σε βάρος του δημοσίου αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης και τι αυτό συνεπάγεται αφ' ενός για το δημόσιο συμφέρον αφ' ετέρου για τους χρήστες, για τους πολίτες αυτής της χώρας που αντιμετωπίζουν τεράστια προβλήματα επιβίωσης.

Εμείς, όμως, στο πλαίσιο της λογικής και του ισχυρισμού, τι να κάνουμε, δεν υπήρχε άλλος τρόπος προκειμένου να επανεκινήσουν τα μεγάλα έργα όσον αφορά τους εθνικούς μας άξονες και τις, βεβαίως, θετικές επιπτώσεις που μπορεί να έχουν στην οικονομία, δώσαμε τα πάντα στους παραχωρησιούχους ουσιαστικά -και αναφέρθηκε εδώ από συνάδελφο προηγούμενως- όταν δεν ασκήθηκαν τα δικαιώματα που είχε το ελληνικό δημόσιο με βάση τις προηγούμενες συμβάσεις παραχώρησης.

Για παράδειγμα, σας αναφέρω τα δικαιώματα επίταξης που υπήρχαν, προκειμένου να ολοκληρωθούν γρήγορα οι διαδικασίες και να κατασκευαστούν τμήματα των έργων που είχαν παραχωρηθεί, αλλά επίσης και τα δικαιώματα του ελληνικού δημοσίου, προκειμένου να στραφεί εγκαίρως και με βάση τις συμβατικές υποχρεώσεις που είχαν οι παραχωρησιούχοι εναντίον τους.

Τώρα βλέπουμε ο' αυτήν την ετεροβαρή, σε βάρος των δημοσίων συμφερόντων, αναθεώρηση των συμβάσεων παραχώρησης, να καλείται το ελληνικό δημόσιο, αφού πρώτα έχει απεμπολήσει τα δικαιώματά του, να δώσει αποζημιώσεις στους παραχωρησιούχους. Να φροντίσει το ίδιο ουσιαστικά για τη χρηματοδότηση, κόβοντας πόρους και πιστώσεις από άλλα μικρότερα έργα που θα βοηθούσαν στην ανάπτυξη. Βασικά βλέπουμε να μην υπηρετείται η βασική λογική, για ποιο λόγο δηλαδή παραχωρούνται -στο πλαίσιο της σύμπραξης ουσιαστικά δημοσίου και ιδιωτικού τομέα- να εκτελεστούν τα μεγάλα οδικά έργα: προκειμένου οι παραχωρησιούχοι να εξασφαλίσουν -με δικά τους κεφάλαια ή με δανεισμό- την κατασκευή ή τμήμα της κατασκευής και στη συνέχεια της συντήρησης των μεγάλων οδικών αξόνων. Βέβαια, παραχωρείται από την πλευρά του δημοσίου η εκμετάλλευση για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τίποτα απ' όλα αυτά, λοιπόν, δεν έκανε το ελληνικό δημόσιο και στο πνεύμα του μνημονίου συναντίληψης που είχε υπογραφεί με τον κ. Ρέππα, ουσιαστικά απεμπόλησε τα δικαιώματα και τον κατάλληλο χρόνο για να ασκήσει αυτά τα δικαιώματα και να ζητήσει από τους παραχωρησιούχους να είναι εντάξει απέναντι στις συμβατικές τους υποχρεώσεις.

Τώρα, οι ισχυρισμοί ότι δεν μπορούσε να γίνει αλλιώς, νομίζω

ότι δεν μπαίνουν καν σε πολιτική κριτική. Νομίζω πως εάν εγκαίρως είχαμε και στρατηγική και ασκούσαμε τα δικαιώματα, τότε οι παραχωρησιούχοι θα έμπαιναν σε μία λογική συζήτησης όπου όλο το βάρος και το κόστος δεν θα το έπαιρνε το δημόσιο ούτε βέβαια οι χρήστες, οι οποίοι είναι βέβαιο πως σε λίγο δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν.

Βέβαια ακούστηκε από τους ομιλητές χθες ότι κι από την εμπορική πλευρά αν το δει κάποιος, αλήθεια πόσο βιώσιμα μπορεί να είναι τα έργα και πόσο έχουν εξασφαλίσει, αν θέλετε, τις πιστώσεις που χρειάζονται όταν θα μειώνονται συνεχώς οι χρήστες, γιατί δεν θα μπορούν να ανταποκριθούν.

Θα ήθελα σε αυτό το σημείο να αναφερθώ, όπως και χθες, στον Ε65 ή μάλλον να ξεκινήσω και να πω ότι ένα τμήμα της Ολυμπίας Οδού, δηλαδή Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, αποφασίστηκε να χαρακτηριστεί ως έργο άμεσης προτεραιότητας, ως έργο υποδομής και να κατασκευαστεί με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Αυτό δείχνει ότι θα μπορούσαμε σίγουρα να διαπραγματευτούμε, αλλιώς με τους παραχωρησιούχους και να έχουμε εμείς τα περισσότερα πλεονεκτήματα σε αυτήν τη διαπραγμάτευση. Θέλω αυτό να το συνδέσω με τον Ε65, με τον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας, στη χρησιμότητα του οποίου δεν χρειάζεται να αναφερθώ. Τόσο συνάδελφοι όσο κι εγώ εχθές είπαμε πως αυτό το έργο πρόκειται για ένα κατ' εξοχήν αναπτυξιακό έργο που βγάζει από την απομόνωση την κεντρική Ελλάδα.

Έχουμε όμως ένα έργο τυφλό. Πρώτη φορά εκτελείται ένα μεγάλο οδικό έργο, ένα μεγάλο δημόσιο έργο, όπου λείπουν τα τριάντα χιλιόμετρα σχεδόν από την αρχή και τα εβδομήντα στο τέλος.

Αν υπήρχαν, όπως ισχυρίζεται από την πλευρά του η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου, αξεπέραστα και μεγάλα προβλήματα, γιατί δεν ακολουθούσαμε τη λογική που υπάρχει στο έργο Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, που θα μπορούσε να λύσει πολλά απ' αυτά τα προβλήματα και το έργο να ολοκληρωθεί, διότι χωρίς την ολοκλήρωση αυτού του έργου η συμμετοχή του στην ανάπτυξη του κεντρικού άξονα της Ελλάδας θα είναι πολύ μικρή και δεν θα ανταποκρίνεται ούτε στις απαιτήσεις της σκέψης και των μελετών κατασκευής αυτού του μεγάλου άξονα.

Θέλω να αναφερθώ ειδικά εδώ, κύριε Υπουργέ, στο κομμάτι που αφορά το πρώτο τμήμα, τα τριάντα-τριάντα ένα χιλιόμετρα, το κομμάτι της Φθιώτιδας, όπου αναφερθήκατε στο πρώτο κομμάτι που έχουν κατασκευαστεί αρκετά από αυτά τα έργα και αφορά τη σύνδεση της ΠΑΘΕ με τον άξονα Λαμίας-Καρπενήσιου. Το εναπομείναν κομμάτι είναι περίπου δεκαέξι χιλιόμετρα. Δεν θα μπορούσε αυτό το τμήμα να ενταχθεί και -με τη σύμφωνη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης- να κατασκευαστεί από εθνικούς πόρους;

Στο δε πιο δύσκολο τμήμα, που το γνώριζε από την αρχή η κοινοπραξία και γι' αυτό το συγκεκριμένο έργο ήταν ιδιαίτερης δυσκολίας και υψηλού κόστους κατασκευής, θα μπορούσαν να έχουν ξεπεραστεί όλα αυτά ή να υπάρχουν και σχετικές δεσμεύσεις στις τροποποιημένες συμβάσεις που θα ψηφίσουμε, προκειμένου να εκτελεστεί μέσα σε ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Επίσης, ένα μεγάλο θέμα αφορά τους παράδρομους, το εναλλακτικό οδικό δίκτυο που θα μπορούσε και θα έπρεπε όλα αυτά τα χρόνια να έχει κατασκευαστεί ως έργο χρηματοδοτούμενο από εθνικούς πόρους, όπως είναι η παράπλευρη οδός κατά μήκος του εθνικού άξονα ΠΑΘΕ, που διασχίζει την Φθιώτιδα.

Θέλουμε συγκεκριμένες δεσμεύσεις και να συμπεριληφθεί αυτό, διότι ακούμε φράσεις του τύπου «ναί, έπρεπε να έχουν γίνει και θα γίνουν». Αυτά ακούγονται επί τόσα χρόνια και ούτε οι συμβατικές δεσμεύσεις των παραχωρησιούχων, σε τμήματα όπου αυτό ήταν έτσι, τηρήθηκαν ούτε -αν θέλετε- η υποχρέωση του δημοσίου, γιατί σε ένα κομμάτι στη Φθιώτιδα ήταν υποχρέωση του δημοσίου. Είχε δοθεί σε εταιρεία κατασκευαστική που πτώχευσε. Όμως, έκτοτε δεν έγινε τίποτα.

Θα ήθελα να σας επαναλάβω εδώ ότι είμαστε αντίθετοι στη λογική πως τα φορτώνουμε όλα στο δημόσιο υπέρ των παραχωρησιούχων και στους χρήστες και περιμένουμε από εσάς να ακούσουμε συγκεκριμένες αποφάσεις στο συγκεκριμένο τμήμα

που αφορά τον Ε65.

Βεβαίως, είμαστε θετικοί στο άρθρο 5, που αφορά την κατασκευή του δρόμου Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα με εθνικούς πόρους και στον χαρακτηρισμό ως έργου υποδομής.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε τώρα στον κατάλογο των ομιλητών επί των άρθρων και των τροπολογιών.

Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό και του Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να μην λάβουν τον λόγο, πριν εξαντληθεί ο κατάλογος των εγγεγραμμένων από χθες συναδέλφων, που δεν πρόλαβαν να μιλήσουν.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Έτσι μπράβο!

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Εννοείται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Τώρα θα είχαμε τελειώσει και θα είχαμε φύγει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Κύριε Λαμπρόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα εδώ στη Βουλή την τροποποίηση των συμβάσεων που είχαν κυρωθεί το 2006 και το 2007 και αφορούσαν τα μεγάλα έργα, τους μεγάλους άξονες, που όλοι είχαμε πιστέψει και έτσι ήταν η πραγματικότητα, ότι θα άλλαζαν την όψη της χώρας μας.

Επειδή ειπώθηκαν πολλά γι' αυτές τις συμβάσεις, όπως για «λεόντειες συμβάσεις», οι οποίες φυσικά είχαν περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο, είχαν κυρωθεί στη Βουλή, είχαν περάσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εγώ θα αναφέρω δύο πράγματα μόνο. Αυτές οι αρχικές συμβάσεις προέβλεπαν ότι το 65% των ακαθαρίστων εσόδων θα πήγαιναν στο ελληνικό δημόσιο. Επίσης, το δημόσιο δεν αναλάμβανε καμμία ευθύνη για συντήρηση των έργων.

Όμως, από το 2009 και ενώ είχαν αρχίσει τα έργα να εκτελούνται –και στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα και από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο– και είχαν γίνει κάποιες εργασίες σοβαρές, με την οικονομική κρίση οι τραπεζίτες αρνήθηκαν να συνεχίσουν τη χρηματοδότηση των έργων. Έφεραν διάφορα προσκόμματα, έλεγαν για δήθεν απαλλοτριώσεις, ενώ υπήρχαν άλλα τμήματα στα οποία υπήρχαν απαλλοτριώσεις, υπήρχαν μελέτες και θα μπορούσαν να συνεχίσουν εκεί.

Επίσης, στις συμβάσεις που είχαν κυρωθεί, υπήρχε και η επίταξη. Θα μπορούσε να γίνει η επίταξη και να προχωρήσουν αμέσως τα έργα. Δεν έγινε τίποτα από όλα αυτά. Δεν ήθελαν οι τραπεζίτες να συνεχίσουν να χρηματοδοτούν τα έργα. Αυτή ήταν η ιστορία.

Σταμάτησαν, λοιπόν, και άρχισαν συζητήσεις. Εγώ από τότε μέχρι τώρα έχω καταθέσει πάνω από είκοσι επίκαιρες ερωτήσεις και έχω κάνει πάνω από δέκα συζητήσεις εδώ. Η μόνη απάντηση ήταν ότι συζητάμε. Και στην Ισπανία υπήρχε η ίδια κατάσταση, αλλά το 2010 φρόντισαν να κλείσουν σχεδόν τα πάντα και υπέγραψαν τις καινούριες συμβάσεις.

Αντ' αυτού, όμως, την άνοιξη του 2011 υπεγράφη μεταξύ των παραχωρησιούχων και του ελληνικού δημοσίου ένα πλαίσιο συναντίληψης –έτσι το ονόμασαν– που το δημόσιο αναγνώρισε –ακούστε!– ως αναπόφευκτη τη διακοπή των εργασιών. Το δημόσιο, κατά τη γνώμη μου, απεμπόλησε τα διαπραγματευτικά του όπλα και έτσι φτάσαμε να συζητάμε τους τελευταίους μήνες χωρίς στην ουσία διαπραγματευτικά όπλα.

Εγώ θα καταθέσω στα Πρακτικά αυτό το λεγόμενο πλαίσιο συναντίληψης.

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

Θα αναφερθώ στην Ολυμπία Οδό, Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Είναι ένας σημαντικός άξονας, που θα άλλαζε όψη σε όλη τη δυτική Ελλάδα, σε όλη την Πελοπόννησο. Θα έφερνε ανάπτυξη. Το θέλαμε, το χαιρετήσαμε. Υπήρξαν κάποια προβλήματα στο κομμάτι Πύργος-Καλό Νερό από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Σταμάτησε, λοιπόν.

Θέλω σε αυτό το σημείο να ευχαριστήσω τον σημερινό Υπουργό, γιατί πραγματικά προσπάθησε. Και το κυριότερο, πριν φέρει αυτήν τη σύμβαση, που ψηφίζουμε, εδώ, έκανε συζήτηση, κουβέντιασε. Και ενώ σε αυτήν τη συζήτηση στην οποία παρευρέθηκα και εγώ –ήταν αρχικά η πρόβλεψη μέσω της σύμβασης παραχώρησης για το τμήμα Κόρινθος-Πάτρα– μας ανακοίνωσε αρχικά το τμήμα Πάτρα-Πύργος, με τη συζήτηση, με τον διάλογο και με τη στήριξη όλων των Βουλευτών της Ηλείας που παρευρίσκοντο και επίσης του Βουλευτή Αχαΐας της Νέας Δημοκρατίας, κ. Νταβλούρου, ο Υπουργός επείσθη. Κατάλαβε, κυρίως, την αναγκαιότητα του δρόμου αυτού πόσο θα αναπτύξει και πόσο θα αλλάξει όλη την Πελοπόννησο.

Και έτσι πρόσθεσε αρχικά και το τμήμα Τσακώνα-Καλό Νερό και σήμερα με πολύ μεγάλη ικανοποίηση διαπιστώνουμε ότι προσθέτει και το τμήμα Πύργος-Καλό Νερό να γίνουν και εκεί σημαντικές και ουσιαστικές παρεμβάσεις για να γίνει ένας πιο ασφαλής δρόμος. Τον ευχαριστούμε. Ένα όνειρο γίνεται πραγματικότητα.

Σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε εδώ να ψηφίσουμε τις καινούριες συμβάσεις, οι οποίες έχουν περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εγώ είμαι πεπεισμένος ότι και ο Υπουργός και οι συνεργάτες του έχουν δουλέψει σκληρά και κανέναν δεν μπορούμε να θεωρήσουμε από όλους αυτούς μειοδότη, ότι θα βλάψει το δημόσιο για να ωφεληθεί τους εργολάβους.

Δεν χρειαζόμαστε αυτά τα έργα; Οι όποιοι προβληματισμοί μας, οι όποιες ενστάσεις μας, θα συζητηθούν. Το Ελεγκτικό Συνέδριο τα ήλεγξε όλα. Εδώ θα είμαστε να παρακολουθούμε, να ψάξουμε, να ερευνήσουμε. Ο ίδιος ο Υπουργός είπε ότι θα τα στείλει όλα στον εισαγγελέα.

Δεν θα πρέπει, λοιπόν, αυτά τα έργα να τα στηρίξουμε όλοι για το μέλλον των παιδιών μας, κυρίες συνάδελφε, για την ανάπτυξη, για να δουλέψουν χιλιάδες για τον τουρισμό μας;

Δεν θα πρέπει να ξεφύγουμε, να κάνουμε το άλμα, να πάμε μπροστά; Αν δεν ψηφίσουμε, αν δεν κυρωθούν σήμερα οι συμβάσεις, τι θα γίνει; Δεν θα γίνει τίποτα. Θα είμαστε στη μιζέρια μας, θα είμαστε στη φτώχεια, θα είμαστε στην απομόνωση, θα είμαστε στην υπανάπτυξη.

Σας καλώ, λοιπόν, ό,τι μικρό να το αφήσουμε στην άκρη και να βάλουμε μπροστά μας και να δούμε έναν στόχο που είναι η ανάπτυξη της πατρίδας μας, της Πελοποννήσου.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα απ' ό την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χρήστος Μαρκογιαννάκης): Τον λόγο έχει ο κ. Βλαχογιάννης.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητούμε ένα από τα πιο κρίσιμα νομοσχέδια όχι μόνο αυτής της κοινοβουλευτικής περιόδου, αλλά των τελευταίων ετών. Οι τέσσερις μεγάλοι οδικοί άξονες όταν ολοκληρωθούν, θα αλλάξουν τη μορφή της χώρας μας. Περιοχές που μέχρι τώρα ήταν μειονεκτικές, θα αποκτήσουν σύγχρονους αυτοκινητόδρομους και οι ισορροπίες μέσα στην ηπειρωτική Ελλάδα θα αλλάξουν.

Ας μη γελιόμαστε, κάποιες πόλεις και κάποιες περιοχές αναπτύχθηκαν επειδή έτυχε να περάσουν από και κάποιες οδικοί άξονες, να γίνουν κάποια μεγάλα έργα. Όταν χαράζονταν η εθνική οδός Αθήνας-Θεσσαλονίκης, στη Θεσσαλία το μεγαλύτερο θέμα συζήτησης ήταν η χάραξη και από πού θα πάει. Εμείς οι δυτικοί υποστηρίζαμε τη κεντροβαρή χάραξη, δηλαδή να πάει Φάρσαλα-Λάρισα. Δυστυχώς, υπερίσχυαν οι Βολιώτες και πήγε σχεδόν παραλιακά. Το αποτέλεσμα ήταν εμείς πάλι να είμαστε ριγμένοι. Δεν θα χρειαζόταν αυτοκινητόδρομος της κεντρικής Ελλάδας εάν η χάραξη εκείνη τότε ήταν σωστή και όπως έπρεπε.

Το 2004 όταν εγώ ανέλαβα Νομάρχης και ο Μιχάλης Ταμήλος ανέλαβε Δήμαρχος Τρικκαίων, συγκαλέσαμε τους δημάρχους και τους νομάρχες από έντεκα νομούς –Φωκίδα, Φθιώτιδα, Ευρυτανία, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Γρεβενά, Φλώρινα, Καστοριά, Ιωάννινα– στα Τρίκαλα, για να ξεκινήσουμε και να δώσουμε ώθηση στο όνειρο της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος τον Ε65.

Θα ήθελα να σας πω ότι αυτή η συνάντηση τότε προκάλεσε

την έντονη οργή του τότε Υπουργού του κ. Σουφλιά –ο οποίος είναι φίλος μου, είναι Θεσσαλός και πραγματικά του οφείλουμε πολλά γι' αυτό το έργο- γιατί θεώρησε ότι κατά κάποιον τρόπο επεμβαίνουμε άκομψα στο κυβερνητικό έργο. Σε κάθε περίπτωση, από τότε δρομολογήθηκε η κατασκευή του E-65 και γι' αυτό εμείς έχουμε μια ιδιαίτερη ευαισθησία κι εγώ και ο κ. Ταμής-λος αγωνιστήκαμε πολύ γι' αυτό το έργο, αλλά και όλοι οι κάτοικοι της κεντρικής Ελλάδος.

Με αυτήν τη σύμβαση σήμερα που συζητάμε, δυστυχώς, το θέμα του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας δεν επιλύεται κατά τον καλύτερο τρόπο. Όταν σταμάτησαν τα έργα το 2010, ποτέ δεν καταλάβαμε οι περισσότεροι από μας γιατί σταμάτησαν. Επίσης, δεν καταλάβαμε με ποίου ευθύνη σταμάτησαν. Ακόμα δεν έχουμε καταλάβει, αν οι υπεύθυνοι που σταμάτησαν τότε τα έργα «πλήρωσαν» αυτό που τους αναλογούσε ή όχι.

Είπαν πολλοί συνάδελφοι εδώ πέρα ότι πάλι αυτοί που έφταγαν, αυτοί παίρνουν τα έργα. Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από την άλλη ξέρουμε ότι αν ερχόμασταν σε μία συμφωνία με τους συγκεκριμένους παραχωρησιούχους, το έργο δεν θα προχωρούσε, θα πήγαινε τουλάχιστον δέκα χρόνια πίσω. Άρα, έγινε ένας αναγκαίος συμβιβασμός.

Εγώ πιστεύω ότι έγινε ένας έντιμος, αναγκαίος συμβιβασμός για να προχωρήσουν τα μεγάλα έργα γιατί οποιονδήποτε βρίσκονταν στη θέση της Κυβέρνησης και στη θέση του Υπουργού, αν δεν προχωρούσαν τα έργα, θα του φόρτωναν την ευθύνη ότι δεν προχωράνε τα έργα, ενώ τώρα που προχωράνε, του φορτώνουν ευθύνη ότι προχωράνε με παραχωρήσεις πολύ ευνοϊκές για τους παραχωρησιούχους και τους εργολάβους.

Ο Ντενγκ Χσιάο Πινγκ έλεγε «άσπρη γάτα, μαύρη γάτα, αρκεί να πιάνει ποντίκια». Εμάς μας ενδιαφέρει τώρα να γίνει ο δρόμος.

Εδώ, έχουμε ένα εύλογο ερώτημα και μία εύλογη απαίτηση, κύριε Υπουργέ. Ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδας γίνεται κουτσουρεμένος. Πολλοί κακοπροαίρετοι λένε ότι κάνουμε το «ψαχνό», το εύκολο τμήμα, το τμήμα που είναι εύκολο κατασκευαστικά κι αφήνουμε τα δύσκολα.

Εγώ δεν συμμερίζομαι αυτές τις αιτιάσεις που ακούστηκαν. Ούτε, όμως, συμμερίζομαι απόλυτα αυτά τα οποία γράφουμε στην αιτιολογική έκθεση ότι δεν υπήρχε ωριμότητα στα υπόλοιπα τμήματα και για αυτό δεν προχωρήσαν.

Πέραν των άλλων λόγων, λέτε μέσα ότι λόγω προσφυγών στο Συμβούλιο της Επικρατείας, των περιβαλλοντικών οργανώσεων δεν υπήρχε ωριμότητα στο τμήμα Τρίκαλα μέχρι Γρεβενά και Γρεβενά-Κόμβος Εγνατίας. Αυτό δεν είναι αληθές. Το τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα έχει πλήρη ωριμότητα. Παρ' όλα αυτά δεν περιλαμβάνεται. Το κόστος είναι μικρό. Ένα τμήμα είκοσι πέντε χιλιομέτρων θα μπορούσε κάλλιστα να κατασκευαστεί. Ξέρουμε ότι τα Μετέωρα και η Ολυμπία είναι οι δύο προορισμοί που έχουν πάνω από ένα εκατομμύριο επισκέπτες ετησίως.

Αν έπρεπε επομένως να δώσουμε μια προτεραιότητα σε οδικούς άξονες, τα τμήματα μέχρι Μετέωρα και μέχρι Ολυμπία θα έπρεπε να είναι στην πρώτη προτεραιότητα. Εδώ, δεν το βλέπουμε.

Επίσης, δεν μας καλύπτει η διαβεβαίωση –όχι η δική σας- της Κυβέρνησης –έτσι νομίζω λέει σε ένα σημείο- ότι το αργότερο τρία έτη μετά την ολοκλήρωση της περιόδου μελετών κατασκευών για την περίπτωση του έργου της κεντρικής Ελλάδος εντός αυτής της περιόδου, το δημόσιο δύναται να απαιτήσει την κατασκευή υπό τους όρους κ.τ.λ. και την εξασφάλιση της χρηματοδότησης. Αυτή είναι μια μετέωρη δέσμευση.

Εμείς θέλουμε ξεκάθαρη δέσμευση από την Κυβέρνηση ότι αυτό το έργο θα ολοκληρωθεί στο σύνολό του, ότι το έργο ξεκινάει από Λαμία και καταλήγει στην Παναγιά Τρικάλων, στη συμβολή με την Εγνατία και ότι είναι έργο πρώτης προτεραιότητας για την Κυβέρνηση.

Τέτοια δέσμευση πιστεύω ότι έχετε κάνει για το τμήμα μέχρι την Ολυμπία. Δεν έχετε κάνει τέτοια δέσμευση για αυτό το τμήμα του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος.

Είμαστε πάρα πολύ ευαίσθητοι σε αυτόν τον τομέα, γιατί αισθανόμαστε μια ζωή να είμαστε παρατημένοι, κάπου εκεί στην κεντρική Ελλάδα που μόνο «κεντρική» δεν είμαστε. Είμαστε «έκ-

κεντρη Ελλάδα», που δεν επικοινωνεί με τους γειτονικούς νομούς.

Θέλω, κύριε Υπουργέ, να ξεκαθαρίσετε στο Κοινοβούλιο ότι η βούληση και η δέσμευση της Κυβέρνησης είναι να κατασκευαστεί πλήρως με οποιονδήποτε τρόπο είτε σαν δημόσιο έργο είτε σαν έργο συνέχεια παραχώρησης προς τους παραχωρησιούχους.

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

Επίσης, δεν μας καλύπτει αυτό που λέτε στο άρθρο 83, ότι το δημόσιο δικαιούται να εξαιρέσει από το έργο με υπουργική απόφαση που θα εκδοθεί το αργότερο τρία έτη μετά την έκδοση κ.τ.λ., το αναβαλλόμενο τμήμα ή οποιονδήποτε υποτμήμα αυτού. Δεν μας καλύπτει αυτό. Αυτήν τη δυνατότητα, αυτό το δικαίωμα δεν μπορεί να το εξουσιοδοτήσει η Βουλή στον Υπουργό, γιατί δεν ξέρουμε ποιος θα είναι τότε Υπουργός και τι βούληση θα έχει.

Η Βουλή, πρέπει να έχει το δικαίωμα κάθε φορά να αποφασίσει εάν ένα έργο θα απενταχθεί ή όχι ή αν θα προχωρήσει και με ποια διαδικασία.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να το δείτε αυτό για να μας διευκολύνετε. Αλλιώς, για αυτά τα δύο σημεία που είπατε, διατηρώ μεγάλη επιφύλαξη για το αν θα τα ψηφίσω.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βλαχογιάννη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι είναι άλλοι τριάντα δύο ομιλητές. Μαζί με τους Κοινοβουλευτικούς Εκπαιδευτικούς και τον Υπουργό θα πάμε περίπου στις έξι ώρες.

Προτείνω –αν θέλετε κι εσείς- να πάμε το χρόνο ομιλίας σε κάθε συνάδελφο στα έξι λεπτά για όλους.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Όχι, όχι. Είμαστε δυο-τρεις από χθες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Θα μιλήσετε αλλά δεν θα μιλήσουν...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Εμείς περιμένουμε από χθες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ωραία. Κανένα πρόβλημα, εάν δεν το δέχεστε...

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Ο κύριος Υπουργός χθες μίλησε σαράντα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Κυρία Μακρή, σας παρακαλώ!

Επομένως, μία η ώρα που θα τελειώσει η συνεδρίαση, κάποιοι συνάδελφοι δεν θα μιλήσουν. Έχετε αυστηρά το χρόνο για οκτώ λεπτά όλοι, εφόσον δεν το δέχετε.

Έχετε τον λόγο, κύριε Ιωαννίδη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η σημερινή συζήτηση του σχεδίου νόμου κατ' άρθρο στην ουσία μετατρέπεται σε συζήτηση κατά έργο, δεδομένου ότι τα άρθρα του νομοσχεδίου είναι τέσσερα, όσα και τα έργα των οποίων οι συμβάσεις τροποποιούνται, συν άλλο ένα άρθρο που αφορά στον αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Ίσως αυτό να μας διευκολύνει.

Γενικά μιλώντας και για τα τέσσερα έργα, δηλαδή η Ιονία Οδός, από το Αντίρριο μέχρι τα Ιωάννινα, ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδος, ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ από το Μαλιακό μέχρι το Κλειδί και η Ολυμπία Οδός, βλέπω ότι οι αποζημιώσεις είναι τεράστιες, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή, στην Ιονία Οδό είναι 201.500.000 ευρώ οι συμβατικές απαιτήσεις και οι καθυστερήσεις του δημοσίου, στον αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα είναι 250.000.000 ευρώ κ.ο.κ.. Αυτές είναι τεράστιες αποζημιώσεις. Όπως είναι και τεράστιες οι συντηρήσεις, που δεν το ανέφερε κανένας ότι είναι από 170 μέχρι 190, όταν η συντήρηση στην Αττική Οδό είναι στα μισά χρήματα, για να πούμε μία οδό η οποία καθαρίζεται και να μην πούμε άλλες.

Επειδή ο Υπουργός αξίζει συγχαρητήρια, ξεκινάω γιατί αυτά έχουμε υποχρέωση να τα πούμε. Έχουμε υποχρέωση να πολεμήσουμε για να γίνουν τα έργα τα οποία θα φέρουν ανάπτυξη σε περιοχές οι οποίες είναι αποκλεισμένες, δυστυχώς, και έχουν δικίο οι συνάδελφοι της κεντρικής Ελλάδας να απαιτούν, όπως

ξεκαθαρίστηκε πολύ σωστά το θέμα της Πελοποννήσου, να ξεκαθαριστεί και της κεντρικής Ελλάδας για το πώς θα βγει ο δρόμος μέχρι τη Νέα Εγνατία. Κάποτε θέλαμε να πάμε στα Γιάννενα και δεν πηγαίναμε λόγω Κατάρρας. Λέγαμε «Μα, καταραμένοι είμαστε; Πώς θα πάμε; Θα κάνουμε εμετό κ.λπ.». Επομένως, αυτές οι πανέμορφες περιοχές της Ελλάδας, οι οποίες μπορούν να έχουν τουρισμό όλο το χρόνο, είναι αποκλεισμένες και δεν μπορεί να πάει ο κόσμος. Έχουν μέρη τα οποία είναι τρομερά.

Ακούω πολλές φορές ορισμένους συναδέλφους της συγκυβέρνησης, οι οποίοι σηκώνονται και προσπαθούν με το ζόρι να δικαιολογήσουν οτιδήποτε συμβαίνει και πώς ακολουθούμε εμείς τη γραμμή τους κ.ο.κ.. Όλα τα έργα τα οποία έχουν γίνει, είχαν αποδόσεις 11,5% με 13% ή 13% με 17%, τεράστια έργα, όπως είναι το αεροδρόμιο, όπως είναι η Αττική Οδός, όπως είναι το Ρίο-Αντίρριο και όλα τα δάνεια ήταν με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Γιατί πρέπει κάποτε να δούμε, γιατί φτάσαμε εδώ και για να αποφύγουμε τα παιδιά μας να μην ξαναφτάσουν εδώ πέρα. Το λέω αυτό, επειδή ανεφέρθη και από τον Υπουργό η οδός Θεσσαλονίκης, δηλαδή η υποθαλάσσια αρτηρία. Η υποθαλάσσια αρτηρία ήταν ένα έργο 400 εκατομμυρίων ευρώ, το οποίο είχε απόδοση 4% -αυτά τα έργα που πήραν τώρα σε τέτοια κρίση έχουν απόδοση 8% με 11%- και τα δάνεια ήταν χωρίς την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου και ως εκ θαύματος, ενώ ήταν τετελεσμένα τα γεγονότα, το Υπουργείο Πολιτισμού, το ΚΑΣ, είπε ότι θα πρέπει η υποθαλάσσια να γίνει σε είκοσι τρία μέτρα βάθος από έξι πού ήταν. Και γι' αυτό δεν έγινε το έργο και δόθηκε, όπως είπε και ο Υπουργός σωστά, αποζημίωση 80 εκατομμύρια.

Γι' αυτόν τον λόγο, είναι απαραίτητο να γίνονται τα έργα αλλά θα πρέπει να πονάμε, όπως πονάει ο ελληνικός λαός, και το ευρώ το οποίο δίνουμε να κάνουμε τις καλύτερες καταστάσεις. Και οφείλω να ομολογήσω ότι ο Υπουργός σε όλη την Αίθουσα είπε ότι αν τυχόν έχει κάποιος εις βάρος του το παραμικρό, να πάει στον εισαγγελέα. Γιατί το να κατηγορούμε συνεχώς χωρίς στοιχεία είναι το χειρότερο, γιατί κατ' αυτόν τον τρόπο, δίνουμε δικαίωμα ότι ξαφνικά είμαστε όλοι εδώ απατεώνας. Δεν είναι έτσι, όμως. Αν τυχόν έχουμε πραγματικά στοιχεία, θα πρέπει να τα καταθέτουμε, γιατί η γενίκευση είναι η χειρότερη μορφή για οτιδήποτε. Όταν λες, παραδείγματος χάριν, όλοι οι δικαστικοί δεν είναι σωστοί, πώς είναι δυνατόν να μην είναι σωστοί; Υπάρχουν παντού καλοί και κακοί.

Το θέμα, λοιπόν, είναι να βρίσκουμε ποιοι είναι οι καλοί και να βρίσκουμε ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι δεν λειτουργούν ανάλογα με τον όρκο τον οποίον έχουν δώσει και από εκεί και πέρα να μπουν στο περιθώριο.

Όσον αφορά αυτό που είπε ο συνάδελφος για την Πελοπόννησο, πράγματι είναι τρομερό το 65%, που θα είχε έσοδα το δημόσιο απ' όλα αυτά τα έργα τότε. Τα έργα αυτά καθυστέρησαν -για να λέμε στους συναδέλφους και να ακούνε- το 2009 και το 2010, ενώ μπορούσαμε κάλλιστα να δημεύσουμε κατευθείαν.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Επίταξη, να επιτάξουν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ: Το ίδιο είναι. Τέλος πάντων, λάθος.

Μπορεί κάλλιστα το πρωτοδικείο και είναι υποχρεωμένο σε ενενήντα ημέρες να δώσει απάντηση εκεί που ήταν μέχρι επτακόσιες ημέρες. Πήγανε μέχρι επτακόσιες μέρες.

Μπορούσαμε, λοιπόν, κάλλιστα, γιατί όταν θα πάρεις τα οικοπέδα, θα έλθει η ώρα που θα συζητήσεις πλέον για την τιμή μανάδος. Δεν έγιναν αυτά και γι' αυτόν τον λόγο βρεθήκαμε εκτεθειμένοι και φθάσαμε σ' ένα σημείο τώρα να είμαστε εμείς σε μειονεκτική θέση, ενώ τότε δεν θα ήμασταν σε μειονεκτική θέση, αν είχαν λειτουργήσει τα χρόνια εκείνα ανάλογα, όπως έπρεπε να λειτουργήσουν.

Τα νέα αυτά έργα, τα οποία φαίνονται απομονωμένα το ένα από το άλλο, στην ενότητά τους δίνουν κυκλοφορία και με τη βοήθεια του Υπουργού, ο οποίος θα προσπαθήσει -πιστεύω, κύριε Υπουργέ, να λύσετε και το πρόβλημα της κεντρικής Ελλάδος όσο είναι δυνατόν - ώστε να μην υπάρχει μέρος το οποίο πραγματικά να είναι άβατο.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για εμάς, για την περιφέρειά μου, ο κεντρικός δρόμος, παρ' όλο που πηγαίνει το Αθήνα-Θεσσαλονίκη, είναι πολύ μεγάλη υπόθεση, γιατί στον δρόμο αυτόν έχουν σκοτωθεί άτομα. Σκοτώθηκε ολόκληρο σχολείο.

Μόνο απ' αυτό -και το λέω για τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης- θα πρέπει, πράγματι, να προσπαθούμε να δίνουμε λύσεις και να αφήνουμε τα μίσση και τα πάθη. Εκεί όπου είναι κάτι καλό, όλοι μαζί πρέπει να το κυνηγούμε και αν πράγματι δεν είναι καλό, πρέπει να το κατηγορούμε και αυτός ο οποίος θα κάνει το λάθος, πρέπει να είναι από παντού βαλλόμενος και όχι ανάλογα με το τι μας βολεύει ή τι δεν μας βολεύει ή αν τυχόν είναι η περιφέρειά μας να πονάμε, ενώ αν είναι άλλη περιφέρεια να μην πονάμε. Το δικό μας το παιδί, μπορεί να πάθει ο,τιδήποτε και σε άλλη περιφέρεια.

Επομένως κάνουμε ένα λάθος. Όπως αγαπάμε τα παιδιά μας και τα προσέχουμε, έτσι πρέπει να αγαπάμε και τη γενιά του παιδιού μας, γιατί το παιδί μας, δεν μπορεί να γελάει αν όλα τ' άλλα κλαίνε και γι' αυτόν τον λόγο εμείς πρέπει να τα κάνουμε να γελάει. Δυστυχώς, τα λάθη ήταν δικά μας και έφτασε εδώ η Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εμείς ευχαριστούμε τον κ. Ιωαννίδη, που ήταν ακριβής στον χρόνο του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δεκαέξι μαθητές και μαθήτριες και επτά εκπαιδευτικοί-συνδοί από το 2^ο Εσπερινό ΕΠΑΛ Αγίου Δημητρίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Αικατερίνη Παπακώστα-Σιδηροπούλου για οκτώ λεπτά.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΣΙΔΗΡΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, συζητάμε αμέσως μετά την υπερψήφιση του προϋπολογισμού ένα εξαιρετικά σοβαρό σχέδιο νόμου, όπως είναι η «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Οφείλω να πω, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι που απασχολείτε τον κύριο Υπουργό, ότι η επανεκκίνηση των έργων, δρομολογείται στο πλαίσιο του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων αμέσως μετά την υπερψήφιση του Προϋπολογισμού και συνδέεται με την προσέλκυση επενδύσεων και, μάλιστα, διεθνών επενδυτών επ' ωφελεία της εθνικής οικονομίας και του κοινωνικού συνόλου αναμφίβολα.

Είναι και κλίμα, είναι και ψυχολογία παράλληλα, αφού οι επενδυτές εξετάζουν πολύ σοβαρά την επένδυσή τους στη χώρα μας.

Αυτή η υπερψήφιση της κύρωσης των συμφωνιών τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης δίνει και τον τόνο -αν θέλετε- στο ότι η ελληνική οικονομία αποτελεί πια ασφαλές οικονομικό περιβάλλον, ώστε να έρθουν και νέοι επενδυτές. Αυτό είναι το γενικό πλαίσιο.

Βεβαίως, αγαπητοί συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, θέλω να κάνω μία ερώτηση. Γιατί άργησε τόσο; Γιατί άργησε τόσο; Το λέω δύο φορές. Και γιατί το λέω δύο φορές; Διότι, αγαπητοί συνάδελφοι, οι πέντε μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι, περιλαμβανόμενοι στο διευρωπαϊκό δίκτυο και ήταν απαίτηση και της Ευρωπαϊκής Ένωσης η γρήγορη κατασκευή τους με τη μέθοδο της παραχώρησης, δεδομένου ότι η οικονομία της χώρας, δεν είχε τους πόρους για αυτό. Και αυτό, επίσης, είναι αδιαμφισβήτητο.

Πρέπει να σας πω ότι τα αποτελέσματα των διαγωνισμών τότε ήταν για το δημόσιο εξαιρετικά, όπως χαρακτηρίστηκαν και από την Ευρωπαϊκή Ένωση και από τις διεθνείς αγορές, δηλαδή -ακούστε και προσέξτε!- εθνική συμμετοχή 8,1 δισεκατομμύρια ευρώ για συνολικό κόστος κατασκευής 8,1 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή 12,5%, είσπραξη περίπου 67% των καθαρίστων εσόδων από τα διόδια μετά την κατασκευή των δρόμων επί μία

εικοσιπενταετία, δηλαδή περίπου 22 δισεκατομμύρια ευρώ, δόδα –που μας αφορούν- πολύ φθηνότερα από τα ευρωπαϊκά, 0,04 ευρώ ανά χιλιόμετρο στην Ελλάδα έναντι –προσέξτε!- 0,09 ευρώ ανά χιλιόμετρο στην Πορτογαλία, 0,06 ευρώ ανά χιλιόμετρο στη Γαλλία και λοιπά.

Βεβαίως, θέλω να τονίσω το εξής: Στο ερώτημα που έθεσα – και δεν είναι ρητορικό- «γιατί αργήσαμε τόσο;» πρέπει να τονίσω ότι σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, περιελήφθη ένα ειδικό νομοθετικό πλαίσιο και ήταν αυτό της επίταξης, το οποίο –τι έκανε;- εξασφάλιζε την ταχεία διάθεση των χώρων. Προσέξτε τώρα!

Εδώ, λοιπόν, η έγκαιρη διάθεση των χώρων, ήταν και είναι μείζονος σημασίας ζήτημα. Υπάρχει ένας νόμος, ο ν. 2882/2001 και υπάρχει ένα άρθρο αυτού του νόμου, το άρθρο 19 το οποίο –τι όριζε;- όριζε χρονοδιάγραμμα και έλεγε ότι το αργότερο εντός ενενήντα ημερών από την κατάθεση της αίτησης του δημοσίου, θα πρέπει να εκδοθούν οι αποφάσεις.

Επειδή μιλήσατε –και με ικανοποίησε αυτό- κύριε Υπουργέ, για απόδοση ευθυνών, εγώ έχω να σας πω, που εκτιμώ ότι πρέπει –εκτός των άλλων στα οποία αναφερθήκατε εσείς- να αποδοθούν ευθύνες και θα σας δώσω και συγκεκριμένο παράδειγμα.

Υπήρξαν αδικαιολόγητες δικαστικές καθυστερήσεις, ενώ το αρμόδιο Υπουργείο είχε υποβάλει έγκαιρα τις αιτήσεις, παραδείγματος χάριν, στο Νομό Κορινθίας. Είναι συγκεκριμένο παράδειγμα. Χορηγήθηκαν από τρεις έως επτά αναβολές σε κάθε δικασμό αίτηση του δημοσίου, ενώ με το νόμο που σας προείπα ορίζεται κατά μέγιστο όριο μόνο μία.

Επειδή είχε προβλεφθεί ότι αυτό θα υπάρχει, γι' αυτό και προβλέφθηκε το ειδικό θεσμικό πλαίσιο της δυνατότητας της επίταξης.

Σας λέω τώρα –για αυτό είπα «γιατί αργήσαμε τόσο»- ότι η μέθοδος της επίταξης, αγαπητοί συνάδελφοι, χρησιμοποιήθηκε από το ελληνικό δημόσιο και χρησιμοποιήθηκε μάλιστα στον Ε65 σε ποσοστό 77%, αλλά μέχρι και το 2009. Μέχρι και το 2009, το μέτρο της επίταξης χρησιμοποιήθηκε από το ελληνικό Δημόσιο.

Αν, λοιπόν, αναφέρεστε σε αναζήτηση ευθυνών, εγώ υπερθεματίζω και πλειοδοτώ στην αναζήτηση ευθυνών.

Όμως, είναι σίγουρο, κύριε Υπουργέ και αγαπητοί συνάδελφοι, ότι τις ευθύνες δεν θα τις βρει κανείς στους όρους των συμβάσεων. Οι ευθύνες, οφείλουν να αναζητηθούν αλλού παραδείγματος χάριν στις πράξεις αλλά και στις παραλείψεις, δηλαδή στο τι έγινε αλλά και στο τι δεν έγινε κατά την εφαρμογή αυτών των συμβάσεων, στις οποίες αναφέρθηκα προηγουμένως.

Δηλαδή όταν με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, μέχρι και τον Οκτώβριο του 2009 –αυτό είναι το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα- το δημόσιο προχωρούσε με την πορεία των παραχωρήσεων –και μάλιστα υπάρχουν και γραπτά υπομνήματα τα οποία απευθύνονταν στην ηγεσία της δικαιοσύνης από τους αρμόδιους Υπουργούς για την παραχώρηση των ελεύθερων χώρων- υπάρχει στη συνέχεια παράλειψη πολιτική.

Οι ηγεσίες του αρμόδιου Υπουργείου ή έθεσαν άλλες προτεραιότητες ή ατόνησαν στη διάθεση να θέτουν ως προτεραιότητα τους στις καθυστερήσεις το μέτρο της επίταξης. Αντί δηλαδή η Κυβέρνηση το 2010, έγκαιρα να αντιμετωπίσει το θέμα, όπως έγινε, για παράδειγμα, στην Ισπανία με τους παραχωρησιούχους, κωλυσιεργούσε τις συζητήσεις, με αποτέλεσμα να έχουμε δύο αρνητικές συνέπειες.

Η πρώτη αρνητική συνέπεια. Η οποία συμφωνία προέκυπτε καταλαβαίνετε ότι ήταν χειρότερη για το δημόσιο, διότι, αφού καθυστέρουσε η λύση του προβλήματος, αυτό είχε ως συνέπεια να έρχονται συμφωνίες χειρότερες από αυτές που είχαν ήδη συναφθεί.

Η δεύτερη αρνητική συνέπεια, ήταν να σταματήσουν, αγαπητοί συνάδελφοι, τα έργα όχι από απαλλοτριώσεις, όπως κανείς θα ανέμενε αλλά από την άρνηση των δανειστών να τα χρηματοδοτήσουν.

Εάν, κύριε Υπουργέ, είχε έγκαιρα –το 2010- αντιμετωπιστεί το πρόβλημα που προέκυψε από την κρίση, τα έργα θα συνεχίζονταν και τα περισσότερα θα ήταν τώρα στο στάδιο της αποπεράτωσης.

Εγώ, κύριε Υπουργέ, στο μέτρο που μπορέσατε να με ακού-

σετε, έχω να σας πω ότι σας επισήμανα και πράξεις και παραλείψεις πολιτικές και δικαστικές καθυστερήσεις, για το πού και πώς πρέπει να αναζητηθούν ευθύνες. Και αυτό πρέπει να το κάνετε.

Σας λέω, όμως, ότι θα υπερψηφίσω την κύρωση των συμφωνιών τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης. Και επειδή, αγαπητοί συνάδελφοι, για να νομοθετεί σωστά το Κοινοβούλιο πρέπει να στοιχειοθετεί την ψήφο και τις αποφάσεις του, αναφέρω συγκεκριμένα τους λόγους για τους οποίους θα υπερψηφίσω το παρόν νομοσχέδιο:

Πρώτον, πιστεύω ότι έχει θετική δημοσιονομική και μακροοικονομική θετική συνέπεια.

Δεύτερον, πιστεύω ότι η κύρωση αυτή, θα συμβάλει στην ασφάλεια των οδικών μετακινήσεων και των μεταφορών και στη μείωση των ατυχημάτων, που όλοι επισημάνατε αλλά είπατε ότι θα καταψηφίσετε.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Επίσης, θεωρώ ότι επιτυγχάνει ταχύτερες και οικονομικότερες μεταφορές.

Πρέπει, όμως, κύριε Υπουργέ, να φέρετε και ένα νομοσχέδιο το οποίο να αντιμετωπίζει το πρόβλημα της μεταφοράς των φορτηγών δημόσιας χρήσης, διότι είναι ένα ζήτημα, ποια είναι η εμπορικότητα της χρήσης των δρόμων και πού και με ποιον τρόπο θα αξιοποιησουμε καλύτερα και επ' ωφελεία του κοινωνικού συνόλου το εθνικό οδικό δίκτυο, πώς έναν στόλο τριάντα τριών χιλιάδων φορτηγών θα τον έχουμε σε χρήση και σε κίνηση και όχι σε ακινησία και με ποιους τρόπους και με ποια μέσα θα τους διευκολύνουμε, ώστε να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζουν.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Παπακώστα.

Τον λόγο έχει η κ. Ραχήλ Μακρή για οκτώ λεπτά, επίσης αυστηρά.

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με το νομοσχέδιο που κατέθεσε η συγκυβέρνηση, δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για τη μεγαλύτερη ίσως πλειοδοσία εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος που συντελέστηκε στη σύγχρονη ελληνική ιστορία.

Ταυτόχρονα, αποκαλύπτεται η νομοθετική σας ανικανότητα και το ερώτημα «ποιος κυβερνά αυτόν τον τόπο;» βρίσκει αδιαμφισβήτητη απάντηση.

Πλέον ούτε οι επικοινωνιολόγοι ούτε ο επιχειρούμενος αποπροσανατολισμός μέσω των κατευθυνόμενων και διαπλεκόμενων Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης δεν δύνανται να σας παρέχουν άλλοθι.

Η αλαζονεία, σας οδηγεί στην παραδοχή ότι ζητήσατε από τους νομικούς σας συμβούλους να απευθυνθούν στους εργολάβους για να μπουρναριστούν συγκεκριμένες διατάξεις.

Γιατί δεν λέτε καθαρά ότι η χώρα διοικείται από εργολάβους, καναλάρχες του εσωτερικού και τους τοκογλύφους του εξωτερικού και εσείς βρίσκεστε στη μέση για να συμβιβάζετε τις απαιτήσεις και να εκποιείτε ό,τι γενιές Ελλήνων δημιούργησαν με βάσανα και θυσίες;

Την ώρα που οι νομικοί σας σύμβουλοι απευθύνονται στους παραχωρησιούχους για τις διατάξεις που νομοθετήματος που καταθέσατε, η Κυβέρνησή σας, διαλύει τις κρατικές δομές ελέγχου και εξασφάλισης του δημοσίου χρήματος.

Αναλυτικότερα, κλείσατε έναν κερδοφόρο δημόσιο φορέα, το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας, γιατί διέθετε τη δυνατότητα ελέγχου των συγκεκριμένων έργων στους αυτοκινητόδρομους.

Μην κρύβεστε πίσω από το δάκτυλό σας. Το κλείσατε γιατί είχε γνώσεις διαχείρισης, διοικητική εμπειρία και την υποδομή για τη διασφάλιση των εσόδων των διοδίων. Το κλείσατε με τη δικαιολογία της μείωσης των δαπανών και στην ουσία στερήσατε την τελευταία δυνατότητα του δημοσίου να διατηρήσει τον έλεγχο από τα έσοδα των διοδίων.

Παράλληλα, για να καλύψετε την αποδόμηση του ελεγκτικού ιστού προς όφελος των «ημετέρων» εργολάβων, εφευρίσκατε

τον όρο του «ανεξάρτητου μηχανικού», ο οποίος όμως δεν είναι δημόσιος υπάλληλος και δεν έχει καμμία υποχρέωση να προσπίσει το δημόσιο συμφέρον. Αυτό δεν σας το λέμε μόνο εμείς, αλλά και ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, που υπογράμμισε ότι για έργα με τόσο μεγάλα ποσοστά χρηματοδότησης του δημοσίου, πρέπει να εμπλέκονται και οι αρμόδιοι μηχανικοί του δημοσίου.

Όλες αυτές οι ενέργειες, συντελούνται για να καλύψουν την ουσία, η οποία είναι ότι νομοθετείτε για να ορίσετε μόνο τις υποχρεώσεις του ελληνικού δημοσίου, χωρίς να ενδιαφέρεσθε να αναφέρετε έστω και μία υποχρέωση των εργολάβων. Η πρωτοβουλία σας, οδηγεί το δημόσιο να αναλάβει όλα τα ρίσκα -και το ρίσκο της κατασκευής και το ρίσκο της χρηματοδότησης και το ρίσκο που προκύπτει από τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου- και φυσικά, παρ' όλο που αναλαμβάνει όλο αυτόν τον κίνδυνο, παράλληλα πρέπει να πληρώνει τον εργολάβο, χωρίς ο τελευταίος να έχει καμμία απολύτως υποχρέωση.

Συγχαρητήρια, λοιπόν! Δεν μπορούμε να φανταστούμε ευνοϊκότερη διάταξη για τους εργολάβους, ακόμη και αν κατέθεταν απευθείας τις νομοθετικές τους προτάσεις στο Κοινοβούλιο!

Το δεύτερο γεγονός που επιχειρείτε να αποκρύψετε από τον ελληνικό λαό, είναι ότι το πραγματικό κόστος των έργων οδοποιίας, είναι πολύ μικρότερο των προϋπολογισθέντων. Για να το πετύχετε αυτό, χρησιμοποιείτε αδιαφανείς και ομιχλώδεις διαδικασίες ανάθεσης αλλά και εποπτείας. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Αττικής Οδού. Όσο και αν ο ιδιοκτήτης του «ΑΚΤΩ-ΡΑ» -που, όλως τυχαίως, τις περισσότερες φορές επιλέγεται στους διαγωνισμούς των έργων- υποστηρίζει ότι δεν έχει κερδίσει από την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, που από το 2003 καρπώνεται, αρκεί η στοιχειώδης μόνο λογική και μερικές απλές μαθηματικές πράξεις για να αντιληφθούμε κατά πόσο ο μεγαλοεργολάβος καναλάρχης έχει επωφεληθεί από αυτό. Δυστυχώς για το ελληνικό δημόσιο, ποιος ξέρει για πόσα χρόνια ακόμη θα του ανήκει!

Είναι καιρός, κύριε Υπουργέ, να σταματήσετε να αρνείστε τις ευθύνες σας και να μας απαντήσετε σε κάποιες ιδιαίτερα σημαντικές ερωτήσεις. Απαντήστε μας, αν το ποσοστό χρηματοδότησης των παρουσών συμβάσεων καλύπτεται αν όχι πλήρως, πάντως στο μεγαλύτερο μέρος τους από το ρευστό που πληρώνει το ελληνικό δημόσιο, χωρίς να υπολογίζονται καν τα έσοδα από τα διόδια.

Πείτε μας το εξής. Αν το έργο αυτό είχε δημοπρατηθεί κατά τις κλασικές μεθόδους των δημοσίων έργων, θα αρκούσαν τα χρήματα του δημοσίου, για να κατασκευαστεί πλήρως χωρίς την επιβολή διοδίων ή άλλων δαπανών; Μήπως τα έργα οδοποιίας που εκτελούνται με το σύστημα των συμβάσεων κατά παραχώρηση, υπερκαλύπτονται για τις πραγματικές δαπάνες από τη συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου και μόνο; Μήπως τελικά δεν είναι έργα κατά παραχώρηση, αλλά καθαρά δημόσια έργα;

Ακόμη και αν το αμφισβητούν αυτό οι εργολάβοι, έχοντας φροντίσει βέβαια να προσκομίζουν τα δικά τους στοιχεία που τους εξυπηρετούν, με τη συνεργασία σας, ποιος μπορεί να αμφισβητήσει τα στοιχεία που αναφέρονται και υποστηρίζουν ότι οι εργολάβοι της Αττικής Οδού, αποκόμισαν σχεδόν τα τριπλάσια έσοδα από τον αρχικό προϋπολογισμό του έργου;

Αν διαφωνείτε για τα παραπάνω, να καταθέσετε τους πλήρεις φακέλους των έργων, για να δούμε από πού προκύπτει ή όχι διασπάθιση δημοσίου χρήματος εν καιρώ λιτότητας και αυτοκτονίας των πολιτών λόγω ανέχειας.

Τα έργα αυτά, λοιπόν, δεν μπορεί υπό τις ισχύουσες προϋποθέσεις να θεωρούνται έργα κατά παραχώρηση, εκτός και αν εσείς αντιλαμβάνεσθε τον όρο «παραχώρηση» ως δωρεά. Ως άλλοι των ενεργειών σας, προβάλλετε τον ισχυρισμό της ανωτέρας βίας, ειδικεύοντας μάλιστα τον όρο και αποδίδοντας σε αυτόν την αιτία για την οποία οι τράπεζες δεν χορηγούσαν τα συμφωνημένα δάνεια λόγω οικονομικής κρίσης.

Επί του ισχυρισμού αυτού, έχει νομολογηθεί από τον Άρειο Πάγο ότι η οικονομική κρίση δεν συνιστά ανωτέρα βία. Όσον αφορά δε τις ελληνικές τράπεζες, θα πρέπει να θυμάστε ότι κατ' ουσίαν οι τράπεζες είναι κρατικές και ήδη έπρεπε και τυπικά να έχουν περιέλθει υπό κρατικό έλεγχο. Οι ελληνικές τράπεζες, οφείλουν την ύπαρξή τους αποκλειστικά στο ελληνικό δημόσιο

και στους Έλληνες πολίτες, που τις έχουν δανειοδοτήσει με πάνω από 200 δισεκατομμύρια ευρώ μέσω της ανακεφαλαιοποίησής τους και είναι απορίας άξιον η μη δέσμευσή τους να δανειοδοτήσουν με 1 ή με 1,5 δισεκατομμύριο προς όλους όσους μιλούν για ανάπτυξη στην συγκυβέρνηση και βλέπουν, βέβαια, το μικρομεσαίο επιχειρηματία να στενάζει μέσα στην οικονομική δυσπραγία.

Ως εκ τούτου, η δανειοδότηση από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και από τις ελληνικές αλλά και ξένες τράπεζες θα μπορούσε να μην είναι καν απαραίτητη για να εκτελεστούν τα έργα. Μπορεί, βέβαια, να βελτιώνει την οικονομική κατάσταση των εργολάβων αλλά δεν προκύπτει ότι ήταν αναγκαία για την εκτέλεση των έργων. Τα έργα γίνονται με τα λεφτά των Ελλήνων φορολογουμένων και οι μεγαλοεργολάβοι εισπράττουν τα έσοδα από τα διόδια εις τους αιώνες των αιώνων.

Τα στοιχεία αυτά σας τα έχει τονίσει και ο κ. Σπίρτζης, Πρόεδρος του ΤΕΕ, που είναι και ο θεσμοθετημένος τεχνικός σύμβουλος του κράτους, σε αντίθεση με το ΙΟΒΕ, που επικαλείσθε όποτε σας εξυπηρετεί.

Τελικά, η μόνη ανωτέρα βία που υφίσταται είναι αυτή της πολιτικής σας, που στρέφεται καθαρά έναντι των πολλών για να εξυπηρετήσει τους λίγους κομματικούς σας φίλους. Αντί να υποχρεώσετε τους εργολάβους να προχωρήσουν στην εκτέλεση των έργων ως όφειλαν, τους επιτρέψατε να διακόψουν τις εργασίες εδώ και τρία και πλέον χρόνια, οδηγώντας τα έργα σε τέλμα, τη στιγμή που αυτοί συνέχιζαν όμως να εισπράττουν διόδια για ημιτελείς δρόμους-καρμανιόλες στους οποίους έχουν χάσει τη ζωή τους χιλιάδες συμπολίτες μας.

Αντί να καλέσετε, λοιπόν, τους εργολάβους να συνεχίσουν τα έργα, ποιούσατε την νήσαν και ύστερα από τρία χρόνια θυμηθήκατε ότι υπήρχε ανωτέρα βία, διότι τάχα οι τραπέζιτες δεν ανταποκρίθηκαν στις συμβατικές τους υποχρεώσεις δανειοδότησης των έργων.

Αντί να τους επιβάλετε τις ανάλογες ποινικές ρήτρες εκ της διακοπής και της μη ολοκλήρωσης των έργων, που όφειλαν να ολοκληρωθούν μέχρι το 2011 και της κατάρτισης των εγγυητικών επιστολών των εργολάβων, εσείς τους επιβραβεύσατε και από πάνω με λεφτά του ελληνικού κράτους!

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς σας, κύριε Υπουργέ, για την ερμηνεία των εργατικών κόστους, την οποία δώσατε στην επιτροπή, είναι κατά την άποψή μας αυθαίρετη, καθ' ότι κάθε εργασία πρέπει να υπολογίζεται με διαφορετικό κόστος, ενώ τα ημερομίσθια των 90 ευρώ που χρησιμοποιείτε για τον υπολογισμό του κόστους των έργων από το αναλυτικό τιμολόγιο οικοδομικών εργασιών, είναι στην πράξη 28 ευρώ.

Θεωρήσατε επιτυχία να πάρετε από το ΕΣΠΑ ενάμισι δισεκατομμύριο από μικρά και μεσαία έργα, νεκρώνοντας όλη την περιφέρεια. Υπολογίζατε -αλήθεια- το ύψος των ποσών από τα χιλιόμετρα που αφαιρέσατε από τις ισχύουσες συμβάσεις;

Και επειδή χθες, κύριε Υπουργέ, μας αναφέρατε για το έργο του «ΜΟΡΕΑ», ξεχάσατε να μας πείτε κάποιες λεπτομέρειες. Θα σας τις υπενθυμίσω εγώ, καθώς μου απαντήσατε σε σχετική ερώτηση που κατέθεσα τον Αύγουστο, η οποία αφορά στα εξήντα οκτώ εκατομμύρια ευρώ.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε!

Εξήντα οκτώ εκατομμύρια, πληρώσαμε στην εταιρεία «ΜΟΡΕΑΣ Α.Ε.» Τα εξήντα οκτώ εκατομμύρια ευρώ, τα οποία με δική σας απάντηση μου λέτε για ποιο λόγο έχουνε δοθεί, αφορούν την αποζημίωση του παραχωρησιούχου για ζημιές που υπέστη λόγω καθυστέρησης επέλευσης της ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης του έργου, που εγκρίθηκε με τις από 30-5-2007 και 30-4-2009 συμφωνίες μεταξύ του δημοσίου και του παραχωρησιούχου με βάση τη σύμβαση παραχώρησης, προς αποφυγή λύσεως της σύμβασης. Η καθυστέρησης επέλευσης της ημερομηνίας έναρξης παραχώρησης, οφείλεται σε γεγονός που ανάγεται στη σφαίρα ευθύνης του δημοσίου, καθόσον προήλθε από τη διερεύνηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ύστερα από καταγγελίες εργολογητικής επιχείρησης κατά της διαδικασίας του διαγωνισμού για την ανάθεση του έργου.

Τελικά, οι καταγγελίες αυτές μετά από διερεύνηση διάρκειας άνω των έξι μηνών, τέθηκαν στο αρχείο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ήρθατε και πληρώσατε εξήντα οκτώ εκατομμύρια ευρώ για μια ποινική ρήτρα σε παραχωρησιούχο, του οποίου ανανεώσετε σήμερα τη σύμβαση για το ίδιο ακριβώς έργο!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε!

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Και ρίξτε τα βάρη στους πολίτες, που τόλμησαν να απευθυνθούν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν εδώ τους πληρώσατε το 2011 και η σύμβαση παραχώρησης έγινε το 2007 και λέτε ότι η διάρκεια ήταν έξι μηνών, για μπει στο αρχείο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ποιον κοροϊδεύετε, επιτέλους, σε αυτό το θέμα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ολοκληρώστε, κυρία συνάδελφε! Μιλάτε εννιάμισι λεπτά. Θέλετε να κάνω χρήση του Κανονισμού;

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Και επειδή αναφερθήκατε χθες ότι θα πάτε και στον εισαγγελέα, σας θυμίζω ότι η υπόθεση «ΜΟΡΕΑ» είναι στον εισαγγελέα και μάλιστα στην OLAF, την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Παρακαλώ, να μη γράφεται τίποτα στα Πρακτικά! Παρακαλώ να κλείσει το μικρόφωνο!

Σας παρακαλώ, όταν δεν σέβεστε το χρόνο, δεν σέβεστε τον εαυτό σας και κυρίως δεν σέβεστε τους συναδέλφους σας! Αν μιλάει από δύο λεπτά ο καθένας, είναι άλλοι τριάντα πέντε ομιλητές, αυτό σημαίνει εβδομήντα λεπτά!

ΡΑΧΗΛ ΜΑΚΡΗ: Σαράντα πέντε λεπτά μιλούσε ο Υπουργός! Να κάνετε τη συνεδρίαση από τις εννέα το πρωί!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Σας παρακαλώ, κυρία Μακρή! Κύριε Γλέζο, έχετε το λόγο. Είναι συγκεκριμένοι συνάδελφοι, οι οποίοι κάνουν κατάχρηση του χρόνου και της ανεκτικότητας του Προεδρείου.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, δεν μπορεί να μείνει απαρατήρητη η δήλωση του Τούρκου Πρωθυπουργού. Είμαι υποχρεωμένος να πω ότι λίγα ζητάει. Κανονικά θα έπρεπε να ζητήσει να έρθει η χώρα μας στη θέση πριν από το 1821. Αυτό είναι το ένα θέμα.

Το δεύτερο είναι, ότι ζήτησα με δική μου ερώτηση να μου πει ο Υπουργός Οικονομικών, τι έδωσε το δημόσιο στις τράπεζες. Τελικά, πέρα από αυτό το γνωστό, ρευστό και εγγυήσεις, 185,4 όπως εγγράφως ο Αναπληρωτής Υπουργός Οικονομικών μου ανακοίνωσε. Στη σχετική μάλιστα συζήτηση, που έγινε, μου είπε –και έχω χειρόγραφο το κείμενο μπροστά μου– ότι τελικά χάρισαν στις τράπεζες οι κυβερνήσεις των μνημονίων ρευστό χρήμα, πέντε δισεκατομμύρια.

Τα χάρισαν. Ούτε τα δάνεισαν ούτε τα δάνεισαν άτοκα αλλά τα χάρισαν. Το ερώτημα είναι με ποιο δικαίωμα άρπαξαν, λήστεψαν το λαό οι κυβερνήτες τον ιδρώτα και το μόχθο του και τα έδωσαν στις τράπεζες. Τα χάρισαν. Γι' αυτό θέλω συγκεκριμένη απάντηση, διότι μη νομίζετε ότι θα ξεφύγετε από το ερώτημά μου, στον αιώνα τον άπαντα. Θα ρωτάω συνέχεια. Με ποιο δικαίωμα χάρισαν στις τράπεζες 5 δισεκατομμύρια ευρώ; Ούτε καν τα δάνεισαν ούτε καν τα δάνεισαν άτοκα.

Προχωρώ τώρα στο κύριο θέμα. Δεν θα φέρω καμμία διαφωνία σε όσα είπαν οι συνάδελφοί μου του ΣΥΡΙΖΑ. Καμμία απολύτως. Συμφωνώ απολύτως μαζί τους σε όσα είπαν και τα προσυπογράφω. Όμως, επειδή δεν πρέπει να βλέπουμε μονάχα το φύλλο, τον κλώνο και το δέντρο αλλά και το δάσος, δηλαδή να κάνουμε την απαραίτητη αναγωγή, γι' αυτόν τον λόγο, είμαι υποχρεωμένος να θέσω το θέμα στα γενικά του πλαισίου.

Ξεκινώ από μία συζήτηση πριν από είκοσι δύο χρόνια με τον Ανδρέα Παπανδρέου. Τον ρώτησα «γνωρίζεις, Ανδρέα, ότι η βενζίνη που χρησιμοποιεί ένα αυτοκίνητο που μεταφέρει τέσσερις ανθρώπους, είναι η ίδια που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από μία σιδηροδρομική άμαξα που μεταφέρει εβδομήντα φορές περισσότερους ανθρώπους;». Μου απάντησε «αυτό δεν το ξέρω». Του είπα τότε «πήγαινε κάψε τα διπλώματά σου, αυτά που γνωρίζεις». Διότι άλλο θέμα οι θεωρητικοί λόγοι οικονομολογούντες και άλλο η πράξη, δηλαδή, η εφαρμογή».

Από εκεί ξεκινώ, λοιπόν και επειδή μου αρέσει ο διάλογος,

θέλω να απαντήσω στο ερώτημα του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας «θέλετε έργα ή δεν θέλετε;». Εάν εννοεί, βέβαια, γενικά έργα, λέμε ότι θέλουμε να γίνουν έργα στον τόπο. Έχω πει, προχθές, σε άλλη αγόρευσή μου τι έργα ακριβώς θέλουμε. Εάν εννοεί αυτά τα έργα, λέμε ότι «δεν τα θέλουμε. Δεν τα θέλουμε». Θα το πω τρεις φορές. «Δεν τα θέλουμε τα έργα αυτά», Διότι οικονομικά, υποτάσσουν την οικονομία της χώρας στις ξένες εταιρείες των αυτοκινήτων και πολιτικά, υποτάσσουν τη χώρα στους ξένους.

Δηλαδή, όσον αφορά το αυτοκίνητο, η μηχανή του έρχεται από το εξωτερικό. Η κινητήριά του δύναμη, δηλαδή η βενζίνη, έρχεται από το εξωτερικό. Μόνο γι' αυτόν τον λόγο υποχρεώνει, υποτάσσει τη χώρα μας στους ξένους, στις ξένες εταιρείες αυτοκινήτων. Βέβαια, δεν είναι μονάχα οι ξένες εταιρείες αυτοκινήτων αλλά είναι και οι εργολάβοι αυτοκινητοδρόμων, οι οποίοι τυχαίνει να έχουν απόλυτη σχέση με τα ΜΜΕ –για προσέξτε το αυτό– και να πληροφορούν για όλη την πορεία της χώρας σύμφωνα με εκείνα που θέλουν.

Επειδή γνωρίζω την ευαισθησία του Υπουργού, δεν αμφιβάλλω για όσα είπε για τη διαφάνεια. Του τονίζω όμως ένα-ένα τα θέματα. Αποτελεί ή δεν αποτελεί οικονομική υποδούλωση της χώρας στις ξένες εταιρείες αυτοκινήτων; Είναι ή δεν είναι το αυτοκίνητο το μέσο για την πολιτική υπαγωγή της χώρας στους ξένους;

Θα σας πω και κάτι πάρα πολύ περίεργο. Το αυτοκίνητο, διαβρώνει τον κοινωνικό ιστό. Όταν ο πατέρας υπόσχεται να δώσει στο νέο μία PORSCHE, αν περάσει στις εξετάσεις, στην ουσία ο νέος αποκτά το δικαίωμα να μη στηρίζεται στη δική του ύπαρξη αλλά στα δεκανίκια που προσφέρουν οι τέσσερις τροχοί.

Αυτή την διάβρωση του κοινωνικού ιστού πώς θα την αντιμετωπίσουμε;

Κι επειδή οι συνέπειες στο περιβάλλον είναι επίσης ολέθριες, διότι ο αυτοκινητόδρομος «ταπώνει» τη γη και δεν την αφήνει να αναπνεύσει, διότι ταυτόχρονα είναι αιτία πλημμυρογένεσης με όλες τις ολέθριες συνέπειες, διότι ταυτόχρονα χρησιμοποιεί διπλάσιο χώρο από ότι οι σιδηρόδρομοι, γι' αυτόν τον λόγο ο ΣΥΡΙΖΑ –όχι εγώ προσωπικά– είναι υπέρ της μετατροπής των αυτοκινητοδρόμων σε σιδηροδρόμους, σε γραμμές σταθερής τροχιάς. Διότι μόνο με το σιδηρόδρομο αντιμετωπίζουμε όλα τα προβλήματα.

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

Κι επειδή θέλω να είμαι συνεπής, στο χρόνο αν είναι και ηλεκτροκίνητη η συγκοινωνία σταθερής τροχιάς βοηθάμε ακόμα περισσότερο.

Τελικά, θα ήθελα στα ελάχιστα λεπτά που έχω να πω ότι μου κάνει εντύπωση γιατί δεν έχει ιδιωτικοποιηθεί το κράτος. Η εκτελεστική εξουσία να ιδιωτικοποιηθεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Θα γίνει και αυτό.

ΜΑΝΩΛΗΣ ΓΛΕΖΟΣ: Αφού προχωράμε σε ιδιωτικοποιήσεις, να ιδιωτικοποιήσουμε την κυβερνητική μηχανή. Γιατί δεν πάμε να το κάνουμε; Και στη συνέχεια και τη νομοθετική εξουσία, τη δική μας, να την αναλάβουν ιδιώτες. Και γιατί όχι και τη δικαστική εξουσία; Όλα να τα στείλουμε στους ιδιώτες.

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

Θέλω απάντηση γι' αυτό. Και λέω ότι δεν έχετε, αγαπητοί Συνάδελφοι, τη δεδηλωμένη. Τη χάσατε στις τελευταίες εκλογές και βρίσκεστε σε πλήρη αναντιστοιχία με τη λαϊκή βούληση.

Τελικά, η μέρα που ο λαός θα έρθει στην εξουσία, διαφαίνεται στα σύναυγα της ιστορίας και του πολιτικού γίγνεσθαι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει ο κ. Κυριαζίδης για οκτώ λεπτά, αυστηρά και εσείς, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Με όλο το σεβασμό, κύριε Γλέζο, κύριε Πρόεδρε, συναδέλφισσες και συνάδελφοι και κύριε Υπουργέ, θα πάρει χρόνο η επιθυμία σας.

Βεβαίως, χαίρομαι που βλέπω στο διάστημα που βρίσκομαι στη Βουλή ως νέος Βουλευτής μία διαρκή αστικοποίηση από πλευράς σας. Αυτό είναι θετικό. Οδεύετε σε καλό δρόμο. Ο δρό-

μος αυτός, όμως, πρέπει να είναι βατός και να είναι και αυτοκινητόδρομος.

Όσοι από εμάς -οι περισσότεροι- έχουμε διατρέξει άλλες χώρες της Ευρώπης, το κυρίαρχο εκεί -δεν μιλάμε για εκείνες τις χώρες του υπαρκτού σοσιαλισμού που ψάχνουν να βρουν ένα δρόμο ακόμη διότι είναι με τις άμαξες, εννοώ δηλαδή με τις βοϊδάμαξες, όπως συμβαίνει αν θα πάμε στις διπλανές μας χώρες, παραδείγματος χάριν, στη Βουλγαρία, στην Αλβανία κ.λπ. ή αν προχωρήσουμε παραπάνω, έτσι κινούνται- είναι ότι αυτές οι προοδευμένες χώρες, έχουν έναν κεντρικό οδικό άξονα. Και δεν είναι δυνατόν η χώρα μας, να μην έχει έναν κεντρικό οδικό άξονα που να εξυπηρετεί τον πολίτη.

Βεβαίως, ορθά αναφερθήκατε σε σιδηροδρομική εξυπηρέτηση, πλην όμως είναι κάτι που έρχεται ως δεύτερο ή θα έπρεπε να έρθει ως πρώτο. Όμως ο αυτοκινητόδρομος αυτού του βεληνεκού, ο οποίος πράγματι παρέχει θέσεις εργασίας και δεν είναι μόνο ένας «συγγνός» δρόμος, καταλαβαίνουμε τι εξυπηρετεί. Πρόκειται για αυτοκινητόδρομο, που με πολλή αγωνία οι συμπατριώτες μας και η χώρα μας περιμένουν επιτέλους να εναρμονιστεί και σ' αυτό το σημείο, με ό,τι συμβαίνει στην Ευρώπη. Βεβαίως, δεν μιλάω σ' ό,τι αφορά μόνο τα επαγγέλματα που μέσα από ένα αυτοκινητόδρομο ζουν αλλά αναφερόμαστε και στο τι ακριβώς συμβαίνει από πλευράς άλλων ζητημάτων, όπως των ατυχημάτων κ.λπ..

Όλο αυτό το διάστημα, ένα χρόνο τώρα, γι' αυτά τα τέσσερα έργα έχουν κατ' επανάληψιν υποβληθεί εδώ ερωτήσεις, έχουν κατατεθεί επίκαιρες ερωτήσεις και υπήρξε ένας διαρκής έλεγχος προς την Κυβέρνηση, γιατί δεν προχωρούν αυτά τα έργα.

Ένα χρόνο τώρα αυτό ακούμε εδώ μέσα με παραλλαγές. Και βεβαίως το ζήτημα είναι, αν τα έργα αυτά είναι αναγκαία ή όχι. Βεβαίως από την πλευρά της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης ακούγεται ότι αυτά τα έργα δεν είναι αναγκαία. Μάλιστα, ακούστηκαν πέντε βασικές αντιρρήσεις, σχετικά με το γιατί δεν θέλουμε αυτά τα έργα. Κάποιος μπορεί να συμφωνήσει ή να μη συμφωνήσει μ' αυτές.

Όμως, εκείνο που ως νέος Βουλευτής -και ειλικρινά δεν είμαι στην ανάλογη επιτροπή που επεξεργάστηκε τις συγκεκριμένες συμβάσεις- αλλά και άλλοι συνάδελφοι αναρωτιόμαστε από χθες εδώ, είναι, το αν εμείς είμαστε εκείνα τα μέσα που βοηθούμε τη διαπλοκή, τους μεγαλοεργολάβους. Και πράγματι, υπήρξε και μεταξύ μας μια συζήτηση, σχετικά με το αν συμβαίνει κάτι τέτοιο και αν εμείς χρησιμοποιούμε, έτσι ώστε κάποιοι να φτάσουν σε ένα τέτοιο αποτέλεσμα.

Πράγματι, λοιπόν, χθες υποθέσαμε όλη αυτήν τη συζήτηση και τα διάφορα ερωτηματικά που τέθηκαν από τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης και ήρθε η ώρα που ο Υπουργός αναφέρθηκε επί σαράντα πέντε λεπτά σε όλα τα ζητήματα που είχαν τεθεί από την πλευρά της Αντιπολίτευσης. Και εκείνο που μας προξένησε ιδιαίτερη εντύπωση -και μείναμε θετικά σ' αυτό- είναι πως ό,τι έλεγε ο καθέας, μπορεί να ρωτήσει και να πάρει την ανάλογη απάντηση. Άλλωστε, αυτό συνέβη και κατά τη διάρκεια της συζήτησης που έγινε στις επιτροπές. Άρα και από την πλευρά της εκ νέου συζήτησης, αυτό που τέθηκε είναι, πως ό,τι ερώτηση έχει ο καθέας σε ό,τι αφορά το κόστος κατασκευής ή οτιδήποτε άλλο, μπορεί να κατατεθεί ώστε να απαντηθεί.

Σήμερα, κάνουμε μια προσπάθεια να παρακολουθήσουμε όλη αυτήν τη συζήτηση και επανερχόμαστε σε αυτά που ειπώθηκαν στην επιτροπή, χωρίς καμμία αναφορά, χωρίς κανένα στοιχείο. Ειλικρινά, περιμένουμε μια απάντηση από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, η οποία με έναν πολύ έντονο τρόπο -και ειδικά μετά το προηγούμενο παραλήρημα της συναδέλφου, η οποία με μια μεγαλοπρέπεια, θα έλεγα, προσπάθησε να ελέγξει το ανεξέλεγκτο σε ό,τι αφορά τον εαυτό της- άφησε αιχμές, σχετικά με το ότι συμβαίνει κάτι το μεμπτό. Όμως, αυτό έγινε και πάλι θεωρητικά και χωρίς συγκεκριμένο στοιχείο.

Εμείς αλλά και εγώ προσωπικά, θα περιμένουμε μέχρι την τελευταία στιγμή για να δούμε ένα στοιχείο το οποίο θα πρέπει να υπάρξει προς απάντηση από τον κύριο Υπουργό.

Κύριε Υπουργέ, δεδομένου ότι πρόκειται για ένα ζήτημα στο οποίο στέκεται όλη η κοινωνία, γιατί πρόκειται για ένα μεγάλο για αυτήν έργο -βεβαίως μιλάμε για τέσσερα έργα που έχουν να

κάνουν με τη δική του ασφάλεια- θα σας παρακαλούσα ειλικρινώς, αν πράγματι υπάρξει κάτι εδώ -μέχρι στιγμής, βέβαια, δεν το έχω δει- το οποίο να χρειάζεται απάντηση, να απαντηθεί από την πλευρά σας.

Τελειώνοντας, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σημειώσω ότι εμείς από τη βόρεια Ελλάδα, βλέπουμε αυτά τα έργα με ένα ζηλόφθονο τρόπο, γιατί πρόκειται πράγματι για έργα θετικά και δημιουργικά. Όμως, θα ήθελα να σας πω ότι προέρχομαι από ένα νομό απομονωμένο από μια οδική αρτηρία. Είναι ο μόνος νομός στη βόρεια Ελλάδα, όπως και η Πέλλα, που είναι απομονωμένος σε ό,τι αφορά τη σύνδεσή μας με την Εγνατία Οδό. Είναι ένα ζήτημα κυρίαρχο, που έχει να κάνει με την επιβίωση εκείνου του απομονωμένου και περιθωριοποιημένου νομού.

Έγινε μια προσπάθεια, κύριε Υπουργέ, αλλά θα σας παρακαλούσα και σήμερα, να δεσμευθείτε για την ολοκλήρωση αυτού του έργου, διότι ενώ προχώρησε, έχει παραμείνει ανεκτέλεστο. Γνωρίζω τις ευθύνες που έγκεινται στο ότι διατέθηκε σε τέσσερα έργα προς κατασκευή. Ήταν ορθό, λοιπόν, ότι κινήσατε τη διαδικασία, ώστε να αναληφθεί ενιαία αυτό το έργο.

Θα παρακαλούσα, λοιπόν, προκειμένου να περιοριστούν οι ζωές που χάνονται κάθε χρόνο, αυτό το έργο να γίνει πραγματικότητα. Δεν μπορεί να διανύουμε σαράντα ή σαράντα πέντε χιλιόμετρα σε μια ώρα και τα εκατό χιλιόμετρα από τη γέφυρα του Στρυμόνα, από την Αμφίπολη για τη Θεσσαλονίκη, να τα διανύουμε σε μισή ώρα. Πρόκειται για ένα έργο πνοής, για ένα έργο ζωής και γι' αυτό περιμένουμε την απάντηση και από εσάς αλλά και από την Κυβέρνηση μου.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κυριαζίδη που ήταν συνεπής στο χρόνο.

Τον λόγο έχει ο κ. Κοντονής.

Ορίστε, κύριε Κοντονή, έχετε τον λόγο αυστηρά για οκτώ λεπτά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΝΤΟΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Οι κάτοικοι της νοτιοδυτικής Ελλάδας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είχαμε ξεχάσει και είχαμε χάσει το λογαριασμό πλέον, για το πόσα χρόνια αυτός ο οδικός άξονας Πατρών-Κορίνθου είχε μεταβληθεί σε ένα «δρόμο-καρμανιόλα», όπου δοκιμάστηκαν ανθρωπίνες αντοχές και υπήρξε πλειάδα τροχαίων ατυχημάτων. Σας το τονίζω το τελευταίο, γιατί αυτό μας ενδιαφέρει ιδιαίτερα. Και σε αυτόν τον δρόμο -τον οποίο τον διαμόρφωσαν όπως είναι σήμερα, δηλαδή σε μια λωρίδα κυκλοφορίας τα αυτοκίνητα που κατευθύνονται από Κόρινθο προς Πάτρα και σε άλλη μια τα αυτοκίνητα του αντίθετου ρεύματος- πλήρωνε ο οδηγός διόδια.

Εδώ ξεπερνάμε κάθε όριο αστεϊότητας και πρωτοτυπίας και θα έλεγα παγκόσμιας. Διότι σε ένα δρόμο ο οποίος δεν είχε κατασκευαστεί, εκαλείτο ο Έλληνας πολίτης να πληρώνει διόδια. Και ρωτάμε σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία: «Ξέρετε πόσα χρήματα πληρώθηκαν για πέντε χρόνια, μόνο σε αυτόν τον άξονα, από τους Έλληνες πολίτες και τους οδηγούς;»

Και καλά όλα αυτά, κύριοι συνάδελφοι, να τα παρακάμψουμε. Εδώ προχωρείτε τώρα σε συμβάσεις, στις οποίες η συμμετοχή και η χρηματοδότηση εκ μέρους του ελληνικού δημοσίου ανέρχεται στο 55%. Να το δεχθούμε και αυτό κατά παραχώρηση, κύριε Βορίδη.

Γιατί εισπράττει ο εργολάβος το 100% των διοδίων, αφού η χρηματοδότηση είναι 55% του ελληνικού κράτους; Γιατί του εκχωρείτε πέντε χρόνια διόδια; Έχετε πληρώσει του κόσμου τις ποινικές ρήτρες. Και τώρα, του αφήνετε και την εκμετάλλευση στο 100%.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, δεν λέμε ότι εδώ υπάρχουν προδότες κ.λπ.. Λέμε ότι έχετε λάθος πολιτική. Και αυτό σας τονίζουμε στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Το ξέρετε πολύ καλά ότι έχει δίκιο ο Μανώλης ο Γλέζος με αυτά που λέει για το σιδηρόδρομο. Γιατί εσείς, δεν φροντίσατε μόνο να υποβαθμίσετε το σιδηρόδρομο στη νοτιοδυτική Ελλάδα, που ξέρετε ότι εξυπηρετούσε όχι μόνο τους κατοίκους της δυτικής Αχαΐας και της Ηλείας αλλά και των νησιών, της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς. Εσείς τον καταργήσατε.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι με αυτήν την τακτική, έχετε δομή-

σει και οικοδομήσει μια λάθος πολιτική για τις μεταφορές.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Κοντονή, ποιό καταργήσατε;

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΝΤΟΝΗΣ: Το σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου. Το γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, έτσι;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ναι, ναι.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΝΤΟΝΗΣ: Και τον καταργήσατε, διότι πλέον είχε απαξιωθεί εντελώς. Διότι διά της απαξίωσης σε πολλά πράγματα του δημόσιου τομέα, φτάνει στο τέλος και η κατάργηση, η ιδιωτικοποίηση και εγώ δεν ξέρω τι άλλο.

Και σαν να μην έφτανε αυτό, επειδή υπήρχαν πολίτες οι οποίοι διαμαρτύρονταν γιατί πλήρωναν διόδια σε ένα δρόμο που δεν υπάρχει και που ήταν «δρόμος-καρμανιόλα» όπως διαμορφώθηκε για να γίνουν τα έργα, εσείς θεσμοθετήσατε και ποινικές διατάξεις και τους οδηγούσατε και ενώπιον του εισαγγελέα.

Και εδώ έρχομαι στο δεύτερο ζήτημα, κύριοι συνάδελφοι. Έχουμε καταθέσει οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ μια τροπολογία, σχετικά με την εξάλειψη του αξιοποιήσιμου πράξεων που έγιναν κατά τις αγροτικές κινητοποιήσεις. Ξέρετε πολύ καλά -και το ξέρετε οι Βουλευτές που προέρχαστε από την επαρχία και από αγροτικές περιοχές- ότι ο αγροτικός κόσμος βρίσκεται σε απόγνωση. Έχει υπερφορολογηθεί 26% από το πρώτο ευρώ στο εισόδημα. Έχετε βάλει ΦΑΠ -που στη Ζάκυνθο για τα τρία χρόνια 2011, 2012 και 2013, φορολογήσατε το στρέμμα με 40.000 ευρώ και 60.000 ευρώ- και έχετε βάλει και Φόρο Προστιθέμενης Αξίας στα αγροτικά προϊόντα 23%. Έχουμε υποχρηματοδότηση του αγροτικού κόσμου. Καταστρέψατε και την Αγροτική Τράπεζα ως τράπεζα ειδικού σκοπού. Τους έχετε αφήσει στο έλεος της αισχροκέρδειας των μεσαζόντων.

Και όλα αυτά, πάνω στο έδαφος της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, που καταργεί τις χρηματοδοτήσεις -ένα κραυγαλέο παράδειγμα είναι η σταφίδα στη Ζάκυνθο- όπως επίσης και ότι δεν γίνονται έλεγχοι για τις προσμίξεις των γεωργικών προϊόντων. Πάλι το παράδειγμα της Ζακύνθου στο λάδι είναι ενδεικτικό.

Και μετά απ' όλα αυτά, θέλετε οι αγρότες να μη διαμαρτύρονται για όσα ο κ. Σαμαράς πριν από μερικούς μήνες είχε υποσχεθεί σε αυτό εδώ το Βήμα και το μόνο που κάνατε, ήταν να βάλετε τον φόρο στην ακίνητη περιουσία για τρία χρόνια σε αυτά τα ποσά που σας είπα προηγουμένως; Να μη διαμαρτύρονται; Να κάθονται με σταυρωμένα τα χέρια;

Και σε τελευταία ανάλυση, πώς θα διαμαρτυρηθεί ο αγρότης, εάν δεν βγει στον δρόμο; Τι άλλο να κάνει; Ποινικοποιείτε και αυτήν την αντίδραση των αγροτών, η οποία είναι δίκαιη. Ξέρετε πολύ καλά ότι οι άνθρωποι δεν έχουν καμμία πρόθεση για τη διασάλευση της δημόσιας τάξης. Διαμαρτύρονται. Όμως, εσείς ποινικοποιείτε όλους τους συνδικαλιστικούς και πολιτικούς αγώνες, ακριβώς για να επιβάλλετε μια σιωπή στην κοινωνία.

Είναι καθήκον της Βουλής, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να πάρουμε σήμερα τη νομοθετική πρωτοβουλία, να ψηφιστεί η τροπολογία των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ, για να αρθεί το αξιόποινο σε όλες αυτές τις εκδηλώσεις ιδίως των αγροτών αλλά και των πολιτών που διαμαρτύρονταν για τα διόδια σε όλα τα επίπεδα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Υπουργοί Περιβάλλοντος και Διοικητικής Μεταρρύθμισης κατέθεσαν μια τροπολογία, σχετικά με την παράταση της θητείας των διοικητικών συμβουλίων των φορέων διαχείρισης προστασίας του περιβάλλοντος. Θα την υπερψηφίσουμε.

Σας τα λέγαμε αυτά τα πράγματα από τον Ιούλιο του 2012, ότι δηλαδή θα βρεθούμε σε πολύ διειρημένη θέση, εάν συνεχίσετε την καταστροφική πολιτική που είχατε χαράξει. Ευτυχώς το καταλάβατε. Σας είχαμε πει ότι δεν θα μπορούσαν, αν καταργήσετε τα διοικητικά συμβούλια, να απορροφήσουν ευρωπαϊκούς πόρους.

Ευτυχώς, μία Κυβέρνηση περιορισμένης ευθύνης και προφανώς βραδείας κάθωσης το κατάλαβε μετά από αρκετούς μήνες. Καταθέτω στα Πρακτικά τη σχετική ανακοίνωση. Από τον Ιούλιο του 2012 σας τα λέγαμε!

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει ένα τελευταίο. Κύριε Πρόεδρε, δεν θα αργήσω να τελειώσω. Ξέρετε πολύ καλά την απόγνωση που υπάρχει σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού για το ζήτημα της πρώτης κατοικίας και των πλειστηριασμών, που μεθοδεύετε να φέρετε οσονούπω. Εμείς καταθέτουμε μία τροπολογία και σας καλούμε να την υπερψηφίσετε. Είναι η ίδια διάταξη, την οποία συμπεριελάμβανε ο προηγούμενος νόμος και δίνει παράταση για ένα χρόνο. Εδώ θα πρέπει, λοιπόν, να συνεννοηθούμε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ: Δεν την ψηφίσατε.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΝΤΟΝΗΣ: Ήταν στο μνημόνιο, κύριε Κυριαζίδη. Αφήστε τις εξυπνάδες. Εδώ, λοιπόν, θα πρέπει να συνεννοηθούμε και να συμφωνήσουμε ότι δεν είναι ούτε τίμο ούτε ευκαίο να περνούν οι Βουλευτές από του Βήματος της Βουλής και να καυτηριάζουν την πολιτική του κ. Στουρνάρα -στην ουσία της Κυβέρνησης- και όταν έρχονται τα δύσκολα, να κάνουν πως δεν καταλαβαίνουν.

Εμείς παίρνουμε αυτήν την πρωτοβουλία -και αυτό το λέω για τον εκπρόσωπο του ΚΚΕ- με βάση τους σημερινούς συσχετισμούς στη Βουλή. Διότι αυτή, κύριε συνάδελφε, την τροπολογία, όσοι παρήλασαν από του Βήματος της Βουλής και όσοι περνούν από τα κανάλια, έχουν τη δυνατότητα να την ψηφίσουν.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ξέρετε τη θέση του ΣΥΡΙΖΑ όσον αφορά τα υπερχρεωμένα νοικοκυριά. Την ξέρετε πολύ καλά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Στα μονοπάτια...(δεν ακούστηκε)

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΝΤΟΝΗΣ: Επομένως, εμείς φέρνουμε με βάση τους δεσμεύσεις συσχετισμούς στη Βουλή και τις εκφρασμένες απόψεις πολλών Βουλευτών της Συμπόλιτευσης -της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ- την τροπολογία αυτή, για να προστατευθεί ο Έλληνας φτωχός πολίτης και μικροϊδιοκτήτης, του οποίου η περιουσία οδεύει προς δήμευση. Εδώ, λοιπόν, θα δοκιμαστούμε όλοι, δηλαδή ποιοι είναι ειλικρινείς ή ποιοι τα λέμε για κατανάλωση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Τον λόγο έχει ο κ. Πετράκος για οκτώ λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κύριος Υπουργός και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας, προσπονήθηκαν ότι δεν άκουσαν τις θέσεις μας. Είμαι υποχρεωμένος να τις επαναλάβω εν συντομία.

Πρώτον, φυσικά θέλουμε να επανεκκινήσουν και να γίνουν τα έργα αλλά δεν θέλουμε οι ζημιές του δημόσιου και του ελληνικού λαού, να είναι περισσότερες από τα κέρδη.

Δεύτερον, αποδείξαμε ότι με το παρόν νομοσχέδιο μετατρέπετε τις απαράδεκτες αρχικές συμβάσεις σε ακόμη χειρότερες. Η βασική αφετηρία και διαφορά είναι ότι οι αρμόδιοι που κάνουν τις διαπραγματεύσεις, απεμπόλησαν τη μοναδική θετική διάταξη που υπήρχε στις παλιές συμβάσεις και η οποία έλεγε ότι είναι υποχρέωση του παραχωρησιούχου, να διασφαλίζει τη διαρκή χρηματοδότηση του έργου. Δεν ενεργοποιήθηκαν, συνεπώς, οι ρήτρες υπέρ του δημόσιου για το γεγονός ότι τα έργα έχουν σταματήσει από το 2010.

Η διακοπή χρηματοδότησης των έργων για τους παραχωρησιούχους και για αυτούς που είναι με το νόμο, συνιστά απτία καταγγελία από το δημόσιο. Συνεπώς, οι παραχωρησιούχοι παραβίασαν το βασικότερο όρο της συμφωνίας. Είναι παράλογο στη συνέχεια να αποδέχεται το ελληνικό δημόσιο ότι θα πλήρωνε αποζημιώσεις για το λόγο αυτό. Το δημόσιο, ουδέποτε ανέλαβε τον κίνδυνο του κυκλοφοριακού φόρτου.

Το Υπουργείο ισχυρίζεται ότι σε περίπτωση καταγγελίας των συμβάσεων, θα πληρώνει την αξία του εκτελεσμένου μέχρι τότε έργου. Απαντάμε. Το ελληνικό δημόσιο, μέχρι σήμερα έχει ήδη εξοφλήσει στο ακέραιο τις υποχρεώσεις του για τα εκτελεσμένα έργα και αυτό χωρίς μάλιστα να συνυπολογίσουμε την είσπραξη των διοδίων από τους εργολάβους για δρόμους που ούτε καν κατασκευάζονται και τις αποζημιώσεις -δώρα εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ- που δόθηκαν στους παραχωρησιούχους, με

διάφορα προσχήματα.

Ο κύριος Υπουργός είπε ότι όλα αυτά τα πιστοποιήσει ο λεγόμενος ανεξάρτητος μηχανικός. Απαντούμε. Ο ανεξάρτητος μηχανικός πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο. Συνεπώς, υπογράφει ό,τι συμφέρει το αφεντικό του. Ο θεσμός αυτός πρέπει να καταργηθεί και τον έλεγχο να ασκεί υπηρεσία του δημοσίου.

Τρίτον, η συγκυβέρνηση αποδέχτηκε την ύπαρξη ανώτερης βίας λόγω οικονομικής συγκυρίας, η οποία φαίνεται σαν να υπάρχει μόνο για τους εμπλεκόμενους στις συμβάσεις παραχώρησης, όπως είπε και η εισηγήτριά μας, κι όχι για κάθε επιχειρηματία που έχει ήδη κλείσει ή βλέπει να φθίνει η επιχείρησή του. Οι τράπεζες αθέτησαν τις υπογραφές τους, χωρίς να υποστούν καμμία νομική συνέπεια και τώρα το χρηματοδοτικό κενό, αναλαμβάνει να το καλύψει το ελληνικό δημόσιο με νέα δάνεια, φορτώνοντας τον ελληνικό λαό.

Το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αποτυχημένης διαπραγμάτευσης – κύριε Βορίδη, είναι η περίπτωση της Ολυμπίας Οδού. Χάρισε η Κυβέρνηση στην κοινοπραξία 250 εκατομμύρια και συγχρόνως δέχτηκε να περικοπεί το φυσικό αντικείμενο κατά 60%. Κατασκευάζονται, όπως ξέρετε, μόνο εκατόν είκοσι χιλιόμετρα και τα υπόλοιπα τα «φορτώνεται» το δημόσιο. Επιπλέον, αυξάνετε τα διόδια 33% στο μέγα «φιλέτο» των διοδίων των Μεγάρων και της Κορίνθου.

Επίσης δεν έχετε απαντήσει, πρώτον, γιατί στην αποζημίωση ανά μέρα καθυστέρησης για την ίδια ακριβώς αιτία στην κοινοπραξία του Ε65 δίνετε 1 ευρώ και στην κοινοπραξία της Ολυμπίας Οδού δίνετε 83 ευρώ.

Δεύτερον, γιατί αφού περικοπήθηκε το φυσικό αντικείμενο κατά 60%, δεν γίνεται αναπροσαρμογή των αποζημιώσεων καθυστέρησης και έναρξης παραχώρησης;

Τρίτον, γιατί έλαβε τις αποζημιώσεις πριν τον Αύγουστο του 2009, που ήταν συμβατική υποχρέωση να παραδώσει το κράτος τους χώρους, αφού πλήρωσε και πριν;

Μετά από όλα αυτά τα δώρα στην κοινοπραξία, γιατί δεν τους υποχρεώσατε να κατασκευάσουν ολόκληρο το δρόμο; Εκτός βέβαια από τα είκοσι δύο χιλιόμετρα που υπάρχει η γνωστή απαγόρευση στον Καϊάφα του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Ή για να γίνω πολύ επιεικής, γιατί δεν τους υποχρεώσατε να κατασκευάσουν το δρόμο μέχρι το Σαμικό, που δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα με το Συμβούλιο της Επικρατείας και το υπόλοιπο τμήμα από την έξοδο της Ζαχάρως μέχρι το Καλό Νερό κι από το Καλό Νερό μέχρι την Τσακώνα, να κατασκευαστεί με πόρους του ΕΣΠΑ; Έτσι και ολόκληρη η Ολυμπία Οδός θα γινόταν, εκτός των είκοσι δύο χιλιομέτρων και λιγότεροι πόροι από το ΕΣΠΑ θα δεσμευόταν.

Βέβαια ο κύριος Υπουργός αφού μας άκουσε, προχώρησε σε μία θετική ενέργεια. Αναδιτύπωσε το άρθρο 5 και θα κατασκευαστούν με πόρους του ΕΣΠΑ δυο κομμάτια. Το Πάτρα-Πύργος και το Καλό Νερό-Τσακώνα. Εξακολουθούν, όμως να υπάρχουν αναπάντητα ερωτήματα. Πώς δεν θα υπάρχουν νέες καθυστερήσεις και τι θα γίνει με το τμήμα από Πύργο-Καλό Νερό.

Τρίτη παρατήρηση, κύριε Υπουργέ. Γιατί δεν υπάρχει στο νομοσχέδιο μέσα η αναδιτύπωση του άρθρου; Είναι για τεχνικούς λόγους ή συμβαίνει κάτι άλλο;

Τέταρτο ζήτημα. Η Κυβέρνηση, ακύρωσε στην πράξη το επιχειρηματικό ρίσκο των παραχωρησιούχων. Τα είπαμε. Τα έργα αυτά προγραμματίστηκαν ως ιδιωτικά και είναι απολύτως δημόσια.

Όπως είπε και ο κ. Κοντονής πριν και η εισηγήτριά μας, αφού πλέον το κόστος για τη χρηματοδότηση αλλά και τον επιχειρηματικό κίνδυνο αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου το ελληνικό δημόσιο, τότε γιατί από την επένδυση – αφού είναι δημόσια – τα κέρδη θα πρέπει να συνεχίσουν να είναι ιδιωτικά;

Ο κύριος Υπουργός είπε χθες ότι σε όλη την Ευρώπη εκτελούνται τετρακόσια έργα με ΣΔΙΤ. Απαντάμε. Το θέμα δεν είναι πόσα έργα με ΣΔΙΤ εκτελούνται σε όλο τον κόσμο αλλά ότι εδώ τα ΣΔΙΤ, μετατράπηκαν σε δημόσια έργα ως προς τη χρηματοδότησή και τις εγγυήσεις του δημοσίου, τις οποίες τις επωμίζεται ο ελληνικός λαός, ενώ τα κέρδη, η διαχείριση και η ιδιοκτησία παραμένουν στους ιδιώτες.

Έκτον, ο κύριος Υπουργός είπε ότι το κόστος των έργων αυ-

ξήθηκε, διότι αυξήθηκε το κόστος ενέργειας. Εμείς απαντάμε ότι αυξήθηκε το κόστος ενέργειας, το οποίο επιβαρύνει το έργο κατά 26%, όπως είπε ο κύριος Υπουργός. Όμως, μειώθηκε κατά 40% το εργατικό κόστος, το οποίο επιβαρύνει το έργο κατά 30%. Επίσης, όλοι οι άλλοι συντελεστές του κόστους έχουν μειωθεί. Άρα, το επιχείρημα του κυρίου Υπουργού δεν στέκει.

Ακόμη είπε ο κύριος Υπουργός, ότι αν δεν είχαμε συμβάσεις παραχώρησης, τότε το κόστος αναπροσαρμογής θα ήταν μεγαλύτερο και έφερε ως παράδειγμα το έργο του «ΜΟΡΕΑ». Σύμφωνα με τα λεγόμενά του, το έργο αρχικά είχε κόστος 844 εκατομμύρια. Αν η αναπροσαρμογή γινόταν με τον κλασικό τρόπο, θα ανέβαινε στα 1,140 δισεκατομμύρια, ενώ τώρα πληρώσαμε 960 εκατομμύρια.

Θα ήθελα να απαντήσω λέγοντας, πως αν η δημοπρασία γινόταν ως δημόσιο έργο, τότε η τιμή δεν θα ήταν 844 εκατομμύρια. Θα ήταν 844 εκατομμύρια μείον 25% το λιγότερο. Συνεπώς 633 εκατομμύρια επί 1,33, μας κάνει 842 εκατομμύρια, δηλαδή λιγότερα από την αρχική δημοπράτηση. Άρα ούτε αυτό το επιχείρημα στέκει. Για να μη μιλήσουμε για τα διόδια όπου σοκ και δέος έπιασε τον κόσμο, όταν άκουσαν για αυξήσεις μέχρι και 50%, χωρίς να έχουν δρόμους.

Όλα αυτά, λοιπόν, επιβεβαιώνουν τη θέση μας ότι τα περιβόητα και πολυδιαφημισμένα ως μοντέλα συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα έργα ΣΔΙΤ, μόνο σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα δεν είναι. Είναι μία πρακτική τεράστιας κερδοσκοπίας των εργολάβων και των τραπεζών σε βάρος του δημοσίου, αφού το δημόσιο χρηματοδοτεί την κατασκευή των έργων και εγγυάται τα μελλοντικά κέρδη των εργολάβων, καλύπτοντας οποιαδήποτε αστοχία ή καθυστέρηση.

Τέλος, έχουμε καταθέσει μία τροπολογία, η οποία είναι άκρως σημαντική και πάρα πολύ σοβαρή, στην οποία οφείλει να τοποθετηθεί όλη η Βουλή, όλα τα κόμματα, καθώς και ο Υπουργός ως εκπρόσωπος της Κυβέρνησης. Η τροπολογία αφορά στους πλειστηριασμούς πρώτης κατοικίας. Γνωρίζουμε και γνωρίζετε πάρα πολύ καλά όλοι σας, τι γίνεται αυτήν την περίοδο με την τρόικα και την απαίτησή της για άρση της απαγόρευσης των πλειστηριασμών πρώτης κατοικίας. Γνωρίζετε και γνωρίζουμε ότι ο κ. Σκορδάς ως «λαγός» της τρόικας, από τον Μάιο είχε θέσει το θέμα της άρσης της απαγόρευσης των πλειστηριασμών.

Σας καλούμε και σας προκαλούμε να υπερψηφιστεί η τροπολογία που έχουμε καταθέσει, που είναι πάρα πολύ απλή και περιλαμβάνει δύο απλά σκέλη. Πρώτον, να παραταθεί η απαγόρευση του πλειστηριασμού και, δεύτερον, να απαγορευθεί στα ξένα funds να αγοράσουν τα κόκκινα δάνεια. Νομίζω ότι τα πράγματα είναι πάρα πολύ απλά και πάρα πολύ σημαντικά και οφείλετε να κάνετε δεκτή την τροπολογία, την οποία σας έχουμε καταθέσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Εμείς ευχαριστούμε, κύριε Πετράκο.

Τον λόγο έχει η κ. Ευσταθία Γεωργοπούλου-Σαλτάρη για οκτώ λεπτά.

ΕΥΣΤΑΘΙΑ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ-ΣΑΛΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το ερώτημα που έχουμε σήμερα να απαντήσουμε σε αυτήν τη συνεδρίαση, δεν είναι μόνο αν μία σύγχρονη χώρα οφείλει να έχει πλήρες δίκτυο υποδομών, για λόγους ασφάλειας και εξυπηρέτησης των πολιτών. Επίσης το ζητούμενο για εμάς, δεν είναι η μικροοικονομική διαχείριση ενός τόσο σημαντικού ζητήματος.

Το ερώτημα για εμάς είναι, αν θεωρείται το δημόσιο συμφέρον με την εκτέλεση των αναγκαίων έργων. Το ζητούμενο για εμάς είναι, η εκπόνηση και η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου από τη μεριά του ελληνικού δημοσίου, για τη διατηρησιμότητα των ωφελειών που προκύπτουν από την κατασκευή των έργων για όλη την κοινωνία. Γι' αυτό είχαμε διαφωνήσει και το 2007.

Είναι γνωστό ότι στο άρθρο 7 της προηγούμενης σύμβασης, αναφέρεται ρητά ότι ο παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή διαθέσιμη χρηματοδότηση, για την πλήρη και προσηκούσα εκτέλεση του έργου.

Με απλά λόγια, οι κατασκευαστές υποχρεούνταν να χρηματοδοτούν για τη συνέχιση του έργου και δεν προκύπτει από πουθενά ότι είχαν το δικαίωμα να προβούν στη διακοπή αυτής. Δεν εφαρμόστηκε η νομοθεσία, διότι με την επίκληση τραπεζικής και δημοσιονομικής κρίσης, τα έργα σταμάτησαν να χρηματοδοτούνται εδώ και δύο χρόνια και απαξιώνονται συνεχώς.

Δυστυχώς, πληρώνουμε το ίδιο τίμημα κάθε φορά που οι νεοφιλελεύθερες κυβερνήσεις θέτουν εθνικούς στόχους πάνω και έξω από τις πραγματικές ανάγκες και δυνατότητες της ελληνικής οικονομίας. Στο πρόσφατο παρελθόν, όλοι βιώσαμε τον σπάταλο και αδιαφανή τρόπο υλοποίησης και αξιοποίησης των έργων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες, καθώς και την τουλάχιστον προβληματική διαδικασία που ακολουθήθηκε για τα εξοπλιστικά προγράμματα.

Το 2007, επιλέξατε να γίνουν ταυτόχρονα όλα τα έργα με προϋπολογισμούς και συμφωνίες, που όπως αποδείχθηκε από την πραγματικότητα, ήταν αδύνατο να τηρηθούν. Πώς να μη συμβεί αυτό, αφού δεν λάβατε ποτέ ουσιαστικά υπ' όψιν τις πραγματικές δημοσιονομικές δυνατότητες της χώρας, που εν τούτοις γνωρίζατε; Η άποψη που αναφέρεται και στην αιτιολογική έκθεση ότι δεν μπορούσε να προβλέψει κανείς το βάθος και την ένταση της κρίσης στη χώρα μας, είναι υποκριτική.

Από το 2004 μέχρι το 2009, η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ τσακωνόνταν για το «μαγειρέμα» στην καταγραφή του ελλείμματος και για το ποιος μάς μετατρέπει σταδιακά σε «αποικία» χρέους. Το 2004, ο τότε Υπουργός Οικονομικών κ. Αλογοσκούφης ανέφερε ότι το δημοσιονομικό πρόβλημα επιδεινώθηκε τα τελευταία χρόνια. Άλλωστε, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η EUROSTAT, παρενέβη με δική της πρωτοβουλία πριν από δύο χρόνια και υποχρέωσε την τότε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, να ομολογήσει ότι το δημόσιο χρέος ήταν πολύ υψηλότερο από εκείνο που παρουσίαζε.

Επιπλέον, στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται ότι οι νέες συμβάσεις θα συμβάλουν δραστικά στην επιτυχία του προγράμματος αποκρατικοποιήσεων. Ζητάτε δηλαδή από τον ελληνικό λαό, να μπει εγγυητής για την ομαλή υλοποίηση των νέων συμβάσεων, που θα οδηγήσουν στην εκποίηση των βασικών δημόσιων πυλώνων για την ύπαρξη ενός κράτους. Τα κύρια σημεία της αντίρρησής μας είναι αφ' ενός οι τροποποιημένες συμβάσεις που έρχονται να ευνοήσουν ακόμα περισσότερους εργολάβους απ' ό,τι στο παρελθόν και αφ' ετέρου ότι το ελληνικό δημόσιο δεν προστάτεψε ούτε τα συμφέροντά του ούτε φυσικά τα συμφέροντα των πολιτών. Αντίθετα, αναλαμβάνει να καλύψει την εξυπηρέτηση των δανείων που έχουν πάρει ή που θα πάρουν από τις τράπεζες οι παραχωρησιούχοι, παρ' όλο που η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου ξεπερνά το 55%, χωρίς να υποβαθμίζεται και το υψηλότατο αντίτιμο που έχετε ορίσει για τα διόδια, θέμα για το οποίο έχουν τοποθετηθεί οι συνάδελφοί μου από το ΣΥΡΙΖΑ.

Ο κύριος Υπουργός στη συζήτηση στην επιτροπή, προσπάθησε να μας εξηγήσει πώς λειτουργεί ο τραπεζικός δανεισμός σ' όλον τον κόσμο και ποιους δείκτες λαμβάνει υπ' όψιν και ότι δεν μπορούσε να συμβεί κάτι καλύτερο από τη σημερινή εξέλιξη. Ειλικρινά μάς έφερε στη μνήμη τις μέρες του 2010, όπου στο όνομα του ότι δεν υπάρχει άλλος δρόμος, κάποιοι ψήφισαν τα μνημόνια με τα γνωστά αποτελέσματα.

Αυτό ακριβώς προσπαθούμε να αναδείξουμε, δηλαδή ότι στο όνομα της δήθεν ανάπτυξης και του κατεπείγοντος που επικαλούνταν και που επικαλούνται και σήμερα, αφοπλίζουν το ελληνικό δημόσιο από κάθε δυνατότητα κυρίαρχης και πραγματικής δημοσιονομικής και αναπτυξιακής πολιτικής. Μας ανέφερε ότι για την Ολυμπία Οδό, δεν μπορούσε να γίνει κάποια καλύτερη διαπραγμάτευση γιατί έχει κατασκευαστεί μόλις το 35% του έργου. Ποιος ευθύνεται γι' αυτό; Η παγκόσμια οικονομική κρίση που εκδηλώθηκε το 2008 ή ο μη πραγματικός και αδιαφανής τρόπος σχεδιασμού και εκτέλεσης των έργων;

Θα αναφερθώ στο τμήμα της κατ' ευφημισμόν Ολυμπίας Οδού από την Πάτρα μέχρι την Τσακώνα, για το οποίο έχουμε στην πραγματικότητα πρώτα την απένταξη και, μετά τις πιέσεις που δέχτηκε η Κυβέρνηση, την απομείωση του φυσικού αντικείμενου. Ανέφερα στην επιτροπή τους προβληματισμούς και τις ανησυ-

χίες μου -που βέβαια δεν είναι μόνο δικές μου αλλά και των Ηλείων γενικά- για το «κουτσούρεμα» της Ολυμπίας Οδού, έστω και μ' αυτόν τον αβέβαιο τρόπο υλοποίησης που εξακολουθεί να πλανάται. Μόνο με το «μετέωρο βήμα του πελαργού» θα μπορούσε να παρομοιαστεί ο αυτοκινητόδρομος που πρόσφατα χαρακτηρίστηκε ως έργο άμεσης προτεραιότητας, αλλά θα μείνει κυριολεκτικά στη μέση, χωρίς να υλοποιείται ούτε βραχυπρόθεσμα ούτε μεσοπρόθεσμα αλλά ίσως στο αβέβαιο μέλλον.

Πρώτον, είναι η παράκαμψη του Πύργου, τα επτά χιλιόμετρα του ανισόπεδου κόμβου της πρωτεύουσας του νομού, που πέρα απ' όλα τα άλλα, συνδέεται άμεσα -λόγω κοντινής απόστασης- με το λιμάνι του Κατάκολου.

Δεύτερον, η γέφυρα του Αλφειού ποταμού, η κατάσταση της οποίας σήμερα παρουσιάζει πολλά στατικά προβλήματα, χωρίς να υλοποιείται το κομμάτι από Πύργο έως Σαμικό, δηλαδή εκεί που αρχίζει η περιοχή Καϊάφα, για την οποία υπάρχει απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για την εξαίρεσή της και είναι μόλις είκοσι δύο περίπου χιλιόμετρα.

Τρίτον. Αντίθετα, εάν προχωρούσε η υλοποίηση αυτού του τμήματος, θα εξασφαλιζόταν και η σύνδεση με το Διεθνές Κέντρο Πολιτισμού στην αρχαία Ολυμπία, γι' αυτό μίλησα προηγουμένως για κατ' ευφημισμόν Ολυμπία Οδό. Επιπροσθέτως, το ίδιο τμήμα του δρόμου που εξαιρείται, ήταν και η προβλεπόμενη σύνδεση με την περιοχή των Βασσών στην οποία βρίσκεται ο ναός του Επικούρειου Απόλλωνα, έργο μοναδικό της παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς και αυτό.

Τέταρτον, δεν περιλαμβάνεται η παράκαμψη της Ζαχάρως και το τμήμα φυσικά μέχρι το Καλό Νερό που είναι ένα τμήμα χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες, βατό όπως λέμε.

Πέμπτον, ενώ σε συσκέψεις και στην επιτροπή, ο κύριος Υπουργός αναφερόταν στην ολοκλήρωση του τελευταίου τμήματος της περιφέρειας Ολυμπίας Οδού από το Καλό Νερό ως την Τσακώνα, τώρα επικρατεί σιγή ασυρμάτου ή, για να είμαι δίκαιη, ο κύριος Υπουργός έφερε μία νομοτεχνική βελτίωση ότι αυτό απλώς είναι έργο προτεραιότητας και όχι άμεσης προτεραιότητας.

Δεν μπορεί από τη μια μεριά, υποκριτικά να αναγνωρίζετε στην αιτιολογική έκθεση τη σπουδαιότητα ενός νομού που συμβάλλει με την αγροτική παραγωγή του, τις εξαγωγές του, το τουριστικό ρεύμα με την κρουαζιέρα για τους αρχαιολογικούς θησαυρούς του στα δημόσια έσοδα και, από την άλλη, την ανάγκη για ανάπτυξη όπως λέτε -και πάλι υποκριτικά- και να αφήνετε τα έργα μισά και τους υφιστάμενους δρόμους-καρμανιόλες.

Θα τονίσω για άλλη μια φορά ότι με τις επιλογές σας, οι κάτοικοι του Νομού Ηλείας αισθάνονται για άλλη μια φορά απαξιωμένοι, γιατί μένουν χωρίς δίκτυα, χωρίς οδικό και σιδηροδρομικό κυρίως δίκτυο, χωρίς αεροδρόμιο. Απαιτούν την υλοποίηση του έργου με δημόσιο έλεγχο, διαφανείς διαδικασίες, σαφείς και ρητές δεσμεύσεις και για τα τμήματα που προανέφερα.

Τέλος, περιμένουμε να αποδείξουν οι κύριοι Βουλευτές της συγκυβέρνησης την ευαισθησία τους, σε σχέση με την τροπολογία που καταθέτουμε για τους πλειστηριασμούς και όχι μόνο να βγαίνουν στα κανάλια και να δείχνουν πόσο πολύ πονάνε για τα ακίνητα των πολιτών που πρόκειται να βγουν σε πλειστηριασμό. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Γεωργοπούλου.

Τον λόγο έχει η κ. Γκερέκου.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΓΚΕΡΕΚΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι σε αυτήν την κρίσιμη πολιτική περίοδο, επιβάλλεται να διαθέτουμε υψηλό δείκτη ψυχραιμίας. Υπάρχουν δε, κατά βάση, δύο τρόποι για να αξιολογεί κάποιος τις πολιτικές του επιλογές.

Ο ένας τρόπος, είναι να κρίνει με βάση το ιδεατό, εκείνο που θα ήθελε να γίνει. Πρόκειται για τη γνωστή πάγια τακτική -επιτρέψτε μου να πω- παγίδα, του «όλα ή τίποτα». Οι συμβιβαστικές λύσεις δαμιονοποιούνται, απαγορεύονται. Ο πολιτικός ελιγμός, ισοδυναμεί στην καλύτερη περίπτωση με ατολμία, στη χειρότερη με προδοσία.

Ο άλλος τρόπος, είναι να συνυπολογίζουμε στην αξιολόγηση

μας το πλαίσιο στο οποίο διαμορφώνεται μια πολιτική, όπως είναι για παράδειγμα η προηγούμενη κατάσταση και τα βάρη που αυτή κληροδότησε, το οικονομικό περιβάλλον και τα κοινωνικά δεδομένα. Εδώ τα πράγματα γίνονται πιο σύνθετα.

Η Ελλάδα του 2006 και του 2007 – δηλαδή των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης – ήταν, αγαπητοί συνάδελφοι, μια άλλη Ελλάδα, με θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, με υγιείς επιχειρήσεις, με αυξημένη ρευστότητα από το τραπεζικό σύστημα. Έτσι, τουλάχιστον, αντιλαμβανόμασταν τότε την πραγματικότητα.

Η Ελλάδα του 2013, όμως, είναι μια εντελώς διαφορετική χώρα, που δυστυχώς δεν διαθέτει την πολυτέλεια να αναζητεί ιδανικές λύσεις στα προβλήματά της, που είναι υποχρεωμένη να προχωρά με καλώς νοούμενους συμβιβασμούς, τέτοιους που θα μεγιστοποιούν στα σημερινά δεδομένα τα οφέλη για τους πολίτες της, αν θέλετε, με το λιγότερο κακό.

Για να μπω στην ουσία του νομοσχεδίου που συζητάμε, θέλω να πιστεύω ότι όλοι έχουμε αντιληφθεί πως σήμερα η συζήτηση δεν γίνεται για τις αρχικές συμβάσεις παραχώρησης. Γίνεται για την τροποποίηση των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης με όποια λάθη – και υπάρχουν λάθη – και όποια θετικά κουβαλούν από το παρελθόν.

Ερώτημα. Είναι η ιδανική λύση; Όχι. Όμως, όπως μας ανέλυσε διεξοδικά και ο κύριος Υπουργός, είναι η καλύτερη δυνατή λύση στη δεδομένη χρονική στιγμή. Δεν μπορούμε να εγκαλούμε μια κυβέρνηση, ένα Υπουργείο, επειδή επιτέλους κάνει κάτι για να ξεμπλοκάρει σημαντικά έργα υποδομής. Και δεν ωφελεί κανέναν αυτήν τη στιγμή, να απολογείται κάποιος για λάθη ή παραλήψεις προηγούμενων κυβερνήσεων που προφανώς υπήρξαν.

Υπάρχουν δύο βασικά επιχειρήματα όσων ασκούν κριτική στην αποτυπωμένη τροποποίηση των συμβάσεων παραχώρησης. Το πρώτο είναι, η αύξηση της συμμετοχής του δημοσίου στο κόστος των έργων. Αυτό είναι σωστό. Το ερώτημα, βέβαια, θα ήταν ποιο θα ήταν το κόστος συμμετοχής του δημοσίου, δηλαδή των Ελλήνων πολιτών, στην περίπτωση μη κατασκευής των έργων. Θεωρώ ότι θα ήταν τεράστιο.

Παραβλέπω τις δικαστικές διεκδικήσεις για αποζημιώσεις των παραχωρησιούχων, που αν δεν κάνω λάθος είναι 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ. Το κόστος στην περιφερειακή ανάπτυξη το έχουμε υπολογίσει, στον τουρισμό, στις θέσεις εργασίας, στις εμπορικές μεταφορές; Έχουμε υπολογίσει το κόστος από τον ορατό κίνδυνο της απώλειας των ευρωπαϊκών κονδυλίων;

Και κάτι που ελάχιστα ακούστηκε σε αυτήν την Αίθουσα, είναι το μακροπρόθεσμο κόστος, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας με την τραγική συνέπεια της απώλειας ανθρώπινων ζωών, που δυστυχώς τα ποσοστά της χώρας μας, μάς κάνουν και λυπούμαστε πάρα πολύ.

Και αν θέλετε να μάθετε ποια είναι η πρώτη περιοχή στην Ελλάδα σε σχέση με αυτοκινητιστικά δυστυχήματα και απώλειες ανθρώπινων ζωών, είναι η περιοχή της δυτικής Ελλάδας.

Το δεύτερο επιχείρημα, έχει να κάνει με την αύξηση των διοδίων σε ορισμένους από τους υπό κατασκευή αυτοκινητοδρόμους. Να ξεκαθαρίσουμε κάτι. Πρέπει να αντιληφθούμε ότι δεν προκύπτει αύξηση των διοδίων από την τροποποίηση των συμβάσεων. Οι όντως υπάρχουσες αυξήσεις προβλέπονται από τις αρχικές συμβάσεις και εδώ στην πραγματικότητα, αλλού υπάρχουν μειώσεις – όπως μας είπε και ο Υπουργός – αλλού υπάρχουν κάποιες αυξήσεις.

Τι διαφορετικό όμως θα μπορούσε να γίνει; Δυστυχώς, νομίζω ότι ελάχιστα πράγματα θα μπορούσαν να γίνουν. Στη χρεοκοπημένη – με εισαγωγικά ή χωρίς – Ισπανία, που αντιμετώπισε παρόμοιο πρόβλημα χρηματοδότησης με το δικό μας, η κυβέρνηση, έδωσε άτοκα δάνεια στους κατασκευαστές προκειμένου να ολοκληρωθούν τα έργα. Στην επίσης χρεοκοπημένη Πορτογαλία, επιβάρυνε το σύνολο του πληθυσμού με ένα ετήσιο χαράτσι, ανεξαρτήτως χρήσης των αυτοκινητοδρόμων. Μπορούμε να αναλογιστούμε ποιες θα ήταν οι αντιδράσεις, αν είχαμε εφαρμόσει εδώ αυτές τις λύσεις;

Δεν υπάρχουν δυστυχώς οι λύσεις που πραγματικά επιθυμούμε. Αυτό δεν σημαίνει όμως ότι δεν έχει βάση ο προβληματισμός γενικά για την αύξηση των διοδίων. Η οικονομική θέση όλων των πολιτών έχει επιβαρυνθεί δραματικά.

Θα πρέπει, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, όπως ήδη το έχετε πει, να προχωρήσει άμεσα η μελέτη και η εφαρμογή της χιλιομετρικής χρέωσης χρήσης των αυτοκινητοδρόμων. Βεβαίως, πρέπει να αντιμετωπίσουμε με σαφώς ευνοϊκότερη μεταχείριση τους συχνούς χρήστες και εδώ θα θέλαμε μία ακόμη ξεκάθαρη δέσμευσή σας.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το εθνικό δίκτυο που έχουμε σήμερα, δεν τιμά κανέναν. Δεν τιμά τη χώρα, δεν τιμά την Κυβέρνηση και κυρίως, δεν τιμά και δεν αξίζει στους πολίτες της.

Επιτρέψτε μου στο σημείο αυτό, να αναφερθώ ειδικότερα στο οδικό δίκτυο της δυτικής Ελλάδας και την απόληξή του στα Ιόνια Νησιά, που μόνο ευρωπαϊκή χώρα δεν θυμίζει. Η ολοκλήρωση της Ιόνιας Οδού, έστω και με την μετατόπιση του άξονά της που εμείς σαφώς διαφωνούμε – και όταν λέω εμείς εννοώ τους κατοίκους της παράκτιας δυτικής Ελλάδας και τους κατοίκους των Ιονίων Νήσων – θα είναι εξαιρετικής σημασίας για την ανάπτυξη αυτής της περιοχής.

Θέλω όμως, κύριε Υπουργέ, με την ευκαιρία να επαναφέρω το ζήτημα της κατασκευής της λεγόμενης και «παραίονιας οδού», του οδικού άξονα δηλαδή Αμφιλοχίας – Ακτίου – Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας, ενός έργου απαραίτητου όσο ποτέ.

Για την ιστορία, να θυμίσω απλά ότι η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η υποθαλάσσια ζεύξη του Ακτίου και το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, είχαν κατασκευαστεί με τη λογική του ότι αποτελούσαν τους βασικούς κρίκους ενός ευρύτερου μελλοντικού άξονα με την ονομασία Ιόνια Οδός. Όπως συμβαίνει όμως με όλα τα μεγάλα ζητήματα σε αυτήν τη χώρα, έτσι και η Ιόνια Οδός ανήκει στη Δύση αλλά γέρνει ανατολικά, επιτρέψτε μου να το πω αυτό χαριτολογώντας. Για λόγους πολιτικών ισορροπιών τότε, γνωστούς στους παροικούντες στη δυτική Ελλάδα, επελέγη τελικά μία άλλη χάραξη. Ας είναι.

Σήμερα, η υποθαλάσσια ζεύξη του Ακτίου ενώνει το τίποτα με το καθόλου, ενώ πάλι καλά που ολοκληρώθηκε η Εγνατία Οδός, για να αποκτήσει λόγο ύπαρξης και το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Είναι, νομίζω, η κατάλληλη στιγμή, με αφορμή και την έναρξη της νέας προγραμματικής περιόδου, η Κυβέρνηση και το Υπουργείο, να εξετάσουν σοβαρά το πάγιο και διαχρονικό αίτημα πέντε νομών της παράκτιας ηπειρωτικής και νησιωτικής δυτικής Ελλάδας, για τη χάραξη και την κατασκευή αυτού του έργου. Στην πραγματικότητα, με δεδομένο ότι το τμήμα Αμφιλοχία – Ακτίο έχει σχεδόν – ευτυχώς μετά από τόσο καιρό – ολοκληρωθεί, μιλάμε ουσιαστικά για την κατασκευή του τμήματος Άκτιο – Ηγουμενίτσα.

Αξίζει το Υπουργείο και σε συνεργασία με την περιφερειακή αυτοδιοίκηση να αναλάβει πρωτοβουλίες, όχι προφανώς – και δεν το ζητάμε αυτό – για λόγους τοπικιστικούς, για να «χρυσώσουμε» το χάπι στους κατοίκους των πέντε νομών της δυτικής Ελλάδας αλλά για να αποκτήσει επιτέλους κάποιο νόημα και περιεχόμενο σε αυτόν τον τόπο, η ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη.

Κύριε Υπουργέ, ξέρω ότι σας έχει προβληματίσει αυτό το θέμα και πιστεύω ότι εσείς θα στηρίξετε αυτήν την αναγκαιότητα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Γκερέκου, η οποία τήρησε ακριβώς το χρόνο.

Τον λόγο έχει τώρα η κ. Πιπιλή Φωτεινή για οκτώ λεπτά και να ετοιμάζεται ο κ. Κοντογιάννης.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΠΙΠΙΛΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι επιτέλους μετά τα δύσκολα, μπορούμε να συζητήσουμε από χθες έως πιθανόν και αύριο, ένα πραγματικά αναπτυξιακό στην ουσία του νομοσχέδιο.

Θυμάμαι την καταστροφή και τους χιλιάδες νεκρούς που έφεραν στην Ελλάδα παλιές νοοτροπίες τοπικών Βουλευτών, όταν νόμιζαν ότι είναι μεγάλη προσφορά για τον τόπο τους, να περνάνε οι δρόμοι μέσα από το χωριό του ψηφοφόρου, του κ. Μπάμπη για παράδειγμα.

Αυτήν τη νοοτροπία, την πλήρωσε η Ελλάδα εδώ και σαράντα χρόνια τραγικά και δεν επιτρέπεται να ακούγονται το 2013 άλλου είδους, παρόμοιες όμως, καταστροφικές αντιλήψεις. Το τονίζω αυτό, γιατί πρέπει να θυμόμαστε πως ήταν το οδικό δίκτυο – ειδικά της Πελοποννήσου που το χρησιμοποιούσαμε – που περ-

νούσε από χωριό – καφενείο – καφενείο – χωριό.

Υπάρχει το κίνημα «δεν πληρώνω», το οποίο ήταν και πριν την κρίση. Ήταν μια πολιτική κομματική μόδα. Όμως εγώ προτιμώ να πληρώνω διόδια -πιστεύω και πάρα πολλοί νοήμονες και όχι πλούσιοι Έλληνες- μόνο και μόνο, γιατί δεν έχει υπολογίσει κανείς ότι από τότε που έγιναν τα μεγάλα οδικά έργα επιτέλους στην Ελλάδα μετά από πολλές καθυστερήσεις, γκρίνιες και αναβολές, μειώθηκε δραστικά η δική μας δαπάνη των φορολογουμένων αναφορικά με τα τροχαία, με τους αναπήρους, με τις συντάξεις και με όλες αυτές τις τραγωδίες που ακόμα δυστυχώς σε ορισμένα σημεία της Ελλάδας, για παράδειγμα Πύργος – Πάτρα, εξακολουθούν να υπάρχουν.

Άκουσα με μεγάλη προσοχή από χθες τα πάντα. Άκουσα τρελά πράγματα. Θυμήθηκαν κάποιοι τη MOMA, η οποία οπωσδήποτε συνεισέφερε στην ελληνική αναδιοργάνωση αλλά σε άλλες εποχές. Πιθανολογώ ότι κάτι τους ερεθίζει σήμερα να μιλάνε για τη MOMA, γιατί η MOMA -τι να κάνουμε;- στρατός ήταν, που τότε όφειλε να κάνει αυτό που έκανε αλλά σήμερα είμαστε Ευρώπη και ο στρατός είναι για να φυλάει τα σύνορα.

Άκουσα άλλους οι οποίοι είπαν καταπληκτικά επιχειρήματα εναντίον του νομοσχεδίου, παραδείγματος χάριν: Γιατί να πληρώνουν τα νησιά τους δρόμους της Πελοποννήσου ή της Θεσσαλίας; Ή γιατί να πληρώνει ως φορολογούμενος τους κακούς, αυτούς τους «σατανάδες», τους εθνικούς εργολάβους, αυτά τα «λαμόγια», αυτούς τους «κλέφτες», αυτούς τους «αλήτες», τους «απατεώνες», κ.λπ., κάποιος που δεν οδηγεί ή που είναι ηλικιωμένος, άρα δεν θα χρησιμοποιήσει ποτέ ένα δρόμο που θα κατασκευάσουν τα «λαμόγια», οι «εγκληματίες», οι «εθνοπροδότες» Βουλευτές που ψηφίζουμε το νομοσχέδιο; Καταπληκτική λογική! Εγώ δηλαδή, επειδή -να χτυπήσω ξύλο- δεν έχω πάει σε νοσοκομείο, δεν πρέπει να πληρώνω τον ασθενή ή τον ανάπηρο ή τον αδύναμο μέσω των ειδικών εισφορών και των φορολογιών!

Ακούστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν εδώ άνθρωποι που έθεσαν τεκμηριωμένα και με άποψη, επιστημονική γνώση, στοιχεία και πολιτική αντιπαράθεση ορθά, τις δικές τους απόψεις. Σέβομαι, λοιπόν, αυτούς που τουλάχιστον καταλαβαίνουν για τι μιλάνε. Αλλά μην ξεχνάμε ότι δυστυχώς δεν είμαστε στο Κουβέιτ. Δεν έχουμε πετρέλαια. Όταν θα τα ανακαλύψουμε τα πετρέλαια, το χρυσό -αν μας αφήσουν ορισμένοι- τα μεταλλεύματα, τον εθνικό πλούτο, είναι πάρα πολύ λογικό να μην έχουμε ανάγκη τα «λαμόγια», τους εθνικούς εργολάβους, τους «κλέφτες», τους «προδότες», τους εθνοπατέρες Βουλευτές, που στηρίζουμε όλα αυτά τα «λαμόγια».

Αυτοί οι οποίοι τα λένε αυτά και δεν ντρέπονται, ξεχνούν πόσες δεκάδες χιλιάδες άξιοι μηχανικοί, τεχνικοί, εξειδικευμένοι εργάτες όλα αυτά τα χρόνια πληρώθηκαν και έκαναν αυτά τα έργα. Για παράδειγμα, το δρόμο Τριπόλεως-Καλαμάτας κάτι «λαμόγια», αν δεν κάνω λάθος, κυρίες Υπουργέ, τον έκαναν. Έτσι δεν είναι;

Στην Καλαμάτα, πηγαίνετε να πείτε όλα αυτά που ακούγονται εδώ από υπερβολές, να σας εξηγήσουν τι σημαίνει για την ανάπτυξη αυτής της υπέροχης πόλης, όχι μόνο ο δρόμος που ολοκληρώθηκε αλλά τι τράβηξε ο συγχωρεμένος ο Κωνσταντάκος από κάτι τοπικά «λαμόγια» και δήθεν οικολόγους επί δώδεκα χρόνια, που δεν άφηναν με μαύρες σημαίες να γίνει το μεγαλύτερο αναπτυξιακό έργο στην Πελοπόννησο, που έχει καταστήσει από κοινού με το αεροδρόμιο και το δρόμο που έκαναν τα «λαμόγια», οι εθνικοί εργολάβοι, την Καλαμάτα πρωτεύουσα κυριολεκτικά της νοτίου Ελλάδος. Άρα, λοιπόν, μέγας ευεργέτης ο δρόμος, μέγας ευεργέτης ο Κωνσταντακόπουλος. Το λέω, για να ενοχλούνται μερικοί και να καταλαβαίνουν.

Να θυμίσω σε αντιδιαστολή πόσα χρόνια, με μαύρες σημαίες πάλι, δεν έγινε το χρήσιμο έργο περιφερειακής Πατρών. Το θυμάστε ορισμένοι πιο παλιοί; Εγώ τα ξέρω αυτά ως δημοσιογράφος που κάλυπτα τα ρεπορτάζ.

Πόσες μαύρες σημαίες βγήκαν για παράδειγμα, στο μετρό της Αγίας Παρασκευής, που ένας δήμαρχος, ψηφοθήρας της πλάκας, δεν άφησε να γίνει και πόσο μετάνιωσαν οι κάτοικοι της Αγίας Παρασκευής;

Επειδή πρέπει να τελειώσω, φέρνω ξανά το θέμα που σας είπα. Ο εθνικός πλούτος που μπορεί να βοηθήσει στα έργα, επα-

λαμβάνω, είναι τα αδρανή υλικά από τους δεκάδες χειμάρρους ποταμούς που παραμένουν, πλημμυρίζουν, καταστρέφουν, πνίγουν στις κοίτες που δεν υπάρχουν πια. Σας έδωσα χαρακτηριστικό παράδειγμα τη Νέδα στο Νομό Ηλείας.

Έκανα έρευνα και καταθέτω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το εξής τρελό. Έχουμε ακόμα για τα αδρανή υλικά το νόμο του 1938, «Απόφασις Υπουργών Οικονομικών, Συγκοινωνίας, Κρατικής Υγιεινής, Τύπου και Τουρισμού και Διοικητού της Πρωτεύουσας, 1938». Το καταθέτω στα Πρακτικά. Έχει ενδιαφέρον και η γλώσσα και το σκεπτικό.

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

Μαθαίνω με χαρά, όμως, ότι μετά από τέσσερα χρόνια αγώνα από το Υπουργείο Υποδομών, επιτέλους αλλάζει ο νόμος και πλέον η απόληψη με νόμιμο τρόπο από το κράτος του εθνικού του πλούτου, που είναι τα αδρανή, μπορεί να γίνει πολύ πιο εύκολα και αποτελεσματικά. Δεν το καταθέτω, γιατί είναι off the record αυτό που έχω στα χέρια μου.

Να είστε καλά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Ευχαριστούμε την κ. Πιπιλή.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Κοντογιάννης για οκτώ λεπτά. Να ετοιμάζεται και η κ. Τριανταφύλλου.

Ορίστε, κυρίες Κοντογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κυρίες Πρόεδρε, κυρίες Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εδώ κι ένα χρόνο και πλέον, αφού η υπόθεση της επανεκκίνησης των έργων των μεγάλων οδικών αξόνων μπήκε από την παρούσα Κυβέρνηση και πάλι στο τραπέζι, μετά τα πρώτα χαμόγελα, ήρθαν και οι ανησυχίες για την τύχη της Ολυμπίας Οδού.

Με συναδέλφους και από άλλα κόμματα, όπως ο κ. Κουτσούκος από το ΠΑΣΟΚ και ο κ. Τσοκούλης από τη ΔΗΜΑΡ, επισκεφθήκαμε Υπουργούς, διαπραγματευτές, παραχωρησιούχους αλλά τα νέα που εισπράτταμε κάθε φορά, ήταν κάθε φορά και χειρότερα. Η Ολυμπία Οδός θα σταματούσε στην Πάτρα. Το τμήμα από την Πάτρα ως το Καλό Νερό και Τσακώνα έμενε εκτός. Η λογική του κόστους, υπερτερούσε του ενδεχομένου ένας ολόκληρος νομός, ο Νομός Ηλείας, η μισή Μεσσηνία και η μισή Αχαΐα, δηλαδή ολόκληρη η δυτική Πελοπόννησος, να μείνει εκτός εθνικού σχεδιασμού. Λες και η δυτική ακτή της Πελοποννήσου, δεν δικαιούτο ασφαλείς προσβάσεις.

Λες και δεν έπρεπε να αξιοποιηθούν οι μοναδικές ακτές της, η ιστορία και ο πολιτισμός της. Λες και οι δικοί μας νεκροί, ο δικός μας φόρος αίματος στο «μολώχ» της ασφάλτου, δεν μετρούσε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόνο από τη Γαστούνη -όπου βγαίνω από το χωριό μου το Βαρθολομίο, στην εθνική οδό- μέχρι την Πάτρα, μέτρηση προσωπικά εκατόν δώδεκα εικονοστάσια. Είναι ογδόντα χιλιόμετρα. Καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό. Εκατόν δώδεκα εικονοστάσια, τα οποία αντιστοιχούν σε πολύ περισσότερα θύματα.

Δικαιολογημένα, λοιπόν, υπήρξε αναστάτωση στην Ηλεία, δικαιολογημένα υπήρξαν κινητοποιήσεις και δικαιολογημένα σύσσωμοι οι Βουλευτές της Ηλείας, είχαμε πει ότι δεν πρόκειται να δώσουμε θετική ψήφο στην αναθεώρηση των συμβάσεων, αν η Ολυμπία Οδός δεν φτάσει στην Ηλεία.

Πριν από την κατάθεση των συμβάσεων στη Βουλή, υπήρξαν διαβεβαιώσεις από τον νυν Υπουργό, τον κ. Χρυσόχοϊδη, ότι το έργο, στα σημεία που δεν υπάρχουν νομικά προβλήματα, δηλαδή Πάτρα-Πύργος και Καλό Νερό-Τσακώνα, θα κατασκευαστεί από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους.

Στην επιτροπή ζητήσαμε όπως ήταν φυσικό, οι διαβεβαιώσεις αυτές να συμπεριληφθούν στο άρθρο 5 της παρούσας σύμβασης. Ο Υπουργός κ. Χρυσόχοϊδης όχι μόνο αναδιτύπωσε το άρθρο συμπεριλαμβάνοντας εγγυήσεις για την πηγή χρηματοδότησης και το χρόνο κατασκευής των έργων αλλά περιέλαβε, μετά από πρόταση που του έκανα μαζί με την κ. Αυγερινοπούλου, τον κ. Λαμπρόπουλο και τον κ. Κουτσούκο και τον κ. Πετράκο -να μην το ξεχνάμε- επιπλέον διάταξη που διασφαλίζει

ότι και το τμήμα Πύργος-Καλό Νερό παραμένει εντός εθνικού σχεδιασμού.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Γι' αυτό έγιναν τα πράγματα καλά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Μετά από την ικανοποίηση των βασικών αιτημάτων και εγγυήσεων που είχαμε ζητήσει να συμπεριλάβει ο κ. Χρυσόχοϊδης στο κείμενο των συμβάσεων, κάθε λογικός άνθρωπος θα προχωρούσε στην ψήφισή τους.

Δυστυχώς, όμως, κάποιοι που έχουν οικοδομήσει την ύπαρξή τους στην άρνηση και στη διαφωνία, δεν φαίνεται να συμφωνούν. Το ερώτημα που τίθεται για ορισμένους αιρετούς συμπατριώτες μου και ευτυχώς λίγα μέσα ενημέρωσης της περιοχής μου που αντιδρούν είναι. Θέλουν την κατασκευή του έργου ή όχι; Αν το έργο από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο και από το Καλό Νερό μέχρι την Τσακώνα το αναλάμβαναν εξολοκλήρου οι εργολάβοι, θα ήταν καλό; Τώρα που κατασκευάζεται με χρήματα από το ΕΣΠΑ δεν είναι καλό;

Τι λογική ακροβασία είναι αυτή; Σημασία έχει ποιος θα κατασκευάσει το έργο ή αν θα βγει η Ηλεία και γενικά η δυτική Πελοπόννησος από την απομόνωση, θα ενισχυθεί η τουριστική και η αγροτική ανάπτυξη και θα πάψουν να σκοτώνονται τα παιδιά μας στο σημερινό δρόμο καρμανιόλα; Όπως έδειξαν κάποιες μελέτες, έως και δέκα φορές θα μειωθούν τα θανατηφόρα ατυχήματα, όταν ο δρόμος γίνει κλειστός αυτοκινητόδρομος.

Η πολιτική εμπάθεια, λοιπόν, και η κοροϊδία του λαού έχουν όρια. Αν γι' αυτούς, οι νόμοι του ελληνικού κράτους, όπως αυτούς που ψηφίζουμε σήμερα, δεν λένε τίποτα, εμείς λέμε ότι για εμάς οι νόμοι είναι το παν και θα παρακολουθούμε βήμα-βήμα την εφαρμογή τους, συνεπώς θα παρακολουθούμε βήμα-βήμα και την υλοποίηση του έργου.

Αντί να στηρίζουν την πολιτική ύπαρξή τους στη μόνιμη άρνηση, χωρίς να καταθέτουν προτάσεις, έπρεπε να θέτουν ζητήματα που θα διασφαλίζουν ακόμη περισσότερο ότι η Ηλεία θα γίνει σύντομα ένας τόπος εύκολα και με ασφάλεια προσβάσιμος στα μεγάλα αστικά κέντρα. Οι ακτές, τα δάση, τα ιστορικά της μνημεία -με πρώτη και καλύτερη την Αρχαία Ολυμπία- θα είναι μια ανάσα από την Πάτρα και μόλις δυο ώρες από την Αθήνα, με κόστος πολύ μικρότερο από την πρόσβαση στα δημοφιλή νησιά. Και αυτό σημαίνει πολλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτήν την περίοδο της κρίσης, για κάθε ελληνική οικογένεια.

Θα έπρεπε, λοιπόν, να βλέπουμε την επόμενη μέρα και η επόμενη μέρα επιβάλλει. Πρώτον, να ξεκινήσει το συντομότερο η βελτίωση του δρόμου που θα συνδέει τον Πύργο με το Καλό Νερό, δηλαδή, κύριε Υπουργέ, ο δρόμος που μένει εκτός συμβάσεων, λόγω των νομικών προβλημάτων που υπάρχουν στην περιοχή του Καϊάφα. Πρέπει να αξιοποιηθεί το γεγονός ότι δεξιά και αριστερά του υπάρχοντος δρόμου υπάρχει δημόσιος χώρος, όπου μπορεί να κατασκευαστεί τουλάχιστον από μία λωρίδα εκτάκτου ανάγκης. Καταλαβαίνετε ότι κάτι τέτοιο θα καταστήσει το τμήμα αυτού του δρόμου πιο ασφαλές και πιο λειτουργικό, έως την κατασκευή του κλειστού αυτοκινητοδρόμου, όποτε λυθούν τα νομικά προβλήματα.

Δεύτερον, πρέπει να ξεκινήσει το συντομότερο η ολοκλήρωση του οδικού άξονα που ενώνει τον Πύργο με την Ολυμπία και τον αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Τριπόλεως-Καλαμάτας. Τα ωφελήματα από αυτό το έργο είναι εύκολα αντιληπτά, αφού ουσιαστικά η κεντρική Πελοπόννησος θα αποκτήσει πρόσβαση στις μοναδικές παραλίες της Ηλείας.

Τρίτον, πρέπει όχι μόνο στην Ολυμπία Οδό αλλά σε όλο το εύρος των έργων, να προγραμματιστούν οι κάθετοι άξονες που θα κάνουν τα έργα, για τα οποία συζητούμε, πιο λειτουργικά. Επί παραδείγματι, πρέπει να κατασκευαστεί άμεσα ο δρόμος που θα ενώνει το λιμάνι του Κατάκολου, στο οποίο κάθε χρόνο φθάνουν περί το ένα εκατομμύριο τουρίστες, με την Ολυμπία Οδό.

Κύριε Πρόεδρε, το βέβαιο είναι ότι η κατασκευή του έργου, θα δώσει πνοή σε μία περιφέρεια που μέχρι σήμερα μαζί με την Ήπειρο είναι ανάμεσα στις πιο φτωχές της Ευρώπης, παρά το γεγονός ότι διαθέτει μοναδικό φυσικό, ιστορικό και πολιτισμικό πλούτο.

Είναι, λοιπόν, απόφαση της Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού, να βγει η Ηλεία και η δυτική Πελοπόννησος από την απομόνωση και να τους δοθούν όλες εκείνες οι δυνατότητες για

ανάπτυξη. Στο χέρι μας, λοιπόν, είναι στην αυριανή Ελλάδα η περιοχή μας να κατέχει πρωτεύουσα θέση.

Για να συμβεί, όμως, αυτό πρέπει πρώτ' απ' όλα να το πιστέψουμε πρώτα εμείς, οι αιρετοί εκπρόσωποι του λαού και να συνεργαστούμε μεταξύ μας. Και φυσικά να συνειδητοποιήσουμε ότι σε αυτήν τη θέση που βρισκόμαστε, ο λαός μας έστειλε για να εξασφαλίσουμε τα συμφέροντά του και να διασφαλίσουμε την πρόοδο του τόπου που εκπροσωπούμε και όχι για να υπηρετούμε οποιαδήποτε άλλα συμφέροντα, οχυρωμένοι πίσω από εύκολες αντιπολιτευτικές αρνήσεις.

Συνεπώς, στην παρούσα σύμβαση και ιδιαίτερα στο άρθρο 5, κάθε άλλη ψήφος από τη θετική, αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της χώρας και ιδιαίτερα στην ανάπτυξη της δυτικής Πελοποννήσου και της Ηλείας, ενός τόπου στον οποίο η πολιτεία χρωστάει πολλά και χρόνια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δριβελέγκας): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κοντογιάννη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Θέμα: Αίτηση για ονομαστική ψηφοφορία.

«Κύριε Πρόεδρε, σύμφωνα με το άρθρο 72 παράγραφος 1Α του Κανονισμού της Βουλής αιτούμαστε ονομαστική ψηφοφορία στα άρθρα πρώτο, δεύτερο, τρίτο και τέταρτο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων». Οι υπογράφωντες Βουλευτές των Ανεξαρτήτων Ελλήνων και των Ανεξαρτήτων Δημοκρατικών Βουλευτών».

Σύμφωνα με τη συνεννόηση με τα κόμματα η αιτηθείσα ονομαστική ψηφοφορία θα διεξαχθεί αύριο στις 12.00' μαζί με τις άρσεις ασυλίων.

Τον λόγο έχει η κ. Τριανταφύλλου για οκτώ λεπτά.

ΜΑΡΙΑ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Προέδρε.

Οι νόμοι είναι το παν είτε ο προηγούμενος συνάδελφος. Εγώ θα θυμίσω μία ρήση των Λατίνων. Έλεγαν, «Lex malla lex nulla». Ο κακός νόμος είναι ανύπαρκτος νόμος, δεν υπάρχει. Άρα, εδώ πέρα εμείς είμαστε για να διερευνούμε τους νόμους πριν τους ψηφίσουμε.

Θα ξεκινήσω από την κατάσταση που επικρατεί σήμερα ύστερα από τη διακοπή των εργασιών στους μεγάλους οδικούς άξονες. Διακοπή με απόλυτη ευθύνη των εργολάβων. Τα έργα είναι ημιτελή και επικίνδυνα. Η διακοπή των εργασιών προκαλεί σοβαρά ζητήματα ασφάλειας και για τα ατυχήματα οι παραχωρησιούχοι, θα έπρεπε να βαρύνονται με ποινικές ευθύνες και αστικές αποζημιώσεις.

Τα εργοτάξια είναι κλειστά και έχουν χάσει τη δουλειά τους πλήθος εργαζομένων που δούλευαν σε αυτά. Τώρα μας μιλάτε για νέες θέσεις εργασίας. Με ποια εργασιακά δικαιώματα αλήθεια;

Αναφέρθηκαν κάποια ενδεικτικά στοιχεία για το έργο Άκτιο-Αμβρακία από συνάδελφο και σαν να μην έφταναν όλα αυτά, οι πολίτες πληρώνουν πολύ ακριβά διόδια -ακούσαμε ότι δεν είναι αρκετά ακριβά, ότι υπάρχουν ακριβότερα διόδια στην Ευρώπη- που συνεχίζουν να αυξάνουν εδώ στην Ελλάδα ανά περιόδους παράτυπα και από παντού ακούγεται ότι θα αυξηθούν και στο μέλλον παρά τις υπουργικές διαβεβαιώσεις.

Είχαμε χαρακτηρίσει σκανδαλώδεις και ληστρικές αυτού του είδους τις συμβάσεις παραχώρησης των αυτοκινητοδρόμων που ψηφίσαν το 2007 οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ και του ΛΑΟΣ. Η διακοπή εργασιών στην οποία προέβησαν οι εργολάβοι είναι αντισυμβατική και παράτυπη. Επικαλούνται ως βασικό τους επιχειρήμα το έλλειμμα χρηματοδότησης.

Οι συμβάσεις ξεκαθαρίζουν με σαφήνεια και έχει ειπωθεί από παντού, από όλες τις πτέρυγες της Βουλής, εκτός από τη συγκυβέρνηση, ότι στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου είναι να χρηματοδοτήσει το έργο με ίδια ή δανεικά κεφάλαια. Υπάρχει ρητή δέσμευση στο άρθρο 7 παράγραφος 3 της σύμβασης ότι ο παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος να διασφαλίζει ότι θα υπάρξει ανά πάσα στιγμή -ανά πάσα στιγμή!- διαθέσιμη χρηματοδότηση για την πλήρη και προσήκουσα εκτέλεση του έργου.

Επιπροσθέτως, καθορίζεται ως γεγονός αθέτησης παραχωρη-

σιούχου που επισύρει το δικαίωμα του δημοσίου να καταγγείλει τη σύμβαση, η αδυναμία του παραχωρησιούχου να χρηματοδοτήσει το έργο. Συνεπώς, η αδυναμία χρηματοδότησης του έργου είναι πρόβλημα του παραχωρησιούχου και όχι του ελληνικού δημοσίου.

Σήμερα, έρχονται προς κύρωση συμφωνίες τροποποίησης εκκίνησης αρχικής σύμβασης, μονομερείς υπέρ των παραχωρησιούχων και σκανδαλώδεις, αφ' ενός γιατί οι παραχωρησιούχοι αθέτησαν τον πιο ουσιώδη όρο της σύμβασης και αφ' ετέρου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη μείωση των εσόδων, φέρνουν προς κύρωση τις συγκεκριμένες συμφωνίες, επιβαρύνοντας πάρα πολύ –και μόνο- το δημόσιο για την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού. Βεβαίως, υπάρχει απώλεια σημαντικότητας εσόδων από την είσπραξη των διοδίων, για να καλυφθεί το ρίσκο και το επιχειρηματικό κέρδος των παραχωρησιούχων και των τραπεζών.

Αλήθεια, οι όροι της σύμβασης δεν είναι μονόδρομος για τους παραχωρησιούχους; Ή οι μονόδρομοι αφορούν μόνο στο ελληνικό δημόσιο, δηλαδή στον ελληνικό λαό, που καλείται ακόμα μία φορά να «πληρώσει και το μάρμαρο» των επανεκκινήσεων των έργων;

Παρά τις μεγαλοστομίες σας, κύριε Υπουργέ, για ανάπτυξη, δεν απαντιέται το ερώτημα που τίθεται απ' όλες τις πτέρυγες σχεδόν της Βουλής, γιατί το δημόσιο, με δικές σας αποφάσεις και ευθύνες απεμπολεί τα δικαιώματά του. Γνωρίζετε ότι το δημόσιο θα καλύψει 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ του χρηματοδοτικού κενού, αναγνωρίζοντας ότι για τη μη χρηματοδότηση συντρέχει λόγος ανωτέρας βίας, η κρίση.

Ξαναρωτώ. Γιατί αυτός ο λόγος ανωτέρας βίας δεν συντρέχει για κάθε νοικοκυριό που του κόβουν το ρεύμα, για το φτωχό αγρότη που δεν μπορεί να πληρώσει τα απαραίτητα για να καλλιεργήσει –πετρέλαιο, εφόδια- για τον κτηνοτρόφο, για τον μικρό επαγγελματία που κλείνει το μαγαζί του, για τον μικροομολογιούχο που έχει χάσει τα λεφτά του, για τον συνταξιούχο και τους άλλους. Γι' αυτούς υπάρχει άλλη ρήση. «Διότι δεν συνεμορφώθη προς τα υποδείξεις» θα τους πείτε, όταν πάτε να πάρετε το σπίτι, όταν τον αποκλείεται από τα βασικά αγαθά, όπως η περίθαλψη, η ασφάλιση κ.α., όταν του αφαιρείται την αξιοπρέπεια.

Γνωρίζετε ότι παρ' ότι το φυσικό αντικείμενο των έργων συρρικνώνεται πάνω από διακόσιοι πενήντα χιλιόμετρα, αυξάνει τη χρηματοδοτική εισφορά του δημοσίου, το οποίο καλείται να καλύψει το χρηματοδοτικό κενό -1,2 δισεκατομμύρια- με πηγή κυρίως κοινοτικούς πόρους σε βάρος μεσαίων και μικρών έργων της περιφέρειας. Και μιλάτε για χρηματοδοτούμενα έργα. Αλήθεια, από ποιον; Όταν ο τάχα αυτοχρηματοδοτών όμιλος βάζει μόνο το 10% και εάν;

Επιπλέον, η αιτιολόγηση των ποσών που δίνονται στους παραχωρησιούχους ως αποζημίωση για απαιτήσεις του παρελθόντος, δηλαδή αυτά τα 404 εκατομμύρια ευρώ, είναι κυριολεκτικά στον αέρα. Με ποια στοιχεία, με ποιους υπολογισμούς τα δίνετε; Ο ανεξάρτητος μηχανικός ο οποίος έχει αναλάβει την επίβλεψη των έργων για λογαριασμό του ελληνικού δημοσίου, αλλά πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο, έδωσε αυτά τα στοιχεία.

Σας είχαμε ρωτήσει και στην επιτροπή, εάν οι υπηρεσίες του Υπουργείου έχουν ελέγξει και έχουν αποδεχθεί αυτά τα προτεινόμενα από τον ανεξάρτητο μηχανικό, στοιχεία. Σας ζητήσαμε –και σας ζητάμε- να καταθέσετε τα σχετικά έγγραφα με τις υπογραφές των υπηρεσιών που να λένε ελέγξαμε και εγκρίνουμε.

Γνωρίζετε ότι το δημόσιο, θα παράσχει σε βάθος τριακονταετίας τουλάχιστον 8,5 δισεκατομμύρια ευρώ από τα μελλοντικά του έσοδα, από τα καθαρά έσοδα που δίνονται στον παραχωρησιούχο, από το μηχανισμό ανακύκλωσης των πληρωμών προς το δημόσιο. Και αυτό για την εξασφάλιση των αναγκών των έργων, την αποπληρωμή των δανείων και την εξασφάλιση κέρδους στις κοινοπραξίες.

Το σύνολο, λοιπόν, της κρατικής ενίσχυσης φθάνει τα 11,5 δισεκατομμύρια. Και αν συνυπολογιστεί και η μείωση του φυσικού αντικείμενου από τα δύο μεγάλα τμήματα των αυτοκινητοδρόμων Ε65 και της Ολυμπίας Οδού, το δημόσιο δίνει περίπου 15 δισεκατομμύρια ή κάπου εκεί.

Υπάρχει ένα κραυγαλέο εύρημα. Ο παραχωρησιούχος έχει ει-

σπράξει πολύ περισσότερα από τις δαπάνες του και του δίνετε και επιπλέον. Είχαμε κάνει μία σχετική ερώτηση και έχουμε τα στοιχεία που μας είχε δώσει ο κ. Καλογιάννης. Και ακόμα το πιο προκλητικό είναι, ότι όχι μόνο η πλήρωση του χρηματοδοτικού κενού μετατίθεται στο ελληνικό δημόσιο, το οποίο φορτώνεται με νέα δάνεια και νέες υποχρεώσεις, όχι μόνο μπαίνουν ενέχυρο τα χρήματα του ΕΣΠΑ, δηλαδή του ελληνικού λαού –με ό,τι αυτό συνεπάγεται-, αλλά αναθεωρούνται επί τα χείρω οι συμβάσεις για το ελληνικό δημόσιο. Γιατί προσφέρει την εγγύησή του, ότι αν τα έσοδα είναι μειωμένα, τότε αυτό –το δημόσιο- ξανά θα κληθεί να καλύψει τις διαφορές αποζημιώνοντας τους παραχωρησιούχους.

Υπάρχει στην ειδική έκθεση της τροπολογίας το άρθρο 75, παράγραφος 3 του Συντάγματος. Αναφέρει η ειδική έκθεση επί της τροπολογίας που καταθέσατε ότι από τις διατάξεις –τέλος πάντων- προκαλείται σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, ενδεχόμενη δαπάνη από τυχόν ανάληψη από το ελληνικό δημόσιο της εξυπηρέτησης των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρείας παραχώρησης «ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» προς την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, στην περίπτωση αδυναμίας της εν λόγω εταιρείας να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Αυτό ανέρχεται στο ποσό των 200 εκατομμυρίων ευρώ, κεφάλαιο, το οποίο θα αναληφθεί κατά τα προτεινόμενα από το ελληνικό δημόσιο πλέον τόκων, αμοιβών κ.λπ.. Δηλαδή, σε περίπτωση ατυχήματος, πού θα τα βρείτε αυτά τα χρήματα;

Θα μιλήσουν άλλοι για τα δόδια. Θέλω να πω το εξής: Είναι σαφές, είναι φανερό ότι η τοποθέτηση για τους αυτοκινητοδρόμους είναι πολιτική τοποθέτηση και έχει στον πυρήνα της τη γενικότερη θεώρηση για το πολιτικό και επιχειρηματικό κατεστημένο της διαφθοράς και της διαπλοκής.

Αυτονόητα τίθεται για κάθε πολιτικό φορέα το κρίσιμο και κεντρικό δίλλημα, εάν βρίσκεται στην υπηρεσία αυτού του κατεστημένου ή σε σύγκρουση με αυτό.

Εμείς καταψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο, επειδή πιστεύουμε στην επανεκκίνηση των έργων, επειδή λέμε «ναι» στην επανεκκίνησή τους με πλήρη διαφάνεια, με απόλυτη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος και με πρόταγμα την υπεράσπιση των λαϊκών αναγκών.

Λέμε «ναι» στον επανασχεδιασμό των έργων με σεβασμό στο περιβάλλον και στις αναπτυξιακές ανάγκες των περιφερειών σε συνάρτηση με άλλες υποδομές, όπως είναι ο σιδηρόδρομος, τα λιμάνια, η ενέργεια, σε ένα νέο εθνικό, χωροταξικό σχεδιασμό στην κατεύθυνση της ανασυγκρότησης.

Λέμε «ναι» στην υλοποίηση των έργων υπό το συντονισμό και την αυστηρή επίβλεψη δημοσίου φορέα.

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

Τέλος, δεν παραιτούμαστε από τη στήριξη πολιτών που δίνονται. Δεν παραιτούμαστε από τον έλεγχο των συμβάσεων, παρά την κύρωσή τους από τη Βουλή. Να μας επιτρέψετε να μην περιμένουμε να βρούμε το πετρέλαιο για να βρούμε και τα λαμόγια.

Όταν θα έρθει κυβέρνηση Αριστεράς, θα απαιτήσει πλήρη απολογισμό με βάση και τα στοιχεία, τα οποία εσείς σήμερα δεν μας δίνετε και θα κάνει ουσιαστικό έλεγχο. Διότι ο κοινωνικός έλεγχος, είναι η πεμπτουσία της πραγματικής δημοκρατίας και το ανάχωμα στη διαπλοκή και στην κλεptoκρατία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ- ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Τον λόγο έχει ο κ. Καλαμάνης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, άκουσα με προσοχή και την τελευταία συνάδελφο που μίλησε, η οποία αναφέρθηκε στην κύρωση κάθε μιας των συμβάσεων του 2007.

Δεν το γνωρίζει η κυρία συνάδελφος, αλλά θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι ήμουν εξ εκείνων που δεν ειψήφισα εκείνες τις συμβάσεις. Ο λόγος είναι απλός. Εμείς είμαστε πολιτικό Σώμα και νομοθετούμε. Νομοθετούμε, όμως, επί συμβάσεων, οι οποίες στηρίζονται σε όγκο μελετών και στοιχείων, τα οποία δεν είμαστε σε θέση να διερευνήσουμε σε βάθος. Λάθος είπε η κυρία συνάδελφος ότι η κυρία πρέπει αυτά να τα ελέγχει.

Είχα προτείνει τότε –και έχει καταγραφεί στα Πρακτικά κι ο

τότε Υπουργός Δημοσίων Έργων ο κ. Σουφλιάς είχε περίπου συμφωνήσει- ότι θα πρέπει να υπάρχει ένα πλαίσιο νομοθετικό, το οποίο θα παρέχει τη δυνατότητα στις αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες τελικώς έχουν και την ευθύνη.

Ο εκάστοτε Υπουργός -και εδώ είναι απόλυτη η εμπιστοσύνη, η οποία έχω στον παρόντα Υπουργό τον κ. Χρυσόχοιδη- πολιτική και μόνο ευθύνη μπορεί να έχει, στο βαθμό που είναι πάντοτε σε θέση ο κάθε Υπουργός να γνωρίζει τα διάφορα γραφεία που ετοιμάζουν τις μελέτες.

Ήδη τότε -και δυστυχώς, δικαιωθήκαμε όσοι είχαμε επιφυλάξεις και πήραμε αρνητική θέση- υπήρχαν ζητήματα απαλλοτριώσεων, ζητήματα αρχαιολογικών ανασκαφών που έπρεπε να είχαν προηγηθεί.

Δεν είναι τυχαίο ότι χρειάστηκαν επτά χρόνια για να καταλήξουμε στις συμβάσεις εκείνες. Στην πορεία τα προβλήματα, τα οποία δημιουργήθηκαν συνετέλεσαν μαζί και με την κρίση την οικονομική. Δεν ξέρω σε ποιο βαθμό.

Ίσως αυτό θα έπρεπε να το είχατε λάβει υπόψη, κύριε Υπουργέ, να μην αποτελέσει αυτή η παραδοχή της συνεχιζόμενης ανωτέρας βίας στοιχείο, το οποίο θα επικαλούνται και για άλλες δημόσιες συμβάσεις διάφοροι ενδιαφερόμενοι.

Πρέπει, όμως, να πούμε ότι εδώ έχετε δίκιο. Συμβαίνει πράγματι και είναι φανερό ότι δεν υπάρχουν λεφτά. Οι τράπεζες δεν ανακεφαλαιοποιήθηκαν και δεν είχαν κανένα λόγο αν δεν τους τίθετο ο όρος αυτός εξαρχής. Εδώ ακόμα και οι χορηγήσεις που έδωσαν φέτος, ως τώρα, σε σύγκριση με τρία χρόνια πιο πριν, ήταν μικρότερες. Διότι η κρίση άρχισε προ εξαιτίας, μην το ξεχνάμε αυτό, αλλά είμαστε πια κατά μεσής της κρίσης. Οι χορηγήσεις ήταν 800 εκατομμύρια περίπου και τώρα ήταν 300 εκατομμύρια το εννιάμηνο που ασφυκτιούμε και λέμε ότι χρειάζεται ρευστότητα στην αγορά.

Με την έννοια αυτή, κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, εγώ θα ψηφίσω αυτές τις συμβάσεις. Αλλά πραγματικά υπό άλλες συνθήκες δεν θα έπρεπε να συνεχίζουμε να φέρνουμε στη Βουλή για κύρωση συμβάσεις και αυτό το λέω εγώ μετά λόγου γνώσεως. Για την περίπτωση σύμβαση για το εργοστάσιο της Φλώρινας τότε, παρόλο που τα δύο μεγάλα κόμματα είχαν λόγους διότι οι ενδιαφερόμενοι φαίνεται ότι ενδιαφέρονταν και τα κόμματα, εγώ αρνήθηκα να κυρώσουμε τη σύμβαση.

Βάλτε μία διάταξη και πάρτε την ευθύνη. Είμαστε αυτή τη στιγμή και εγώ πρόσδεξα τις τοποθετήσεις σας, κύριε Υπουργέ, και θα πρέπει να το πείτε ευθέως και το λέγω αυτό και προς την αντιπολίτευση. Όσα ψηφίζουμε, αγαπητοί συνάδελφοι, που πρέπει να τα ψηφίσουμε σε ένα άρθρο και το βράδυ της Κυριακής, διότι Δευτέρα ανοίγουν τα χρηματιστήρια και θα ανέβουν τα spreads, αυτά δεν είναι καταναγκασμός; Ε, αυτόν τον καταναγκασμό ζούμε και θα έπρεπε -και αυτή είναι, αν θέλετε, η μόνιμη επώδυνη δική μου- από την πρώτη μέρα να τον αντιμετωπίσουμε. Όταν γίνεται ένας πόλεμος ή είσαι ανυπότακτος και πρέπει να έχεις κυρώσεις ή συμμετέχεις και δεν λιποτακείς. Και κοιτάζουμε όλοι πώς θα αντιμετωπίσουμε το χειρότερο, αφού το κακό ήδη το έχουμε.

Και όπως είπα και το βράδυ του Προϋπολογισμού, λέμε ότι ο εχθρός του καλού είναι το καλύτερο. Δεν μπορεί να νοηθεί, όμως, να πούμε ότι εχθρός του κακού είναι το χειρότερο. Δεν θέλουμε το κακό.

Με αυτή την έννοια, κύριε Υπουργέ, εγώ μπορώ να πω ότι με τέτοια ζητήματα, στα οποία βάζετε θέμα τήρησης, μονομερώς βλέπεται το δημόσιο. Ιδιαίτερα στην υποθαλάσσια Θεσσαλονίκης πλήρωσε το δημόσιο ρήτρα 68 εκατομμύρια στον παραχωρησιούχο, γιατί η μελέτη ήταν σκάρτη. Απεδείχθη ότι δεν μπορούσε κάτω από τη Θεσσαλονίκη να περάσει η υποθαλάσσια οδός.

Εδώ ελπίζω τέτοια προβλήματα να μην έχουμε, διότι και τα έργα αυτά έχουν σε μεγάλο βαθμό προχωρήσει. Υποθέτω ότι προβλήματα γεωφυσικής τάξεως υπήρχαν και για απαλλοτριώσεις, όπως βλέπω και ακούω και είδαμε, έχουν τελειώσει. Ελπίζω να μην υπάρχουν τίποτα εκκρεμότητες και για το τάδε κουτσόχρωφο σταματήσει το έργο μαζί με προβλήματα ενδεχόμενα που μπορούν να υπάρξουν στη χρηματοδότηση.

Τίποτα δεν είναι βέβαιο για αύριο. Αυτό θα πρέπει να το κατα-

νοήσουμε πρώτα εμείς για να το κατανοήσει και ο ελληνικός λαός. Τα grexit λέγονται άλλοτε προς εκβίαση, άλλοτε διότι κάποιος τα εννοούν. Όμως, εγώ έχω αυτήν την αγωνία, ότι δεν έχουμε συνειδητοποιήσει ούτε ως ηγεσίες πολιτικές, οικονομικές, ακαδημαϊκές ούτε ως λαός ότι είμαστε επί ξυρού ακμής. Δεν έχουμε σωθεί. Δεν έχουμε καταστραφεί. Αν προσέξουμε, μπορούμε να σωθούμε. Αν δεν προσέξουμε, μπορεί και να καταστραφούμε.

Με αυτήν την έννοια εγώ, κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, λέω ότι δεν μπορούμε να κάνουμε αλλιώς. Από εκεί και πέρα, θα έλεγα -και αυτό κι αν δεν γραφεί, δεν παύει να υπάρχει γιατί είναι γενική αρχή- ότι κάτω από ειδικές συνθήκες αναγκαζόμαστε να κάνουμε αυτές τις συμβάσεις και να τις κυρώσουμε. Είναι ένα είδος ανωτέρας βίας και για εμάς. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι παραχωρησιούχοι, όπως κάποια ωραία πρωία είπαν ότι «εμείς δεν έχουμε λεφτά, δεν μας δίνουν οι τράπεζες» και σταμάτησαν, θα μπορούν να συνεχίσουν, ενδεχομένως, και στην εφαρμογή αυτών των συμβάσεων να θέτουν όρους και να ζητούν και νέο υπερτίμημα, όπως έγινε σε κάποια έργα από αυτά.

Κατά τα λοιπά, εγώ σέβομαι τους συναδέλφους, που ανεβαίνοντας στο Βήμα είναι φυσικό -είναι και καθήκον τους- να μιλάει ο καθένας για την περιοχή του, για το δρόμο που πρέπει να πάει. Σωστά! Όμως, δεν είναι αυτό η δουλειά της Βουλής.

Αν θέλετε, κύριε Υπουργέ, με τις υπηρεσίες σας ένα πλαίσιο να βάλετε, μέσα στο οποίο θα έχετε εξουσιοδότηση να κινείσθε. Από εκεί και πέρα, πρέπει να μπει το Ελεγκτικό Συνέδριο, διότι δεν ξέρω πόσοι είναι εδώ πέρα οι οικονομικοί εμπειρογνώμονες ή μηχανικοί για έργα ιδιωτικά ή δημόσια, ώστε να ξέρουν. Εγώ τα αγνοώ πλήρως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Παρακαλώ τον συνάδελφο, τον κ. Ανδρέα Μαρίνο, να πάρει τον λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΡΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με ιδιαίτερη χαρά βλέπω ότι με το παρόν σχέδιο νόμου επανακινούνται τα έργα για τους οδικούς άξονες της χώρας. Είναι έργα που υπηρετούν πρωτίστως τον πολιτισμό στον τόπο μας.

Στη βάση αυτή είναι το παγκόσμιο σύμβολο που λέγεται Αρχαία Ολυμπία, όπου οι αρχαίοι Έλληνες από κάθε μέρος πριν από δύο χιλιάδες επτακόσια ογδόντα εννιά ακριβώς χρόνια, είχαν δημιουργήσει το δικό τους δρομολόγιο για το ραντεβού τους με την εκκεχειρία και τη συναδέλφωση των λαών. Εμείς, μετά από ακριβώς τόσα χρόνια, δεν βρίσκουμε τον τρόπο να χαράξουμε τον δικό μας δρόμο, όπου θα συναντήσει όλη η ανθρωπότητα τη γενέθλια γη του ωραίου, του μεγάλου και του αληθινού.

Δεν γνωρίζω κανένα κράτος στον κόσμο, που να περιφρόνησε και να αγνόησε από το στρατηγικό του σχεδιασμό τα ιστορικά του μνημεία. Η Αρχαία Ολυμπία μάς χρειάζεται, μόνο για να δίνουμε το όνομά της στο έργο; Για να καμαρώνουμε όλοι μαζί στην αφή της Ολυμπιακής Φλόγας και να την ξεχνάμε όλοι μαζί την επόμενη μέρα;

Η κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή, το 2007 ενέταξε το έργο αυτό στη σύμβαση παραχώρησης, γιατί είδε την αδικία που κατά καιρούς έχει υποστεί ο πολύπαθος αυτός Νομός της Ηλείας αλλά και ο δυτικός άξονας της Πελοποννήσου.

Το έργο αυτό είναι κομβικής σημασίας και σωστά χαρακτηρίζεται στο άρθρο 5 ως άμεσης προτεραιότητας, γιατί συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη του τόπου. Ανοίγει νέα πύλη στη Μεσόγειο που είναι η Καλαμάτα και εγκαινιάζει τη δημιουργία νέου οδικού και εμπορικού δρομολογίου από τη δυτική Ελλάδα στην Ευρώπη.

Από την άλλη μεριά, έρχεται να αναγνωρίσει το συνεχές έγκλημα που διαπράττεται από την αδιαφορία της ελληνικής πολιτείας μπροστά στα δυστυχήματα και στις εκατοντάδες απώλειες συνανθρώπων που μέχρι σήμερα έχουμε θρηνήσει.

Επίσης, αυτός ο δρόμος διευκολύνει και υπηρετεί το τουριστικό προϊόν της χώρας, αφού επιπροσθέτως ενδιαφέρει άμεσα δύο μεγάλους τουριστικούς προορισμούς, όπως είναι η Ζάκυνθος και η Κεφαλλονιά.

Γιατί, λοιπόν, τόσα χρόνια δεν έχει γίνει αυτό το έργο; Ευθύ-

νεται η ανεπάρκεια εκείνων που εκπροσώπησαν την περιοχή μου ή η έλλειψη σχεδιασμού από την πλευρά της κεντρικής εξουσίας και η εγκληματική –επαναλαμβάνω- αδιαφορία για την ανάπτυξη και τον τουρισμό; Οι συμπατριώτες μου σε αυτό το ερώτημα απαντούν «και τα δυο μαζί».

Δεν θα εξετάσω γιατί δεν έγινε το έργο μέχρι σήμερα ούτε θεωρώ ότι η εξαίρεσή του από τη σύμβαση, είναι παραχώρηση στα συμφέροντα των κατασκευαστών. Είναι, όμως, μια γενικό-τερη φιλοσοφία που διαχρονικά έχει η πολιτική ηγεσία, η οποία νομίζει ότι χωρίς τις απαραίτητες υποδομές μπορεί αυτό το κράτος να σταθεί όρθιο στα πόδια του.

Ακόμη η σύνδεση αυτού του αυτοκινητόδρομου με το Μορέα, είναι ύψιστης σημασίας έργο και υπηρετεί την οδική ασφάλεια και την ανάπτυξη ολόκληρης της Πελοποννήσου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά το Νομό μου, την Ηλεία, αυτήν την πανέμορφη περιοχή που διαθέτει άπειρα και μοναδικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, που έχει ακτή εκατόν τριάντα πέντε χιλιομέτρων, που έχει παραγωγές δυο φορές το χρόνο, που έχει μνημεία, όπως τον Επικούρειο Απόλλωνα και την αρχαία Ήλιδα, διοργανώτρια πόλη των Ολυμπιακών Αγώνων, που έχει πλείστα βυζαντινά και φράγκικα μνημεία, στερείται και σιδηροδρομικού δικτύου. Επίσης, το 1982 εν μια νυκτί έχασε και το πολιτικό αεροδρόμιο της Ανδραβίδας. Ένα αόρατο χέρι –φαίνεται- διαχρονικά εμποδίζει την ανάπτυξη της, αδικώντας την κατάφωρα.

Αυτά συζητούνται καθημερινά εντός των ορίων της Ηλείας, από ανθρώπους που έχουν γνήσιο ενδιαφέρον για τον τόπο.

Δεν αντιλέγω, πως η οικονομική κρίση που υφίσταται η χώρα την τελευταία τετραετία ήταν η μεγάλη και κυρίαρχη αιτία για τη ματαίωση αυτού του έργου και για την εξαίρεση του τμήματος Πάτρα-Τσακώνα από τη σύμβαση.

Με το άρθρο 5, που είναι προϊόν πίεσης όλων των παραγόντων της περιοχής και βέβαια, της δικής σας θέλησης, κύριε Υπουργέ, και της ρητής εντολής του Πρωθυπουργού Αντώνη Σαμαρά να κατασκευαστεί αυτό το τμήμα, έστω και με αυτόν τον τρόπο, δίνει προοπτική και αισιοδοξία ότι το έργο αυτό θα υλοποιηθεί, όχι για να αρθεί απλά και μόνο μια διαχρονική αδικία εις βάρος της περιοχής μου αλλά για να υπάρξει αφ' ενός οδικό δίκτυο και να βοηθηθεί αφ' ετέρου η εθνική οικονομία, που σίγουρα θα έχει ανταποδοτικά οφέλη από την κατασκευή του.

Θεωρώ, κύριε Υπουργέ, ότι θα βρεθούν οι εθνικοί και κοινοτικοί πόροι για να πραγματοποιηθεί το έργο. Το ότι ο παραχωρησιούχος θα συντάξει τις μελέτες που υπολείπονται και ότι όσον αφορά τις απαλλοτριώσεις θα ισχύσει το άρθρο 7Α' περί τέτοιων αναγκαστικών, τα θεωρώ κατά τρόπον τινά ασφαλιστικές δικλίδες.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα δώσω θετική ψήφο, γιατί είμαι υπέρ των έργων και της επανεκκίνησής τους, με ό,τι αυτό σημαίνει. Θέλω να πιστεύω ότι δεν ψηφίζω αυτήν την κύρωση της σύμβασης ως παπάς κρεμάμενος που έγραφε και απόγραφε, κατά τη λαϊκή ρήση, αλλά ως Έλληνας Βουλευτής και αντιπρόσωπος του πολύπαθου Νομού της Ηλείας, η οποία περιμένει την ημέρα, που η κεντρική εξουσία θα τη δει με το μάτι που πρέπει και που της αξίζει.

Επίσης, χαιρετίζω και τη νομοτεχνική βελτίωση που κάνατε όσον αφορά το τμήμα Πύργου-Καλού Νερού.

Κύριε Υπουργέ, η πίεση που θα ασκείται από μένα, αλλά και από τους υπόλοιπους Βουλευτές και θεσμικούς παράγοντες του τόπου μου -που σε αυτήν την περίπτωση είμαστε όλοι μια γροθιά- θα είναι αποφαστική για την τήρηση του χρονοδιαγράμματος της δημοπράτησης και της κατασκευής του έργου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Και εμείς ευχαριστούμε για την τήρηση του χρόνου.

Παρακαλώ το συνάδελφο κ. Στύλιο να λάβει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα για τις συμβάσεις παραχώρησης των μεγάλων δημοσίων έργων των ελληνικών αυτοκινητόδρομων. Είναι έργα που περιμένει με αγωνία η ελληνική περιφέρεια εδώ και πολλά χρόνια. Είναι έργα ύψιστης σημασίας για πολλούς λό-

γους.

Θα αναφέρω δύο πάρα πολύ βασικούς κατά τη δική μου προσωπική εκτίμηση.

Πρώτον, υπάρχουν οφέλη στο παρόν. Βιώνουμε καθημερινά μία κρίση πρωτόγνωρη για τα τελευταία χρόνια. Για να μπορέσουμε να ξεφύγουμε από αυτήν την κρίση, χρειάζεται να βρεθούν επενδύσεις, να έρθουν στη χώρα αλλά και να τονώσουμε τις εξαγωγές.

Πιστεύω ότι με την επανεκκίνηση των έργων δημιουργούμε τις προϋποθέσεις ώστε και επενδύσεις να έρθουν στη χώρα αλλά και να μπορέσουμε να οργανώσουμε καλύτερα την εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας και να τονώσουμε τις εξαγωγές.

Είναι πασιφανές για τον οποιονδήποτε ότι η επανεκκίνηση των έργων θα τονώσει την ελληνική περιφέρεια, μία τόνωση που την έχει τόσο πολύ ανάγκη, διότι θα δημιουργηθούν θέσεις εργασίας εκεί όπου σήμερα πονάμε.

Γνωρίζω ο ίδιος από προσωπική εμπειρία, γιατί είμαι Βουλευτής της περιφέρειας, με πόσο μεγάλη αγωνία οι κάτοικοι της περιφέρειας περιμένουν την επανεκκίνηση αυτών των έργων. Περιμένουν όχι μόνο αυτοί οι οποίοι θα απασχοληθούν και θα δουλέψουν σε αυτά τα έργα αλλά και η τοπική αγορά περιμένει και αυτή να τονωθεί, καθώς βρίσκεται σε ύφεση τα τελευταία χρόνια, και για τον επιπρόσθετο λόγο ότι έχει παγώσει η οικοδομή.

Ένας δεύτερος λόγος πάρα πολύ σημαντικός είναι η μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη που θα επιφέρουν αυτές οι βασικές υποδομές. Τα οφέλη θα είναι πάρα πολύ σημαντικά και είναι οφέλη που θα μας οδηγήσουν σε μία ανάπτυξη, στην οποία πολλές φορές έχω αναφερθεί από αυτό εδώ το Βήμα, μία πολυπολική ανάπτυξη, μία πολυκεντρική ανάπτυξη.

Εξηγώ πολύ συγκεκριμένα: Μέχρι τώρα στη χώρα μας είχαμε ένα μοντέλο ανάπτυξης που όλα μαζεύονταν στην Αθήνα και σε μία, δύο μεγάλες άλλες πόλεις στην Ελλάδα. Για να ξεφύγουμε από αυτό το μοντέλο ανάπτυξης, για να δώσουμε μία άλλη προοπτική και μία άλλη διεξοδό, πρέπει να δημιουργηθούν πολλά και διαφορετικά κέντρα ανάπτυξης στη χώρα, στην Πάτρα, στα Γιάννενα, στην Αλεξανδρούπολη στο Ηράκλειο, που θα βασιζονται σε μία διαφορετική φιλοσοφία, που θα εκμεταλλεύεται τις ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής, που θα εκμεταλλεύεται τις ξεχωριστές δυνατότητες που έχει κάθε περιοχή. Αυτά τα κέντρα μπορούν να βασιστούν στην παιδεία, στον πολιτισμό, στον τουρισμό στον πρωτογενή τομέα.

Έχω να δώσω μερικά πολύ συγκεκριμένα παραδείγματα, για να καταλάβει οποιοσδήποτε δύσπιστος τι εννοώ.

Οι δρόμοι θα συμβάλουν στην ένωση σημαντικών περιοχών της χώρας. Για παράδειγμα, η Νικόπολη είναι ένα ιστορικό μνημείο πολύ μεγάλης αξίας και κάλλους. Με τους δρόμους μπορεί να συνδεθεί με την Αρχαία Ολυμπία, με την Αθήνα αλλά και με τα λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και την Εγνατία Οδό, να έρθουμε πιο κοντά στο εξωτερικό. Είναι μία μεγάλη δυνατότητα που μέχρι τώρα δεν την είχαμε εκμεταλλευθεί. Και όταν αποτελεί προοπτική ο τουρισμός για τη χώρα, αντιλαμβάνεστε πόσο σημαντικό είναι ο επισκέπτης της Αθήνας να μπορεί εύκολα, με ασφάλεια, γρήγορα να προσεγγίσει την Αρχαία Ολυμπία, ένα μνημείο παγκοσμίου φήμης, ή να προσεγγίσει την Αρχαία Νικόπολη και να συνδέσει αυτούς τους δύο προορισμούς.

Να δημιουργηθούν από τους αντίστοιχους τουριστικούς πράκτορες πακέτα που θα μπορούν να δίνονται σε όλο τον κόσμο και έτσι να έχουμε έναν τουρισμό με επισκέπτες τριακόσιες εξήντα πέντε ημέρες το χρόνο.

Μία άλλη διάσταση είναι η εξαγωγή των δικών μας αγροτικών προϊόντων, μιας και στην Πελοπόννησο και στη δυτική Ελλάδα και στην Ήπειρο υπάρχει πρωτογενής τομέας, υπάρχουν δυνατότητες στον πρωτογενή τομέα, με καλά αγροτικά και κτηνοτροφικά προϊόντα, όπως είναι το γάλα και η φέτα. Με αυτά τα προϊόντα, μέσω των λιμανιών που ανέφερα πιο πριν, θα έρθουμε πιο κοντά στην Ιταλία και από εκεί στην Ευρώπη αλλά και στα Βαλκάνια και στις χώρες του Ανατολικού Μπλοκ.

Η προσωπική μου εμπειρία από την πατρίδα μου, την Άρτα, λέει ότι με τη δημιουργία της Εγνατίας Οδού, που ήταν έργο της

κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, τα δικά μας προϊόντα, τα εσπεριδοειδή, βρίσκουν διέξοδο στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Επικαλούμαι τις μαρτυρίες όλων των συναδέλφων από την περιοχή αλλά και των κατοίκων για οποιονδήποτε δύσπιστο.

Κύριε Υπουργέ, χθες από τον αρμόδιο Υπουργό Ανάπτυξης ανακοινώθηκε το νέο ΕΣΠΑ, το σύμφωνο εταιρικής σχέσης. Ανακοινώθηκε η αρχιτεκτονική του. Γνωρίζω ότι στους πρώτους μήνες της άνοιξης, μέχρι το Μάρτιο, θα γίνει η εξειδίκευση του νέου ΕΣΠΑ. Σε αυτήν την αρχιτεκτονική ένα μεγάλο μέρος κονδυλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης δίνεται για τις μεταφορές και τα οδικά δίκτυα.

Σας ζητώ από την εξειδίκευση που έρχεται στο επόμενο διάστημα, τμήματα των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης που δεν συμπεριλήφθηκαν σε αυτά που εμείς ψηφίζουμε σήμερα, να δρομολογήσετε, να μεριμνήσετε, ούτως ώστε να συμπεριληφθούν και να ενταχθούν σε ένα καινούργιο πρόγραμμα.

Τέλος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι οι σημερινές συμβάσεις παραχώρησης που ψηφίζουμε είναι μια ευκαιρία για εμάς τους ίδιους, για το Ελληνικό Κοινοβούλιο, για όλα τα κόμματα και για όλες τις παρατάξεις. Είναι μια συμφωνία να δείξουμε ότι μπορούμε να συμφωνήσουμε σε ορισμένα πράγματα. Το τεκμηριώνω ως εξής: Για να έρθουν οι συγκεκριμένες συμβάσεις για κύρωση στη Βουλή, έχουν περάσει πρώτα από τις υπηρεσίες του αρμόδιου Υπουργείου, του Υπουργείου Υποδομών. Εγκρίθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εγκρίθηκαν από το Ελεγκτικό Συνέδριο, εγκρίθηκαν από την Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής. Με τη συμφωνία μας στις συγκεκριμένες συμβάσεις δείχνουμε ότι σεβόμαστε και αυτούς τους θεσμούς, ότι σεβόμαστε και εμπιστευόμαστε το ελληνικό κράτος και δείχνουμε στους πολίτες μας ότι μπορούμε να βρούμε ορισμένα βήματα τα οποία θα κάνουμε όλοι μαζί. Θα είναι και ένα μήνυμα προς όλους ότι στην Ελλάδα μπορούμε να πετύχουμε πολλά.

Κύριε Υπουργέ, ήρθε η ώρα το μάτι της πολιτείας να πέσει στην Ήπειρο και στη δυτική Ελλάδα, σε μία περιοχή, τη φτωχότερη της Ευρώπης, με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα, σε μία περιοχή όπου ευεργέτες του ελληνικού κράτους έχουν προσφέρει πάρα πολλά στη δημιουργία του κράτους που έχουμε σήμερα.

Ψηφίζω τις συγκεκριμένες συμβάσεις παραχώρησης και σας ζητώ να έχετε την προσοχή σας στραμμένη στη συμπλήρωση των συμβάσεων μέσα από το καινούργιο ΕΣΠΑ.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Πιστεύω για την αποκατάσταση της αλήθειας ότι πρέπει να πούμε ότι η Εγνατία Οδός είναι έργο των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ και του Γιώργου Σουφλιά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να μη μαλώσουμε γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Γιατί να μαλώσουμε; Η αλήθεια είναι δεδομένη.

Τον λόγο έχει ο κ. Αποστόλου.

ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, νομίζω -αν δεν κάνω λάθος- ότι προηγούμαι στη σειρά των ομιλητών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Με συγχωρείτε, αλλά έδωσα το λόγο στον κ. Αποστόλου, αν δεν έχετε πρόβλημα. Αμέσως μετά ακολουθείτε εσείς.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω κανένα πρόβλημα. Αν θέλει, μπορεί να λάβει το λόγο η κυρία συνάδελφος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Είναι βέβαιον ότι εσείς θα είχατε παραχωρήσει το λόγο στην κ. Αυγερινούπουλου, κύριε Αποστόλου.

Ορίστε, σας ακούω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ: Για εμάς, αγαπητοί συνάδελφοι, βασικό ζητούμενο στις συμβάσεις που συζητούμε είναι το πώς θα γίνουν τα συγκεκριμένα έργα, ποιες είναι οι προτεραιότητες και βεβαίως, σε ποιους χρόνους θα γίνουν τα συγκεκριμένα έργα, διότι πρακτικά για εμάς απαιτούσαν νέο, φθηνότερο σχεδιασμό, προκειμένου να μειωθεί το κόστος, με νέες αποτιμή-

σεις λόγω νέων τιμών εργασίας και υλικών.

Επίσης, προσεγγίζουμε και το θέμα της αποπληρωμής τους. Δεν μπορεί να γίνεται με διόδια που δεν λαμβάνουν υπ' όψιν τους τη σημερινή οικονομική και κοινωνική πραγματικότητα για τους χρήστες, για τα φτωχότερα στρώματα, για τους οικονομικά ασθενέστερους, για όλους αυτούς τους ανθρώπους που πάνε στη δουλειά τους και αναγκάζονται να πληρώσουν αυτά τα διόδια.

Είναι απαράδεκτη, κύριε Υπουργέ, η άποψη ότι μπορούν να χρησιμοποιήσουν τη λαίμητμο του παράδρομου. Και είναι προκλητική η συγκεκριμένη πρότασή σας. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για την περίπτωση του δρόμου Χαλκίδας-Σχηματαρίου.

Οι παραχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων που θεσμοθετείτε παρουσιάζουν πολλές πρωτοτυπίες: Ενώ εσείς χαράσσετε την πολιτική και τους βασικούς σχεδιασμούς των συγκεκριμένων έργων και ταυτόχρονα βεβαίως διασφαλίσετε και τη χρηματοδότηση των έργων, δεν συμμετέχετε ούτε ως παρατηρητής στην υλοποίησή τους. Τα παραχωρείτε όλα σε εταιρείες ιδιωτικού συμφέροντος.

Μια άλλη πρωτοτυπία είναι ο τρόπος αποπληρωμής τους. Υπάρχουν ήδη έργα που έχουν παραχωρηθεί εδώ και χρόνια, όπως και έργα για τα οποία πληρώνονται διόδια εδώ και δεκαετίες, για τα οποία δεν έχει γίνει ούτε ένα ευρώ έργο. Είτε είναι έργα που έχουν ολοκληρωθεί εδώ και χρόνια και καλούνται οι χρήστες τους να καταβάλουν αντίτιμο χρήσης που θα αποπληρώσει άλλα έργα.

Τελικά, δηλαδή, το χρηματοδοτικό σχήμα αυτών των παραχωρήσεων καταλήγει στον Έλληνα πολίτη, αφού και τη συνεισφορά του δημοσίου πληρώνει ο Έλληνας φορολογούμενος και τη συνεισφορά των τραπεζών και του εργολάβου πληρώνει ο χρήστης, με το αντίτιμο που καταβάλλει.

Παλαιότερα, κύριε Υπουργέ, τα έργα είχαν επιλεκτικά διόδια. Θυμάστε στο δρόμο Αθήνας-Θεσσαλονίκης και Αθήνας-Πατρών. Τώρα δεν έχετε αφήσει ούτε έναν παράδρομο. Τελικά, δηλαδή, αυτό που καταφέρατε με τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις ήταν να επωμιστεί το δημόσιο όλες τις ζημιές των εργολάβων και ταυτόχρονα να δεσμευτείτε για ένα νέο χρηματοδοτικό σχήμα με περισσότερη δημόσια χρηματοδότηση. Αυτό θα το δείτε στη διαδρομή, με τις δεσμεύσεις που έχετε αναλάβει.

Έρχομαι τώρα σε αυτό που μας πονάει ιδιαίτερα αυτήν την περίοδο εμάς τους Ευβοιώτες. Στη σύμβαση παραχώρησης της Ιονίας Οδού καλούμαστε εμείς να συμμετάσχουμε -είτε οι Ευβοιώτες είτε οι επισκέπτες της Εύβοιας- με την τοποθέτηση διοδίων στο δρόμο Σχηματαρίου-Χαλκίδας. Ποια σχέση έχει η συγκεκριμένη παραχώρηση με το συγκεκριμένο δρόμο, που έχει κατασκευαστεί στο σύνολό του από χρήματα που δεν κατέβαλε καθόλου ο ανάδοχος; Έχουν καταβληθεί εδώ και δέκα επτά χρόνια από τα τέλη διοδίων που καταβάλαμε στο Σχηματάρι, ενώ δεν κάναμε χρήση του υπολοίπου της Εθνικής Οδού ούτε ένα χιλιόμετρο!

Και εσείς ο ίδιος και οι συνάδελφοί σας, μας λέγατε ότι αυτό το πληρώνετε τώρα γιατί θα φτιάξετε το δρόμο Χαλκίδα-Σχηματάρι. Δέκα επτά χρόνια το πληρώνουμε! Και ερχόμαστε σήμερα και μας βάζετε συγκεκριμένα διόδια, για να συνεχίσουμε να πληρώνουμε.

Σας είχα καταθέσει πριν λίγο καιρό κάποια αναφορά. Μου απαντήσατε στην αναφορά ότι, ενώ αποδέχεστε ότι το κόστος των διοδίων είναι βαρύ για τους κατοίκους της περιοχής -μάλιστα λέτε ότι θα είναι δυσβάσταχτο- ξεπερνάτε το πρόβλημα με την προτεινόμενη εναλλακτική λύση, αναφέροντας προκλητικά αυτό που σας είπα νωρίτερα και σας το ξαναλέω: «Σε ό,τι αφορά στην οικονομική επιβάρυνση των κατοίκων από το κόστος διέλευσης των διοδίων σημειώνεται ότι η χρήση του έργου παραχώρησης δεν είναι υποχρεωτική, δεδομένης της δυνατότητας χρήσης εναλλακτικών διαδρομών».

Όταν το δει κάποιος, φαίνεται ορθό αυτό που λέτε. Όμως, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε ότι η εναλλακτική διαδρομή που επικαλείστε έχει μεταβληθεί σε εκατόμβη θυμάτων. Ανά ένα μέτρο, αγαπητοί συνάδελφοι, υπάρχει και εικονοστάσι! Αντισταμάχουμε, λοιπόν, ότι δεν μπορεί να απαντάτε με αυτόν τον τρόπο. Γι' αυτό έχει ξεσηκωθεί ο κόσμος και δεν θα σας αφήσουν να φτιάξετε

ούτε τους σταθμούς.

Εγώ θα σας καταθέσω ομόφωνο ψήφισμα του δημοτικού συμβουλίου χθεσινोβραδινής συνεδρίασης, όπου θα σας διαβάσω μία φράση και σας προλέγω ότι αυτοί που συμφώνησαν ομόφωνα δεν είναι στον ΣΥΡΙΖΑ, για να μην φορτώνετε σε εμάς όλες αυτές τις διαδικασίες.

Αποφασίζει, λοιπόν, ομόφωνα το Δημοτικό Συμβούλιο Χαλκιδέων να εμποδίζει στην πράξη την κατασκευή του νέου Σταθμού Διοδίων στον αυτοκινητόδρομο Σχηματαρίου-Χαλκίδας. Εξουσιοδοτεί το δήμαρχο, προκειμένου να προβεί στις δέουσες ενέργειες, ώστε οι εργοταξιακές δυνάμεις του δήμου να βρίσκονται σε ετοιμότητα και να παρέμβουν για να αποτρέψουν την εγκατάσταση του νέου σταθμού, όταν αυτή επιχειρηθεί.

Σας το καταθέτω και επαναλαμβάνω το εξής: Μην τα φορτώνετε στο ΣΥΡΙΖΑ.

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

Γιατί αυτή η απόφαση; Διότι, αγαπητοί συνάδελφοι, υπάρχουν πάρα πολλοί λόγοι για να φθάσουν εκεί οι συμπατριώτες μου οι Χαλκιδέοι. Ούτε μία παρέμβαση δεν έχει γίνει εδώ και χρόνια στο άθλιο «αρχέγονο» το είπατε εσείς, κύριε Υπουργέ, στη συζήτηση στην επιτροπή- οδικό δίκτυο της Εύβοιας.

Βέβαια, για να χρυσώσετε το χάπι, ανακοινώσατε την ένταξη της παράκαμψης Χαλκίδας στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Από εχθές, όλη τη μέρα ψάχνω να βρω τη χρηματοδότηση και δεν τη βρίσκω. Ξέρετε, αυτό το έχετε κάνει και με άλλα έργα, όπως είναι για παράδειγμα το Νοσοκομείο Χαλκίδας που ουσιαστικά έχει ενταχθεί, έχει ξεκινήσει, αλλά έχει καταντήσει γιοφύρι της Άρτας. Άρα, λοιπόν, μην περιπαίζετε την κοινωνία ανακινώντας εντάξεις έργων, χωρίς να έχετε εξασφαλίσει τις απαραίτητες χρηματοδοτήσεις.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε τη ρύθμισή σας, γιατί οδηγεί το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή τον Έλληνα πολίτη, σε βάρη στα οποία δεν μπορεί να ανταποκριθεί.

Επίσης, αγαπητοί συνάδελφοι, έχουμε καταθέσει και μία τροπολογία και θα ήθελα να πω δύο κουβέντες. Αναφέρομαι στην τροπολογία για τους πλειστηριασμούς. Έχουμε συζητήσει μαζί μας, αγαπητοί συνάδελφοι και για το περιεχόμενο που έχει η τροπολογία μας. Ουσιαστικά συμφωνείτε κι εσείς στις ιδιαίτερες συζητήσεις που κάνουμε. Άρα, μήπως είναι ευκαιρία έστω και σ' αυτήν την τροπολογία να βρεθεί ένας τρόπος να συνυπάρξουμε; Σας το λέμε, γιατί ο ελληνικός λαός δεν αντέχει καταστάσεις σαν κι αυτές που φαίνεται ότι έρχονται.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Η συνάδελφος κ. Αυγερινούλου έχει τον λόγο.

ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτέλους σήμερα, μετά από επίπονες και μακροχρόνιες προσπάθειες που καταβάλαμε, βρισκόμαστε στην ιδιαίτερα ευχάριστη θέση να συζητούμε την επανεκκίνηση της Ολυμπίας Οδού αλλά και όλων των μεγάλων οδικών αξόνων της χώρας.

Η Ολυμπία Οδός είναι όνειρο και επιθυμία των πολιτών του Νομού Ηλείας. Αποτελεί το μείζον αίτημα του νομού μας, όσον αφορά στην περιφερειακή ανάπτυξη. Είναι ένα αίτημα, το οποίο με το σημερινό νομοσχέδιο φαίνεται ότι ανοίγει ο δρόμος ώστε να υλοποιηθεί.

Κατ' αρχάς, για μας σημαίνει ασφαλείς μεταφορές, καθώς στον οδικό άξονα που υπάρχει σήμερα μετράμε με θλίψη δεκάδες εικονοστάσια που έχουν αφιερωθεί στη μνήμη των συμπολιτών μας που χάθηκαν σε τροχαία ατυχήματα σε όλο το δρόμο.

Σημαίνει γρηγορότερες και περισσότερες εμπορικές μεταφορές, κυρίως –αλλά όχι μόνο– των αγροτικών μας προϊόντων.

Σημαίνει τη σύνδεση των λιμένων μας με λιμένες και αεροδρόμια άλλων περιοχών.

Σημαίνει παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών τουρισμού.

Σημαίνει δίκαιη και ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη.

Η Ηλεία, παρά το μεγάλο αναπτυξιακό δυναμικό της, υπολεί-

πεται σε υποδομές μεταφορών. Ο υπάρχων κύριος οδικός άξονας είναι πολύ παλαιός. Το 2010 σταμάτησε ο σιδηρόδρομος. Δεν έχουμε αεροδρόμιο, παρά το έντονο ενδιαφέρον από εκατομμύρια επισκέπτες του εξωτερικού, ιδίως για την Αρχαία Ολυμπία, ενώ τα γειτονικά αεροδρόμια είναι μικρά και δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις. Η κρουαζιέρα στο λιμάνι το Κατάκολο είναι μεν σε άνοδο αλλά το Κατάκολο δεν αποτελεί λιμάνι έναρξης κρουαζιέρας, επιλογή που θα απέφερε παραπάνω έσοδα στο νομό μας.

Η έλλειψη των υποδομών πρέπει να θεραπευτεί. Η σύνδεση του αυτοκινητόδρομου με την Αρχαία Ολυμπία πρέπει να εξασφαλιστεί στο μέλλον με κονδύλια εθνικά, κοινοτικά ή περιφερειακά και να υπάρξει βελτίωση του δρόμου που οδηγεί από τον Πύργο προς την Αρχαία Ολυμπία, καθώς και από τα Μακρίσια στην Αρχαία Ολυμπία. Το ίδιο πρέπει να γίνει και με τις οδούς που συνδέουν τόσο την Αρχαία Ολυμπία με τον Επικούρειο Απόλλωνα όσο και τον Επικούρειο Απόλλωνα με τη Ζαχάρω, την Ανδρίτσαινα και το Καλό Νερό, διότι η περιοχή μας –όπως και όλη η Ελλάδα– είναι τόπος πολιτισμού και ιστορίας και η διασύνδεση των αρχαιολογικών χώρων πρέπει να είναι ένας μεγάλος αναπτυξιακός στόχος στο σχεδιασμό μεταφορών.

Ζητούμε, λοιπόν, τη στήριξη της Κυβέρνησης για την πραγματοποίηση αυτών των υποδομών μεταφορών και της διασύνδεσής των αρχαιολογικών χώρων. Εν τω μεταξύ, βέβαια, ας ξεκινήσουμε άμεσα από τους δρόμους που έχουμε σήμερα μπροστά μας.

Το άρθρο 5 χαρακτηρίζει το έργο του αυτοκινητόδρομου Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα ως έργο υποδομής άμεσης προτεραιότητας. Παρ' ότι ο αυτοκινητόδρομος δεν περιλαμβάνεται πλέον στην αρχική σύμβαση παραχώρησης, έχουν ληφθεί όλες οι απαραίτητες εγγυήσεις ώστε τουλάχιστον το ένα τμήμα του να ολοκληρωθεί άμεσα.

Μάλιστα, το πρώτο τμήμα του, δηλαδή για τον αυτοκινητόδρομο από το Μυντιλόγλι Πάτρας ως τον Πύργο, η χρηματοδότηση είναι εγγυημένη τόσο από εθνικούς όσο και από κοινοτικούς πόρους. Το χρονοδιάγραμμά του είναι επίσης εγγυημένο, καθώς θα ολοκληρωθεί περί το 2015, παράλληλα με την ολοκλήρωση του έργου που θα παραμείνει στη σύμβαση παραχώρησης. Μάλιστα, όπως μας επιβεβαίωσε ο Υπουργός χθες, τα τεύχη δημοπράτησης γι αυτό το τμήμα του έργου θα δημοσιευθούν εντός των τριών πρώτων μηνών του 2014.

Περαιτέρω, ο αρχικός σχεδιασμός της Ολυμπίας Οδού για το νότιο τμήμα του Νομού Ηλείας προέβλεπε τη διέλευση του δρόμου εντός του οικοτόπου του Καϊάφα. Όμως, στην συνέχεια ανασχέθηκε αυτός ο σχεδιασμός, καθώς η απόφαση υπ' αριθμόν 2473/2010 του Συμβουλίου της Επικρατείας ακύρωσε τους περιβαλλοντικούς όρους του έργου ως προς το τμήμα εκείνο και κατά συνέπεια παρεμπιπτόντως και για το λοιπό τμήμα που διέρχεται από το Δήμο Ζαχάρας. Έκτοτε αναζητήθηκε άλλη λύση.

Ως σήμερα δεν υπερκεράσθηκαν τα τεχνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα, ούτε τα δημοσιονομικά που θέτει ένας εναλλακτικός σχεδιασμός για την περιοχή. Παρ' όλα αυτά, στο τρίτο εδάφιο της πρώτης παραγράφου του άρθρου 5 αναφέρεται: «Το τμήμα Πύργος-Καλό Νερό παραμένει έργο προτεραιότητας το οποίο περιλαμβάνεται στον εθνικό σχεδιασμό για τη σύνδεση των αυτοκινητοδρόμων». Ευχαριστούμε ιδιαίτερα τον Υπουργό, αλλά και το πρωθυπουργικό Γραφείο που δέχτηκε αυτήν την πρόταση την οποία κάναμε.

Αναμένουμε, λοιπόν, να δούμε σύντομα και εμείς στο νότιο τμήμα του Νομού Ηλείας τόσο τις αναγκαίες βελτιώσεις στο υπάρχον οδικό δίκτυο όσο και στο μέλλον έναν νέο περιβαλλοντικά ορθό σχεδιασμό, καθώς και την υλοποίησή του.

Παρεμπιπτόντως, θα ήθελα εδώ να κάνω μια γενικότερη πρόταση. Στην περίπτωση όπου δεν υπάρχουν αυτήν τη στιγμή χρηματοδοτήσεις γενικότερα για έργα υποδομών, τα οποία όμως είναι αναγκαία για την ανάπτυξη της χώρας, να προσφύγουμε στην εύρεση νέων χρηματοδοτικών εργαλείων και να δούμε εκτός από τη νέα χρηματοδοτική περίοδο της Κομισιόν, τα εργαλεία τα οποία δίνονται και μόλις τελείωσε επιτυχώς η πιλοτική τους φάση. Τέτοια εργαλεία είναι τα ομόλογα έργων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με αντίστοιχα ομόλογα έργων έχουμε χρηματο-

δοτηθεί αυτοκινητόδρομοι στο Βέλγιο, τη Γερμανία, την Αγγλία και τη Σλοβακία.

Θα πρέπει, λοιπόν, να διερευνηθεί τόσο αυτή η δυνατότητα όσο και κάθε άλλη χρηματοδοτική δυνατότητα, ώστε να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες υποδομές στη χώρα μας.

Ένα πράγμα είναι βέβαιο όσον αφορά στο Νομό Ηλείας ότι με τις δυνατότητες που διαθέτει η Ηλεία, εάν ενισχυθεί και με τις κατάλληλες υποδομές, θα συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη και της υπόλοιπης Πελοποννήσου. Η επένδυση στην Ηλεία και στην Αρχαία Ολυμπία είναι επένδυση για όλη την Ελλάδα.

Κλείνοντας, θα ήθελα να στηρίξω την τροπολογία σχετικά με την παράταση του μεταβατικού διαστήματος λειτουργίας των καταργούμενων ή συγχωνευόμενων φορέων διαχείρισης για δύο ακόμα χρόνια. Η τροπολογία προτείνεται ώστε να αποφύγουμε καθυστερήσεις στην απορρόφηση κονδυλίων του ΕΣΠΑ για τις προστατευόμενες περιοχές του δικτύου «Natura 2000».

Θα πρέπει, όμως, να αξιοποιήσουμε το μεταβατικό αυτό διάστημα για να προγραμματίσουμε τη διαχείριση, την εποπτεία και την προστασία των περιοχών «Natura 2000» στη χώρα μας κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Στην Επιτροπή Περιβάλλοντος θα καταθέσουμε σχετικές προτάσεις κατά το πρώτο τρίμηνο του 2014 και σας καλούμε όλους να τις συνδιαμορφώσουμε. Έτσι, λοιπόν, ανοίγει επιτέλους ο δρόμος.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Διαμαντόπουλος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Και μόνο η παρουσία του Υπουργού με τους δέκα, αν έχω μετρήσει καλά, συμβούλους του -περισσότερους από κάθε άλλου Υπουργού, σε κάθε άλλο νομοσχέδιο- και η πληθωρική του παρουσία, με τα σαράντα πέντε λεπτά της τοποθέτησης, δείχνει την αγωνία να αναστηθεί το success story που μας έχει αφήσει καιρό τώρα.

Η επευσμένη εκκίνηση των έργων προς όφελος, πάντα, των μεγαλοεργολάβων και εις βάρος του δημοσίου και των πολιτών γίνεται για να αποδείξει ότι αυτή η οικονομία κατ' αρχάς υπάρχει και επανεκκινεί.

Συνεχώς τοποθετούνται και μιλούν και ο Υπουργός αλλά και οι Βουλευτές που στηρίζουν αυτήν την Κυβέρνηση για το στοίχημα της ανάπτυξης. Μόνο που από μόνοι τους οι δρόμοι, από μόνα τους τα δίκτυα, από μόνα τους τα έργα υποδομής δεν φέρνουν ανάπτυξη. Πρέπει να υπάρχει μια οικονομία ζωντανή, ένας παραγωγικός ιστός που θα μπορεί να αποφέρει και προϊόντα και να μπορεί να δίνει τη δυνατότητα στον κόσμο να μετακινηθεί.

Άκουσα για τουρισμό. Όταν η μισή Ελλάδα είναι στο όριο της φτώχειας, ποιος θα μετακινηθεί εντός της χώρας; Ποιος θα εκδράμει; Αυτό το έχει αναρωτηθεί κανείς; Ο αγρότης που ως τώρα προσπαθούσε να σπάσει αυτό το κύκλωμα των μεσαζόντων και μπορεί να πείναζε το προϊόν του απευθείας σε μια αγορά για να το πουλήσει ο ίδιος, έχετε αναρωτηθεί πώς αντεπεξέρχεται τώρα σε όλο αυτό το κόστος που του έχετε επιβάλλει με την αύξηση των καυσίμων και με την αύξηση των διοδίων;

Τέλος πάντων, δυστυχώς, μας φέρνετε στο μυαλό άλλες εποχές, τότε που από μόνα τους τα έργα δήλωναν ισχυρές οικονομίες και ισχυρή Ελλάδα, όπως για παράδειγμα του κ. Σημίτη. Τότε έγιναν τεράστια έργα -και όχι μόνο σε δρόμους- τα οποία σηματοδότησαν τη δήθεν ισχυρή Ελλάδα, έγιναν έργα τα οποία ήταν και αναντίστοιχα των δυνατοτήτων της χώρας αλλά και των αναγκών της. Επιστρέφουμε δηλαδή, σε μια τέτοια περίοδο που προσπαθείτε να πείσετε τον λαό ότι όλα συμβαίνουν καλώς σ' αυτήν τη χώρα και ότι όλα αυτά μαζί με την επανεκκίνηση των δρόμων θα μας βγάλουν από την οικονομική κρίση.

Όμως, όλα αυτά τα φαρανικά έργα είχαν δώσει τροφή σε εκείνο το τρίγωνο της διαπλοκής, στο οποίο συνεργάζονταν μεγαλοεργολάβοι, τραπεζίτες και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Είναι εκείνος ο λόγος που έκανε το λαό να πιστέψει ότι εκείνη η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή θα τα βάλε με τους νταβατζήδες και θα λύσει βασικά προβλήματα αυτής της οικονομίας, πράγμα που δεν έγινε. Δεν έγινε και αποδεικνύεται ότι

χρόνια τώρα δεν μπορείτε και δεν θέλετε να το κάνετε.

Όπως και να έχει, υπήρξε και πάντα υπάρχει -ειδικά από την πλευρά των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας- το επιχείρημα πως δεν υπήρχε άλλη εναλλακτική λύση από το να γίνουν τα έργα. Σας παραπέμπω στην Εγνατία Οδό. Μια εταιρεία δημοσίων συμφερόντων έφερε εις πέρας ένα τεράστιο και πολύ μεγάλο έργο, χωρίς να γίνεται καμμία παραχώρηση σε κανένα άλλο και εισπράττοντας το δημόσιο τα διόδια. Και αυτή την εταιρεία πρόκειται να την ιδιωτικοποιήσετε. Άρα, υπάρχει και άλλη εναλλακτική, υπάρχει κι άλλη λύση, υπάρχει και δημόσιο το οποίο παράγει, είναι σύγχρονο, σωρεύει εμπειρία από πολλά έργα και μπορεί να βοηθήσει σ' αυτήν την κατεύθυνση.

Για να επιστρέψω τώρα στη σημερινή κατάσταση, θα ήθελα να πω ότι εμείς καταψηφίζουμε την κύρωση αυτών των συμφωνιών, διότι δεν υπάρχει βελτίωση των συμβατικών διατάξεων προς όφελος του δημοσίου. Το δημόσιο ανέλαβε την κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού -πράγμα που δεν έπρεπε να γίνει- ανέλαβε τη δαπάνη αποζημίωσης κατασκευαστή και παραχωρησιούχου -ρίσκο που πιστεύουμε ότι ανήκει σε αυτούς- δεσμεύει πόρους του ΕΣΠΑ ύψους 1,2 δισεκατομμυρίου από μικρά και μεσαία έργα, τα οποία πραγματοποιούσαν μικρές και μεσαίες τεχνικές εταιρείες. Διότι ο κύριος Υπουργός «έκλαιγε» για τους μεγαλοεργολάβους που δεν υπάρχουν πλέον. Όχι, υπάρχουν και με κονσόρτσιουμ συμμετέχουν και παίρνουν και το κομμάτι της πίτας που πάντα αναλογεί σε αυτούς. Επίσης, προοιωνίζεται χαμηλότερο εργασιακό κόστος. Αυτά τα έχουν αναλύσει και η εισηγήτριά μας αλλά και Βουλευτές που είχαν επιωμιστεί αυτό το ρόλο.

Επίσης, είναι σκανδαλώδες το να μειώνετε το ποσοστό που εισπράττει το δημόσιο από τα διόδια και να πηγαίνει εξ' ολοκλήρου εκεί. Και αφού φτάσαμε στα διόδια, είμαι εδώ για να υπερασπιστώ και όλους αυτούς τους ανθρώπους που αρνούνται να αυτοεξετελιζόνται στους ελληνικούς δρόμους. Αρνούνταν να πληρώνουν διόδια σε αυτοκινητόδρομους που δεν είχαν αυτήν την έννοια, σύμφωνα με το ευρωπαϊκό δίκαιο. Διότι σε δρόμο που δεν χαρακτηρίζεται αυτοκινητόδρομος, δεν μπορείτε να βάλετε διόδια. Αρνούνταν να πληρώσουν σε ημιτελή έργα. Αρνούνταν να πληρώσουν όταν τα διόδια είναι εντός της Αττικής. Όλοι αυτοί οι άνθρωποι είχαν το δίκιο και το νόμο με το μέρος τους μέχρι να νομοθετήσουν κάποιοι άλλοι και να πάρουν το μέρος των μεγαλοεργολάβων.

Αυτοί είναι οι λόγοι που όλοι αυτοί οι άνθρωποι είχαν αυτήν τη στάση και αυτό το κίνημα, το οποίο συκοφαντήθηκε εδώ μέσα. Μάλιστα, ακούσαμε ότι έφταιγαν αυτοί που σταμάτησαν τα έργα. Δηλαδή, την κρίση του καπιταλισμού, την κρίση που δημιουργήσαν οι τραπεζίτες, θα την πληρώσουν πάλι οι ίδιοι.

Ο εισηγητής του ΠΑΣΟΚ το έθεσε έτσι απλά ως «Μαζί τα φάγαμε» που είχε πει ο Πάγκαλος οπότε αυτοί έφταιγαν και γι' αυτό το πράγμα.

Θέλω να τοποθετηθώ όμως και για δύο τροπολογίες που έχουμε καταθέσει.

Η μια έχει να κάνει με τις διώξεις εις βάρος των αγροτών. Οι αγρότες κινητοποιήθηκαν. Οι αγρότες έδωσαν μια μάχη για τα δικά τους. Αντιμετωπίστηκαν με τη γνωστή τακτική του νόμου και της τάξης. Είναι ο μόνος δίαυλος επικοινωνίας αυτής της συγκυβέρνησης με το λαό που πλήττεται: τα ΜΑΤ και η δικαιοσύνη. Έχετε φτάσει τη δικαιοσύνη να δικαιώνει αυτό που γράφεται σε πολλούς τοίχους πως «Είναι σαν τα φίδια, δαγκώνουν μόνο τους ξυπόλυτους».

Έχουμε καταθέσει μια τροπολογία. Ευθύνεστε όλοι και πρέπει να πάρετε θέση όλοι, αλλιώς φτάνουν αυτά τα κλαψουρίσματα, όταν γυρνάτε στις περιφέρειές σας και θέλετε να στηρίξετε τον αγρότη και την παραγωγική ανασυγκρότηση του τόπου, να αφήσετε κατά μέρος. Διότι υπάρχει υπερφορολόγηση των αγροτών, δεν έχουν χρηματοδοτικά εργαλεία πια, χάνουν την υπεραξία των προϊόντων τους από ελλογνοποιήσεις. Έχουμε καταγγελλίες της ΠΑΣΕΓΕΣ ότι για πρώτη φορά δεν τη δέχεται το Υπουργείο να συζητήσει για τη νέα ΚΑΠ. Και όταν υπάρχει όλη αυτή η αντιμετώπιση από το κράτος και βγαίνουν στο δρόμο, τους χτυπάτε και τους στέλνετε στα δικαστήρια.

Στην άλλη τροπολογία θα πρέπει να πάρετε θέση, κύριε Βορίδη, όπως νομοθετήσατε τότε για να μην χάσουν τα χρήματα

από τα διόδια οι μεγαλοεργολάβοι και τραπεζίτες. «Ιδού η Ρόδος, ιδού και το πήδημα». Έχουμε φέρει μία τροπολογία -και απευθυνόμαστε σε όλες και σε όλους εδώ μέσα- η οποία θα γλιτώσει την πρώτη κατοικία από όλους αυτούς που τους έχετε ρίξει σε αυτό το σπιράλ, σε αυτήν τη οικονομική δίνη και τους αφήνετε και χωρίς κεραμίδι. Εδώ είναι. Την έχετε διαβάσει όλοι.

Προχωρούμε και παραπέρα. Κατ' αρχάς, ζητάμε την παράταση ενός έτους και απαιτούμε να μην περάσει κανένα «κόκκινο» δάνειο σε κανένα fund.

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

Θέλω να πω το εξής: Δεν περιμένουμε να το λύσετε -και απευθύνομαι και στις συντρόφισσες και στους συντρόφους του ΚΚΕ- δεν περιμένουμε να το λύσει αυτή η Κυβέρνηση, γι' αυτό ζητάμε αυτήν την παρέμβαση αυτήν τη στιγμή.

Και αν η δική σας τροπολογία είναι ειλικρινής, τότε θα πρέπει να γεμίσετε αυτά τα έδρανα με Υπουργούς από κυβέρνηση της Αριστεράς, διότι διαφορετικά απλά και μόνο τα φέρνετε για κοινωνιακούς λόγους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει η κ. Κωνσταντοπούλου.

Ορίστε, κυρία Κωνσταντοπούλου, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, εχθές ήταν η Παγκόσμια Ημέρα Κατά της Διαφθοράς. Ξέρετε τι κάνατε εσείς σε αυτήν εδώ την Αίθουσα; Φροντίσατε ώστε να ανακοινωθούν με το γνωστό, υποβολιμαίο και παραπλανητικό τρόπο κάποιες αποφάσεις του Προέδρου της Βουλής με τις οποίες, άκουσον-άκουσον, η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, η αρμόδια να αποφασίζει και να ελέγχει τη διαφάνεια στη λειτουργία των θεσμών, από δεκατρία μέλη με τα οποία λειτουργεί σύμφωνα με τον Κανονισμό από την αρχή της κοινοβουλευτικής περιόδου, δηλαδή από το καλοκαίρι του 2012, ξαφνικά αποκτά δεκαεννιά μέλη. Προστίθενται τρεις Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, ένας Βουλευτής του ΠΑΣΟΚ και ένας Ανεξάρτητος Βουλευτής και βάλατε και έναν Βουλευτή τους ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ για να διασκεδάσετε τις εντυπώσεις.

Και ξέρετε πότε το κάνατε αυτό; Ενώ δεν συγκαλείται η Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής επί ένα μήνα -και το ξέρετε- διότι ενώπιόν της εκκρεμεί η επισπευδόμενη από εσάς αλλαγή και τοποθέτηση διοίκησης στην ΕΕΤΤ, στην Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων, η οποία θα διαχειριστεί το διαγωνισμό για το ψηφιακό φάσμα και το διαγωνισμό για το ψηφιακό σήμα.

Εχθές, λοιπόν, από το παράθυρο και σήμερα έγινε η συνεδρίαση για να γνωμοδοτήσει μια νέα, παρανόμως συγκροτούμενη, Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Και έχετε το θράσος να τα κάνατε αυτά την Παγκόσμια Ημέρα Κατά της Διαφθοράς.

Πράγματι, λοιπόν -ωστό το είπε ο συνάδελφος και σύντροφος Βαγγέλης Διαμαντόπουλος- σας χρειάζονται, προφανώς, τόσοι υπηρεσιακοί παράγοντες και τόσοι σύμβουλοι σήμερα κατά την παράστασή σας εδώ στη Βουλή. Και σας χρειάζονται, διότι αυτό το νομοσχέδιο το οποίο φέρνετε συνιστά για άλλη μία φορά την κοινοβουλευτική αποθέωση της διαφθοράς, της πολιτικής μπαγαποντιάς και της πολιτικής απατεωνιάς. Διότι πώς αλλιώς να το χαρακτηρίσω, όταν έχω εδώ αυτές τις πανηγυρικές φωτογραφίες του Πρωθυπουργού και του Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης -κάπου είναι και ο κ. Τσούκαλης από τη ΔΗΜΑΡ- που εγκαινιάζουν τα έργα που τώρα ψηφίζετε -θα τα καταδέσω στα Πρακτικά και παρακαλώ να παραληφθούν- πότε; Στις 25 Απριλίου 2013.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Ζωή Κωνσταντοπούλου καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες φωτογραφίες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τι εγκαινιάζαν, κύριε Υπουργέ, ο κ. Βενιζέλος και ο κ. Σαμαράς στις 25-4-2013, εάν σήμερα ψηφίζονται συμβάσεις υπογραφείσες από εσάς; Ποιον κοροϊδεύετε και γιατί δεν ορρωδείτε και φέρνετε αυτές τις συμβάσεις στη Βουλή να κυρώνονται από το Κοινοβούλιο -βεβαίως, είναι ελάχιστοι οι παριστάμενοι Βουλευ-

τές κάθε φορά- ούτως ώστε να διαχέετε όχι τις πολιτικές, αλλά τις ποινικές ευθύνες που συνεπάγονται αυτού του είδους οι επί ζημιά του δημοσίου αποφάσεις σας;

Πρόκειται για ενέργειες και συμβάσεις σκανδαλωδώς επωφελείς διαχρονικά για τους «γνωστούς - αγνώστους» υμετέρους εργολάβους, καναλάρχες και επενδυτές με τα λεφτά των άλλων, των φορολογουμένων, οι οποίες μάλιστα δεν έρχονται στη Βουλή ολόκληρες. Διότι, όπως γνωρίζετε, αναφέρουν και μνημονεύουν η κάθε μία πλήθος προσαρτημάτων. Η πρώτη οκτώ προσαρτήματα. Η δεύτερη έξι προσαρτήματα. Η τρίτη έξι προσαρτήματα. Η τέταρτη επτά προσαρτήματα, τα οποία δεν φέρνετε, βεβαίως, διότι δεν θέλετε να τα δούμε. Όπως δεν θέλετε να μας πείτε γιατί συνυπογράφει αυτό το νομοσχέδιο ο Υπουργός Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, ποιες είναι δηλαδή εκείνες οι προβλέψεις που αφορούν το Υπουργείο του και γι' αυτό ζητήσατε και αναζητήσατε την υπογραφή του.

Έλκοντας την καταγωγή μου και από την Εύβοια και από την Πελοπόννησο, συγκεκριμένα από τη βόρειο Εύβοια και από την Ηλεία, έχω να πω αυτό που όλοι γνωρίζουν, ότι οι πολίτες και η οδική ασφάλειά τους είναι εγκαταλελειμμένη στο έλεός σας. Διότι επί δεκαετίες παραδίδονται στην κυκλοφορία έργα τα οποία το δημόσιο δεν παραλαμβάνει. Διότι κανένας δεν αναλαμβάνει την ευθύνη να υπογράψει και κατά τα λοιπά εγκαταλείπονται στο έλεος πραγματικά επικίνδυνων έργων και επικίνδυνων δρόμων οι πολίτες αυτής της χώρας, αυτοί για τους οποίους οφείλετε να μεριμνάτε.

Εσείς, όμως, μεριμνάτε για άλλους. Μεριμνάτε για τους συνήθως πλουτιζόντες, γι' αυτούς που είναι συνυπογράφοντες και προσυπογράφοντες ως παραχωρησιούχοι αντισυμβαλλόμενοι σας: την εταιρεία «HOCHTIEF», που την γνωρίζουμε από το «Ελευθέριος Βενιζέλος», τον γνωστό «ΑΚΤΩΡ» του κ. Μπόμπολα, τη «ΝΕΑ ΟΔΟ» και βεβαίως γι' αυτούς είναι αφειδής η μερίμνά σας.

Με αυτό το νομοσχέδιο φροντίσατε να λάβει το ελληνικό δημόσιο νέο δάνειο, για να εξυπηρετήσετε αυτούς. Φροντίσατε να αναλάβει το δημόσιο δαπάνη ύψους δισεκατομμυρίων ευρώ, που θα έπρεπε να αναζητά από τους προηγούμενους αντισυμβαλλόμενους του. Φροντίσατε, επίσης, να εξοικονομήσετε φοροαπαλλαγές, σαν να μην ήταν αρκετές εκείνες οι φοροαπαλλαγές τις οποίες απολαμβάνουν οι ίδιοι.

Αλήθεια, τι έγινε ο κ. Μπόμπολας και οι καταθέσεις του στη λίστα Λαγκάρντ; Να αρκεστούμε στην κατάθεση του κ. Βενιζέλου, την οποία έχουμε περιλάβει και στη γνώμη μας τα μέλη της Επιτροπής Προκαταρκτικής Εξέτασης, ο οποίος διαβεβαίωσε ότι ο κ. Μπόμπολας μπορεί να εξηγήσει από τις άλλες δραστηριότητές του στα δημόσια έργα ή στη ναυτιλία τι γίνεται; Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Ή να θυμηθούμε τον κ. Σαχινίδη που αφηγήτο πώς γνώρισε τον κ. Μπόμπολα στο Υπουργείο σε διάφορες συναντήσεις; Γι' αυτούς μεριμνάτε. Για τους πολίτες αδιαφορείτε και φροντίζετε να ζημιώνετε και το ελληνικό δημόσιο, διότι για άλλη μία φορά προβλέπετε προνομιακές ρήτρες για τους ιδιώτες και εξόφληση του δημοσίου στην τελευταία γραμμή των εξυπηρετούμενων.

Αυξάνετε τα διόδια και αδιαφορείτε για τους κατοίκους περιοχών οι οποίοι αναγκάζονται να πληρώνουν τίμημα δυσπροσέγγιστο, να μην πω απροσέγγιστο, οι οποίοι από πάνω δίνονται ποινικά αλλά και καταδιώκονται με αστικές αγωγές τις οποίες εξαπολύουν οι αντισυμβαλλόμενοι σας.

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

Η «ΝΕΑ ΟΔΟΣ», την οποία αυτήν τη στιγμή ωφελείτε, ξέρετε πόσες αγωγές έχει κάνει κατά κατοίκων, αναζητώντας εκατοντάδες χιλιάδες ευρώ από διόδια για μια οδό η οποία δεν έχει κατασκευαστεί;

Ένα λεπτό θα ήθελα, κύριε Πρόεδρε, για να αναφερθώ στις δύο τροπολογίες που έχει καταθέσει ο ΣΥΡΙΖΑ.

Είναι πρότασή μας και θυμάμαι ότι ο κύριος Υπουργός ο κ.

Αθανασίου –κρίμα που δεν ήρθε, αν και έχει βάλει την υπογραφή του, δεν ξέρω για ποιο λόγο- είχε δεσμευθεί ότι θα εξέταζε την εξαίρεση του αξιοποιούντος για τις κινητοποιήσεις αγροτών αλλά και κατοίκων περιοχών όπου υπάρχουν διόδια και οι οποίοι περιορίζονται στο δικαίωμά τους της ελευθερίας κίνησης και ελεύθερης πρόσβασης στο χώρο δουλειάς και στο χώρο κατοικίας τους.

Δεύτερον, οι πλειστηριασμοί. Έχουμε παρακολουθήσει αρκετές ασκήσεις επαναστατικής γυμναστικής από τους Βουλευτές που στηρίζουν αυτήν την Κυβέρνηση.

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

Σε μισό λεπτό έχω ολοκληρώσει, κύριε Πρόεδρε.

Καταθέτουμε πρόταση-τροπολογία προστασίας των συμπολιτών μας οι οποίοι υφίστανται τη βία της απειλής, κατάσχεσης και πλειστηριασμού της πρώτης κατοικίας τους.

Καταδικάζετε τη βία από όπου και αν προέρχεται; Ψηφίστε αυτήν την τροπολογία που συνιστά κοινωνική άμυνα των συμπολιτών μας απέναντι στη βία, τον εκβιασμό και την απειλή των πλειστηριασμών. Και αφού δεν δικαιώσατε χθες την Ημέρα κατά της Διαφθοράς, δικαιώσατε σήμερα την Παγκόσμια Ημέρα Προστασίας των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Παρακαλώ τον κ. Κυριακάκη να πάρει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές της Συγκυβέρνησης, κύριε Υπουργέ, μας λέτε στη σελίδα 4 της σύμβασης στην παράγραφο ε' με τίτλο «Επιλογή επανεκκίνησης έργων» ότι «τα συμβαλλόμενα μέρη εισήλθαν σε διαπραγματεύσεις» και παρακάτω ότι «το ελληνικό δημόσιο εισήλθε στη διαπραγμάτευση με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον». Αυτό θα δείξω ότι είναι ένα μεγάλο ψέμα. Εδώ θα αναφερθώ στα τέσσερα στοιχεία του σκανδάλου που υπήρξαν μέχρι σήμερα με τις συμβάσεις του '07 και πώς αυτό ολοκληρώνεται με τη σημερινή σύμβαση.

Το πρώτο στοιχείο του σκανδάλου, λοιπόν, που είναι αντίθετο στο δημόσιο συμφέρον, είναι ότι προσήλθατε σε αυτήν την διαπραγμάτευση –ας την ονομάσουμε έτσι- χωρίς να αξιοποιήσετε το βασικό όρο της σύμβασης του '07 που στο άρθρο 7 έλεγε ότι ο παραχωρησιούχος θα είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση ότι θα υπάρχει ανά πάσα στιγμή –το τονίζω αυτό, ανά πάσα στιγμή- η απαραίτητη χρηματοδότηση για την πλήρη και προσηκούσα εκτέλεση του έργου.

Πώς, λοιπόν, ολόκληρο ελληνικό δημόσιο διαπραγματεύεται με τους παραχωρησιούχους, απεμπολώντας το βασικό ατού των συμβάσεων του '07;

Δεν είναι μόνο αυτό αλλά αντίθετα αναγνωρίσατε ως αποτέλεσμα αυτής της διαπραγμάτευσης ευθύνη του δημοσίου για την καθυστέρηση των έργων, ενώ αν ενεργοποιούσατε τις ρήτρες που έλεγε η παλιά σύμβαση για την ευθύνη του παραχωρησιούχου για την αναστολή των έργων, ενδεχομένως μέσα από τη διαπραγμάτευση θα είχατε όφελος και όχι ζημιά. Ούτε καν όμως μπαίνετε στον κόπο να μας δείξετε σήμερα μία μελέτη μέσα από έναν συμψηφισμό των οφειλών των παραχωρησιούχων προς το δημόσιο για τη ζημιά που υπέστη το δημόσιο και ενδεχομένως των οφειλών του δημοσίου προς τους παραχωρησιούχους αν αυτό θα ήταν αρνητικό ή θετικό για το δημόσιο. Δεν μας το εξηγείτε.

Σήμερα επικαλείστε στην αιτιολογική έκθεση της σύμβασης, στην παράγραφο ε', όπου λέει «επιλογή επανεκκίνησης έργων», ότι υπήρξε παρατεταμένο γεγονός ανωτέρας βίας. Ποιο είναι αυτό; Η κρίση. Το γεγονός «Ανωτέρας Βίας» -το βάζετε και με κεφαλαία γράμματα για να το καταλάβουμε- το λέτε για αυτούς που έβγαζαν παράλληλα εκείνα τα χρόνια τα λεφτά στην Ελβετία, που ήταν στις λίστες Λανγκάρντ, που δεν πλήρωσαν φόρους γι' αυτά, που έπαιρναν περιουσία του δημοσίου στη Χαλκιδική αξίας 20 δισεκατομμυρίων για 15 εκατομμύρια από το δημόσιο, που πήραν ένα «δανειάκι» ύψους 98 εκατομμυρίων ευρώ, όταν κανένας Έλληνας πολίτης δεν μπορούσε να πάρει ένα τέτοιο δάνειο. Αλλά δεν υπήρξε «ανωτέρα βία» γι' αυτούς που δεν είχαν να πλη-

ρώσουν το ρεύμα τους και τα φάρμακά τους. Δεν επικαλείστε «ανωτέρα βία» για τα τριάντισι εκατομμύρια ανασφάλιστους για να τους καλύψετε.

Το δεύτερο στοιχείο του σκανδάλου είναι πως αυτά τα χρόνια που δεν γίνονταν τα έργα οι παραχωρησιούχοι έχουν εισπράξει από το δημόσιο και από τα διόδια ποσά μεγαλύτερα από το κόστος των έργων που έχουν κατασκευάσει, όταν η σύμβαση του 2007 προέβλεπε είσπραξη διοδίων μόνο όταν ολοκληρώνονταν τα έργα και όταν υπήρχαν ασφαλείς παράδρομοι.

Το τρίτο στοιχείο του σκανδάλου είναι πως το δημόσιο πληρώνει, αντί να πληρώνουν οι παραχωρησιούχοι, τα λεγόμενα swaps. Τι είναι τα swaps; Είναι οφειλές των παραχωρησιούχων προς τις τράπεζες για εξασφάλιση των επιτοκίων από διακυμάνσεις, η αντιστάθμιση κινδύνου. Αυτά τα πλήρωνε και τα πληρώνει το δημόσιο.

Το τέταρτο, τελευταίο, στοιχείο του σκανδάλου είναι ότι αυτά τα χρόνια που γίνονταν αυτά, περάσατε νομοθετικές ρυθμίσεις ώστε οι εταιρείες να προσφεύγουν απευθείας εναντίον των πολιτών που κινητοποιούνται για τα διόδια, που δεν έχουν να πληρώσουν και ποινικοποιήσατε και αυτές τις κινητοποιήσεις.

Σήμερα ολοκληρώνεται το σκάνδαλο με πέντε στοιχεία. Πρώτον, καταβάλλετε ποινικές ρήτρες για τις καθυστερήσεις ως ευθύνη δήθεν του δημοσίου. Καταβάλλετε αποζημιώσεις με διάφορες αιτιολογίες, όπως αρχαιολογικά, απαλλοτριώσεις κ.λπ., προς τους παραχωρησιούχους, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Δεύτερον, χρηματοδοτείτε τα έργα σήμερα με δημόσιο χρήμα, δηλαδή το 60%-65% του συνόλου του κόστους θα είναι δημόσιο χρήμα.

Τρίτον, το δημόσιο πλέον εγγυάται για τα δάνεια.

Τέταρτον, λέτε ότι με αυτήν τη σύμβαση θα καλύψετε απώλειες των εσόδων από το μερίδιο του δημοσίου από τα διόδια. Θα το εκχωρήσετε και αυτό στους παραχωρησιούχους, που σίγουρα θα έχουν απώλεια εσόδων, διότι θα πέφτει ακόμα παραπέρα η κίνηση με τις αυξήσεις «φωτιά» που βάζετε από 1^η Ιανουαρίου και στο μέλλον.

Πέμπτον, δεν υπάρχει καμιά ουσιαστική δέσμευση -και το τονίζω- των παραχωρησιούχων για το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων. Λένε πως θα ολοκληρωθούν στο τέλος του 2015. Θυμίζω –και να ληφθεί υπ' όψιν εδώ- γιατί δεν υπάρχει ουσιαστική δέσμευση; Διότι με τη θέσπιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση μακροοικονομικής αιρεσιμότητας θα παρακρατούνται λεφτά από το ΕΣΠΑ, το οποίο χρηματοδοτεί μέρος τους κόστους των έργων, όταν η χώρα είναι εκτός δημοσιονομικών στόχων.

Επίσης, στη σελίδα 9 της σύμβασης γράφετε ότι «η κατάσταση στις διεθνείς και εγχώριες χρηματοπιστωτικές αγορές έχει οδηγήσει σε δραστική μείωση του ενδιαφέροντος των τραπεζών για να χρηματοδοτήσουν τέτοια έργα».

Δηλαδή, πού είναι οι εγγυήσεις που προσφέρουν οι παραχωρησιούχοι γι' αυτήν τη σύμβαση ότι θα ολοκληρωθεί; Ακόμα και για την επανεκκίνηση των έργων δεν έχουμε ουσιαστικές δεσμεύσεις.

Πώς, λοιπόν, ισχυρίζεστε ότι σε περίπτωση καταγγελίας των συμβάσεων, είτε το 2010 είτε ακόμα και σήμερα, αυτό θα απέβαινε σε βάρος του δημοσίου; Κάνατε συγκεκριμένες μελέτες; Κάποια έργα προγραμματίζονταν ως ιδιωτικά και στην παρούσα σύμβαση λέτε ότι θα αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία των συμβάσεων. Αυτός είναι ο στόχος της σημερινής κύρωσης. Η χρηματοδότηση, όμως, θα συνεχιστεί με ιδιωτικά δανειακά κεφάλαια, όταν τελικά τα έργα θα εκτελεστούν ουσιαστικά ως δημόσια; Πώς γίνεται για έργα που θα εκτελεστούν ουσιαστικά με δημόσιο χρήμα, τα κέρδη να είναι ιδιωτικά; Αυτά τα πράγματα πρέπει να εξηγήσετε σε μας αλλά και στον ελληνικό λαό.

Κύριε Πρόεδρε, κλείνοντας θα αναφέρω τις θέσεις μας: Πρώτον, λέμε «ναι» στην επανεκκίνηση των έργων αλλά με πλήρη διαφάνεια και απόλυτη διασφάλιση του δημοσίου συμφέροντος που εσείς δεν παρέχετε.

Δεύτερον: Ακόμα και μετά την κύρωση αυτή, δεν θα παραιτηθούμε από τον έλεγχο των συμβάσεων. Όταν θα έλθουμε στην κυβέρνηση, θα ζητήσουμε πλήρη απολογισμό, έλεγχο σε βάθος και απόδοση ευθυνών που τυχόν θα αποδειχθούν.

Τρίτον, θα στηρίξουμε τους πολίτες που διώκονται για τα δόδια και στην πράξη και εδώ μέσα, ώστε οι πολίτες να απαλλαγούν απ' όσες διώξεις έχουν ξεκινήσει και να καταργηθούν οι σχετικοί νόμοι.

Τέταρτον: Δραστική μείωση των τιμών των διοδίων, κατάργηση των περιπτώσεων διοδίων και μείωση για τις ευπαθείς ομάδες και τους εργαζόμενους που πάνε στη δουλειά τους καθημερινά πληρώνοντας πολλές φορές όλο το μισθό τους για τα δόδια και με προοπτική να αποδώσουμε τους δρόμους ως δημόσιο αγαθό στο λαό αυτής της χώρας.

Κύριε Υπουργέ, θα αναφέρω κάτι για τη Φθιώτιδα η οποία έχει αδικηθεί τρομερά από την παλιά σύμβαση. Έχει τρία δόδια στην Πελασγία, των οποίων το κόστος αυξάνεται και προγραμματίζονται τουλάχιστον τρία ακόμα. Θα θυμίσω ότι τα δόδια στην Αγία Τριάδα Μώλου είναι για να εξοφληθεί ο Ε65 ο οποίος αναβάλλεται. Πού είδατε εσείς δρόμο που να έχουν προγραμματιστεί να γίνουν τα μεσαία χιλιόμετρα χωρίς τα πρώτα 31 και τα τελευταία 70; Θέλουμε, λοιπόν, να μας μιλήσετε πιο συγκεκριμένα για τον Ε65.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ο κ. Μπούρας έχει τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρέπει να θυμίσω σε όλους ότι αυτοί οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι περιλαμβάνονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο και έχουν τεράστια σημασία τόσο για την εθνική οικονομία, για το κράτος ολόκληρο, όσο και για επιμέρους ζητήματα.

Μάλιστα, πολλοί συνάδελφοί μου είχαν την ευκαιρία, τόσο στην επιτροπή όσο και κατά τη διήμερη εξαντλητική συζήτηση στην Ολομέλεια, να αναφερθούν σ' αυτήν την ιδιαίτερη σημασία που έχουν αυτά τα έργα. Βεβαίως όλοι θα είχαμε να προσθέσουμε κάτι. Κανείς δεν λέει ότι τα πάντα γίνονται, όμως έχω να παρατηρήσω ότι ο Υπουργός χθες -μιλώντας μάλιστα για αρκετή ώρα που τού παραχώρησε το Προεδρείο, όπως και σε όλους τους εισηγητές- ήταν αποκαλυπτικός. Έβαλε τον δάκτυλο επί τον τύπον των ήλων και εξήγησε τα πάντα. Μάλιστα, εγώ πρέπει να τον συγχαρώ ιδιαίτερα διότι δεν μονοπώλησε αυτή την επιτυχία -γιατί για επιτυχία πρόκειται- και αναφέρθηκε σ' όλους τους Υπουργούς που για πολλά προηγούμενα χρόνια ο καθένας προσθετε το «λιθαράκι» του για να γίνουν αυτά τα έργα. Όλοι μιλάμε για ανάπτυξη, αλλά αυτά τα έργα είναι η βάση για την ανάπτυξη της χώρας.

Θα περίμενα βεβαίως κριτική, βεβαίως παρατηρήσεις και αντιστοίχες, αλλά ειλικρινά λυπάμαι γιατί ιδιαίτερα οι συνάδελφοι από το χώρο της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης δεν μπόρεσαν να βρουν ούτε γι' αυτό το σημαντικό έργο έναν καλό λόγο.

Κύριε Υπουργέ, εγώ χάριχα ιδιαίτερα. Δεν θέλω να καταχραστώ του χρόνου και να μπορέσω να τελειώσω νωρίτερα από το χρόνο που έχω, γιατί ειλικρινά καλύφθηκαν από πάρα πολλά θέματα τα οποία έθεσαν οι συνάδελφοί μου. Γνωρίζετε ότι πολιτεύομαι και εγώ στην Περιφέρεια Αττικής. Πράγματι, θέλω να σας ευχαριστήσω και θα διαβάσω επί λέξει τι είπατε. Και αυτό ικανοποίησε τους πολίτες αλλά περιμένουν αποτελέσματα. Γιατί καμιά φορά πρέπει πραγματικά η κεντρική εξουσία να μην βλέπει την Περιφέρεια Αττικής σαν την πίσω αυλή της Αθήνας. Αυτό το λέω πάντα, γιατί όπως ξέρετε όλες οι δραστηριότητες σωρεύονται εκεί, δεν μπορούν να τοποθετηθούν αλλού και επιβαρύνουν την περιοχή.

Κύριε Υπουργέ, θα διαβάσω ακριβώς τα λόγια που είπατε χθες. Πράγματι ακούσατε στην επιτροπή -αυτό το συμπέρασμα βγάξω εγώ- εμάς τους Βουλευτές που δημοσίως αλλά και ιδιωτικώς σας εξηγήσαμε ορισμένα πράγματα για το θέμα της βόρειας και της δυτικής Αττικής. Πράγματι είχατε ευήκοον ους και η χθεσινή σας τοποθέτηση μας ικανοποιεί αλλά και σας δεσμεύει. Είπατε επί λέξει:

«Τόνισα, λοιπόν, ότι υπάρχει ένα μεγάλο άδικο που εντοπίζεται στη βορειοανατολική και στην νοτιοδυτική Αττική που έχει σχέση με τους συχνούς χρήστες. Δεσμεύτηκα ότι δεν θα γίνει απολύτως τίποτα πριν λύσουμε αυτά τα θέματα των παράπλευρων και εναλλακτικών διαδρομών και το θέμα των εκπτώσεων ή του ανα-

λογικού συστήματος. Δεν θα γίνει τίποτα εάν πρώτα δεν λυθούν αυτά τα ζητήματα. Είναι δική μου απόφαση και θα εφαρμοστεί. Από εκεί και πέρα οποιoσδήποτε λέει οτιδήποτε άλλο, δεν κάνει τίποτα άλλο παρά σπέκουλα».

Κύριε Υπουργέ, προκειμένου πραγματικά να υλοποιήσετε αυτήν την υπόσχεσή σας, που είναι ρητή και κατηγορηματική, εγώ θα σας παρακαλέσω την κατάλληλη στιγμή εμάς τους Βουλευτές από όλους τους χώρους, από όλα τα πολιτικά κόμματα που πολιτευόμαστε στην Περιφέρεια Αττικής, να μας καλέσετε να βρούμε τη βέλτιστη λύση.

Θέλω να προσθέσω, επίσης, κύριε Υπουργέ ότι και τα φορτηγά δημόσιας χρήσης που είναι συχνόι χρήστες πρέπει να έχουν αυτήν την εκπαιδευτική αντιμετώπιση, διότι πραγματικά και αυτοί σήμερα βρίσκονται σε δεινή θέση.

Τελειώνοντας, καταθέτω για τα πρακτικά προκειμένου και εσάς να σας χρησιμεύσουν, κύριε Υπουργέ, ένα πρακτικό από το Δήμο Διονύσου του Δημοτικού Συμβουλίου και μία επιστολή από το Δήμαρχο Ωρωπού. Όμως, έχετε και από τα πρακτικά της επιτροπής τις θέσεις του Δημάρχου Μεγάρων, έτσι ώστε να καταλήξετε στο καλύτερο αποτέλεσμα.

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

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Κωνσταντόπουλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε επί δυο μέρες την τροποποίηση των συμφωνιών των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων έργων της χώρας, των οδικών αξόνων, με αρκετά μεγάλο ενδιαφέρον από τους Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου, όπου πάνω από σαράντα ενεγράφησαν και ομιλούν εδώ.

Κυρίες κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για παραχώρηση μέχρι το 2038, ουσιαστικά, των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης αυτών των μεγάλων έργων και ξέρετε ότι με τις τελευταίες εκτιμήσεις τα έσοδα έπεσαν κατά δεκάδες δισεκατομμύρια. Με μία εκτίμηση από τα τριάντα οκτώ, έπεσαν στα 14,5 δισεκατομμύρια, σύμφωνα με την ανακοίνωση του κ. Βιτάλη.

Ένα σημείο είναι αυτό. Το άλλο σημείο είναι η διαβεβαίωση του αρμόδιου Υπουργού -ο οποίος μας ανακοίνωσε- ότι οι συμβάσεις εξασφάλισαν θετική γνωμοδότηση από τον έλεγχο που έγινε από το Ελεγκτικό Συνέδριο, καθώς επίσης ότι ο ίδιος για λόγους διαφάνειας θα στείλει σε όλους τους εγχώριους κι ευρωπαϊκούς φορείς, πολιτικού και κατασταλτικού ελέγχου, την τροποποίηση αυτών των συμβάσεων και θα παρακολουθήσει προσωπικά όλα τα έργα.

Ζούμε σε μία χώρα με Ελεγκτικό Συνέδριο, με ανεξάρτητη δικαιοσύνη, όπου ο καθένας μπορεί να προσφύγει, αν νομίζει ότι τα δικαιώματα του ελληνικού λαού, καταπατώνται. Άρα, λοιπόν, περιττεύουν οποιoσδήποτε κορώνες εδώ μέσα για κάποιους οι οποίοι σκύβουν το κεφάλι και για κάποιους άλλους οι οποίοι σηκώνουν το κεφάλι. Περιττεύουν. Δεν υπάρχει άλλη λέξη.

Φυσικά προκαλεί έκπληξη και η πρόταση για ονομαστική ψηφοφορία αύριο γι' αυτό το νομοσχέδιο. Θα πάρουν, φυσικά, την απάντηση από τους Βουλευτές του ελληνικού Κοινοβουλίου και θα δείξουν ότι κάποιοι Βουλευτές στέκονται όρθιοι στις φωνές οι οποίες εξακολουθούν να λαϊκίζουν, σε όλους αυτούς οι οποίοι προτιμούν εγκαταλελειμμένα έργα, σε όλους αυτούς οι οποίοι προτιμούν την εικόνα της χώρας με μηχανήματα οδοποιίας σκουριασμένα, εγκαταλελειμμένα σε διάφορα σημεία της πατρίδας μας, σε όλους αυτούς οι οποίοι προτιμούν μία εικόνα σε θέση εργοταξίων που να σφύζουν από ζωή, γεμάτα εργάτες, προτιμούν μία εικόνα με περισσότερες, μία εικόνα εγκατάλειψης. Εξαρτάται από ποια οπτική γωνία βλέπει καθένας τα πράγματα αυτά, από το τι θέλει να δώσει προς τα έξω.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλουμε μία Ελλάδα που προσπαθεί, μία Ελλάδα που βγαίνει μπροστά, την εικόνα της

χώρας μας γεμάτη εργοτάξια, την εικόνα της χώρας μας γεμάτη καινούργιους οδικούς άξονες, μία εικόνα η οποία αλλάζει την ψυχολογία και μέσα στη χώρα και έξω από αυτήν. Θέλουμε μία Ελλάδα που φέρνει επενδυτές επειδή τρέχει μπροστά, όχι μία Ελλάδα που μένει στάσιμη. Θέλουμε μία θετική εικόνα της χώρας μας.

Κύριε Υπουργέ, είμαι σίγουρος ότι θα κλείσετε τα αυτιά σας – και τα κλείνετε τα αυτιά σας – σε όλους αυτούς οι οποίοι επιμένουν σε λεκτικά πυροτεχνήματα, γιατί βλέπετε ότι, εν τέλει, ό,τι και να κάνουμε, θα τα ακούσετε. Κάποιοι θέλουν κι άλλες «Σάρες» – και το βλέπαμε σήμερα στα τηλεοπτικά παράθυρα – θέλουν κι άλλα δυστυχήματα, θέλουν κι άλλα άτομα τα οποία να χάνουν τη ζωή τους από έλλειψη ηλεκτρικού ρεύματος. Όπως ακριβώς τους ενόχλησαν τα άμεσα ανταντακλαστικά της Κυβέρνησης να λύσει το θέμα αυτό, έτσι σήμερα έκλαιγαν κι έψαχναν να βρουν ποιος θα πληρώσει το λογαριασμό της ΔΕΗ για τις δέκα χιλιάδες αυτές των αναξιποθούντων.

Αντί όλοι να ψάξουν να δουν ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι κινδυνεύουν και θα κινδυνεύσουν από το φονικό κύριο των επόμενων ημερών, να ψάξουν να τους ανακαλύψουν – και μιλά κυρίως για την τοπική αυτοδιοίκηση με τους δημοτικούς συμβούλους, τους περιφερειακούς συμβούλους, τους διαμερισματικούς συμβούλους, τους πάντες, οι οποίοι πρέπει να ψάξουν σε κάθε γωνιά των δήμων τους να τους βρουν, να τους ανακαλύψουν και να τους δώσουν στο αρμόδιο Υπουργείο και στη ΔΕΗ ώστε να τύχουν των ευεργετικών διατάξεων, κλαίγονται πραγματικά και λένε ποιος θα πληρώσει; Θα πληρώσει πάλι ο ελληνικός λαός; Το ίδιο συμβαίνει κι εδώ σήμερα. Αναρωτιούνται ποιος θα πληρώσει το λογαριασμό κι αν θα ωφεληθούν οι εργολάβοι, αν θα ωφεληθούν οι κοινοπραξίες.

Ο αρμόδιος Υπουργός έχει διασφαλίσει με απόλυτη διαφάνεια, με όλες τις ενέργειες οι οποίες επιβάλλονται να γίνουν, με προσωπική παρακολούθηση όπως είπε ο ίδιος, να παρακολουθήσει την υλοποίηση αυτών των συμβάσεων.

Μιλάμε όντως για 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ τουλάχιστον, τα οποία θα καλυφθούν και το έλλειμμα υπάρχει. Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό φυσικά θα καλυφθεί από το ΕΣΠΑ για να γίνει η επανεκκίνηση των έργων σε ένα ποσό τουλάχιστον του 1,2 δισεκατομμυρίου ευρώ.

Κύριε Υπουργέ, είμαι σίγουρος ότι τα έργα θα προχωρήσουν. Όχι μόνο θα γίνει η επανεκκίνησή τους, αλλά θα τελειώσουν πολύ σύντομα σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα το οποίο έχετε βάλει για τέλος του 2015 ή αργότερα το πρώτο τρίμηνο του 2016.

Είναι σίγουρο, όμως, ότι θα κοιτάξετε και τις μικρές αδικίες, οι οποίες υπάρχουν. Δεν μπορώ να καταλάβω το θόρυβο που έγινε για τη δήθεν αύξηση των διοδίων σε όλη τη χώρα. Έπρεπε να κάνετε προσωπική παρέμβαση ο ίδιος για να βάλετε τα πράγματα στη θέση τους. Έγινε, όμως, αρκετός θόρυβος. Έγινε αρκετή ζημία και όχι μόνο σε πολιτικό επίπεδο με το θέμα αυτό με τη δήθεν αύξηση σε όλα τα διόδια της χώρας που επισκίασε το θέμα της επανεκκίνησης των έργων.

Φυσικά, αυτή η εικόνα με τα πολλά διόδια σε όλη τη χώρα δεν μας τιμάει καθόλου. Έχετε θέσει τις ασφαλιστικές δικλίδες να γίνει υλοποίηση, αλλά πρέπει να το κάνετε με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και με άμεσες ρήτρες ώστε να γίνεται ηλεκτρονική πλέον τιμολόγηση στο σημείο εισόδου και εξόδου με τη ρήτρα που λέει η σύμβαση 0,04 λεπτά στο χιλιόμετρο.

Θα αναφερθώ ακόμα στο νομό μου όπου για να πάει κάποιος από το Λιτόχωρο στη Λάρισα πρέπει να πληρώσει τρία διόδια για πενήντα χιλιόμετρα ή για να πάει από το Αιγίνιο στη Θεσσαλονίκη θέλει δύο διόδια για μια απόσταση τριάντα πέντε χιλιομέτρων. Πρέπει να πληρώσει τα ίδια χρήματα, αλλά με άλλον τρόπο τον οποίο τον γνωρίζετε πολύ καλά και έπρεπε οι παραχωρησιούχοι να το έχουν εφαρμόσει ήδη.

Η εικόνα αυτή των πολλαπλών διοδίων, ακόμα και στον ίδιο νομό, όταν διασχίζεις όλη την Ευρώπη χωρίς να σταματάς πουθενά νομίζω ότι είναι εξαιρετικά άδικη για μια χώρα η οποία κάνει τεράστιες προσπάθειες και όλοι κάνουμε τεράστιες προσπάθειες.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομι-

λίας του κυρίου Βουλευτή)

Θέλω να θυμίσω την συνάντηση, που έγινε πριν από χρόνια, των Βουλευτών του νομού με τον τότε Υπουργό τον προκάτοχό σας τον κ. Σουφλιά, ο οποίος είχε κάποιες δεσμεύσεις για παράλληλους δρόμους για αυτόν ο οποίος δεν θέλει να χρησιμοποιήσει το οδικό δίκτυο των παραχωρησιούχων. Αυτές οι δεσμεύσεις, οι οποίες τότε υπεγράφησαν, πρέπει να υλοποιηθούν. Πρέπει να υπάρχει παράλληλο δίκτυο και φυσικά άμεση εφαρμογή του ηλεκτρονικού τρόπου στα διόδια γιατί ξέρετε θα θρηνηθούμε και θύματα από όλους αυτούς οι οποίοι επιμένουν να μπαίνουν στο σύγχρονο οδικό δίκτυο χρησιμοποιώντας ακατάλληλους δρόμους επιβαρύνοντας χωριά και κωμοπόλεις, επιβαρύνοντας το παράλληλο οδικό δίκτυο με πολλά θύματα.

Θέλω να πιστεύω ότι αυτές τις αδικίες οι οποίες υπάρχουν, αυτά τα λάθη τα οποία υπάρχουν θα τα διορθώσετε το συντομότερο δυνατό.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Παρακαλώ, τη συνάδελφο Βουλευτή Φθιώτιδος, την κ. Μακρή, να πάρει τον λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΜΑΚΡΗ-ΘΕΟΔΩΡΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλούμαστε σήμερα να κυρώσουμε τις συμφωνίες τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων, δηλαδή έργα ενταγμένα στο διευρωπαϊκό δίκτυο συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έργα που έχουν χαρακτηριστική εθνική σημασία και έχουν ημερομηνία αποπεράτωσης στο τέλος του 2015.

Όντως η επανεκκίνηση των έργων αυτών είναι τεράστιας σημασίας επανεργοποιεί σημαντικές επενδύσεις για τη χώρα, ενισχύει άμεσα την απασχόληση, τονώνει την οικονομική δραστηριότητα των περιοχών από όπου διέρχονται, αποδεικνύει ότι η ελληνική οικονομία αποτελεί ένα ασφαλές οικονομικό περιβάλλον, συμβάλλει στην ασφάλεια των οδικών μετακινήσεων και μεταφορών, συμβάλλει στην οικονομική ανάκαμψη της χώρας.

Ο ελληνικός λαός περιμένει για χρόνια την ολοκλήρωση αυτών των αξόνων. Υπάρχει, όμως, μία σειρά ζητημάτων που θα πρέπει άμεσα να επιλυθούν. Θα αναφερθώ στα σχετικά με την εκλογική μου περιφέρεια, τη Φθιώτιδα.

Η Φθιώτιδα είναι από τους νομούς που έχει πληρώσει το μεγαλύτερο φόρο αίματος στο γνωστό πέταλο του Μαλιακού. Όλοι σας έχετε δει δημοσιεύματα, είστε γνώστες του θέματος. Η έως τώρα κατασκευή του δικτύου, σαφέστατα έχει απαλύνει αυτόν το φόρο αλλά στη συνέχεια κληθήκαμε να πληρώσουμε έναν άλλο φόρο, το διόδιο. Τραγάνια, Αγία Τριάδα, Πελασγία, είναι όλα μέσα στη Φθιώτιδα και έπεται και η συνέχεια, γιατί υπάρχουν και τα πλευρικά. Και αυτό, γιατί δεν εφαρμόστηκε αυτό που κατασκευαστικά λειτουργεί σε όλους τους αυτοκινητόδρομους του κόσμου, τα παράπλευρα δίκτυα.

Αντιβαίνει τους κανόνες της λογικής. Για να μετακινηθεί ο πολίτης μέσα στο χωριό του, μέσα στο δήμο του, μέσα στο νομό του για τις καθημερινές δραστηριότητες –μην ξεχνάτε ότι υπάρχουν χωριά και πόλεις, οι οποίες είναι εκατέρωθεν του δρόμου– είναι υποχρεωμένος να πληρώνει διόδια. Εδώ τίγεται μία από τις βασικές αρχές του Συντάγματος, αυτή της ισότητας των πολιτών, γιατί κάποιοι άλλοι μετακινούνται μέσα στους νομούς τους, χωρίς να έχουν το ίδιο βάρος.

Έχουμε πρόβλημα και με το δικαίωμα της επιλογής. Οι αυτοκινητόδρομοι χρησιμοποιούνται για μεγάλες ταχύτητες, γι' αυτούς που επιλέγουν να κινηθούν μέσω αυτών. Ο πολίτης που δεν επιθυμεί ή δεν θέλει να πληρώσει ή δεν έχει να πληρώσει, θα πρέπει να έχει μία εναλλακτική λύση. Βέβαια, η χρέωση θα πρέπει να είναι αναλογική. Ανάλογα με τη χρήση του δρόμου να υπάρχει και το αντίστοιχο αντίτιμο. Είσοδος στον αυτοκινητόδρομο και πληρωμή κατά την έξοδο. Το είπαν προηγουμένως και άλλοι συνάδελφοι. Αυτοί οι συνεχόμενοι σταθμοί διοδίων δεν μας τιμούν, δεν είναι εικόνα για μία χώρα. Θα πρέπει να δούμε και το θέμα των εκπτώσεων γι' αυτούς που έχουν συχνές διελεύσεις.

Κύριε Υπουργέ, με ενήμερωσαν πριν από λίγο οι συνεργάτες σας ότι είναι έτοιμα τα τεύχη δημοπράτησης για το εναλλακτικό παράπλευρο δίκτυο και θέλω να μου επιβεβαιώσετε αυτήν την

πληροφορία, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, αυτό άρει τις δικαιολογημένες αντιδράσεις των συμπολιτών μου -έχουν βγει και βγαίνουν πολύ συχνά στους δρόμους γι' αυτό το θέμα- οι οποίοι βέβαια δεν ευθύνονται για τις παραλείψεις του κράτους, της μη ολοκλήρωσης παράπλευρου δικτύου, ούτε για το σταμάτημα των έργων ούτε για το χρηματοδοτικό κενό των εταιρειών, όταν μάλιστα αυτό καλύπτεται από τα διαρθρωτικά ταμεία και τους πόρους του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων. Εφόσον αποδεχθήκαμε τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, αυτή η επιλογή να εφαρμοστεί με το μεγαλύτερο δυνατό όφελος για τη χώρα.

Θα ήθελα να καταθέσω και την εξής πρόταση, που μπορεί να συμβάλει στα έσοδα των διοδίων και να μειώσει τις τιμές. Για τα βαρέα οχήματα διεθνών μεταφορών της αλλοδαπής να θεσπιστεί το τέλος εισόδου στη χώρα με αξία ανάλογη της κυκλοφορίας του οχήματος στην ελληνική επικράτεια και σύμφωνα με το ωφέλιμο φορτίο, αφού επιβαρύνει ανάλογα το εθνικό δίκτυο. Με την προκαταβολή εξασφαλίζεται η μη χρήση των παράδρομων όπου παρατηρείται μεγάλη επιβάρυνση αλλά και κίνδυνος πρόκλησης σοβαρών ατυχημάτων.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, πρέπει να καταστήσετε σαφές το θέμα σχετικά με τον άξονα E-65. Τι θα γίνει με το κομμάτι ΠΑΘΕ παράκαμψης Λαμίας στα πρώτα χιλιόμετρα, που είναι σχεδόν έτοιμο και η αποπεράτωση του θα διευκολύνει την κίνηση και προς τη δυτική Φθιώτιδα και προς την Ευρυτανία;

Βέβαια έχει να κάνει και με το θέμα της αγροτικής γης. Κτήματα εγκαταλελειμμένα μέσα στα εργοτάξια, χωρίς δρόμους πρόσβασης, ημιτελείς γέφυρες, εγκαταλελειμμένα αντιπλημμυρικά έργα με τεράστιες επιπτώσεις στο αγροτικό εισόδημα.

Μεριστής Σπερχειού. Είχα καταθέσει και μία σχετική ερώτηση. Από τις αστοχίες κατασκευής του, εκτός των κτημάτων κινδυνεύουν ολόκληρα χωριά. Το θέμα των αντιπλημμυρικών είναι πάρα πολύ σοβαρό και πρέπει να συνδεθεί με τα έργα του ΠΑΘΕ και να μην συνεχιστούν οι προχειρότητες.

Κύριε Υπουργέ, κάθε καθυστέρηση των έργων του E-65 και των αντιπλημμυρικών του ΠΑΘΕ απαξιώνει την περιοχή και απαξιώνει τη Φθιώτιδα. Πρέπει να δεσμευθείτε με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την πορεία τους.

Βεβαίως, εκτός από την Αττική, πρέπει να δείτε και την περιφέρεια. Είπατε και δεσμευθήκατε ότι είναι άδικο για τη δυτική και τη βόρεια Αττική και θα εφαρμοστούν εκπώσεις και αναλογικό σύστημα για τις συχνές διελεύσεις. Αυτό θα πρέπει να έχει επέκταση και στη Φθιώτιδα, τουλάχιστον μέχρι να ολοκληρωθούν τα παράπλευρα δίκτυα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καραντζής): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Με την ευκαιρία, μιας και παίρνει το λόγο ο κύριος Υπουργός, να πω ότι είμαστε περίπου στις 23:30' και όπως καταλαβαίνετε πρέπει να κάνουμε οικονομία χρόνου. Σαφώς να πούμε αυτά που πρέπει να πούμε αλλά να τα πούμε σε χρόνο σωστό.

Ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας ευχαριστώ όλους και όλες για τις τοποθετήσεις σας σε ένα νομοσχέδιο το οποίο είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της χώρας, για την κατασκευή των υποδομών, προκειμένου να καταστήσουμε τη χώρα κέντρο διαμετακόμισης και μεταφορών στην Ευρασία. Πιστεύω ότι ορθώς γίνεται όλη αυτή η κουβέντα, πέρα και από το τοπικό ενδιαφέρον που έχει για πολλούς συναδέλφους όλη αυτή η συζήτηση.

Άκουσα, όμως, και πάλι κάποια πράγματα. Ο λαϊκισμός σε αυτήν την Αίθουσα ανθεί και μάλιστα ανθεί και από πτέρυγες που δεν περιμένει κανείς, από την Αριστερά. Άκουσα συνάδελφο να λέει: «Έχεις πολλούς συνεργάτες». Λες και μιλάμε για στραγάλια. Λες και μιλάμε για κανένα απλό θέμα και όχι για κάποια δισεκατομμύρια ευρώ, όπου χρειάζεται στήριξη νομική, οικονομική, τεχνική. Και ενοχλεί τον συνάδελφο ότι υπάρχουν εδώ υπηρεσιακοί παράγοντες, συνεργάτες μου, υπάλληλοι του Υπουρ-

γείου, τους οποίους τιμούμε και πρέπει να τιμούμε αντί να κοροϊδεύουμε.

Το δεύτερο που θέλω να πω είναι ότι, δυστυχώς, παρά το γεγονός ότι επανειλημμένα έχουμε πει ορισμένα πράγματα, κάποιοι εδώ συνεχίζουν να λένε τα ίδια, γίνεται διάλογος κωφών. «Γιατί», λέει, «έρχονται οι συμβάσεις στη Βουλή»;». Μα έρχονται οι συμβάσεις στη Βουλή γιατί και οι πρώτες συμβάσεις ήρθαν στη Βουλή και τώρα γίνεται τροποποίηση. Είναι πάρα πολύ απλό. «Γιατί υπάρχει η υπογραφή του Υπουργού Δικαιοσύνης;». Γιατί όταν θα γίνει η προτεινόμενη τροποποίηση, κάποια στιγμή, για τα αναλογικά διόδια, χρειάζεται η υπογραφή του Υπουργού Δικαιοσύνης. Για όλα υπάρχει μια απάντηση.

Υπάρχουν, όμως, και κάποια πράγματα τα οποία προβάλλονται εδώ, τα οποία πραγματικά εμένα μου προκαλούν εντύπωση. Άκουσα συνάδελφο να λέει ότι είναι αξιοπρεπές το να μην πληρώνεις. Αυτό είναι αξιοπρέπεια, το να μην πληρώνει κάποιος.

Κατά τη γνώμη μου, λοιπόν, το «δεν πληρώνω» είναι βολικό και μοιάζει και επαναστατικό αλλά είναι βαθιά ατομικιστικό και κοινωνικά ανεύθυνο. Γιατί όταν δεν πληρώσει ένας, θα πληρώσει κάποιος άλλος. Κάποιος άλλος πληρώνει με τους φόρους, με την απόλυσή του, με τη μείωση της σύνταξης. Όταν κάποιος δεν πληρώνει τότε πληρώνουν όλοι οι άλλοι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλετε ορισμένοι εδώ μέσα τα συναλλακτικά ήθη του «δεν πληρώνω»; Αυτό θέλετε; Θέλετε να διαπαιδαγωγήσουμε μια κοινωνία εγωιστών και ανεύθυνων; Αυτή είναι αριστερή θέση; Αν θέλετε αυτό να μας το πείτε.

Άκουσα και κάποιον που είπε ότι θα γίνετε και κυβέρνηση και θα ελέγξετε τις συμβάσεις. Και επειδή άκουσα περί διαφθοράς, θέλω να σας πω το εξής: Δεν θα με κάμψει κανείς εμένα, ως αρμόδιο Υπουργό, πολιτικό, που έχω αυτήν την ευθύνη αυτή τη στιγμή, να ολοκληρώσω αυτό το έργο και να ξεκινήσουν τα έργα, να ξεκινήσουν οι αυτοκινητόδρομοι, να δουλέψει ο κόσμος και να ενισχυθεί η οικονομία. Αυτό δεν θα το πετύχετε. Να τελειώσουμε.

Να πάτε όπου θέλετε. Τα έχω στείλει εγώ -σας έχω πει ήδη- στους εισαγγελείς, στα ελεγκτικά συνέδρια. Αλλά εσείς πού το γράφετε το Ελεγκτικό Συνέδριο; Στα παλιά σας τα παπούτσια; Πού γράφετε τους θεσμούς, όταν αυτοί έρχονται και κάνουν εδώ εκθέσεις και περιγράφουν τι σημαίνει ανωτέρα βία κ.λπ.; Όλες αυτές οι συμβάσεις έρχονται στη Βουλή.

Να πάτε, λοιπόν, όπου θέλετε. Αν υπάρχει κάποιος κρυφός προσάρτημα να μου το πείτε. Όλα τα προσάρτηματα είναι εδώ. Δεν υπάρχει τίποτα κρυφό. Αν ανακαλύψετε κάτι σε μια σύμβαση, να πάτε στον εισαγγελέα αύριο το πρωί, αλλά μη μου λέτε για διαφθορές εδώ μέσα.

Ίσως, να πάτε να τα πείτε αλλού, εκεί που ενδεχομένως μπορείτε. Όχι, σε μένα πάντως. Γιατί, θέλω και είμαι υπέρ της άποψης ότι πέρα από οτιδήποτε άλλο, αυτήν τη στιγμή αυτό που είναι ζητούμενο είναι η πλήρης διαφάνεια.

Και κάτι ακόμη. Ένας συνάδελφός μας έδωσε παράδειγμα την Εγνατία, η οποία χρωστάει αυτή τη στιγμή 250 εκατομμύρια στην Τράπεζα Πειραιώς μετά από δεκαπέντε χρόνια. Κατά τα άλλα η Εγνατία έφτιαξε διακόσιες τριάντα οκτώ συμβάσεις επί δεκαπέντε χρόνια, τα κόστη τα ανέφερα χθες. Δεν θέλω να πω τίποτα άλλο. Θέλω να πω, δηλαδή, ότι σε όλα τα ζητήματα υπάρχουν απαντήσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είπα χθες, από τη μια μεριά λέμε να μην γίνουν οι δρόμοι, να δώσουμε στα μικρά έργα. Μετά ερχόμαστε εδώ και λέμε, «να φτιάξουμε και τον E65, να φτιάξουμε και τον άλλο δρόμο».

Άκουσα τον συνάδελφο και φίλο, κ. Αποστόλου να λέει, «σιγά το θέμα, η παράκαμψη Χαλκίδας, 165 εκατομμύρια». Δηλαδή, ο βόρειος άξονας της Εύβοιας είναι σιγά το πράγμα! Δεν καταλαβαίνω, τι είναι αυτά; Είναι έργο το οποίο αυτήν τη στιγμή δημοπρατείται. Ο Δήμαρχος της Χαλκίδας είπε να πάμε στην πράξη και να μην επιτρέψουμε να γίνουν διόδια. Τι εννοεί, δηλαδή, στην πράξη; Εννοεί να παρανομήσουμε; Τι εννοεί;

Έρχομαι σε κάποια θέματα τα οποία τέθηκαν χθες από τον κ. Σταθάκη και από άλλους συναδέλφους, τα οποία νομίζω ότι χρήζουν απάντησης. Θεωρώ ότι ήταν και σωστά ζητήματα όπως τέθηκαν. Είπατε, λοιπόν, ότι δεν διαπραγματευτήκαμε καλά, ότι η

συμμετοχή του δημοσίου είναι ετεροβαρής, ότι έπρεπε να είχαμε πετύχει περισσότερα τόσο με τους μετόχους όσο και με τις τράπεζες.

Πάμε, λοιπόν, να σπάσουμε τα στοιχεία της διαπραγμάτευσης στα συστατικά τους, ώστε να δούμε εάν έχει βάση αυτό το οποίο λέτε. Και πόσο λογικό είναι να λέμε ότι εσείς θα το είχατε κάνει καλύτερα και αν όντως πράγματι αντιπροτείνετε μια εναλλακτική στρατηγική.

Ερώτηση: Τι είναι μια σύμβαση παραχώρησης; Μια σύμβαση παραχώρησης είναι πηγές και χρήσεις. Πρώτον, κατά την περίοδο της κατασκευής όπου συγκεκριμένες πηγές χρησιμοποιούνται για να ολοκληρωθεί η κατασκευή των έργων και δεύτερον την περίοδο της λειτουργίας όπου τα έργα εξυπηρετούν μέσω των εσόδων από τα διόδια τις χρήσεις (λειτουργικά έξοδα, αποπληρωμή δανείων, απόδοση μετόχων, έσοδα δημοσίου)

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

Δώστε μου λίγα λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Οι πηγές είναι τέσσερις, τα έσοδα από τα διόδια, δάνεια, ίδια κεφάλαια από μετόχους και συμμετοχή του δημοσίου.

Πρώτον, φαντάζομαι ότι δεν διαφωνούμε πως σε μια πολύ σημαντική πηγή όπως είναι τα έσοδα από τα διόδια, υπήρξε κατακόρυφη πτώση, 62%. Άρα, και όλα τα άλλα να έμεναν σταθερά, θα είχαμε χρηματοδοτικό κενό.

Μας είπατε βέβαια ότι εσείς θα είχατε μειώσει περαιτέρω τα διόδια, χωρίς όμως να μας λέτε πώς θα έκλεινε το κενό που θα δημιουργούνταν. Αν η απάντησή σας είναι, «με δημόσιους πόρους» -διότι λεφτά δεν βρέχει, όπως είναι γνωστό- αυτό σημαίνει ότι τον αυτοκινητόδρομο στην Πελοπόννησο θα τον πλήρωνε ο φορολογούμενος στην Κρήτη και όχι ο χρήστης. Αυτό νομίζω ότι φαντάζει άδικο.

Δεύτερον, μας είπατε ότι θα είχατε κάνει καλύτερη και λιγότερο ετεροβαρή διαπραγμάτευση με τις τράπεζες. Μας είπατε ότι οι μισές τράπεζες έφυγαν. Ήδη στην πρόταση αυτή υπάρχει μια αντίφαση. Όταν κάποιος περνάει καλά και εκμεταλλεύεται τον αντισυμβαλλόμενο, δεν φεύγει. Υπάρχει μια αντίφαση σε αυτό που λέτε.

Για του λόγου το αληθές ωστόσο, δεν έφυγαν οι μισές. Όλες οι ελληνικές τράπεζες είναι εδώ και μάλιστα αύξησαν τη συμμετοχή τους. Επίσης οι δεκαεννέα από τις τριάντα είναι ξένες. Σημειώστε δε ότι οι ξένες που έφυγαν, ήταν κάποιες με πάρα πολλή μικρή συμμετοχή. Μη λέτε, λοιπόν, ότι έφυγαν οι μισές τράπεζες. Απλώς μειώθηκε η έκθεση όλων αναλογικά για τους λόγους που θα εξηγήσουμε σε λίγο.

Πάμε, λοιπόν, να δούμε τα στοιχεία της διαπραγμάτευσης, για να δούμε εάν τελικά πιάσαμε αρκετά τις τράπεζες. Ερώτηση: Τι είναι μια διαπραγμάτευση με τις τράπεζες; Απλή απάντηση και έχει τρία στοιχεία: Ύψος δανείων, χρόνος αποπληρωμής και επιτόκιο αποπληρωμής.

Ας τα πάρουμε ένα-ένα γρήγορα για να δούμε εάν κάναμε καλή δουλειά. Πρώτον, το ύψος των δανείων. Πόσα δάνεια έπρεπε να ζητήσουμε από τις τράπεζες;

Η απάντηση είναι απλή: Όσα μπορούμε να αποπληρώσουμε μέσα από τις προβλεπόμενες πηγές του έργου κατά την περίοδο παραχώρησης. Ναι, τις ίδιες πηγές που μειώθηκαν από 37 δισεκατομμύρια ευρώ σε 14,4 δισεκατομμύρια.

Δεν χρειάζεται να επιχειρηματολογήσω ιδιαίτερα για να γίνει αντιληπτό ότι τα δανειακά κεφάλαια έπρεπε να μειωθούν δραστηρικά, αφού τα οικονομικά μας πλέον δεν έβγαιναν. Οι τράπεζες δεν έχουν εκταμιεύσει όλη τη συμμετοχή τους, ώστε να έχουμε άπλετη διαπραγματευτική ικανότητα. Έχουν ήδη καταβάλλει περί τα 700 εκατομμύρια εν μέσω διαπραγμάτευσης και θα εκταμιεύσουν πάνω από 900 που είναι σημαντικά αναγκαία για την κατασκευή των έργων.

Εσείς βέβαια, μπορεί να καταφέρνατε να πάρετε περισσότερα, αλλά δεν μας είπατε πώς θα πείθατε τις τράπεζες να σας τα δώσουν, αφού τα νούμερά σας θα έδειχναν ότι δεν θα μπορούσατε να αποπληρώσετε.

Δεύτερον, σχετικά με το χρόνο αποπληρωμής. Σας παρακαλώ, να βγείτε στην αγορά -τόσο στην ελληνική όσο και την παγκόσμια- και να προσπαθήσετε να πάρετε ένα δάνειο με αποπλη-

ρωμή πάνω από επτά χρόνια. Αν το καταφέρετε, είμαι ο πρώτος που θα παραδεχθεί το λάθος του.

Οι περισσότερες τράπεζες δεν αναμειγνύονται καθόλου σε δανειοδοτήσεις έργων με κατασκευαστικό ρίσκο, ενώ στις καλύτερες περιπτώσεις οι διάρκειες αποπληρωμής φτάνουν μέχρι δέκα έτη, στις χώρες με ρίσκο ΑΑ δηλαδή, αυτό που ήμασταν εμείς το 2008. Εδώ έχουμε δάνεια που αποπληρώνονται μέχρι και τη δεκαετία του 2030 σε μια χώρα που είναι Β-. Εσείς βέβαια, μπορεί να είχατε καταφέρει κάτι καλύτερο σε αντίθεση με κάθε οικονομική λογική και σε βάρος των πρακτικών των τραπεζών παγκοσμίως.

Τρίτον, σχετικά με τα επιτόκια. Στην πραγματικότητα του ΟΤΕ, του «ΤΙΤΑΝΑ», των ΕΛΠΕ δανείζονται με 8% έως 10% για πέντε χρόνια.

Το ελληνικό δημόσιο δεν έχει πρόσβαση στις αγορές -όπως ξέρετε- και στη δευτερογενή αγορά τα ελληνικά ομόλογα κυμαίνονται μεταξύ 7% και 10%, ενώ το μέσο κόστος κεφαλαίου των ελληνικών τραπεζών υπερβαίνει το 4% και το 5%.

Μέσα λοιπόν, σε αυτό το περιβάλλον η διαπραγμάτευση οδήγησε σε επιτόκιο 3% με 6,5% για διάρκειες που υπερβαίνουν τα δεκαπέντε χρόνια. Στα λόγια η καλύτερη διαπραγμάτευση στην οποία αναφέρεστε φαντάζει ονειρική και ιδεατή αλλά επιτρέψτε μου να πω ότι οι αντικειμενικές συγκρίσεις στις οποίες αναφέρομαι δεν ευνοούν τα επιχειρήματά σας.

Το συμπέρασμα για τα δάνεια είναι το εξής: Πρώτον, καταλήγουμε ότι παραπάνω δάνειο το μοντέλο μας δεν σηκώνει. Δεύτερον, η περίοδος αποπληρωμής είναι από τις πιο μακροχρόνιες παγκοσμίως σε αυτά τα συγκεκριμένα projects και τρίτον, τα επιτόκια είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με αυτά που έχουμε σήμερα στην Ελλάδα.

Ας πάμε στην επόμενη πηγή που είναι οι μέτοχοι. Σχετικά με τους μετόχους να θέσω μία ερώτηση: Είχαν ήδη βάλει όλα τα ίδια κεφάλαια οι μέτοχοι, ώστε να έχουμε ισχυρότερη διαπραγματευτική δύναμη και να τους ζητήσουμε αύξηση των ιδίων κεφαλαίων; Η απάντηση είναι όχι.

Επόμενη ερώτηση: Είχαν ανάγκη τα έργα της εναπομένουσας ιδιωτικής συμμετοχής για την ολοκλήρωση της κατασκευής; Η απάντηση είναι ναι. Οι μέτοχοι λοιπόν, έχοντας επενδύσει 410 εκατομμύρια θα τιμήσουν τις δεσμεύσεις τους ως αποτέλεσμα της διαπραγμάτευσης και θα καταβάλουν άλλα 270 εκατομμύρια, τα οποία είναι αναγκαία για τα έργα. Εσείς λέτε ότι έπρεπε να τους πείσουμε να βάλουν και άλλα.

Ας μιλήσουμε λοιπόν, για τις αποδόσεις που αναζητούν ιδιώτες επενδυτές στην Ελλάδα του 2013. Το ρίσκο ανέρχεται στο 7% με 10%. Σας παρακαλώ, μην αναφερθείτε πάλι στην επιχειρηματολογία περί ρίσκου, έργου και ρίσκου του δημοσίου, διότι δεν έχετε καταλάβει τι σας έχουμε πει.

Το ρίσκο του δημοσίου αναφερόταν στην άμεση ύπαρξη επιδότησης λειτουργίας από το ελληνικό δημόσιο, την οποία οι παραχωρησιούχοι δεν ήταν διατεθειμένοι να δεχθούν, όπως είχαμε την περίπτωση του Ε65. Αυτό δεν σημαίνει ότι ένας επενδυτής που επενδύει στην Ελλάδα και μάλιστα, σε ένα έργο που οι χρηματογορές είναι αποκλειστικά στη χώρα δεν λαμβάνει υπ' όψιν το ρίσκο της Ελλάδας, της χώρας μας. Η αφετηρία του ρίσκου είναι 7% με 10% και πάνω σε αυτό, το κράτος πρέπει να προσθέσει και άλλα συστατικά, όπως το ρίσκο για τη συγκεκριμένη επένδυση.

Τέταρτον, καλύψαμε τρεις από τις τέσσερις πηγές, οπότε ας πούμε δύο λόγια για τη συμμετοχή του δημοσίου. Η ερώτηση είναι η εξής: Βάζει το ελληνικό δημόσιο σημαντικά παραπάνω κεφάλαια από το 2007; Η απάντηση είναι ναι.

Άλλη ερώτηση: Υπήρχε άλλη επιλογή βάσει των ανωτέρω και του χρηματοδοτικού κενού που σχηματίστηκε;

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Υπάρχει.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΙΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Η απάντηση είναι όχι.

Ερώτηση: Κρατάει το ελληνικό δημόσιο το μεγαλύτερο μέρος -αν όχι όλη- της υπεραπόδοσης σε περίπτωση αποτελεσμάτων άνω των προβλέψεων σε αναγνώριση της αυξημένης συμμετοχής του; Η απάντηση είναι ναι.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΦΗ: Τους δίνετε παρά-

ταση! Δεν προβλέπεται.

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

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Τελειώνω.

Σας μίλησα χθες για το κόστος του έργου. Πρώτον, σας απέδειξα με λεπτομέρειες ότι σε περίπτωση που το έργο ήταν δημόσιο, σήμερα θα είχαμε μια αύξηση του κόστους σε σχέση με τη σημερινή αύξηση που ξεπερνάει το 15%.

Δεύτερον, σας απέδειξα με στοιχεία από τις διακόσιες τριάντα οχτώ συμβάσεις που ανέφερε ο κύριος συνάδελφος προηγουμένως για την Εγνατία, από δεκάδες έργα του εξωτερικού, από έργα παραχώρησης που έχουν γίνει στην Ελλάδα ότι το σημερινό κόστος των έργων είναι κάτω από το μέσο όρο του κόστους των έργων που έχουν γίνει στην Ευρώπη και στην Ελλάδα.

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

Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Κλείνω με τα ζητήματα που ανάγονται στα εξαιρούμενα τμήματα. Αναφέρομαι στο τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Έτσι όπως το έχουμε διατυπώσει πλέον, από εδώ και πέρα έχουμε δύο τμήματα. Έχουμε το τμήμα Πάτρα-Πύργος, το οποίο θα κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο.

Καταθέτω στη Βουλή το έγγραφο που έστειλε ο κ. Ράιχενμπαχ από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Καταθέτω στη Βουλή τις απαλλοτριώσεις που αφορούν την Ολυμπία Οδό που είναι στο 99% για να μην έχουμε, πράγματι, καθυστερήσεις ξανά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Καταθέτω στη Βουλή τις άδειες περιβαλλοντικών όρων των τμημάτων Πάτρα-Πύργος και Καλό Νερό-Τσακώνα, οι οποίες είναι αμετάκλητες.

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

Απομένει μια απόφαση –την έχω εδώ έτοιμη– η οποία πρέπει να ψηφιστεί μετά το πέρας της ψήφισης της σύμβασης στη Βουλή, όπου πλέον θα διαχωριστεί το έργο της Ολυμπίας Οδού –της παραχώρησης δηλαδή– από το δημόσιο έργο.

Υπάρχει, μάλιστα και αναφορά πρόσθετη που αναφέρεται στο τμήμα Πύργος-Καλό Νερό, όπου υπάρχουν τα γνωστά περιβαλλοντικά προβλήματα για να δούμε με ποιο τρόπο κατά προτεραιότητα θα δημιουργήσουμε προϋποθέσεις συντήρησης του δρόμου.

Θέλω, λοιπόν, να πω ότι θα πρέπει να αποφασίσουμε τις επόμενες μέρες για το ζήτημα των απαλλοτριώσεων στο κομμάτι Καλό Νερό-Τσακώνα Α/Κ Κυπαρισσίας και μια σειρά άλλα ζητήματα, προκειμένου να προχωρήσουμε στη δημοσίευση των τευχών δημοπράτησης για όλο το έργο. Το τμήμα Πάτρα-Πύργος θα τελειώσει το 2015 και το τμήμα Καλό Νερό-Τσακώνα θα τελειώσει το 2016. Όμως, εγώ το αντιλαμβάνομαι ως ένα έργο, κάτι που θα το κουβεντιάσουμε με τους συναδέλφους.

Σε ό,τι αφορά τον Ε65, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανέφερα χθες –κι επαναλαμβάνω και σήμερα– ότι αποτελεί προτεραιότητα και ότι θα πάμε σε γρήγορη δημοπράτηση ή όποια άλλη μορφή προβλέπεται από το νόμο. Θα ψηφίσουμε για το τμήμα Γέφυρα Αλαμάνας-ΠΑΘΕ, δηλαδή μέχρι τον Ανισόπεδο Κόμβο Καρπενήσιου, τα δεκατέσσερα χιλιόμετρα αξίας περίπου 90 εκατομμυρίων.

Από εκεί και πέρα, πρέπει να κουβεντιάσουμε όλοι μαζί για τα υπόλοιπα τμήματα. Με ποια έννοια; Διότι το τμήμα Καλαμπάκα-Γρεβενά ή Εγνατία, όπως θέλετε, δεν έχει περιβαλλοντικούς όρους, δηλαδή δεν είναι ώριμο.

Ποια είναι η πρόθεσή μας; Πρόθεσή μου είναι μέσα στο πρώτο τρίμηνο να απαντήσουμε και για το τμήμα Λαμία-Ξυνιάδα και για το τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος των Ανεξάρτητων Ελλήνων κ. Καμμένος.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πολλά αλάζουμε μέσα σε αυτήν την Αίθουσα. Τρόικες έρχονται. Βλέπουμε το ΠΑΣΟΚ με τη Νέα Δημοκρατία να γίνονται συνεταιρι.

Απευθύνομαι περισσότερο στους παλιούς συναδέλφους και ιδιαίτερα στους δύο από τη Νέα Δημοκρατία, τον Προεδρεύοντα και τον κ. Κωνσταντόπουλο. Ακούγοντας τον Υπουργό ήταν σαν να άκουγε κάποιος τον κ. Σουφλιά ή παλαιότερα τον κ. Λαλιώτη.

Ένα πράγμα δεν αλλάζει: η στήριξη των εκάστοτε Υπουργών Δημοσίων Έργων, Χωροταξίας, κ.λπ., με τους εργολάβους. Είναι απίθανο πράγμα. Η ίδια ομιλία, οι ίδιοι δρόμοι, τα ίδια έργα, στους ίδιους εργολάβους, με νέες συμβάσεις. Αυτή είναι η αλήθεια. Η συνέχεια της διαπλοκής και της ελληνικής πολιτικής πραγματικότητας: Λαλιώτης, Σουφλιάς και η μοίρα έπεσε σε σας, κύριε Χρυσόχοϊδη.

Ποια είναι η αλήθεια; Η αλήθεια είναι ότι ουσιαστικά όλα αυτά γίνονται για να εξυπηρετηθούν συγκεκριμένοι εργολάβοι, οι οποίοι ελέγχουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Είναι οι ίδιοι εργολάβοι, οι οποίοι αύριο θα αναλάβουν την επιχείρηση σπύλωσης της Αντιπολίτευσης ή ενίοτε και της Συμπολίτευσης, όταν τολμάει κάποιος Βουλευτής να μιλήσει.

Ήμουν από εκείνους που το βράδυ που έπεσε η Νέα Δημοκρατία το 2009, στην ΕΡΤ –όσο υπήρχε ΕΡΤ– είπα ότι την ώρα που ο Καραμανλής, ο Πρωθυπουργός, μιλούσε για τη διαπλοκή και τους νταβατζήδες, κάποιος άλλος χόρευαν τσάμικο μαζί με τους εργολάβους. Ήταν ο κ. Σουφλιάς αυτός. Αυτό το έργο συνεχίζεται σήμερα.

Ποια είναι η πραγματικότητα; Η πραγματικότητα είναι ότι δανειοδοτήσεις δεν υπάρχουν για κανέναν, ούτε για μικρομεσαίες επιχειρήσεις ούτε για μικρούς εργολάβους ούτε για μεσαίους ούτε για μεγάλους, οι οποίοι δεν έχουν τη δύναμη της εξουσίας και των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης.

Αντίθετα, δανειοδοτήσεις για τους εργολάβους, τους εθνικούς προμηθευτές, υπάρχουν πάντα. Φτάσαμε σε σημείο προχθές ο κ. Μπόμπολας να πάρει δάνειο για τον «ΠΗΓΑΣΟ», την ώρα που ο «ΠΗΓΑΣΟΣ» κλείνει, ο κ. Ψυχάρης-Περιστερής ή Περιστερής-Ψυχάρης το ίδιο για το δημοσιογραφικό Οργανισμό Λαμπράκη, ο οποίος κλείνει! Αυτοί είναι συνεταιρι στα έργα και γι' αυτούς σήμερα καθόμαστε μέχρι τις 12 το βράδυ να νομοθετήσουμε.

Θα έπρεπε εδώ ουσιαστικά να είχαν καταπέσει όλα. Θα έπρεπε να είχαν καταπέσει οι συμβάσεις τις οποίες δεν ακολούθησαν. Είναι συμβάσεις που είχαν συγκεκριμένες υποχρεώσεις, σε συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα να φέρουν εις πέρας. Τα πήρανε, τα φάγανε, κατέπεσαν οι συμβάσεις, τις εγγυήσεις δεν τις παίρνουμε πίσω. Δεν τους κρίνουμε ως αποτυγχόντες στους διαγωνισμούς για να τους αποκλείσουμε, όπως θα γινόταν σε οποιονδήποτε διαγωνισμό σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου! Αντίθετα, καθόμαστε τώρα και εξευτελίζουμε το πολιτικό σύστημα νομοθετώντας για το πώς θα τους ξαναδώσουμε τα έργα. Το αποτέλεσμα είναι συγκεκριμένο.

Προχθές στον προϋπολογισμό, οι συνάδελφοι της κυβερνητικής πλειοψηφίας –οι συνεταιρι ΠΑΣΟΚ και Νέα Δημοκρατία– ψήφισαν τον προϋπολογισμό. Οι φόροι που θα πληρώσει ο ελληνικός λαός από εκεί που δεν έχει είναι 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Σήμερα νομοθετούμε τα διόδια. Αποτέλεσμα; Είναι 3,144 δισεκατομμύρια ευρώ που θα πάρουν πάλι οι εργολάβοι για να κάνουν τα ίδια έργα που ποτέ δεν θα ξαναποδώσουν. Δεν θα μπορέσουν, κύριε Υπουργέ, τα έργα αυτά να αποδοθούν.

Μπορεί να καταθέτετε έγγραφο του Ράιχενμπαχ, του Φούχτελ –και δεν ξέρω ποιου άλλου– αλλά το θέμα είναι ότι εδώ υπάρχει

μία πραγματικότητα που την ελέγχουν. Ελέγχουν ουσιαστικά την Αρχαιολογική Υπηρεσία, που θα σταματήσει το έργο, ελέγχουν τις περιβαλλοντικές μελέτες, που θα σταματήσουν το έργο, ελέγχουν τα πάντα. Το αποτέλεσμα είναι το ίδιο. Μια ομάδα λίγων εργολάβων που ελέγχουν Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης έχουν καταφέρει στα δημόσια έργα τις εκπτώσεις του 40% και του 50% να τις περιορίσουν στο 5%.

Εμείς δεν είμαστε με κανέναν εργολάβο. Θα θέλαμε, όμως, να δούμε γιατί αποκλείστηκαν οι άλλοι. Γιατί κάποιοι άλλοι εργολάβοι δεν μπορούν να πάνε στην Εθνική Τράπεζα ή στην Τράπεζα Πειραιώς ή στην Τράπεζα Πίστωσης και να πάρουν εκείνη την πιστωτική δυνατότητα για να συμμετέχουν σε διαγωνισμούς παρ' ότι έχουν τις εγγυήσεις; Διότι δεν τους θέλουν, για να μην πέσουν οι εκπτώσεις στα επίπεδα που ήταν στο παρελθόν, στο 40% και στο 50%!

Το αποτέλεσμα είναι οι εκπτώσεις στο 5% να σημαίνουν απώλεια 35% έως 45% για τον ελληνικό λαό και από τα ΕΣΠΑ και από τα χρηματοδοτούμενα προγράμματα υπέρ εκείνων που ελέγχουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, οι οποίοι πτωχεύουν τα εκδοτικά τους εργαλεία, για να απειλούν την εκάστοτε κυβέρνηση να τους βοηθήσει για να τα ξανακτίσουν.

Αυτή είναι η αλήθεια με ονόματα και επίθετα. Έως τότε θα γίνεται αυτό το νταραβέρι; Έως τότε θα προχωράμε σ' αυτές τις συμφωνίες;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συγκεκριμένη νομοθετική ρύθμιση, την οποία φέρνετε και την οποία καλείται να ψηφίσει η ελληνική Βουλή, είναι ακόμα ένα copyright της σχέσεως πολιτικής της Μεταπολίτευσης με τη διαπλοκή. Τα ίδια ακριβώς που έκανε ο Λαλιώτης, ο Σουφλιάς κάνετε σήμερα κι εσείς με την άδεια της τρόικας.

Τα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα είναι αυτοχρηματοδοτούμενα έργα και σημαίνει ότι θα πρέπει να αποδίδουν ουσιαστικά στη χρηματοδότησή τους. Εδώ καταργείται η έννοια του αυτοχρηματοδοτούμενου. Εδώ ουσιαστικά δίνονται ξανά δημόσια έργα και φτάνουν τα διόδια μέχρι και την Κηφισιά. Σε λίγο θα επαναφέρετε τα διόδια στη Συγγρού, λίγο πιο πάνω από τη Νέα Δημοκρατία. Όμως, εκεί, βέβαια, δεν πληρώνετε ρεύμα και νοίκι, γιατί τα πληρώνουν οι «νταβατζήδες».

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, λοιπόν, λέμε ακόμη μια φορά –έστω και ρομαντικά– «όχι».

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ANEA)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστώ πολύ.

Ορίστε, κύριε Σταθάκη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω τα λίγα επόμενα λεπτά να τοποθετηθώ, καθώς νομίζω ότι η συζήτηση για το νομοσχέδιο για τους αυτοκινητοδρόμους έχει περίπου ολοκληρωθεί με τα επιχειρήματα και από τις δύο πλευρές, πάνω στις δύο προτάσεις-τροπολογίες που έχει κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ και αφορούν τους πλειστηριασμούς.

Αυτό που συμβαίνει τις τελευταίες εβδομάδες είναι μία πρωτόγνωρη κατάσταση, διότι στις 31-12 λήγει η προστασία της πρώτης κατοικίας. Στη Βουλή είμαστε δώδεκα μέρες πριν κλείσει τον κύκλο της. Υπάρχει μία τεράστια διαρροή διαφορετικών τοποθετήσεων μιας υποτιθέμενης διαπραγμάτευσης ή μη διαπραγμάτευσης ανάμεσα σε τρεις παράγοντες, την Κυβέρνηση, την τρόικα και τις τράπεζες. Υπάρχει μία πρωτόγνωρη ανασφάλεια στους πολίτες αυτής της χώρας, η οποία τροφοδοτείται και ενθαρρύνεται στο παρόν, στο παρόν ένα λεπτό, από μία κατάσταση, η οποία έχει φτάσει στα όρια της πλήρους ανευθυνότητας από την πλευρά της Κυβέρνησης.

Ας δούμε έναν-έναν αυτούς τους τρεις παράγοντες και τι λένε μέχρι στιγμής.

Η Κυβέρνηση λέει ότι θα προστατέψει με κάθε τρόπο την πρώτη κατοικία σ' αυτούς που πραγματικά έχουν ανάγκη προστασίας. Αυτό θέτει ξανά ένα θέμα ορίου, το οποίο αυτήν τη στιγμή είναι θεσμοθετημένο –είναι τα 200.000 ευρώ– και το οποίο αφήνει ανοιχτό το παράθυρο με αυτήν τη διατύπωση ότι θα υπάρξει μία συζήτηση για ένα νέο όριο, διαφορετικό από το ισχύον. Η πρώτη ασαφής τοποθέτηση, λοιπόν, είναι αυτή.

Η δεύτερη τοποθέτηση είναι ότι υπάρχει, πιθανόν, μία διαπραγμάτευση με την τρόικα –αυτό δεν έχει αποσαφηνιστεί– και

ότι η Κυβέρνηση είναι έτοιμη μονομερώς να κάνει τις επιλογές της χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της τρόικας.

Εν τούτοις, πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι η μνημονιακή δέσμευση με την αυστηρή έννοια δεν υπάρχει για άρση της προστασίας της πρώτης κατοικίας. Αυτό που υπάρχει στο μεσοπρόθεσμο είναι ότι την 1^η Σεπτεμβρίου του 2014 θα πρέπει να υπάρξει νέο καθεστώς ρύθμισης των κόκκινων δανείων. Υπάρχει, πρώτον, ένα μεσοδιάστημα επτά-οκτώ, ίσως και εννιά, μηνών και ταυτόχρονα υπάρχει μία ασάφεια, όσον αφορά το ποια θα είναι αυτή η ρύθμιση.

Από την άλλη πλευρά, είναι μάλλον γεγονός ότι η τρόικα έχει διατυπώσει σκέψεις και διαπραγματεύεται. Οι σκέψεις που έχει διατυπώσει δεν ξέρουμε αν είναι ακριβείς, αλλά συγκλίνουν σε μία κεντρική ιδέα ότι πρέπει να απελευθερωθούν πλήρως οι πλειστηριασμοί, η προστασία της πρώτης κατοικίας και να εξαιρεθούν κάποιες συγκεκριμένες κοινωνικές κατηγορίες.

Άρα, το διακύβευμα παραμένει: Γίνεται διαπραγμάτευση ή όχι; Αποτελεί θέμα το οποίο πρέπει να λυθεί εντός των επόμενων δέκα ημερών;

Ο τρίτος παράγοντας είναι οι ίδιες οι τράπεζες. Υπενθυμίζω εδώ ότι μιλάμε για ένα πάρα πολύ μεγάλο θέμα. Τα στεγαστικά δάνεια είναι περίπου 78, 80 δισεκατομμύρια χονδρικά. Τα κόκκινα δάνεια, σύμφωνα με την προηγούμενη μελέτη της BlackRock, είναι στο 28%. Η BlackRock ολοκλήρωσε τη μελέτη της τον περασμένο μήνα και δεν έχουν δημοσιευθεί τα αποτελέσματα. Άρα, θα ξέρουμε τα νέα δεδομένα.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Σταθάκη, είπατε τα κόκκινα δάνεια είναι στο 28%. Για ποια δάνεια μιλάτε;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Τα στεγαστικά, φυσικά, αυστηρά, όχι τα καταναλωτικά ούτε τα επιχειρηματικά.

Άρα, μιλάμε για ένα σημαντικό μέγεθος το οποίο αποτελεί αυτήν τη στιγμή ένα μείζον διακύβευμα για το τραπεζικό σύστημα. Προφανώς, κάθε τράπεζα έχει μία διαφορετική στρατηγική στο συγκεκριμένο θέμα, μιας και υπάρχουν διαφορετικές συνθέσεις. Σε κάθε περίπτωση, όμως, μιλάμε για ένα μείζον θέμα –προφανώς θα έχουν τη στρατηγική τους οι τράπεζες– το οποίο και αυτό θα αποτελεί μέρος αυτής της διαπραγμάτευσης.

Επαναλαμβάνω ότι οι Έλληνες πολίτες είναι στο απόλυτο σκοτάδι αυτήν τη στιγμή, καθώς οι τρεις παράγοντες που μόλις σας ανέφερα, η Κυβέρνηση, η τρόικα, οι τράπεζες, δεν αποκαλύπτουν τα χαρτιά τους, βγαίνουν διάφορες πληροφορίες και ταυτόχρονα, δεν ξέρουμε καν ποιο είναι το επίπεδο της συζήτησης και τι ετοιμάζεται αυτήν τη στιγμή, ποια λύση από όλες τις πιθανές λύσεις ετοιμάζεται και τι διαπραγματεύσεις γίνονται.

Υπό αυτές τις συνθήκες υπάρχει και ένας τέταρτος παράγοντας, ο οποίος πηγαινοέρχεται στην Ελλάδα και ο οποίος είναι τα περίφημα distressed funds, τα οποία έχουν πυκνώσει τον τελευταίο μήνα τις επισκέψεις τους στην Ελλάδα. Προφανώς, η απελευθέρωση των κόκκινων δανείων ή η επιλογή αυτά να αποτελέσουν πεδίο αγοραπωλησιών από τα distressed funds θα δημιουργήσει μία νέα πρωτόγνωρη κοινωνικά και οικονομικά κατάσταση στην Ελλάδα.

Υπό αυτές τις ακραίες συνθήκες και υπό τις συνθήκες κατά τις οποίες η Κυβέρνηση αρνείται να κάνει το προφανές και αυτονόητο, να ξεκαθαρίσει ποια είναι η πολιτική της απέναντι σε αυτό το μείζον κοινωνικό πρόβλημα της χώρας, ο ΣΥΡΙΖΑ καταθέτει δύο απλές προτάσεις που κινούνται στο απόλυτο ελάχιστο, προκειμένου να αποκατασταθεί μια στοιχειώδης ισορροπία στις σημερινές συνθήκες.

Η πρώτη του πρόταση είναι να παραταθεί το σημερινό καθεστώς ως έχει για ένα χρόνο, ίσα-ίσα να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις, για να υπάρξει η συζήτηση και να φύγει όλη αυτή η ανασφάλεια και τα λοιπά και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις να αναδειχθεί ως πολιτικό ζήτημα στις πραγματικές του διαστάσεις και στο σύνολό του.

Η δεύτερη και επίσης εξαιρετικά απλή πρόταση είναι να απαγορευθεί στο διάστημα αυτό οποιαδήποτε αγορά, πώληση από την πλευρά των τραπεζών και αγορά από τα distressed funds κόκκινων δανείων.

Είναι δύο απλές προτάσεις που κινούνται στο ελάχιστο, προ-

κειμένου η δραματική αυτή κατάσταση την οποία βιώνουμε ελάχιστα ημέρες –επαναλαμβάνω- πριν από το τέλος της σημερινής προστασίας της πρώτης κατοικίας, να βρει τη λύση της.

Υπό αυτές τις συνθήκες θα ήταν ευχής έργο αν η Συμπολίτευση έκανε το αυτονόητο και προφανές βήμα, αποδεχόταν αυτήν την τροπολογία για να τεθεί στην κρίση του Κοινοβουλίου. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Και εμείς ευχαριστούμε.

Παρακαλώ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας κ. Βορίδη να λάβει τον λόγο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Υπήρξε πολύ σημαντική διακύμανση στις θέσεις που πήρε η Αξιωματική Αντιπολίτευση ως προς το τι θέλει να κάνει τελικά με το ζήτημα των έργων παραχώρησης.

Ακούσαμε τα εξής: «Να καταγγείλετε τις συμβάσεις», «δεν αξιοποιήσατε» -είπατε αυτήν τη φράση- «τη νομική δυνατότητα της καταγγελίας». Αυτή είναι η φράση σας.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Εκ των πραγμάτων.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Αυτό πού το ξέρετε για τη διαπραγμάτευση; Ήσασταν εκεί;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Ήταν ο κ. Σαχινίδης.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Άρα το τι χρησιμοποιήθηκε στη διαπραγμάτευση δεν το γνωρίζετε.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΟΥΖΟΥΝΙΔΟΥ: Εσείς το γνωρίζετε;

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Εγώ, ναι, το γνωρίζω.

Άρα, λοιπόν, για να συνεννοηθούμε, ή θα πάρετε μία θέση, η οποία είναι ότι θα έπρεπε να έχει ακολουθηθεί η οδός και η δυνατότητα της καταγγελίας και ελπίζω να ξέρετε τι λέτε διότι οι καταγγελίες οδηγούν στις λύσεις των συμβάσεων και οδηγούν τις συμβάσεις σε εκκαθάριση με ό,τι ακριβώς σημαίνει αυτό, δηλαδή δικαστήρια και επιστροφή των χρημάτων που έχουν ληφθεί. Εάν αυτή είναι η θέση σας, πείτε το.

Εάν η θέση σας είναι ότι τελικώς δεν έπρεπε να γίνουν οι καταγγελίες, αλλά έπρεπε κανείς να εμμένει στις συμβάσεις -όπως είναι η θέση της Κυβέρνησης- τότε η συζήτηση περί καταγγελίας δεν έχει κανένα νόημα.

Δεύτερη διακύμανση: «Ναι, τα θέλουμε τα έργα, αλλά προτιμούμε τα σιδηροδρομικά έργα. Γιατί δώσατε προτεραιότητα σε αυτό; Επίσης, προτιμούμε τα μικρά έργα. Γιατί παίρνετε τα χρήματα να τα πάτε...»

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Ναι, έχουν ακουστεί αυτά, κύριε Σταθάκη, από Βουλευτές σας.

Λέτε, λοιπόν, «γιατί παίρνετε τα χρήματα από τα διαρθρωτικά ταμεία που θα λείψουν από τα μικρά έργα, για να τα πάτε στα έργα αυτά;».

Για να καταλήξουμε: Τα θέλετε αυτά τα έργα κατ' αρχάς; Ναι ή όχι; Διότι προφανώς από κάπου τα έργα αυτά θα χρηματοδοτηθούν. Εάν έχετε θέση ότι δεν χρειάζονται τα έργα αυτά γιατί πρέπει να κάνουμε σιδηροδρομικά έργα, πείτε αυτό, ότι τα έργα αυτά δεν χρειάζονται. Και τότε αυτό σημαίνει ότι έχετε αρχική αντίρρηση στο βασικό σχεδιασμό και θα σας πω ότι ο βασικός σχεδιασμός που έχει γίνει στις αρχικές συμβάσεις κατά τη γνώμη μου είναι ένας απολύτως άρτιος σχεδιασμός και πρέπει να αποδοθούν εύσημα στον κ. Σουφλιά γι' αυτό, διότι αυτός ήταν ο αρχιτέκτονας αυτού του σχεδιασμού. Γιατί πρέπει να αποδοθούν εύσημα; Γιατί στην πραγματικότητα φτιάχνει τέσσερις άξονες, οι οποίοι ουσιαστικά συνδέουν με οδικό δίκτυο τα βασικά λιμάνια της χώρας. Άρα, λοιπόν, εκείνο για το οποίο πρέπει να αναρωτηθείτε είναι κατά πόσον τελικά στηρίζετε ή όχι αυτόν το βασικό σχεδιασμό.

Παραμιπτόντως, για να συνεννοηθούμε, δεν είναι ότι έχουν μείνει πίσω τα σιδηροδρομικά έργα, γιατί αυτήν τη στιγμή ένα από τα μεγάλα κομμάτια της δραστηριότητας του Υπουργείου Υποδομών είναι η σιδηροδρομική υποδομή. Είναι η ολοκλήρωση και βελτίωση του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης αλλά και Αθήνας - Ρίου. Άρα, λοιπόν, αυτοί οι άξονες σήμερα είναι υπό κατασκευή και ξεδεδύονται πολλά χρήματα σε αυτούς. Είναι άξονες που θα δώσουν μεγάλες ταχύτητες και

τον σιδηρόδρομο. Δεν είναι ή το ένα ή το άλλο. Γίνονται όλα ταυτόχρονα και παράλληλα.

Επόμενο ερώτημα: «Γιατί κάνατε αυτήν τη συμφωνία;». Με συγχωρείτε, αλλά όσοι λένε για τις διαπλοκές και για τα συμφέροντα δεν είναι ότι θίγουν τον Υπουργό. Εσείς πώς φαντάζεστε ότι γίνονται αυτές οι διαπραγματεύσεις; Έρχεται ο Υπουργός, παίρνει ένα χαρτί, βάζει κάτι νούμερα και τελειώνει η ιστορία; Έτσι γίνεται η συζήτηση; Δεν υπάρχουν ανεξάρτητοι μηχανικοί; Εξαγορασμένοι και αυτοί! Δεν υπάρχει Ελεγκτικό Συνέδριο; Στη διαπλοκή και αυτό!

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Το έχετε περιορίσει το Ελεγκτικό Συνέδριο. Τα ξέρετε αυτά.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Κυρία Κωνσταντοπούλου, επιτρέψτε μου. Εγώ ακούω πολλά πράγματα με υπομονή. Και εσείς πρέπει να κάνετε το ίδιο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Το Ελεγκτικό αυτήν τη στιγμή το έχετε περιορίσει.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Άρα, εσείς όχι το ίδιο, επομένως.

Συνεχίζω. Δεν υπάρχει υπηρεσία η οποία υπογράφει; Οι διαπραγματεύσεις αυτές νομίζετε ότι γίνονται στο επίπεδο του Υπουργού; Δεν υπάρχει αρμόδια διεύθυνση στο Υπουργείο που κάνει τις συζητήσεις για τις απαιτήσεις και τα ποσά; Δεν υπάρχουν νομικοί σύμβουλοι του Υπουργείου, οι οποίοι παίρνουν θέση σε αυτό; Δεν υπάρχουν εξωτερικές εταιρείες, οι οποίες επίσης συμβουλεύουν γι' αυτά τα έργα;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Με το αζημίωτο.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Βεβαίως με το αζημίωτο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ: Έτσι.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Για να δούμε: Θέλετε εσείς πολλοπλοή ελέγχους ή όχι; Διότι, εάν την πάρει μόνος του την απόφαση ο Υπουργός, είναι διαπλεκόμενος και διεφθαρμένος, εάν υπάρχουν πολλαπλά επίπεδα συμβουλών και ελέγχων, είναι «με το αζημίωτο». Δεν σας βρίσκει κανείς πουθενά!

Εσείς φαντάζεστε ότι οι εξωτερικοί νομικοί σύμβουλοι, οι εμπειρογνώμονες και οι εξωτερικοί τεχνικοί σύμβουλοι για ειδικά, εξαιρετικά περίπλοκα θέματα δεν θα παίρνουν αμοιβές; Βεβαίως παίρνουν αμοιβές.

Όμως, εγώ έρχομαι και λέω το εξής: Όλοι αυτοί οι οποίοι προσλαμβάνονται από το δημόσιο για να προφυλάξουν τα συμφέροντα του δημοσίου, καταλήγουν στο ότι αυτές οι συμβάσεις είναι συμφέρουσες.

Όμως, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορούμε εδώ να βγάλουμε άκρη, διότι όλοι αυτοί λένε ότι αυτές οι συμβάσεις είναι συμφέρουσες και δεν το λένε αυθαίρετα. Προσκομίζουν συγκεκριμένη επιχειρηματολογία, απολύτως τεκμηριωμένη και ερχόμαστε στην Αίθουσα και λέμε «όχι, εμείς θα τα κάναμε αλλιώς».

Γιατί θα τα κάναμε αλλιώς, κύριε Σταθάκη; «Διότι», λέει, «είναι μεγάλο το ποσοστό κέρδους, κύριε Υπουργέ».

Με συγχωρείτε, αλλά πείτε μου το εξής: Μεγάλο το ποσοστό κέρδους σε τι; Η σύμβαση παραχώρησης τι είναι; Η σύμβαση παραχώρησης είναι ένα εργαλείο όπου τοποθετούνται χρήματα. Τις είπαμε πολλές φορές τις χρηματοδοτικές πηγές. Δεν τις ξαναλέω. Είναι τέσσερις οι πηγές, δεν είναι μία. Δεν είναι τα ιδόδια. Είναι χρήματα των παραχωρησιούχων, είναι χρήματα των τραπεζών, είναι χρήματα του δημοσίου, είναι χρήματα των διοίκων. Τέσσερις πηγές είναι.

Τοποθετούνται, λοιπόν, χρήματα. Γιατί τοποθετούνται χρήματα; Διότι δεν φθάνουν τα λεφτά για να τα κάνει μόνο το δημόσιο ως δημόσιο έργο και γιατί καταλήγει, τελικώς, αυτό να έχει ένα υπερβολικό κόστος σε πάρα πολλά επίπεδα. Εν συνεχεία, εκείνο που γίνεται στην περίοδο λειτουργίας είναι ότι παραχωρεί έσοδα της περιόδου λειτουργίας προκειμένου να αποπληρωθούν αυτές οι επενδύσεις.

Ερώτηση: Η επένδυση η οποία έχει απόδοση της τάξεως του 8% είναι μεγάλη; Στην τράπεζα, εάν τα είχε τα λεφτά, θα έπαιρνε 5%. Είναι ανάγκη να κάνει δουλειά; Να μη κάνει καμμία δουλειά. Να πάει να τα βάλει στην τράπεζα, αν είναι να παίρνει 5%. Άρα, λοιπόν, ποιο είναι εκείνο στο οποίο ελέγχεται;

Έρχομαι και τελειώνω με ένα σχόλιο μόνο. Άκουσα το τι εγκαινίασαν.

Κύριε Πρόεδρε, 40 εκατομμύρια ευρώ πιστοποιημένες εργα-

σίες. Όχι καταβολές, αλλά πιστοποιημένες εργασίες τη χρονική περίοδο της φωτογραφίας που επιδείξατε μέχρι σήμερα. Αυτό εγκαινίασαν, τα 40 εκατομμύρια ευρώ πιστοποιημένες εργασίες.

Έρχομαι στο θέμα των πλειστηριασμών. Τι νόημα έχει αυτό; Δεν έχει πει η Κυβέρνηση ότι θα φέρει νομοθετική πρωτοβουλία; Η νομοθετική πρωτοβουλία θα έρθει ακριβώς στο χρονικό σημείο που πρέπει προκειμένου να μην υπάρξει η ανασφάλεια την οποία περιγράφετε. Δεν υπάρχει αυτήν τη στιγμή εξωδικαστική προστασία για το θέμα της πρώτης κατοικίας; Είναι η ρύθμιση στην οποία αναφερθήκατε. Υπάρχει; Ισχύει; Ισχύει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου; Μάλιστα. Δεν έχουμε πει ότι θα φέρουμε νομοθετική πρωτοβουλία; Έχουμε πει ότι θα φέρουμε νομοθετική πρωτοβουλία. Έχει δεσμευθεί η Κυβέρνηση γι' αυτό. Προς τι το άγχος;

Θα υπάρξει, λοιπόν, νομοθετική πρωτοβουλία. Έχουν δε περιγραφεί και τα όριά της. Δεν έχει να φοβάται το φτωχό και το μεσαίο νοικοκυριό τίποτα. Θα προστατευθεί αυτή η ιδιοκτησία του φτωχού και του μεσαίου νοικοκυριού. Εκείνοι οι οποίοι μπορούν να ανησυχούν είναι αυτοί οι οποίοι χρησιμοποιούν το απόλυτο προστατευτικό πλαίσιο, ενώ έχουν χρήματα, για να μην πληρώνουν. Πού το πρόβλημα, λοιπόν; Έχει πλήρως περιγραφεί η νομοθετική πρωτοβουλία.

Με ρωτάτε μετά: Γίνεται ή δεν γίνεται η διαπραγμάτευση με την τρόικα; Τι κάνουμε, δηλαδή, δύο μήνες; Καθόμαστε και παίζουμε τις κουμπάρες; Γιατί αν είναι να παίζουμε τις κουμπάρες και να λέμε ναι, δεν έχουμε πει ένα γρήγορο «ναι» και τελειώνουμε, να μην υπάρχει και εκκρεμότητες; Ή όλο αυτό μήπως είναι ένα θέατρο στο οποίο συμμετέχουν οι ευρωενωσιακοί θεσμοί, συμμετέχουν πρωθυπουργοί, συμμετέχουν χώρες και όλοι αυτοί κάνουν ένα θέατρο για να κάνουν τι; Να κοροϊδέσουν το ΣΥΡΙΖΑ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: (Δεν ακούστηκε)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Εμάς να κοροϊδέψουν;

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ: Εντάξει. Άρα, λοιπόν, βεβαίως και γίνεται διαπραγμάτευση, βεβαίως και υπάρχει συζήτηση, βεβαίως και σε αυτήν τη συζήτηση υπάρχουν πολλές και διαφορετικές αντιλήψεις, βεβαίως και υπάρχουν ζητήματα που πρέπει να ρυθμιστούν, τα οποία, κύριε Σταθάκη, τα ξέρετε και τα περιγράψατε.

Από εκεί και πέρα, η συγκεκριμένη σας πρωτοβουλία δεν έχει κανένα νόημα. Γίνεται μόνο προς εντυπωσιασμό, ειδικά τη χρονική στιγμή που έχει πει η Κυβέρνηση ότι θα φέρει νομοθετική πρωτοβουλία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει ο Πρόεδρος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Καμμένος.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Σεβόμενος τους Βουλευτές, θα χρειαστώ ένα λεπτό μόνο, κύριε Πρόεδρε.

Πιο πάνω από τους συμβούλους, πιο πάνω από το Ελεγκτικό Συνέδριο, πιο πάνω απ' όλους τους θεσμούς που έχουμε καθιερώσει εδώ μέσα, υπάρχει ένας παράγοντας που λέγεται κ. Τουρκολιάς. Εάν ο κ. Τουρκολιάς θέλει να εκτελέσει πέντε εργολάβους για να μείνουν οι δύο, τους εκτελεί και εν συνεχεία το καρτέλ των εργολάβων παραμένει ισχυρότατο και μάλιστα η Επιτροπή Ανταγωνισμού επί δύο χρόνια δεν βγάζει και αποτέλεσμα.

Το αποτέλεσμα είναι ένα, ότι από το 50% των εκπρώσεων έφτασε στο 5%. Το επαναλαμβάνω, διότι εδώ πρόκειται περί ποινικού αδικήματος.

Όσον αφορά στο θέμα που ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, δεν παίζουμε τις «κουμπάρες», τους εργολάβους παίζουμε, τους συγκεκριμένους επώνυμους εργολάβους οι οποίοι πλέον αποτελούν μια οργανωμένη εγκληματική ομάδα που παίρνει συγκεκριμένα έργα, τα μοιράζουν μεταξύ τους και έχουν αφήσει απ' έξω την υπόλοιπη αγορά. Οι τραπέζιτες παίζουν το ρόλο του αποκλεισμού.

Είναι βέβαιο ότι τα έργα τα οποία εγκαινιάζονται, εγκαινιάζονται μόνο για την τηλεοπτική κάμερα. Θα θυμίσω στον κ. Βορίδη την πρώτη εμφάνισή του ως Υπουργού μαζί με τον κ. Σαμαρά στη Μεσσηνία. Τι έγινε με αυτό το έργο; Ούτε ο Παττακός με το μυστήρι δεν είχε εγκαινιάσει τέτοιου είδους έργα! Και τότε υπήρχε μόνο η YENED και τα προβάλλει. Το έργο αυτό προχώρησε;

Όλα αυτά τα έργα σταματάνε, μέχρις ότου πάρουν τις προκαταβολές και εξαφανιστούν οι εργολάβοι. Από εκεί και πέρα, εμείς θα παραμένουμε με το νόμο της σιωπής. Από την ομιλία που κάναμε οι Ανεξάρτητοι Έλληνες στη Βουλή, όλοι οι Βουλευτές, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και εγώ γράφτηκαν ογδόντα λέξεις! Το αστείο δε είναι ότι σαράντα λέξεις γράφτηκαν στα «ΝΕΑ» και σαράντα λέξεις στις υπόλοιπες εφημερίδες. Βέβαια, με τη σημερινή παρουσία κάποιοι κερδίσανε άλλες εκατό εκπομπές στην «Ανατροπή». Αυτή είναι η αλήθεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, Βουλευτής Χίου, ο κ. Τριαντάφυλλος, έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καμμένε, πριν φύγετε, επειδή εγώ δεν έχω πάει στην εκπομπή «Ανατροπή», να σας πω το εξής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Εγώ που τον παρατηρώ και είναι νέος Βουλευτής, μπορεί να πάει παντού ο κ. Τριαντάφυλλος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Αξίζει. Είναι καλό παιδί, καλός άνθρωπος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ: Το 2006 που ο κ. Σουφλιάς κατέβαζε τον σχετικό νόμο στον οποίο αναφέρθηκε ο κ. Καμμένος, ο τότε Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Καμμένος τι ψήφισε; Γιατί, αν ψήφισε «ναι» στο συγκεκριμένο νόμο, τότε, ή τότε ή τώρα, κάτι δεν πάει καλά. Ή τότε ήξερε ότι αυτό ήταν η συνέχεια του Λαλιώτη και των συμφερόντων, όπως το περιέγραψε σήμερα με μεγάλη λεπτομέρεια, ή τώρα μας λέει άλλα σε σχέση με αυτά που μας έλεγε τότε. Σε κάθε περίπτωση κάποτε - ή τώρα ή τότε - ψευδότην.

Επομένως, κύριε Καμμένε, νομίζω ότι τουλάχιστον, εάν κάποιος μπορεί να κριθεί με έναν τρόπο αντικειμενικό από την κοινωνία, είναι όταν έχει μία αξιόπιστη, συνεχή στάση στην πολιτική του πορεία.

Ξέρετε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αυτές τις μέρες -από χθες- υπάρχει μια ιδιαίτερη κοινωνική κινητικότητα. Και επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με αυτό. Για όλους εμάς που βρισκόμαστε στην ευρύτερη κεντροαριστερά από χθες σηματοδοτείται ένα νέο ξεκίνημα, ένα νέο ξεκίνημα που ξεκίνησε με μια μαζική συμμετοχή κόσμου ο οποίος ψάχνει για ελπίδα και προοπτική. Ψάχνει για λογισμό και όνειρο, ψάχνει για κάτι το οποίο δεν θα στηρίζεται σε λαϊκισμούς και κορώνες και δεν θα συναγελάζεται με νεοναζί κάτω από αντιμνημονιακούς μανδύες. Ψάχνει για να βρει μια προοπτική σε μια χώρα που βιώνει σήμερα περισσότερο από ποτέ μια κρίση πρωτόγνωρη, όχι μόνο σε οικονομικό επίπεδο αλλά και σε κοινωνικό και σε αξιακό και ενδοχόμενος σε πολιτικό.

Γι' αυτόν τον λόγο είμαστε ξανά χαμογελαστοί και πιστεύουμε ότι αυτή η μεγάλη προσπάθεια που ξεκίνησε από χθες με τη μαζική συμμετοχή του κόσμου μπορεί να αποδώσει καρπούς και πολύ σύντομα να έχουμε ξανά μία μεγάλη προοδευτική δημοκρατική παράταξη που θα ξεκινάει από το κέντρο και θα φτάνει μέχρι τον Ευρωκομμουνισμό, την Ανανεωτική Αριστερά, μια μεγάλη προοδευτική παράταξη, η οποία πραγματικά να επιτελέσει ξανά το ρόλο της, να μπορέσουμε δηλαδή να βγάλουμε τη χώρα από την κρίση, με τρόπο όμως συνεκτικό, με τρόπο κοινωνικό, με τρόπο μεταρρυθμιστικό.

Αυτές τις ημέρες, όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, βλέπουμε καθημερινά φωτογραφίες, στοιχεία και ντοκουμέντα, τα οποία προσβάλλουν το δημοκρατικό μας πολίτευμα, τη Βουλή και την πολιτική μας. Πιστεύω ότι, εκτός των μέτρων τα οποία έχει λάβει αυτό το Κοινοβούλιο ως προς την αντιμετώπιση του νεοναζισμού, πρέπει να δράσουμε με τρόπο κάθετο. Πρέπει όχι μόνο να καταδικάσουμε φαινόμενα τα οποία καταδεικνύουν ότι σήμερα υπάρχουν Βουλευτές μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο οι οποίοι χαίρετούν ή χαιροτούν νεοναζιστικά ή ναζιστικά, ότι υπήρχαν ή υπάρχουν Βουλευτές μέσα στη Βουλή οι οποίοι διατηρούσαν φωτογραφίες του Χίτλερ και εκτελέσεων των ναζιστών δολοφόνων, αλλά κυρίως να μπορέσουμε να έχουμε μία μαζική συνολική θεσμική αντίδραση απέναντι σε φαινόμενα που καταδεικνύουν ότι υπάρχουν Βουλευτές μέσα στο Κοινοβούλιο με σβάστικα στο μπράτσο, οι οποίοι πέρασαν από στρατιωτικές εκ-

παιδεύσεις ανθρώπους οι οποίοι προφανώς εντάχθηκαν σε παραστρατιωτικές οργανώσεις.

Σ' αυτό πρέπει να είμαστε κάθετοι, γιατί αν για κάτι είναι περήφανος αυτός ο τόπος είναι η δημοκρατία του, η ανάγκη και η δυνατότητα του λαού να αντιστέκεται στα νεοναζιστικά φαινόμενα. Είναι αυτή η αντοχή που επιδεικνύει σήμερα κυρίως ο κόσμος της εργασίας, ο λαϊκός κόσμος που μπορεί και αντιστέκεται σε εκείνες τις σειρήνες, σε εκείνες τις κορώνες του ναζισμού.

Νομίζω ότι στη διάρκεια της συζήτησης αυτού του νομοσχεδίου καταδείχθηκαν δύο λογικές. Η μία λογική λέει ότι τίποτα σ' αυτήν τη χώρα δεν μπορεί να αλλάξει, ότι η οικονομία δεν μπορεί να πάρει τα πάνω της και ότι η κοινωνία δεν μπορεί να δει καλύτερες ημέρες. Μ' αυτήν τη λογική δεν χρειαζόμαστε ούτε αυτοκινητόδρομους ούτε διαφορετική προοπτική απ' αυτήν που υπάρχει. Μ' αυτήν τη λογική δεν χρειαζόμαστε σε καμμία περίπτωση να έχουμε διόδια, διότι αυτά τα διόδια δεν χρειάζεται να τα πληρώνουμε.

Όμως, υπάρχει και η άλλη λογική εντός της Αιθούσης, αλλά κυρίως –και ευτυχώς για τον τόπο– εκτός της Αιθούσης σε μεγάλη πλειοψηφία. Η άλλη λογική λέει ότι ο συνεπής φορολογούμενος, ο άνθρωπος που περνά δύσκολα, ο άνθρωπος ο οποίος βγάζει το μεροκάματο ή ο άνθρωπος ο οποίος αναζητά εργασία καθημερινά είναι εκείνος στον οποίο στηρίζεται η προοπτική της χώρας να βγει από την κρίση.

Είναι η άλλη λογική που λέει ότι χρειαζόμαστε αυτοκινητόδρομους, γιατί αυτοί οι αυτοκινητόδρομοι είναι παράγοντες στην ανάπτυξη του τόπου, γιατί μικραίνουν τις αποστάσεις και δημιουργούν προοπτικές στις απομακρυσμένες περιοχές να μπουν στο χάρτη της χώρας. Μάλιστα, αυτές οι περιοχές δεν θα μπουν στο χάρτη μόνο ως τουριστικοί προορισμοί αλλά και ως παραγωγικές περιοχές όπου τα εμπορεύματά τους δεν θα σαπίζουν εκεί αλλά θα μπορούν να μετακινηθούν πολύ γρήγορα είτε στον εξαγωγικό τομέα, δηλαδή στις εξαγωγές μας είτε ακόμα και στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.

Αν θέλουμε πραγματικά τα λιμάνια μας να αποκτήσουν εμπορική κίνηση, αν θέλουμε πραγματικά η χώρα μας να είναι τουριστικά φιλική στους λαούς των Βαλκανίων, οι οποίοι μετακινούνται ως επί το πλείστον με τα αυτοκίνητα, τότε προφανώς και χρειάζονται αυτοί οι αυτοκινητόδρομοι.

Όμως, οι αυτοκινητόδρομοι χρειάζονται και για έναν ακόμα λόγο. Είναι ένα σημαντικό δημόσιο δικαίωμα του κάθε πολίτη αυτής της χώρας να μπορεί να μετακινείται. Αυτή, λοιπόν, η μετακίνηση δεν μπορεί να γίνεται κάτω από κανόνες ανασφάλειας, δηλαδή κάτω από συνθήκες που καθιστούν ιδιαίτερα επικίνδυνη τη μετακίνηση του ελληνικού πληθυσμού. Επομένως, διασφαλίζεται η οδική ασφάλεια κατά τρόπο συντριπτικό και αυτό είναι κάτι πάρα πολύ σημαντικό.

Θα ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας το εξής: Υπάρχει ένας γενικός κανόνας στην πολιτική. Ο γενικός κανόνας λέει ότι όταν δεν έχω άλλη πολιτική πρόταση, όταν εγώ δεν μπορώ να εκφράσω κάτι διαφορετικό, αλλά πιστεύω ότι θα κάνω τελικά τα ίδια με έναν περίπου ίδιο ή λίγο διαφορετικό τρόπο, τότε προβαίνω σε σκανδαλογία. Τότε ποινικολογώ, διότι δεν μπορώ να μιλήσω ουσιαστικά και δεν μπορώ να προτείνω κάτι διαφορετικό, γιατί στο τέλος της ημέρας γνωρίζω ότι θα κληθώ να φέρω τα ίδια.

Όμως, εδώ υπάρχει ένας κίνδυνος. Αντιλαμβάνομαι την ανάγκη Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ να ποινικολογήσουν, να έχουν μία δι-

καστική λαγνεία ή, αν θέλετε, να έχουν και τη σκανδαλογία στο επίκεντρο του πολιτικού τους λόγου γι' αυτό το λόγο που προανέφερα.

Υπάρχει, όμως, ένας κίνδυνος. Σήμερα η ελληνική κοινωνία δεν είναι η ίδια κοινωνία με αυτή που είχαμε πριν από πέντε ή έξι χρόνια, όπου και πάλι ήταν αρνητικό να σκανδαλογείς και πάλι ήταν αρνητικό να αποστειρώνεις, να αποχυμώνεις τον πολιτικό σου λόγο από πολιτικά επιχειρήματα και πολιτικές προτάσεις.

Όμως, σήμερα η ελληνική κοινωνία είναι στο σημείο που ο λαϊκισμός και η σκανδαλογία την δηλητηριάζουν. Γι' αυτό το λόγο καλώ από εδώ το Βήμα όλους να καταθέσουν προτάσεις. Όμως, την ποινικολογία ή την ποινικοποίηση της πολιτικής να την αφήσουν στην άκρη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Παρακαλώ τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Χρυσής Αυγής κ. Ματθαίοπουλο να πάρει τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Εσείς ξέρω ότι μπορεί να είστε λίγο υπερκινητικός αλλά είστε πάντα δίκαιος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω μισό χρόνο ακόμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον χρόνο τον έχει πάρει ο Πρόεδρός σας. Εσείς θα δευτερολογήσετε.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Έχω μισό χρόνο. Μα είναι δυνατόν!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Εσείς θα δευτερολογήσετε. Το λόγο τώρα έχει ο κ. Ματθαίοπουλος. Και μετά θα πάρετε τον λόγο. Ξέρω ότι είστε δίκαιος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Είμαι δίκαιος, αλλά έχω τέσσερα λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Βεβαίως έχετε και θα τα πάρετε.

Δεν πρέπει να μιλήσουν και οι άλλοι συνάδελφοι των άλλων Κομμάτων;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω μισό λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Βεβαίως. Ένα λεπτό, κύριε Ματθαίοπουλε.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, περιμένω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, και κάτι για τους παράδρομους μπορείτε να πείτε;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Έχετε δίκιο, κύριε Γιοβανόπουλε, θα το πω στη συνέχεια.

Ζητώ συγγνώμη από τον συνάδελφο, απλώς καταθέτω μία νομοτεχνική βελτίωση που αναφέρεται στον Ε65 με συγκεκριμένες χρονικές δεσμεύσεις σ' ό,τι αφορά το τμήμα από το ΠΑΘΕ μέχρι την Ξυνιάδα και από τα Τρίκαλα μέχρι την Καλαμπάκα, όπως και από την Καλαμπάκα μέχρι την Εγνατία. Οπότε να είναι και σ' αυτό νομοθετικά σαφής η δέσμευσή μας.

Παρακαλώ να δείτε ακριβώς πώς έχει η βελτίωση. Μετά θα αναφερθώ και σ' αυτό, κύριε Γιοβανόπουλε. Έχετε δίκιο.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:

Νομοτεχνική Βελτίωση

LL

Στο Σχέδιο Νόμου «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων»

1. Στο Άρθρο Πέμπτο προστίθεται παράγραφος 2 ως εξής:

“2. Τα Αναβαλλόμενα Τμήματα του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 4.2.3 της Σύμβασης Παραχώρησης του έργου της Μελέτης – Κατασκευής – Χρηματοδότησης – Λειτουργίας – Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), όπως αυτή θα ισχύσει μετά την τροποποίηση της σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο Άρθρο Δεύτερο του παρόντος νόμου, χαρακτηρίζονται ως έργα υποδομής άμεσης προτεραιότητας τα οποία περιλαμβάνονται στον εθνικό σχεδιασμό για την σύνδεση του αυτοκινητοδρόμου Π.Α.Θ.Ε. με την Εγνατία Οδό και θα ολοκληρωθούν με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους και ειδικότερα τα μεν τμήματα του άρθρου 4.2.2(α)(i) και (iii) εντός τριών (3) ετών, το δε τμήμα του άρθρου 4.2.2(α)(iv) εντός πέντε (5) ετών. Η διάταξη της κατωτέρω παραγράφου 3 εφαρμόζεται και για την κατασκευή των ανωτέρω τμημάτων”

2. Η παράγραφος 2 του ίδιου άρθρου αναριθμείται σε “3”

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ

10/12/2013

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Έχετε τον λόγο, κύριε συνάδελφε.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θέλω να απαντήσω στον απερχόμενο και προλαλήσαντα Βουλευτή του ΠΑΣΟΚ που με τέτοιους χυδαίους χαρακτηρισμούς αναφέρθηκε στη Χρυσή Αυγή. Θα του υπενθυμίσω ότι στις επόμενες εκλογές τόσο ο ίδιος όσο και το κόμμα του θα βλέπει τη Βουλή μέσα από τα κιάλια. Κατά δεύτερον, τα όσα επιχειρήματα ανέπτυξε, είναι ακριβώς τα ίδια που ακούμε από τα μνημονιακά μέσα ενημέρωσης.

Γι' αυτόν τον λόγο, επειδή είναι και επίκαιρο το θέμα, θέλω κατ' αρχάς να καταγγείλω από αυτό εδώ το Βήμα -το μοναδικό ίσως βήμα που έχουμε διαθέσιμο για να εκφράζουμε ανοιχτά τις απόψεις μας στον ελληνικό λαό και αυτό, δυστυχώς, πολλές φορές υπό προϋποθέσεις- την υποκρισία και την ανηθικότητα των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης που εδώ και δύο-τρεις ημέρες χρησιμοποιούν στοιχεία τα οποία προσβάλλουν κάθε Κώδικα Δεοντολογίας.

Αυτές, λοιπόν, τις δύο-τρεις ημέρες βλέπουμε άτομα, δήθεν μεγάλους δημοσιογράφους, να χρησιμοποιούν στοιχεία τα οποία περιέχονται στη δικογραφία, δηλαδή αφορούν μία υπόθεση που βρίσκεται υπό διερεύνηση και που η δικαιοσύνη θα κρίνει αν είναι αξιοποιήσιμα ή όχι.

Επομένως θέλω να καταγγείλω σε όλους αυτούς που πανηγυρίζουν για τα νέα ντοκουμέντα ότι δεν θα αποφασίσει ο Μπόμπολας, ο Ψυχάρης και κάθε άλλο μεγαλοεργολάβος για την τύχη της Χρυσής Αυγής. Θα αποφασίσει η δικαιοσύνη. Αν, λοιπόν, κάποιος πιστεύουν ότι τα κανάλια είναι πάνω από τον νόμο, είναι βαθιά νυχτωμένοι.

Μάλιστα, δεν δίστασαν αυτοί οι μεγάλοι δημοσιογράφοι να χρησιμοποιήσουν πρακτικές και μεθόδους που πραγματικά κάνουν όλο το πανελλήνιο να γελάει. Θα αναφέρω συγκεκριμένα δύο-τρία πράγματα, για να αντιληφθείτε το μένος και την εμπάθεια των ανθρώπων αυτών, που εκφράζεται μέσα από ειδησεογραφικά δελτία, κυριολεκτικά για τα πανηγύρια και το σόου.

Ακούσαμε ότι βρέθηκαν κάποιες φωτογραφίες από ανοικτές εκδηλώσεις της Χρυσής Αυγής στις οποίες δείχνουν και Βουλευτές αλλά κι άλλους φίλους του κόμματος να επιδίδονται σε γυμναστικές ασκήσεις. Λες και αυτό από μόνο του είναι αποδεικτικό στοιχείο ενοχής για τον οποιονδήποτε διαλέγει έναν υγιή τρόπο ζωής.

Λυπούμεθα που εμείς σαν εθνικιστές δεν διοργανώνουμε ένα ναρκοφεστιβάλ, για να κάνουμε χρήση ινδικής κάνναβης ή να κατασκευάσουμε βόμβες μολότοφ και να τις πετάμε σε περιπολικά και σε αστυνομικούς. Συγχωρέστε μας που έχουμε διαφορετική αντίληψη για τα πράγματα και έτσι επιλέγουμε να ζούμε τη ζωή μας.

Και σ' ό,τι αφορά στην επίμαχη φωτογραφία, η οποία προέρχεται από ένα αποκριάτικο πάρτι, την αφήνουμε στην κρίση των τηλεθεατών.

Όμως, δεν μπορώ να μη σχολιάσω μία φωτογραφία που απεικονίζει τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης που έχει ντυθεί χάρος. Πράγματι, τον συγχαίρουμε για την πολύ επιτυχή και ακριβή απεικόνιση της κατάστασης, γιατί τόσο ο ίδιος όσο και το κόμμα που τον στηρίζει, αλλά και τον ανέδειξε και τον βοήθησε να γίνει Δήμαρχος της Θεσσαλονίκης έχουν θανατώσει κυριολεκτικά χιλιάδες Έλληνες και Ελληνίδες με την άθλια μνημονιακή πολιτική τους.

Όμως, το μεγαλύτερο ... είναι αυτό που βιώνουμε σήμερα, η Βουλή των διακοσίων ενενήντα επτά. Αυτό το μασκάρωμα μιας, δήθεν, κοινοβουλευτικής διαδικασίας, η οποία είναι άκρως αντισυνταγματική, αλλά βαφτίζεται «δημοκρατική». Αυτά, λοιπόν, θα έπρεπε να ξέρει ο ελληνικός λαός και όχι να μιλάει για τα ..., για τα υποτιθέμενα όπλα και για διάφορα άλλα χαζά και για πανηγύρια.

Μια και τώρα τελευταία γίνεται πολύς λόγος για όπλα και παρυσιάζουν εμάς σαν άτομα που θέλουμε να καταλύσουμε το πολίτευμα, παραθέτω μια φωτογραφία Υφυπουργού της Νέας Δημοκρατίας που κρατάει πολυβόλο. Ανήκει σε εγκληματική οργάνωση; Θέλει να καταλύσει το πολίτευμα; Αν ισχύει αυτή η λογική για τη Χρυσή Αυγή, να ισχύσει και για τη Νέα Δημοκρατία

και για όσους συνεργάζονται με αυτήν και να μπουν στη φυλακή και ο ίδιος και όσοι συνεργάζονται με αυτόν.

Αφήνω το θέμα αυτό, λέγοντας μόνο ότι όλο αυτό το σόου που έχει στηθεί από τα κανάλια είναι μια προσπάθεια αποπροσανατολισμού. Αντί να πούμε για τις πρώτες κατοικίες που θα βγουν σε πλειστηριασμό, αντί να πούμε για τα κόκκινα δάνεια, για την ανεργία, για τα νέα φορολογικά μέτρα και για τις περικοπές σε μισθούς και συντάξεις, μιλάμε για ..., για φωτογραφίες, για πράγματα που μπορεί ο καθένας να βρει στο διαδίκτυο και να τα αποθηκεύσει στον προσωπικό του υπολογιστή.

Για να επανέλθω, όμως, στο σημερινό θέμα και σε ό,τι αφορά την ανάθεση των δημοσίων έργων, για τα, δήθεν, αναπτυξιακά έργα, όπως τα χαρακτηρίσαν πάρα πολλοί, πρέπει να σταθώ σε δύο - τρεις επισημάνσεις που ακούστηκαν πρώτα από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας και έπειτα από το ΠΑΣΟΚ.

Σε ό,τι αφορά το πρώτο θέμα, άκουσα με μεγάλη προσοχή τον Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας από την Πιερία, ο οποίος περιέγραψε με πολύ ζοφερά και μελανά χρώματα την κατάσταση που βλέπουμε στα δημόσια έργα. Μίλησε για σκουριασμένα μηχανήματα, για μισοτελειωμένους δρόμους και για έργα τα οποία πρέπει να πραγματοποιηθούν, γιατί δεν υπάρχει διαφορετικός δρόμος προς την αναπτυξιακή οικονομία. Έτσι μας είπε -ή ήθελε να μας πείσει- ότι πρέπει το κράτος να σπαταλήσει, να δαπανήσει -με αδιαφανείς διαδικασίες, φυσικά- υπέρογκα ποσά, για να διεκπεραιωθούν αυτά τα έργα. Τι ωραία θα ήταν αν είχατε την ίδια αντίληψη και για τα κατασκευασμένα άρματα μάχης, για τα παραυλικά συστήματα και για τη διαλυμένη αμυντική βιομηχανία, τα οποία συνιστούν εκχώρηση εθνικής κυριαρχίας και αφήνουν εκτεθειμένη τη χώρα σε έναν εχθρό που δείχνει τις διαθέσεις του μέρα με τη μέρα.

Εάν εσείς, λοιπόν, δείχνατε την ίδια ευαισθησία και θέλατε να δαπανήσετε λεφτά για τον Στρατό, για την Αστυνομία και για άλλους τέτοιους τομείς που δίνουν νόημα και ουσία στην εθνική κυριαρχία, τα πράγματα θα ήταν διαφορετικά. Άρα, λοιπόν, εδώ πέρα έχουμε θέμα αντίληψης, έχουμε θέμα προτεραιοτήτων. Για εσάς προέχει το πώς θα τσεπώσουν -για να το πω λαϊκά- οι μεγαλοεργολάβοι τα πακέτα, ενώ για εμάς προέχει η εθνική ασφάλεια, η εθνική κυριαρχία και το καλό και το μέλλον του έθνους. Ο καθένας επιλέγει τον δρόμο του και αναλόγως κρίνεται από τον ελληνικό λαό.

Μιας και αναφέρθηκα στο πρόσωπό του -αν και λείπει-, θα ήθελα να μας πει τι έχει να πει στους συμπατριώτες του στην Πιερία, οι οποίοι, αν θέλουν να μετακινηθούν προς τη Θεσσαλονίκη ή σε κάποιο γειτονικό νομό ή αντίστροφα αν θέλουν να πάνε από τη Θεσσαλονίκη στην Πιερία, θα αναγκάζονται να πληρώσουν περίπου 6-7 ευρώ. Τι θα πει αύριο, μεθαύριο στους καταστηματαρχες που θα βάζουν λουκέτα στα καταστήματά τους, γιατί δεν είναι οικονομικά συμφέρον για τον οποιονδήποτε να ταξιδεύει και να μεταβαίνει από τη μια πόλη στην άλλη; Τι θα τους πει; Ότι αναπτύξαμε την περιοχή χτίζοντας δρόμους; Ότι βάλουμε το μεγαλοεργολάβο να παίρνει 2 και 2,5 ευρώ για κάθε δεκαπέντε χιλιόμετρα, με αποτέλεσμα αύριο, μεθαύριο να διαλυθούν κυριολεκτικά οι τοπικές αγορές; Ας τα πει στους ψηφοφόρους του, ας τα πει στα άτομα που τον στηρίξαν. Εμάς πάντως η θέση μας γι' αυτό το θέμα είναι ξεκάθαρη και λέμε ότι είναι απαράδεκτο μέσα σε μια τέτοια οικονομική κρίση να λεηλατούμε και να κλέβουμε τον ιδρώτα του ελληνικού λαού.

Σε ό,τι αφορά στην τοποθέτηση του ιδίου του Υπουργού -ο οποίος αναφέρθηκε σε ένα κίνημα για το οποίο προς το παρόν δεν θέλω να εκφράσω άποψη, γιατί δεν είναι και του παρόντος, είπε μια χαρακτηριστική φράση, η οποία μου έμεινε. Είπε ότι, όταν δεν πληρώνουμε εμείς, πληρώνει κάποιος άλλος και ότι είναι άδικο και ανήθικο να επιβαρύνουμε με τα δικά μας χρέη τον Έλληνα φορολογούμενο. Εάν πραγματικά το πιστεύετε, αποσύρετε όλα τα βουλευτικά προνόμια, τα οποία επιβαρύνουν τον ελληνικό λαό με δισεκατομμύρια ευρώ. Εάν πραγματικά το πιστεύετε, αποσύρετε όλα τα δόδια, γιατί εσείς έχετε δώσει το δικαίωμα σε όλα τα μέλη του ελληνικού Κοινοβουλίου να μην πληρώνουν όταν περνάνε από αυτά, ενώ ο Έλληνας φορολογούμενος θα αναγκάζεται να πληρώσει μέχρι και 60% παραπάνω, όταν περνά από τα δόδια του Μπόμπολα και του κάθε Μπόμ-

πολα.

Επειδή εμείς μιλάμε πάντοτε με ονόματα, χθες είπατε μετά από μένα το εξής: «Ποιοι είναι αυτοί οι εθνικοί εργολάβοι; Δεν υπάρχουν εθνικές εταιρείες στην Ελλάδα. Ποιοι είναι αυτοί οι μεγαλοεργολάβοι στους οποίους κάθε λίγο και λιγάκι αναφέρεται η Χρυσή Αυγή;». Εγώ, λοιπόν, θα αναφερθώ συγκεκριμένα. Έχω έναν πίνακα με τέσσερις εταιρείες, οι οποίες είναι διατεθειμένες να ανεγείρουν το μουσουλμανικό τέμενος, κάτι το οποίο για εσάς αποτελεί έναν φάρο στην πολιτική σας καριέρα.

Διαβάζω ότι ανάμεσα στις τέσσερις εταιρείες αυτές είναι και η λεγόμενη «ΑΚΤΩΡ», που μαντέψτε σε ποιον κύριο ανήκει. Στον Μπόμπολα, στον άνθρωπο, δηλαδή, ο οποίος θα τσεπώνει και από το ένα έργο και από τα διόδια δισεκατομμύρια αναπτυξιακά πακέτα.

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

Εάν, λοιπόν, για εσάς αυτά είναι παράξενες συμπτώσεις, για εμάς δεν είναι καθόλου τυχαίο το γεγονός ότι όλα τα επιχειρήματα που ακούμε τόσο από τους μεν μέσα από τα κανάλια, από τις φυλλάδες και από τα κίτρινα δελτία Τύπου, όσο και από τη μνημονιακή συγκυβέρνηση, σαν τον προηγούμενο που αποκάλεσε τη Χρυσή Αυγή, όπως την αποκάλεσε, τότε γίνεται φανερό ότι όχι μόνο συνεργάζεστε, αλλά πληρώνετε ο ένας τον άλλον για να κάνετε αυτό που κάνετε τόσο καιρό, να λέτε ψέματα στον ελληνικό λαό λέγοντάς του ότι «το μνημόνιο είναι η μόνη διέξοδος για την κρίση».

Ας γνωρίζετε, λοιπόν, τόσο οι μεν όσο και οι δε, ότι η αλήθεια θα λάμψει. Αυτή η άθλια πολιτική σκευωρία που έχετε στήσει μέσα από τα κανάλια των συγκεκριμένων μεγαλοεργολάβων θα καταπέσει. Και τότε θα λογοδοτήσετε όλοι στην ελληνική δικαιοσύνη, γιατί αυτό είναι το δίκαιο και αυτό ορίζει το Σύνταγμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κύριε συνάδελφε, χρησιμοποιήσατε μια έκφραση η οποία με προσβάλλει και εμένα και εσάς και τους παρόντες συναδέλφους, θα σας πω και τους απόντες.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Είπατε ότι «συμμετέχετε και είστε μέσα σε ένα ...», το οποίο είναι διακόσιοι ενενήντα επτά Βουλευτές».

Εγώ δεν νιώθω Δεν ξέρω, δεν νομίζω ότι νιώθετε ούτε εσείς.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Πολλές φορές η εικόνα μιλάει από μόνη της.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Εγώ σας είπα, δεν νιώθω. Εάν εσείς νιώθετε, με συγχωρείτε.

Λοιπόν, θεωρώ ότι πρέπει να διαγραφεί αυτή η έκφραση. Ζητώ να διαγραφεί αυτή η έκφραση από τα Πρακτικά.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Όπως αισθάνεται ο καθένας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Με συγχωρείτε παίρνετε κάτι και βλέπετε διάφορα;

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτά να τα λέτε αλλού όχι σε μένα.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Η ευαισθησία σας έπιασε.

Είστε χειρότεροι από

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Και ένα δεύτερο. Να μη λέτε ότι δεν πληρώνουν οι Βουλευτές τα διόδια. Εγώ τουλάχιστον τα πληρώνω. Δεν ξέρω εάν εσείς δεν τα πληρώνετε.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μίλησα επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Όχι, όλοι οι Βουλευτές πληρώνουν. Δεν υπάρχει στέλεια των Βουλευτών.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Πιστεύω ότι έγινε κατανοητό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είστε διαβασμένος.

ΑΡΤΕΜΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΠΟΥΛΟΣ: Είμαι πολύ καλά διαβασμένος.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Σας παρακαλώ πολύ. Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Δημοκρατικής Αριστεράς κ. Ψύρρας.

ΘΩΜΑΣ ΨΥΡΡΑΣ: Ο κ. Καλαμάνης αναρωτήθηκε λίγο πρωτότερα εάν οι κυρώσεις τέτοιου τύπου είναι δυνατόν να κρίνονται

από Βουλευτές, δηλαδή από ανθρώπους που δεν είναι υποχρεωτικά γνώστες σε βάθος ενός αντικειμένου ειδικού, τεχνικού. Έχει δίκιο. Βέβαια αυτό είναι ένα ζήτημα δυνάμει χιλιάδων χρόνων, από την εποχή του Πρωταγόρα και της Αθηναϊκής Δημοκρατίας. Τότε τέθηκε το ζήτημα. Μόνο οι ειδικοί πρέπει να παίρνουν τις αποφάσεις, οι επαίοντες, ή ο λαός, οι τεχνοκράτες ή οι Βουλευτές;

Ωστόσο, το ζήτημα που έθεσε πρέπει διαρκώς να τίθεται, γιατί είναι ζήτημα κεντρικό για τη δημοκρατία, η οποία, βεβαίως, δεν εξαντλείται μόνο στην απόφαση που παίρνει, αλλά βρίσκει την ουσία της κυρίως στη διαβούλευση που προηγείται της απόφασης. Γιατί οι διαβουλευτικές διαδικασίες στην Ελληνική Βουλή, οι οποίες δεν είναι άριστες, είναι το ουσιαστικότερο στοιχείο της δημοκρατίας. Κάποια στιγμή ως Βουλή πρέπει αυτές τις διαβουλευτικές διαδικασίες να τις αντιμετωπίσουμε θεσμικά και μέσα στον Κανονισμό και μέσα στη γενικότερη λειτουργία.

Να έρθω στην περίπτωση των αυτοκινητοδρόμων, που μας απασχολεί για δύο μέρες. Πάρα πολλοί συνάδελφοι αναλόθηκαν στην προσπάθεια να πείσουν για τη σημασία των αυτοκινητοδρόμων. Ποιος το αμφισβητεί; Ποιος αμφισβητεί ότι η διακίνηση των προϊόντων, οι μεταφορές, το εμπόριο, η συνολική οικονομία, ιδίως μάλιστα όταν πρόκειται για αυτοκινητοδρόμους του διευρωπαϊκού δικτύου, είναι σημαντικές για τη χώρα και για την ανάπτυξη;

Το πρόβλημα δεν είναι εάν είναι χρήσιμη ή όχι. Το πρόβλημα είναι ο τρόπος με τον οποίο έγιναν οι συγκεκριμένες τροποποιήσεις των συμβάσεων, οι συγκεκριμένες τροποποιήσεις, που αφορούν στον άνισο επιμερισμό ευθυνών και το ρίσκο ανάμεσα στο δημόσιο και τους παραχωρησιούχους.

Το δημόσιο –και είναι δεδομένο αυτό– σε σχέση με αυτές τις τροποποιήσεις χάνει τα έσοδα των διοδίων, που δίνονται πλέον στους παραχωρησιούχους. Πρόκειται, όπως και να το δει κάποιος, για μια ετεροβαρή τροποποίηση, γιατί η διαπραγμάτευση, προφανώς, μπορούσε να γίνει και με διαφορετικούς τρόπους. Δεν υπάρχουν μονόδρομοι στις διαπραγματεύσεις. Άλλωστε η ίδια η λέξη, ο όρος «διαπραγμάτευση», σημαίνει ότι από πολλά μονοπάτια μπορείς να φθάσεις στο ίδιο αποτέλεσμα. Το ζήτημα είναι τι χαρτιά κατεβάζεις, ποια ζητήματα θέτεις. Έχω την εντύπωση ότι εδώ πέρα τέθηκε μόνο ένα ζήτημα, αυτό που με απλά λόγια μπορούμε να το περιγράψουμε, ότι μόνο το δημόσιο ευθύνεται και κανείς άλλος και ότι το δημόσιο έπρεπε να πληρώσει.

Βέβαια, για παράδειγμα, δεν τέθηκαν επί τάπητος οι τιμές. Γιατί σήμερα η εργασία και οι τιμές των υλικών δεν είναι ίδιες με τις τιμές του 2008. Προφανώς, δεν μειώθηκαν οι τιμές παραπέρα. Λες και φθάσαμε σήμερα στο 2013 και δεν έχει αλλάξει τίποτα σε επίπεδο τιμών από τότε. Και εμείς κάναμε με τις τιμές τις τότε αυτής της τροποποίησης.

Από την άλλη πλευρά τα διόδια ανεβαίνουν στο ανώτατο ύψος το οποίο πρόβλεπαν οι αρχικές συμβάσεις, αλλά το πρόβλεπαν για έργα τελειωμένα. Εγκαταλείφθηκε η κλιμακωτή αύξηση που υπήρχε στις αρχικές συμβάσεις, σύμφωνα με την πρόοδο του έργου.

Κύριε Υπουργέ, δώσατε υποσχέσεις για τη διευθέτηση των διοδίων. Θα ήταν καλό να περνούσαν μέσα σε μια νομοτεχνική βελτίωση, για να δούμε πραγματικά ακριβώς και να πιστοποιείται αυτή η υπόσχεσή σας.

Όμως, η αύξηση των διοδίων θα σημαίνει όχι μόνο τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου. Αυτό είναι δεδομένο ότι θα συμβεί. Θα συμβάλει ταυτόχρονα στη μείωση των εσόδων και θα συμπαρασύρει και την αύξηση των εισιτηρίων στις συγκοινωνίες, στα ΚΤΕΛ, και την αύξηση του κόστους των μεταφορών. Αυτή η αύξηση του κόστους θα μετακυλισθεί στα προϊόντα και στον τελικό καταναλωτή.

Φυσικά, δεν απαντήσαμε μέχρι τώρα σε ένα πράγμα: Σε περίπτωση που τα έσοδα και πάλι καταρρεύσουν, τι θα απογίνει; Θα ξαναβάλει χρήματα το δημόσιο; Αυτό είναι ένα ερώτημα καίριο. Παράλληλα, οι παράδρομοι δεν έχουν τελειώσει και θα μείνουν για καιρό ίσως στη σημερινή κατάσταση, με ανυπολόγιστο κόστος στην αύξηση των ατυχημάτων.

Δεν θα ήθελα να καταχραστώ τον χρόνο σας. Να επισημάνω ένα άλλο στοιχείο, που αφορά στη Δημοκρατική Αριστερά. Κα-

ταθέσαμε μια τροπολογία για τους πλειστηριασμούς στην πρώτη κατοικία. Είναι η τρίτη φορά που την καταθέτουμε. Βεβαίως, στον κόσμο κυριαρχεί άγχος. Υπάρχει αβεβαιότητα. Υπάρχει ένα σκοτάδι. «Τι θα γίνει;», αναρωτιούνται οι άνθρωποι. Εμείς το καταθέσαμε έγκαιρα, από τον Ιούνιο. Ζητούμε να δοθεί παράταση τουλάχιστον έως το 2015 και να ανασταλούν τουλάχιστον οι πλειστηριασμοί για έναν χρόνο και για οφειλές στο δημόσιο. Αυτό το άγχος πρέπει να φύγει και να φύγει ταχύτατα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Παρακαλώ να πάρει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η συζήτηση ολοκληρώνεται. Θα σταθούμε στα βασικά σημεία της κριτικής μας απέναντι στην αναθεώρηση των συμβάσεων για τους οδικούς άξονες που φέρνει η Κυβέρνηση με αυτήν τη νομοθετική πρωτοβουλία.

Πρώτα απ' όλα είναι το ζήτημα της προτεραιότητας, αν, δηλαδή, αυτά τα έργα είναι προτεραιότητας και ποιος την καθορίζει την προτεραιότητα. Εμείς λέμε ότι δεν αποτελούν έργα προτεραιότητας. Είναι άλλες οι προτεραιότητες που χρειάζεται να στηρίξουμε και να δούμε.

Βεβαίως αυτές τις προτεραιότητες σήμερα τις στηρίζουν οι στόχοι της αστικής τάξης, για να μετατραπεί η Ελλάδα σε διαμετακομιστικό κόμβο, και η συνολικότερη ενσωμάτωση στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων, για την ελευθερία κίνησης εμπορευμάτων, που εξυπηρετούν τις ανάγκες των μονοπωλιακών ομίλων.

Αρα δεν σχετίζονται με την ανάγκη ικανοποίησης στα ζητήματα των μεταφορών, της ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών για φτηνές, ασφαλείς, γρήγορες, χωρίς ενεργειακή σπατάλη και με προστασία του περιβάλλοντος μεταφορές. Ένα ζήτημα, λοιπόν, είναι αυτό.

Αυτή η λογική, ότι οι προτεραιότητες και τα συμφέροντα της αστικής τάξης και του κεφαλαίου καθορίζουν τα έργα, έχει οδηγήσει στην τεράστια υποβάθμιση του δευτερεύοντος οδικού δικτύου, του επαρχιακού οδικού δικτύου, έχει οδηγήσει στην υποβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Δεύτερο ζήτημα αναδεικνύεται ο ανορθολογισμός του συστήματος και η τεράστια σπατάλη πόρων, γιατί τα έργα διαφορετικής μορφής μεταφορών είναι ανταγωνιστικά μεταξύ τους -παράδειγμα, αυτοκινητόδρομοι και σιδηρόδρομοι, ενώ αντίθετα θα έπρεπε, κατά τη γνώμη μας, να είναι συμπληρωματικά. Ανταγωνιστικά σημαίνει ότι γίνονται τα ίδια έργα και σε αυτοκινητόδρομους και σε σιδηρόδρομους με μεγάλη σπατάλη πόρων, τους οποίους πόρους αυτούς καλείται να πληρώσει ο ελληνικός λαός, πανάκριβα ιδιωτικά έργα. Αντίθετα κατά τη γνώμη μας, προτεραιότητα πρέπει να είχαν τα έργα τα οποία στηρίζονται, όσον αφορά στις μεταφορές, στο σταθερό δίκτυο, δηλαδή, στον σιδηρόδρομο, ως βασικό κορμό και δευτερευόντως και συμπληρωματικά να είναι οι αυτοκινητόδρομοι. Από αυτήν την άποψη, υπάρχει μια τεράστια σπατάλη πόρων.

Η λογική του κεντρικού σχεδιασμού και της συμπληρωματικότητας των μορφών μεταφοράς αναδεικνύει και την τεράστια υπεροχή που είχε το σοσιαλιστικό σύστημα και στις μεταφορές. Γιατί κάποιοι ομλητές χλεύασαν τα τεράστια επιτεύγματα του σοσιαλισμού, που ακόμα και η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση τα αναγνωρίζει.

Θυμίζω, κύριε Υπουργέ, τη Στρατηγική για τις Μεταφορές 2020, που αναγνώριζε τα τεράστια επιτεύγματα εκείνων των χωρών, ακριβώς γιατί υπήρχε κεντρικός σχεδιασμός και συμπληρωματικότητα της διαδικασίας.

Τρίτο ζήτημα. Η διαφωνία ανάμεσα στη μέθοδο της παραχώρησης δημοσίου έργου είναι ψευδεπίγραφη διαφωνία, από τη στιγμή που και με τη μία περίπτωση και με την άλλη είναι τα συμφέροντα επιχειρηματικών ομίλων, των κατασκευαστών.

Επειδή ακούσθηκε για τις μεγάλες εκπώσεις που δίνονται στα δημόσια έργα, θα ήταν χρήσιμο κάποια στιγμή να ερχόταν εδώ ένας κατάλογος, ο οποίος να γράφει αυτές οι εκπώσεις πού κα-

τέληξαν στο τέλος με τις αναπροσαρμογές. Έφταναν πολλές φορές στο σημείο το κόστος κατασκευής να υπερβαίνει την αρχική έκπτωση και το αρχικό κονδύλι που διατίθεται, στο σύνολο σχεδόν των δημοσίων έργων.

Αρα το ζήτημα δεν είναι με ποιον τρόπο θα πάρουμε τα χρήματα από τα λαϊκά στρώματα για να τα δώσουμε στους επιχειρηματικούς ομίλους, με τη μέθοδο των συμπράξεων ή με τη μέθοδο της παραχώρησης ενός δημοσίου έργου, γιατί ακριβώς αυτή η λογική της διασφάλισης του καπιταλιστικού κέρδους - στους κατασκευαστικούς ομίλους στο συγκεκριμένο ζήτημα είναι που έρχεται σε αντίθεση με την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών.

Τέταρτο ζήτημα. Το επαναλάβατε, κύριε Υπουργέ. Τι επαναλάβατε; Ότι θα πρέπει αυτός ο οποίος μένει στην Κρήτη, μέσα από τη φορολογία, να πληρώνει ένα έργο κάπου αλλού; Τότε, με βάση αυτήν τη λογική και αυτός ο οποίος μένει στην ηπειρωτική Ελλάδα δεν θα έπρεπε να επιδοτεί το ηλεκτρικό ρεύμα των νησιωτικών περιοχών. Αυτή είναι η λογική είναι η κατ' εξοχήν λογική του ατομισμού. Άμα το χρησιμοποιείς, θα το πληρώσεις. Άμα δεν το χρησιμοποιείς ή άμα δεν έχεις να πληρώσεις, δεν θα χρησιμοποιείς τίποτα.

Η λογική, λοιπόν, της ανταποδοτικότητας είναι αυτή που διαλύει τη λογική του κοινωνικού οφέλους και της ανάγκης ενός κράτους -αστικού, στη συγκεκριμένη περίπτωση- να σχεδιάζει με βάση προτεραιότητες για την κάλυψη αναγκών.

Από αυτήν την άποψη, αυτή η λογική της ανταποδοτικότητας, που εκφράζεται μέσα από τα διόδια, τι διαμορφώνει; Διαμορφώνει συνθήκες ακόμη μεγαλύτερης όξυνσης, διευρύνσης των κοινωνικών ανισοτήτων. Τα έργα για ποιον σκοπό γίνονται; Για να είναι βιώσιμα. Βιώσιμα σημαίνει ότι έχουν κάποιοι να τα πληρώσουν, έχουν μεγάλο μεταφορικό έργο.

Τα υπόλοιπα, που δεν έχουν μεγάλο μεταφορικό έργο, θα βρίσκονται παραπεταμένα στον Καιάδα, χωρίς συντήρηση; Επομένως, με τις πρώτες πλημμύρες, πολλά χωριά, επαρχίες της υπαίθρου θα τα οδηγείτε στο να αποκόπτονται κυκλοφορικά;

Αυτό σημαίνει και άλλες προτεραιότητες. Για ποιο λόγο δεν είναι προτεραιότητα η αντιπλημμυρική προστασία, η αντισεισμική θωράκιση και είναι αυτές, τις οποίες στο κάτω-κάτω της γραφής καθορίζετε εσείς;

Τέλος, επειδή ακριβώς μας ενδιαφέρουν και οι συνθήκες κατά τις οποίες διαμορφώνονται και δημιουργούνται τα δημόσια έργα και ποιος τα πληρώνει, εμείς βάζουμε συγκεκριμένους στόχους πάλης. Βάζουμε στόχους πάλης και δεν ζητάμε από την Κυβέρνηση να λύσει το πρόβλημα, γιατί δεν έχουμε αυταπάτες. Δεν έχουμε αυταπάτες, δηλαδή, ότι μπορεί μία κυβέρνηση, οποιαδήποτε κυβέρνηση, ανεξάρτητα του επιθετικού προσδιορισμού που έχει, σε ένα σύστημα το οποίο κυριαρχείται από τους μονοπωλιακούς ομίλους, να μπορέσει να αμφισβητήσει τους «σιδερένιους» νόμους του συστήματος, τους οικονομικούς του νόμους.

Αρα, λοιπόν, η όποια κυβέρνηση θα νομοθετεί και θα λειτουργεί για λογαριασμό και όφελος της πλουτοκρατίας και απλώς, από την άλλη μεριά, θα διαχειρίζεται, θα προσπαθεί να κάνει αναδιανομή σε ευρύτερα λαϊκά στρώματα της φτώχειας και της εξαθλίωσης που γεννάει το συγκεκριμένο σύστημα.

Από αυτήν την άποψη η φιλοδοξία μας -και το λέμε σε ορισμένους από την Αξιωματική Αντιπολίτευση που μας κατηγορούν- δεν είναι να διαχειριστούμε το σύστημα, να δώσουμε μια ευκαιρία, μια ανάσα στο σύστημα, για να μπορέσει να ανασυνταχθεί. Τέτοια ταπεινά κίνητρα δεν έχουμε, έχουμε άλλες φιλοδοξίες, πολύ πιο ουσιαστικές.

Έτσι, λοιπόν, ποιοι είναι οι στόχοι πάλι για το συγκεκριμένο; Καθορίζονται στις τρεις τροπολογίες.

Πρώτο ζήτημα είναι η διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων, των συνθηκών εργασίας στα έργα τα οποία κατασκευάζονται και των μισθών.

Δεύτερο ζήτημα είναι η κατάργηση των διοδίων. Αυτός είναι στόχος πάλης, όχι η λογική «δεν πληρώνω». Το κίνημα θα επιβάλει την κατάργηση των διοδίων και όχι μία ατομική συμπεριφορά. Από αυτήν την άποψη, επειδή είναι μία ενέργεια κινηματικού χαρακτήρα και πρέπει τέτοιες ενέργειες να κλιμακωθούν και να ενσχυθούν -και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας στηρίζει από την

πρώτη στιγμή αυτές τις ενέργειες της κατάργησης των διοδίων ζητάμε να σταματήσουν οι ποινικές διώξεις και των αγροτών αλλά και όσων προσπαθούν και εντάσσονται σε αυτήν τη λογική να καταργηθούν τα διόδια, όχι ατομικά αλλά συλλογικά και ως κίνημα.

Το τρίτο ζήτημα είναι η υπόθεση της προστασίας της λαϊκής στέγης, κύριε Υπουργέ, με τη λογική ότι το να έχει κάποιος τον 21^ο αιώνα σπίτι είναι δικαίωμα. Η Κυβέρνηση λέει ότι δεν θέλει να προστατεύσει τους μπαταχτοήδες, αυτούς που έχουν τη δυνατότητα, αλλά δεν πληρώνουν, αλλά μπορείτε να βρείτε και άλλους τρόπους. Εμείς αμφισβητούμε πρώτον, τη λογική ότι μπορεί να μπαίνει σε πλειστηριασμό η πρώτη κατοικία και δεύτερον, εμείς βάζουμε στην πρότασή μας το ότι η λαϊκή οικογένεια θα πρέπει να ελαφρυνθεί από τα τεράστια βάρη που έχει από τον υπερδανεισμό. Στο κάτω-κάτω της γραφής, εμείς σκεφτόμαστε και λέμε ότι υπάρχουν εκατοντάδες χιλιάδες ζευγάρια -και ιδιαίτερα νέα ζευγάρια- τα οποία δεν έχουν λαϊκή στέγη, τη στιγμή που υπάρχουν διακόσιες χιλιάδες απούλητες νέες κατοικίες. Αυτή, λοιπόν, είναι η αντίφαση του συστήματος εμπόρευμα-δικαίωμα.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι, όπως είναι δικαίωμα η κατοικία, έτσι, λοιπόν, είναι δικαίωμα και το ρεύμα και η δυνατότητα να μπορείς να έχεις φθηνή ενέργεια. Δεν επιτρέπεται να κόβεται το ρεύμα σε κανένα λαϊκό σπίτι.

Αυτά, λοιπόν, σηματοδοτούν οι τρεις τροπολογίες-πρωτοβουλίες τις οποίες πήρε το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ευχαριστούμε, κύριε Καταθανασόπουλε.

Τον λόγο έχει ο κ. Καπερνάρος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Σας είμαι βαθύτατα υποχρεωμένος, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Το δικαιούστε.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Θα ήθελα να απαντήσω, γιατί ο κ. Τριαντάφυλλος, εκ μέρους του ΠΑΣΟΚ, ήλθε, ρώτησε και απήλθε. Λέμε, λοιπόν, ότι ο Πρόεδρός μας, ο κ. Καμμένος, δεν είχε ψηφίσει ποτέ κανένα νομοσχέδιο του κ. Σουφλιά, όπως βεβαίως δεν θα ψήφιζε αυτό που λέγαμε για τους παράδρομους της Φθιώτιδας, γιατί και αυτό είναι νόμος Σουφλιά και είχε παραπεμφθεί και στο Πειθαρχικό. Όταν ερωτούν οι Βουλευτές του ΠΑΣΟΚ, ερωτούν και φεύγουν. Θα του το μεταφέρει ο κύριος Υπουργός.

Κύριε Υπουργέ, μέσα στη μεγαλοθυμία σας θα ανεχθείτε ορισμένες ερωτήσεις που θα σας κάνω, με βάση το αξίωμα που θέσατε χθες, ότι, αν δεν έχετε απαντήσει, εγώ θα σας πω «απάντησε», οπότε εσείς θα απαντήσετε.

Θέλω, λοιπόν, να απαντήσετε στο εξής: Μπορείτε να ενημερώσετε τους Βουλευτές, για να γνωρίζουν γι' αυτά τα θέματα; Το λέω αυτό, γιατί ακούσαμε από Βουλευτές της Κυβέρνησης πασοκονοδημοκρατίας ότι αυτοί οι δρόμοι αποτελούν κίνητρα επενδύσεων. Αν είχαμε επενδύσεις στις υποδομές, θα ήταν εδώ ο κ. Χατζηδάκης. Οι δρόμοι είναι υποδομές, είναι έργα για τη διευκόλυνση των Ελλήνων πολιτών, για τη ζωή τους. Οι πλατείες, οι δρόμοι, όλα τα δημόσια έργα είναι υποδομές, δεν είναι επενδύσεις, δεν είναι κίνητρα κερδοφορίας. Πείτε τους, λοιπόν, ότι εσείς εδώ είστε ως Υπουργός Υποδομών -γι' αυτό μιλάμε για τους δρόμους- και δεν είστε για διάφορες επενδύσεις, για να αποφέρουν κέρδη.

Μπαίνω τώρα στις ερωτήσεις, που δεν είναι και πολλές γιατί είναι λίγος και ο χρόνος. Μιλάω πάντα για το πέμπτο θέμα, αυτό του τμήματος Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα.

Κύριε Υπουργέ, ενώ το κράτος βάζει περισσότερα χρήματα σε σχέση με την προηγούμενη σύμβαση, γιατί δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη για μείωση των ήδη υπαρχόντων διοδίων για τους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων;

Δεύτερον, πώς είναι δυνατόν να ονομάζεται Ολυμπία Οδός δίχως την Αρχαία Ολυμπία; Πώς μπορεί να γίνει η επανεκκίνηση των εργασιών για τη δυτική Ελλάδα χωρίς το τμήμα της Ολυμπίας Οδού Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα;

Τρίτον, γιατί δεν υπάρχουν σαφείς προβλέψεις ως προς το

χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του συνόλου του έργου;

Τέταρτον, γιατί δεν υπάρχουν σαφείς προβλέψεις για τους πόρους από τους οποίους το κράτος θα χρηματοδοτήσει τα τμήματα της Ολυμπίας Οδού Πάτρα-Πύργος και Πύργος-Τσακώνα;

Πέμπτον, θα διασφαλιστεί ότι οι πόροι θα προέρχονται από το επιχειρησιακό πρόγραμμα του Υπουργείου και όχι από τα επιχειρησιακά προγράμματα των περιφερειών, τα οποία δεν μπορούν να αντέξουν ένα τέτοιο βάρος; Αυτό σας είναι ήδη γνωστό.

Έκτον, θα υπάρξουν ρητές εγγυήσεις ότι δεν θα επιβληθούν διόδια στο τμήμα Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, το οποίο θα χρηματοδοτηθεί από το ελληνικό δημόσιο και όχι μέσω συμβάσεων παραχώρησης; Αυτά τα ερωτήματα είναι όσον αφορά το έργο.

Κύριε Υπουργέ, στην ουσία διασκεύασα τα θέματα που σας έχουν τεθεί. Ξέρετε από ποιον σας έχουν τεθεί και τα πήρα και σας τα μετέφερα διασκευάζοντάς τα; Από τον Περιφερειάρχη Δυτικής Ελλάδας κ. Απόστολο Κασιφάρα, που, αν δεν απατώμαι, είναι δικός σας. Αυτά, λοιπόν, είναι πανελλήνια -ή πανελλαδικά, πείτε το όπως θέλετε- ερωτήματα, τα οποία οπωσδήποτε υποχρεούστε να απαντήσετε.

Ένα άλλο βασικό ερώτημα: Ποια είναι τα ποσά της τελευταίας τετραετίας της κρίσεως ένεκα της οποίας, τετραετίας κρίσεως, γίνονται οι αναθεωρήσεις από τα διόδια από Μεταμόρφωση Αττικής μέχρι Σκάρφεια Φθιώτιδος για δρόμο χρηματοδοτηθέντα από το ελληνικό δημόσιο και από τους φόρους του ελληνικού λαού; Δηλαδή ο δρόμος Μεταμόρφωση-Σκάρφεια φτιάχτηκε με τα λεφτά του Έλληνα φορολογούμενου πολίτη, κάθε σαράντα ή σαράντα δύο χιλιόμετρα υπάρχουν διόδια και επί μία τετραετία εισπράτουμε διόδια.

Πού πήγαν αυτά τα λεφτά; Γνωρίζουν οι κύριοι Βουλευτές της Κυβέρνησής σας πού πήγαν τα λεφτά από τα διόδια; Γιατί μία πληροφορία λέει ότι είχαν πάει για την Ιονία Οδό. Σε ποια έργα της Ιονίας Οδού; Από πότε πήγαν στην Ιονία οδό, εάν ισχύει αυτό; Δεν είμαι σίγουρος.

Όμως, είμαι σίγουρος ότι τα λεφτά για τον δρόμο αυτό δόθηκαν από το δημόσιο ταμείο, τέσσερα χρόνια εισπράχθηκαν εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ από τα διόδια και κανένας από τους Έλληνες Βουλευτές δεν γνωρίζει πού πήγαν αυτά τα λεφτά, όπως δεν γνωρίζει και τον ισολογισμό για τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Αυτό θα το λέω μια ζωή, όσο είμαι εδώ μέσα.

Κύριε Υπουργέ, περιμένω την απάντησή σας σύμφωνα με το δικό σας αξίωμα.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει η συνάδελφος κ. Φούντα.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, παρακολουθήσαμε ένα θεωρητικό μάθημα με μορφή ερωτο-απαντήσεων για το τι σημαίνει όταν μιλάμε για συμφωνίες τροποποίησης, για συμβάσεις παραχώρησης οδικών έργων κ.λπ..

Ως μηχανικός θα μπορούσα να δώσω εντελώς άλλες απαντήσεις στα ερωτήματα, και στις απαντήσεις φυσικά, που έθεσε ο κύριος Υπουργός, αλλά πείτε ότι οι απαντήσεις μου ίσως να είναι υποκειμενικές.

Κύριε Υπουργέ, όμως, αντικειμενική είναι η πραγματικότητα. Η πραγματικότητα σας έχει διαψεύσει σε όλες αυτές τις απαντήσεις που δώσατε στην ομιλία σας.

Εξηγούμαι: Συζητάμε για την τροποποίηση αυτών των τεσσάρων ουσιαστικά συμβάσεων παραχώρησης των οδικών αξόνων. Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι πρόκειται, χωρίς καμμία υπερβολή, για την ακτινογραφία της σχέσης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και του δημοσίου συμφέροντος στην ελληνική εκδοχή της. Πρόκειται, λοιπόν, για την ακτινογραφία της κακοδαιμονίας του παρελθόντος, της ανημποριάς του παρόντος και του δυσοίωνου του μέλλοντος. Ελπίζουμε -και προσωπικά εγώ- να διαψευστούν.

Οι συμβάσεις παραχώρησης υπήρξαν προβληματικές, κύριε Υπουργέ -και για να το πει αυτό κανείς δεν χρειάζεται να είναι μηχανικός-, ήδη κατά την κύρωσή τους τότε, με τα ίδια συμβατικά τεύχη για όλες, με ασάφειες, παραλήψεις και προβλέψεις, χωρίς καμμία ασφαλιστική δικλίδα, που υποχρέωναν τότε το δημόσιο να επιβαρύνεται δυσανάλογα. Αυτά όλοι τα ξέραμε και οι

περισσότεροι τα αναδείξαμε στην Αίθουσα αυτήν τη στιγμή.

Ο τρόπος, όμως, με τον οποίο μιλήσατε εχθές κύριε Υπουργέ, όπως και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Βορίδης, διαστρεβλώνει τη διαμορφωμένη πραγματικότητα. Δυστυχώς, επαναλαμβάνω και επανέρχομαι ότι η πραγματικότητα, κύριοι, είναι πως τροποποιείται μία ήδη κακή σειρά συμβάσεων προς το καλύτερο. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν υπάρχει μόνο ένας τρόπος και σίγουρα ο τρόπος σας δεν είναι μοναδικός, χωρίς κανένα μυστικό και χωρίς κανένα λάθος.

Επίσης, τουλάχιστον εμένα με υποτιμά ως Βουλευτή το να ανεβαίνετε πάνω σε αυτό το Βήμα και να λέτε ότι όποιος δεν υποστηρίζει και δεν υπερψηφίζει αυτές τις τροποποιήσεις των συμβάσεων που ήδη υπάρχουν δεν θέλει την επανεκκίνηση των αυτοκινητόδρομων. Πού ακούστηκε αυτό; Δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε κάτι με οποιοδήποτε εθνικό κόστος και αυτό τουλάχιστον επιτρέπει μας να το έχουμε ως επιλογή.

Επίσης, κύριε Βορίδη, επιτρέψτε μου να πω –και δεν θα κάνω άλλη αναφορά σε εσάς– ότι 5% επιτόκιο από την τράπεζα παίρνετε στα δικά σας χρήματα. Αυτήν τη στιγμή οι κατασκευαστικές παίρνουν 8% επιτόκιο από τα χρήματα που θα πάρουν και θα εγυηθεί το ελληνικό δημόσιο.

Επίσης, εν έτει 2013 τουλάχιστον υποτιμάμε τη νοημοσύνη και προσπαθούμε να μετρήσουμε –για να το πω έτσι– τις αντοχές του ελληνικού λαού, όταν μιλάμε για σιδηροδρομικά έργα. Και ως πολίτης και ως Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας, της καταδικασμένης δυτικής Ελλάδας, θέλω να πω ότι από μια γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, που, για συγκεκριμένα συμφέροντα και επειδή ανέβαζε πάρα πολύ το κόστος της όλη αυτή η πρόβλεψη για σιδηρόδρομους, καταδικάστηκε να μην έχει σιδηροδρόμους για πάντα, το να μιλάμε για σιδηροδρομικά έργα είναι τουλάχιστον προσβολή.

Δεν έχουμε μόνο εμείς ανάγκη τις κατασκευαστικές εταιρείες ως κράτος, αλλά και οι κατασκευαστικές εταιρείες έχουν ανάγκη εμάς.

Δυστυχώς, όμως, λόγω κρίσης δεν έχουν αντικείμενο. Πρέπει να εξασφαλίσουμε αυτές οι κατασκευαστικές εταιρείες να έχουν αντικείμενο; Φυσικά και πρέπει, γιατί εκτός από αντικείμενο θα εξασφαλίζουν και θέσεις εργασίας. Πρέπει να εξασφαλίσουμε την ανάπτυξη; Ασφαλώς.

Ως μηχανικός, πρώτα απ' όλους, θα ήθελα να σας πω ότι ο κλάδος έχει θιγεί απίστευτα και πρέπει να κάνουμε οτιδήποτε για να μπορέσουμε να τα καταφέρουμε, αλλά με ποιο τίμημα και γιατί όχι με όρους επωφελείς και από τις δύο πλευρές; Όπου πλευρά του κράτους, για μας, νοείται το δημόσιο συμφέρον αλλά και η καθημερινότητα του Έλληνα πολίτη και του Έλληνα φορολογούμενου και αυτό το λέω γιατί δεν έχω καταλάβει μέσα σε αυτήν την Αίθουσα τι είναι αυτονόητο και τι όχι. Και να ρωτήσω: Τι διαπραγματευτήκαμε ακριβώς και ποιους όρους; Επειδή χθες αναφερθήκατε στα βάρη του παρελθόντος, ποιος ακριβώς δημιούργησε τα βάρη αυτά του παρελθόντος; Νομίζω ότι όχι η Δημοκρατική Αριστερά, πάντως.

Να ενημερώσω πως ο κ. Σουφλιάς στέλνει ενημερωτικά σημειώματα προς τους Βουλευτές από σήμερα το πρωί. Δεν μιλάει βέβαια, για την ανισόρροπη ανάπτυξη, αυτή μεταξύ ανατολικής και δυτικής Ελλάδας που πολύ καλά σχεδιάστηκε –είναι το μόνο πράγμα που έχει σχεδιαστεί πάρα πολύ καλά στην Ελλάδα, πιστεύω– με πολιτικές και του κ. Σουφλιά και όλων των Υπουργών Μεταφορών που έχουν προηγηθεί. Η δυτική Ελλάδα έχει υποστεί πάρα πολύ μεγάλη υστέρηση ανάπτυξης σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες περιοχές της Ελλάδας. Είμαστε η μόνη χώρα που δεν έχουμε ανοίξει τις πύλες μας στη Δύση και προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, που ευαγγελιζόμαστε ότι προς τα εκεί θέλουμε να στρέψουμε το βλέμμα μας.

Μιλήσατε επίσης για στοιχεία και τα απαιτήσατε κιόλας. Υπάρχει ένα βάρος, αυτό του παρελθόντος, που υπολογίζεται στα 2,19 δισεκατομμύρια ευρώ. Αναφερθήκατε ενδεικτικά σε αυτό το παράδειγμα της ματαίωσης της υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας της Θεσσαλονίκης, όπου ο ανάδοχος πήρε αποζημίωση 70 εκατομμύρια ευρώ. Όντως, το βάρος αυτό του παρελθόντος, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα αυτά βάρη, φέρνει το αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που επιχειρήσατε να θέσετε, το τετελεσμένο αυτής της αναθεώρησης. Να εξηγηθώ: Αυτή η αναθεώρηση έρ-

χεται καθυστερημένα στο «και πέντε», όχι στο «παρά πέντε», μετά από μήνες ολιγωρίας με όρους δυσμενείς και εις βάρος του δημοσίου, όσον αφορά τις απαιτήσεις των παραχωρησιούχων.

Θα μας επιτρέψετε, λοιπόν, να θεωρούμε ότι δεν είναι μία διαπραγμάτευση δυναμική, η οποία να λαμβάνει επίσης υπ' όψιν της και, προφανώς, τη δύσκολη χρηματοδοτική συνθήκη, αλλά ταυτόχρονα να προσαρμόζει τις συμβάσεις στα οικονομικά δεδομένα της κρίσης, χωρίς να απεμπολεί ό,τι καλείται επιχειρηματικό ρίσκο και φυσικά την περίπτωση να σταματήσουμε εκ νέου τα έργα, πράγμα που απευχόμαστε.

Κλείνοντας, θα ήθελα να αναφέρω το παράδειγμα της αρτηρίας Άκτιο-Αμβρακία. Είναι τέσσερις συμβάσεις οι οποίες έχουν χωριστεί, έχουν σπάσει στο συνολικό έργο κι εκεί έχει συμβεί αυτό που φοβόμαστε ότι θα συμβεί και σε αυτές τις παραχωρήσεις. Οι εγγυητικές δίνονται από τις τράπεζες, το έργο είναι εξ ολοκλήρου επιδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με την καταβολή των δόσεων ο εργολάβος κλείνει τρύπες αλλού –και το ξέρετε πολύ καλά– κι εμείς τον κοιτάμε χωρίς τη δυνατότητα να παρέμβουμε. Αυτό κάνουμε και τώρα. Τροποποιούμε ήδη συμβάσεις που είναι κακές, λόγω ακριβώς αυτών των συμβάσεων παραχώρησης, οι οποίες δεν διασφαλίζουν τίποτα για το δημόσιο συμφέρον.

Να πω, για να μην είμαι άδικη, και τα καλά. Υπάρχει, επιτέλους, μέριμνα για την Κλόκοβα και την αρχή της Ιονίας Οδού, για τα αναλογικά διόδια, που εμείς θεωρούμε ότι είναι μία πάρα πολύ σωστή ρύθμιση, η οποία όμως παραπέμπει κι αυτή στις καλές δεσές το ηλεκτρονικό σύστημα, η διαλειτουργικότητα δικτύων και τα έργα εναλλακτικού δικτύου με τους παράπλευρους και βοηθητικούς δρόμους.

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

Να κλείσω λέγοντας ότι υπάρχει μία εντυπωσιακή αντίφαση. Η Κυβέρνηση μας λέει ότι υπερβαίνει το κρατικοκεντρικό μοντέλο, διαμορφώνοντας ένα μοντέλο όπου το κράτος θα παραχωρεί –έτσι λέει η έκθεση– ζωτικό χώρο στην ιδιωτική πρωτοβουλία, την καινοτομία, την ανάπτυξη που συμβαδίζει με την κοινωνική συνοχή, δηλαδή ό,τι και για εμάς σημαίνει υγιής επιχειρηματικότητα, την οποία θέλουμε να προάγουμε. Αναπαράγει ακριβώς με αυτήν τη σύμβαση που μας έχετε φέρει εδώ εκείνο το μοντέλο το οποίο καταδικάζει ως παρωχημένο.

Επειδή δεν υπάρχει χρόνος, θα ήθελα να αναφέρω, κύριε Υπουργέ, ότι είμαι Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας και κατάγομαι από τη Βόνιτσα και από τα Λεχαινά Ηλείας.

Αναφέρω τη Βόνιτσα, γιατί διασχίζω το Νομό Αιτωλοακαρνανίας και όλο αυτό το κάκιστο οδικό δίκτυο.

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

Να πω ότι θέλω περισσότερο από τον καθένα να επανεκκινήθουν αυτά τα έργα, αλλά όχι με αυτούς τους όρους, όχι με 10 δισεκατομμύρια ζημία για το δημόσιο συμφέρον, όχι με 10 δισεκατομμύρια ζημία για τους Έλληνες πολίτες.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΔΗΜΑΡ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Αναγνωστάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, νομίζω ότι, ενώ θα έπρεπε να υπάρχει ένας πανηγυρικός τόνος σε μια συνεδρίαση για την επανεκκίνηση τεσσάρων σοβαρών, μεγάλων, έργων, αναδείχθηκε και αποδείχθηκε από τη διαδικασία ότι δυστυχώς και αυτό μετατρέπεται σε μια λογική να ενισχυθούν μεγάλα εργολαβικά οικονομικά συμφέροντα δυστυχώς εις βάρος του ελληνικού δημοσίου και του ελληνικού λαού.

Κύριε Υπουργέ, θα είμαι σε ακριβώς αντίθετη κατεύθυνση με αυτήν του Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Μπούρα, που σας ευχαρίστησε για τη σημαντική παρέμβασή σας και για το δίκαιο της χρήσης των διοδίων, ιδιαίτερα στην Αττική. Επίσης, θα είμαι και σε αντίθετη κατεύθυνση με ομιλητές της Νέας Δημοκρατίας που σας ζήτησαν να κλείσετε τα αυτιά σας στις διαμαρτυρίες.

Σας λέω, λοιπόν, ότι χθες το βράδυ στη Χαλκίδα, στην έδρα του Δήμου Χαλκιδέων, παρουσία όλων των παραγωγικών φορέων του νομού, όλων των κομμάτων, σύσσωμο το Δημοτικό Συμβούλιο, με ομόφωνη απόφασή του -το αναφέρω επειδή κάνατε αναφορά στον Δήμαρχο- εξέφρασε την τοπική κοινωνία. Δεν είναι απόφαση του Δημάρχου, με τον οποίο δεν ανήκουμε στον ίδιο πολιτικό χώρο, αλλά είναι απόφαση μιας ολόκληρης κοινωνίας. Γιατί; Γιατί βάζετε διόδια στον δρόμο Χαλκίδα – Σχηματάρι 0,75 ευρώ και φτάνουν πλέον τα διόδια στις Αφίδνες από 2,10 σε 4 ευρώ και κάτι. Ένας χρήστης, δηλαδή, του δρόμου Χαλκίδα – Αθήνα για να πάει και να έρθει πληρώνει πλέον 8 ευρώ και κάτι παραπάνω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΑΠΕΡΝΑΡΟΣ: Σωστός.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Και σας ρωτώ: Έτσι ενισχύεται η τοπική οικονομία μιας περιοχής η οποία έχει πληγεί και από την αποβιομηχάνιση και από την ύφεση και, βέβαια, από την ανεργία;

Βέβαια, δεν είναι μόνο αυτή η περίπτωση, γιατί θα μπορούσα να κατηγορηθώ ως τοπικιστής. Θα ήθελα να καταθέσω το ομόφωνο ψήφισμα του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλκίδας και των φορέων του Νομού Εύβοιας, ανάλογο κοινό ψήφισμα φορέων που συμμετείχαν σε ανοικτή συνάντηση στο Επιμελητήριο Φθιώτιδας. Και αυτοί σας καταγγέλλουν και, βεβαίως, αποκρούουν τις πολιτικές σας και ζητούν και εκείνοι οι Βουλευτές όλων των κομμάτων να καταψηφίσουν το νομοσχέδιο στο πλαίσιο των αναθεωρημένων συμβάσεων για την κατασκευή των μεγάλων οδικών έργων, όπου προβλέπονται νέες αυξήσεις στις τιμές των διοδίων για όλες τις κατηγορίες οχημάτων που υπολογίζονται, κυρίες και κύριοι Βουλευτές από 33 έως 66%.

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

Είδατε στο τέλος, βεβαίως, τις απόψεις της κοινωνίας και των αρμόδιων φορέων, που είναι αντίθετοι με αυτήν τη λογική.

Η δική μας τοποθέτηση εκφράστηκε εμπειριστικώς και με πλήρη επάρκεια, τόσο από την ειδική αγοράτρια, τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο όσο και από τους άλλους συναδέλφους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Δημοκρατικής Αριστεράς.

Θέλω, όμως, να σταθώ ως δύο βασικά ζητήματα, για να αποδείξω, στο βαθμό που μπορώ, τον εμπαιγμό εις βάρος του ελληνικού λαού.

Λέει στην αιτιολογική έκθεση στη σελίδα 4 στην πρώτη παράγραφο: «Σκοπός της συμφωνίας είναι η τροποποίηση συγκεκριμένων όρων της σύμβασης παραχώρησης προς αποκατάσταση της συμβατικής και οικονομικής ισορροπίας της -, «θέλω λίγο την προσοχή σας», - η οποία έχει ιδιαίτερος διαταραχθεί από την οικονομική και δημοσιονομική κρίση των τελευταίων τεσσάρων ετών, η οποία επέδρασε και εξακολουθεί να επιδρά επί των θεμελιωδών παραδοχών και στοιχείων, τα οποία εύλογα οι συμβαλλόμενοι είχαν λάβει ως βάση κατά τον προγραμματισμό, δημοπράτηση και σύναψη της σύμβασης παραχώρησης.».

Ερωτώ: Αυτή η συγκυρία δεν είναι ίδια για τον λαό, για τους πολίτες, οι οποίοι καλούνται στην ουσία και άμεσα και έμμεσα να στηρίξουν αυτά τα έργα; Όταν λέω άμεσα, εννοώ με τα διόδια και τις αυξήσεις και τα νέα παράπλευρα διόδια. Όταν λέω έμμεσα, εννοώ όταν στην ουσία, χωρίς να έχει συμβατική υποχρέωση, το δημόσιο καλύπτει το δημοσιονομικό κενό. Σαφώς και πρέπει να γίνουν τα έργα, όπως ειπώθηκε, αλλά με ποιους όρους και με τίνος το συμφέρον ως προμετωπίδα; Των παραχωρησιούχων- εργολάβων ή του ελληνικού λαού και της πατρίδας;

Επίσης, αναφέρει η αιτιολογική έκθεση μία σειρά από λόγους γιατί πρέπει να είμαστε θετικοί. Διαβάζω στη σελίδα 1β την έκτη παράγραφο: «Πέραν των μακροοικονομικών και δημοσιονομικών επιπτώσεων της επανεκκίνησης των έργων, η αναβάθμιση των τεσσάρων αυτοκινητοδρόμων θα συμβάλει δραστικά και στην ασφάλεια των οδικών μετακινήσεων και μεταφορών, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα ταχύτερες και οικονομικότερες μετακινήσεις και μεταφορές και μείωση των οδικών ατυχημάτων.».

Σε απάντηση ερώτησης που είχα υποβάλει στον κύριο Υπουργό για το πώς μπορεί να κάνει χρήση, με βάση τα αυξη-

μένα και νέα διόδια, ο Ευβέας, Χαλκιδέος ή ο επισκέπτης, τι μου είχε προτείνει; Να κάνει χρήση του παράδρομου, όταν ο παράδρομος αυτός είναι σκέτη καρμανιόλα, όταν έχουμε θρηνηθεί δεκάδες θύματα από τροχαία.

Προσέξτε. Δεν λέει μέσα ότι πρέπει, ως συμβατική υποχρέωση -αναφέρθηκε από κάποιους άλλους Βουλευτές-, να φτιαχτούν παράπλευροι, για να εξυπηρετούν βέβαια τους πολίτες, που είναι στη διακριτική τους ευχέρεια αν θα χρησιμοποιούν τον αυτοκινητόδρομο ή τον παράδρομο. Δεν λέει, όμως, να οδηγείτε με αυτόν τον τρόπο, με αυτήν τη λογική σε δρόμους-καρμανιόλα. Λέει ότι θα υπάρξει οικονομικότερη μεταφορά και μετακινήσεις.

Μα, ήδη, με μελέτες αποδείχθηκε ότι, ανεβάζοντας τα διόδια, είναι προφανές ότι θα αυξηθούν και τα μεταφορικά. Αυτό που θα μετακυλιθεί; Βεβαίως, στις τιμές των προϊόντων. Ποιος θα είναι πάλι αυτός που θα σηκώσει το βάρος; Μα, ο απλός μέσος Έλληνας πολίτης, όπως μέχρι τώρα έχει φορτωθεί ως υποζύγιο όλα αυτά τα βάρη, που, δυστυχώς, δεν κατανέμονται ούτε δίκαια ούτε ισομερώς.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, σε τριάντα δευτερόλεπτα.

Τέλος, μου κάνει εντύπωση γιατί δεν τέθηκε από Κοινοβουλευτικές Ομάδες, με βάση το άρθρο 72 παράγραφος 1, αίτημα για ονομαστική ψηφοφορία.

ΠΑΝΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Πρόεδρος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Καταθέσαμε, κύριε συνάδελφε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Αν καταθέσατε, ζητώ συγγνώμη. Διότι υπάρχουν συνάδελφοι που άλλα λένε στις τοπικές κοινωνίες και αλλιώς συμπεριφέρονται, όταν έρχονται μπροστά από την ευθύνη τους.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΩΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Σωστά, σωστά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΑΚΗΣ: Τέλος, να πω σε ό,τι αφορά τους πλειστηριασμούς και τις κατασχέσεις πως ως Δημοκρατική Αριστερά από τον Ιούνιο -όχι μεταγενέστερα- στηρίξαμε κι εμείς τότε την πράξη νομοθετικού περιεχομένου, σε σχέση με κάποιους άλλους, που δεν τη στηρίξαν, για την παράταση ενός έτους.

Βεβαίως, είμαστε υπέρ μίας σοβαρής νομοθετικής πρωτοβουλίας από την πλευρά της Κυβέρνησης. Ίδωμεν πότε θα έρθει, για να υπάρξει δικαιοσύνη και βεβαίως να προστατευθούν αυτοί που αποδεδειγμένα -τονίζω- δεν μπορούν να εξοφλήσουν τις οφείλές τους.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της ΔΗΜΑΡ και των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Η κ. Χρυσοβελάκη, Βουλευτής Μαγνησίας, έχει τον λόγο.

ΜΑΡΙΝΑ ΧΡΥΣΟΒΕΛΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε βαριές κουβέντες τις τελευταίες μέρες, με αφορμή τις συζητούμενες συμβάσεις παραχώρησης.

Κάποιοι καταλογίζουν στον κ. Σαμαρά απόλυτη ταύτιση με τη διαπλοκή. Άλλοι χαρακτηρίζουν τον κ. Χρυσόχοιδη ως «υπάλληλο των εργολάβων». Κάποιοι, που είναι περισσότερο κοντά στα πολιτικά παρασκήνια, διαπιστώνουν απομάκρυνση Καραμανλή από τις επιλογές Σαμαρά. Ας μην ξεχνάμε, βέβαια, ότι ο Κώστας Καραμανλής ήταν εκείνος ο οποίος μίλησε, σε ανύποπτο χρόνο, για τους «νατατζήδες» της πολιτικής, τους διαπλεκόμενους επιχειρηματίες και εργολάβους, για το αντικείμενο, δηλαδή, της σημερινής μας συζήτησης.

Τι νόημα έχουν, άραγε, σήμερα όλα αυτά; Συνιστούν ύβρεις, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας-ΠΑΣΟΚ, ή μήπως αποτελούν αυταπόδειχτες διαπιστώσεις, όπως ισχυρίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ; Αν θέλουμε να πάμε τη συζήτηση παραπέρα, οφείλουμε να αναρωτηθούμε από πού πηγάζουν όχι οι χαρακτηρισμοί που ακούσαμε, αλλά οι πράξεις που βλέπουμε, τις οποίες αρκεί να αξιολογήσουμε, για να μπορέσουμε να αντιληφθούμε την ουσία της πολιτικής τους.

Ξεκινάμε, λοιπόν, από τον χρόνο στον οποίο συζητείται η κύρωση των τεσσάρων τροποποιημένων συμβάσεων παραχώρησης για τους μεγάλους οδικούς άξονες. Το πρόβλημα υπάρχει εδώ και τουλάχιστον τρία χρόνια, αλλά το νομοσχέδιο έρχεται προς συζήτηση στο τέλος του 2013, λίγες μέρες, δηλαδή, πριν

από τη λήξη της προγραμματικής περιόδου του ΕΣΠΑ 2007-2013.

Αφήνω στην άκρη την προφανή σκοπιμότητα συμπίεσης του πολιτικού χρόνου. Προφανώς, δεν θέλατε να υπάρξει αρκετός χρόνος για να εξεταστεί το παρόν νομοσχέδιο διεξοδικά στη Βουλή. Βέβαια, ο ίδιος ο κ. Χρυσοχοϊδης είχε αφημένο χρόνο να μελετήσει όλες τις προβλέψεις των συμβάσεων παραχώρησης, σε αντίθεση, βεβαίως, με τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ.

Άρα αύριο δεν θα μπορεί να μας πει ότι δεν πρόλαβε να διαβάσει το μνημόνιο, όπως είχε κάποτε ισχυριστεί. Έχει επομένως ακεραία την ευθύνη και για τις τέσσερις τροποποιημένες συμβάσεις, όπως πολιτικά υπεύθυνοι είναι βεβαίως και όλοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ που θα τις υπερψηφίσουν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της συγκυβέρνησης, ακόμα όμως και μια χρονικά συμπίεσμένη συζήτηση, όπως είναι η σημερινή, δεν μπορεί να δημιουργήσει σε καμμία περίπτωση σύγχυση για τα πραγματικά μεγέθη των συμβάσεων ή να συσκοτίσει την αλήθεια των επιλογών σας. Εδώ τα ζητήματα είναι στην κυριολεξία τεράστια, τόσο μεγάλα, ώστε δεν είναι δυνατόν να κρυφτούν με τίποτα.

Όμως, η αλήθεια είναι ότι τα έργα αυτά ξεκίνησαν το 2007 ως εν μέρει αυτοχρηματοδοτούμενα έργα. Αυτό σημαίνει ότι, δυστυχώς, ανέλαβαν και οι ίδιοι οι πολίτες ως χρήστες την άμεση χρηματοδότησή τους, μέσω των διοδίων, πριν καν ασφαλιστρωθεί ένα μέτρο αυτοκινητοδρόμου. Τα διόδια εισπράττονται, λοιπόν, εδώ και χρόνια μόνον όμως από τους εργολάβους, χωρίς κανένα κομμάτι των έργων αυτών να έχει ολοκληρωθεί.

Σήμερα οι πολίτες καλούνται να πληρώσουν ακόμα περισσότερα για αυτοκινητοδρόμους που δεν υπάρχουν, καθώς οι αναθεωρημένες συμβάσεις περιλαμβάνουν αύξηση των σταθμών διοδίων, ξεκινώντας από την 1-7-2014, αλλά και αύξηση του μέσου κόστους ανά χιλιόμετρο από την 1η Ιανουαρίου 2014.

Αυτό ήταν το πρώτο αποτέλεσμα της λεγόμενης σκληρής διαπραγμάτευσης του κυρίου Υπουργού. Γι' αυτό, προφανώς, έχουν μόνο τη συγκυβέρνηση να ευγνωμονούν οι κάτοικοι της Αττικής, οι οποίοι θα πληρώνουν πλέον διόδια ακόμα και μέσα σε αστικές περιοχές.

Το δεύτερο αποτέλεσμα αυτής της, δήθεν, νικηφόρας διαπραγμάτευσης είναι η πλήρης κάλυψη του χρηματοδοτικού κενού των αυτοκινητοδρόμων από το ελληνικό δημόσιο ύψους 1,7 δισεκατομμυρίου ευρώ.

Και αυτή η απόλυτα επωφελής για τους εργολάβους δέσμευση προήλθε από τη λεγόμενη σκληρή διαπραγμάτευση του κ. Χρυσοχοϊδη. Για αυτήν τη μεγάλη επιτυχία θα πρέπει τώρα να τον ευγνωμονούν όλοι οι Έλληνες φορολογούμενοι!

Η τρίτη συνέπεια από τις τροποποιήσεις, αποτέλεσμα και αυτή της σκληρής δουλειάς του κ. Χρυσοχοϊδη, είναι η εξαίρεση δύσκολων κομματιών δρόμων, τα οποία πλέον είναι για τους εργολάβους όχι ιδιαίτερως κερδοφόρα. Με άλλα λόγια εκείνοι είχαν αναλάβει, για παράδειγμα, κάποια ορεινά οδικά τμήματα, αλλά τώρα άλλαξαν γνώμη και δεν θέλουν πλέον. Προσοχή, όμως, δεν θέλουν να συνεισφέρουν οικονομικά στην κατασκευή τους. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει σε καμμία περίπτωση ότι δεν θέλουν να συμμετάσχουν και στην εκμετάλλευσή τους. Το αντίθετο.

Γι' αυτό και ο κ. Χρυσοχοϊδης μετά τη, δήθεν, σκληρή διαπραγμάτευση άφησε ανοιχτό να προστεθούν όσα από αυτά τα κομμάτια κατασκευαστούν σαν δημόσια έργα, για να μπορέσουν να τα λειτουργήσουν οι παραχωρησιούχοι μαζί με τα υπόλοιπα. Τι σημαίνει να τα λειτουργήσουν; Σημαίνει πολύ απλά νέα διόδια και νέες επιβαρύνσεις των οδηγών για δημόσιους δρόμους τους οποίους θα έχουν ήδη πληρώσει ως φορολογούμενοι.

Μιας και μιλούμε για διόδια, ας δούμε ένα ακόμα αποτέλεσμα της λεγόμενης σκληρής διαπραγμάτευσης του κυρίου Υπουργού. Το δημόσιο, λοιπόν, μπαίνει ως εγγυητής των μελλοντικών εσόδων των εργολάβων, παραχωρώντας μέρος των δικών του εσόδων από διόδια για να καλυφθούν τα κέρδη τους, εφόσον οι κυκλοφορίες είναι κατώτερες των προβλεπόμενων.

Πόσα είναι τα έσοδα των εργολάβων που καλύπτει το γαλαντόμο δημόσιο παραχωρώντας δικά του δικαιώματα είσπραξης

διοδίων; Ακούστε! Είναι 7,5 δισεκατομμύρια για τους εργολάβους. Εγώ αναρωτιέμαι -και θεωρώ ότι δικαίως αναρωτιέμαι- εάν όλα τα παραπάνω είναι αποτέλεσμα σκληρής διαπραγμάτευσης του Υπουργού κ. Χρυσοχοϊδη, τι άλλο θα είχαν να δουν τα μάτια μας με μια ενδοτική στάση της συγκυβέρνησης; Τι άλλο, λοιπόν, θα απέμενε για να δώσετε; Το ερώτημα, βέβαια, στην προκειμένη περίπτωση είναι απολύτως ρητορικό.

Το μόνο που απέμεινε να δώσετε ήταν μία παράσταση. Και αυτή, λοιπόν, τη δώσατε τον περασμένο Απρίλιο στο εργοτάξιο της υποτιθέμενης Ολυμπίας Οδού. Το συγκεκριμένο τηλεοπτικό σόου, με τον κ. Σαμαρά και τον κ. Βενιζέλο με φόντο ένα ψεύτικο εργοτάξιο, το θυμόμαστε όλοι. Ήταν η περίφημη επανέναρξη των έργων για έναν αυτοκινητόδρομο ανύπαρκτο μέχρι σήμερα, από τον οποίο το μόνο που έχουν κάνει έως τώρα οι εργολάβοι είναι να εισπράττουν 650 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα μισά από τα διόδια. Υπογραμμίζω ότι αυτά είναι από τα στοιχεία της ίδιας της Ολυμπίας Οδού.

Είναι οι ίδιοι οι παραχωρησιούχοι που επέλεξαν να κατασκευάσουν μόλις εκατό χιλιόμετρα από Κόρινθο έως Πάτρα και να σφετεριστούν τα εκατό χιλιόμετρα του τμήματος Αθήνα-Κόρινθος και τα διόδια που εισπράττουν εδώ και πέντε χρόνια, διότι πάρα πολύ απλά εσείς το επιτρέψατε.

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

Μισό λεπτό την ανοχή σας, τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κανείς, όμως, δεν θα μπορούσε να περιμένει κάτι διαφορετικό από εσάς, γιατί απλούστατα δεν είστε σε θέση να πράξετε κάτι διαφορετικό.

Αυτό που πρέπει, όμως, κάποια στιγμή να συνειδητοποιήσει ο ελληνικός λαός είναι πως μόνο εάν απομακρύνει τα επιβλαβή δέντρα από τον κήπο του, τότε θα σταματήσει η χώρα μας να παράγει σαπισμένους καρπούς. Μόνο τότε θα μπορέσει να ριζώσει η νέα σπορά, την οποία προτείνουμε εμείς οι Ανεξάρτητοι Έλληνες, για μια Ελλάδα αληθινά δημιουργική, η οποία θα σέβεται το δημόσιο χρήμα και δεν θα κλέβει τα χρήματα των ιδίων των Ελλήνων πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των ΑΝΕΛ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Επιτροπή Κανονισμού της Βουλής καταθέτει την Έκθεσή της στην, από 6 Δεκεμβρίου 2013, πρόταση του Προέδρου της Βουλής «Για την τροποποίηση διατάξεων του Κανονισμού της Βουλής Μέρος Κοινοβουλευτικό (ΦΕΚ 106 Α/24.6.1987) και μέρος Β' (ΦΕΚ 51 Α/10.4.1997), όπως ισχύει».

Τον λόγο έχει η συνάδελφος Βουλευτής Καρδίτσας, κ. Σκόνδρα.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΣΚΟΝΔΡΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ προσωπικά, σε αντίθεση με τους προλαλήσαντες συναδέλφους μου, θα ήθελα να εκφράσω την ικανοποίησή μου, διότι επιτέλους ξεκινάνε αυτοί οι μεγάλοι οδικοί άξονες. Και λέω επιτέλους, γιατί πραγματικά καθυστερήσαμε.

Επίσης, θεωρώ το ξεκίνημα αυτό και συμβολικό, διότι είναι και η αρχή της ανάπτυξης για τη χώρα μας, όπως έγινε και πριν από κάποια χρόνια, όταν τα έργα σταμάτησαν. Ήταν ακριβώς τότε που άρχισε η βαθιά κρίση. Ήταν τότε που κανείς χρηματοδοτικός οργανισμός, καμμία διεθνής τράπεζα δεν εμπιστευόταν να βάλει κεφάλαια στη δική μας πατρίδα.

Σήμερα αυτό το κλίμα έχει αλλάξει ριζικά και θα έπρεπε να πανηγυρίζουμε, κύριε Αναγνώστσή μου, με όλη μου την εκτίμηση. Δεν πρέπει πλέον να μεμψιμοιρούμε. Αρκετά η γκρίνια και η μοιρολατρία! Το ξεκίνημα των οδικών αξόνων είναι και η αρχή του δρόμου που οδηγεί έξω από την κρίση. Έχουν κατ' εξοχήν αναπτυξιακό χαρακτήρα και η επανεκκίνησή τους θα ενεργοποιήσει σημαντικές και άμεσες επενδύσεις στη χώρα, χρηματοδοτούμενες τόσο από δημόσια όσο και από ιδιωτικά κεφάλαια.

Η Ελλάδα έχει στόχο για την ανάπτυξη της και σχεδιασμό. Ο κύμβος μεταφορών που θέλουμε να καταστεί η πατρίδα μας δεν μπορεί να γίνει χωρίς σύγχρονους οδικούς άξονες. Υπολογίζουμε δε ότι η επανεκκίνηση των έργων θα ενισχύσει άμεσα ή

έμμεσα και την εθνική μας οικονομία. Δημιουργεί είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας. Αυξάνει κατά 1,5% το ΑΕΠ τα επόμενα τρία χρόνια. Δημιουργούνται οδικές υποδομές, ευκαιρίες νέας επιχειρηματικότητας, στρατηγικής ανάπτυξης και αναβάθμισης του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της περιφέρειας. Εξασφαλίζεται όμως και ασφάλεια στους πολίτες.

Η ένταξη και η έναρξή τους έγινε επί κυβερνήσεως Καραμανλή, τότε που ολόκληρη η Ελλάδα ήταν ένα τεράστιο εργοτάξιο με δουλειές για όλους. Τώρα, επί Κυβερνήσεως Σαμαρά, θα ολοκληρωθούν. Χαίρομαι για την αποφασιστικότητα που έδειξε εδώ προηγουμένως ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων.

Θα ολοκληρωθούν και στο τέλος του 2015 η χώρα θα έχει ένα σύγχρονο, λειτουργικό και ασφαλές οδικό δίκτυο. Μπορεί και πρέπει η Ελλάδα να γίνει κόμβος διασύνδεσης της Ευρώπης και της Ασίας, με σιδηρόδρομο, βεβαίως, με οδικούς άξονες, σαφώς, με λιμάνια, με εμπορευματικούς σταθμούς. Να επιτυγχάνεται με ευκολία η μετακίνηση και η επικοινωνία.

Η ασάφεια, όμως, επικράτησε και πάλι από την Αντιπολίτευση. Ακούσαμε και πολλές αοριστίες και πολλές μομφές περί εθνικών εργολάβων, διεκδικώντας τη μοναδικότητα του πατριώτη. Υπάρχουν κάποιοι άλλοι, οι οποίοι κατήγγειλαν τα έργα το 2008. Και αυτοί ήταν πατριώτες τότε. Πήγαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, χάρηκε πολύτιμος χρόνος και η Ελλάδα το πλήρωσε ακριβά.

Κάποιοι αντέδρασαν στο μοντέλο των ΣΔΙΤ. Λένε ότι δεν είναι επίκαιρο. Δεν βλέπετε γύρω σας; Τα μεγαλύτερα έργα παγκοσμίως αυτήν τη στιγμή εκτελούνται με αυτόν τον τρόπο, διότι μέσω των ΣΔΙΤ εξασφαλίζεται και μικρότερη χρηματοδότηση, καλύτερη ποιότητα έργου, συντήρηση για πολλά χρόνια και λιγότερες δαπάνες για το κράτος. Σήμερα δεν μιλάμε για καινούργιες συμβάσεις, αλλά για τις συμβάσεις του 2007.

Απορώ, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, δεν συμφωνείτε ούτε στα μεγάλα έργα; Δεν συμφωνείτε ούτε σε αυτά; Τι θα πείτε στους Έλληνες που τα περιμένουν;

Αγαπητοί συνάδελφοι, έχω και έναν ιδιαίτερο λόγο για τον οποίο νιώθω ικανοποιημένη. Είναι για τον Ε65. Αφορά άμεσα τον Νομό μου, την Καρδίτσα και όλη την ευρύτερη περιοχή, επί της ουσίας το κεντρικότερο σημείο της χώρας και ένα από τα πιο παραγωγικά, με τεράστια περιθώρια ανάπτυξης.

Όμως, κύριε Υπουργέ, όσο και αν αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματά της μία περιοχή, όσα ποιοτικά προϊόντα και εάν παράγει, όσες υπηρεσίες και εάν είναι σε θέση να προσφέρει, εάν είναι οδικά απομονωμένη, δεν μπορεί να προσδεύσει. Σε αυτήν την πλήρη απομόνωση βρίσκεται η περιοχή της δυτικής Θεσσαλίας και της Καρδίτσας, βεβαίως, όπου πρέπει, κύριε Υπουργέ, να έχετε ιδίαν άποψη, αφού την υπηρετήσατε την Καρδίτσα, αφού ζήσατε εκεί και την αγαπήσατε -φαντάζομαι.

Επί σειρά ετών, λοιπόν, περίμενε την κατασκευή ενός κεντρικού αυτοκινητόδρομου. Ο Ε65 είναι η λύση σ' αυτό το τεράστιο πρόβλημα της περιοχής και πρόκειται για ένα έργο υψίστης σημασίας, ένα έργο πνοής, όχι μόνο για τη Θεσσαλία, αλλά για την ευρύτερη περιοχή της κεντρικής δυτικής Ελλάδας, την Ήπειρο και ολόκληρη τη χώρα. Κάποια στιγμή κινδύνευσε να χαθεί. Κάποιοι είπαν ότι δεν ήταν βιώσιμο. Εγώ πιστεύω ότι τα έργα δεν μπορούμε να τα κοιτάμε μόνο απ' αυτήν την άποψη. Πρέπει να λαμβάνουμε όλες τις παραμέτρους υπ' όψιν μας.

Το έργο αυτό βρίσκεται ήδη στο 18% του φυσικού αντικείμενου. Έχουν ξοδευτεί τετρακόσια εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα τριακόσια τριάντα εκατομμύρια πήγαν σε διάσπαρτα μικρότερα έργα πάνω στο κυρίως έργο.

Θεωρώ ότι είναι, λοιπόν, υψίστης σημασίας και εθνικής, αφ' ενός μεν γιατί βγάζει από την απομόνωση τη Θεσσαλία και τη δυτική Μακεδονία, αφού ενώνει την ΠΑΘΕ με την Εγνατία, αφ' ετέρου δε ενώνει τα δύο λιμάνια, του Βόλου και της Ηγουμενίτσας.

Το όλο έργο θα συμβάλει στην αύξηση της παραγωγής, της εκβιομηχάνισης της περιοχής, στη διευκόλυνση της μεταφοράς των προϊόντων και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Επίσης, το όλο έργο θα συντελέσει στην αύξηση της επισκεψιμότητας και της τουριστικής ανάπτυξης, αφού και η Θεσσαλία είναι πλούσια σε αρχαιολογικά μνημεία, σε εκκλησιαστικά μνη-

μεία και μοναστήρια, πολιτιστικά και παραδοσιακά στοιχεία και ιαματικά λουτρά. Έργα τέτοιου μεγέθους, λοιπόν, έχουν κοινωνικό και αναπτυξιακό χαρακτήρα.

Με την ολοκλήρωση του έργου θα υπάρξει φθηνότερο και γρηγορότερο κόστος μετακίνησης και θα αναδειχθεί μια περιοχή που αυτή τη στιγμή δεν έχει δυνατότητα προβολής και επισκεψιμότητας.

Δεν σας κρίνω, κύριε Υπουργέ, ότι θα ήθελα να ακούσω ότι το έργο ξεκινάει στο σύνολό του, δηλαδή από την ΠΑΘΕ μέχρι την Εγνατία. Αρκούμαι όμως στη διαβεβαίωσή σας ότι το έργο θα χρηματοδοτηθεί πλήρως και άμεσα. Το κομμάτι, δηλαδή, γέφυρας Αλαμάνας-ΠΑΘΕ-Ανισόπεδος Κόμβος Καρπενησίου θα γίνει άμεσα και το υπόλοιπο τμήμα είναι έτοιμο για χρηματοδότηση.

Όσον αφορά στο τμήμα Τρίκαλα - Καλαμπάκα - Εγνατία, πιστεύω ότι θα μπορούσε και σήμερα να συμπεριληφθεί, τουλάχιστον μέχρι την Καλαμπάκα. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν λύσεις και πρέπει άμεσα να επιλέξουμε κάποια από όλες, έτσι ώστε στις αρχές του 2014 να μην υπάρχει πρόβλημα. Δεν θα έχει άλλωστε νόημα να κατασκευαστεί η μέση ενός έργου, χωρίς αρχή και τέλος. Σε αυτό νομίζω ότι συμφωνούμε όλοι.

Τελειώνοντας, δηλώνω ότι ψηφίζω βεβαίως τις συμβάσεις και παραχώρησης και ζητώ, κύριε Υπουργέ, να καταβάλετε κάθε προσπάθεια και να αξιοποιήσετε κάθε πόρο, ώστε να επέλθει ισορροπία και σύγκλιση μεταξύ των περιφερειών, να στηριχθούν, δηλαδή, οι λιγότερο αναπτυγμένες και φτωχότερες περιφέρειες, όπως είναι η δυτική Θεσσαλία, η Ήπειρος και όπου αλλού υπάρχουν.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, επικαλούμενη την αποφασιστικότητά σας, θα ήθελα να σας ζητήσω μετά τα έργα που συζητάμε απόψε να πάρει σειρά η αποπεράτωση του πλέον πολύπαθου ελληνικού έργου, που είναι η εκτροπή το άνω ρου του Αχελώου, ενός έργου περιβαλλοντικού, ενεργειακού, αρδευτικού, υδρευτικού, μείζονος σημασίας για τη ζωή, την παραγωγή, την ανάπτυξη και την πρόοδο της Θεσσαλίας.

Αυτό το έργο το ζητούν όχι μόνο οι Θεσσαλοί πολίτες, αλλά κι όλοι οι Έλληνες, οι οποίοι έχουν ξοδέψει πολλά εκατομμύρια και το έχουν φτάσει λίγο πριν από το τέλος. Κι αυτό έγινε με την αποφασιστικότητα τότε του κ. Σουφλιά. Έχει φτάσει περίπου στο 85% των εργασιών του.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Τον λόγο έχει ζητήσει ο κ. Γιοβανόπουλος.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΙΟΒΑΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για ένα δευτερόλεπτο να πω κάτι.

Προϊόντος του χρόνου, θέλω με την άδειά σας να μου επιτρέψετε να αποχωρήσω αυτήν τη στιγμή, παρ' ότι εισηγητής, καταθέτοντας ότι ψηφίζουμε «ΠΑΡΩΝ» στο άρθρο 5 και «ΟΧΙ» στο σύνολό του.

Παρακαλώ να καταγραφεί.

Ειλικρινά, για λόγους ανεξάρτητου από τη βούλησή μου, πρέπει να μην είμαι στη διάρκεια της ψηφοφορίας.

Ας καταγραφεί, παρακαλώ, ότι είμαστε «ΠΑΡΩΝ» στο άρθρο 5 και για τα υπόλοιπα φυσικά -κύριε Αναγνωστάκη κι όλοι- αύριο το πρωί στις 12.00' στην ονομαστική ψηφοφορία.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Κι εμείς.

Τον λόγο έχει ο κ. Κουτσογιαννακόπουλος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι καλό να έχουμε μνήμες, να γνωρίζουμε την ιστορία, όχι μόνο την ιστορία της χώρας, τους εθνικούς πατριωτικούς αγώνες και μόνο, αλλά την ιστορία της πορείας των πραγμάτων στο εσωτερικό της χώρας και να βλέπουμε και λίγα νομικά, για να μπορούμε να καταλήγουμε κάπου.

Πέσαμε πάλι σήμερα στην ίδια παγίδα, να προσπαθεί ο ένας να φάει τις σάρκες του άλλου -για την ακρίβεια να προσπαθείτε να φάτε σάρκες, διότι δεν σας ανταποδώσαμε ούτε θα σας ανταποδώσουμε- με την ίδια γνωστή, κουραστική, αριστερή επιχει-

ρηματολογία.

Από τη μία είναι τα μονοπώλια, οι μεγάλοι, τα τέρατα –δεν ξέρω κι εγώ τι-, οι αιμοσταγείς και οι αιμοδιψείς, αυτοί που ρουφάνε τους πάντες και τα πάντα κι από την άλλη οι αγνές περιστερές, οι οποίες μόνο συν Θεώ δεν μας είπατε ότι πορεύονται.

Είναι δυνατόν να προχωρήσουμε έτσι; Δεν έχουμε διδαχθεί τίποτα από το χαλασμό της τριακονταετίας; Απολύτως τίποτα; Στους ίδιους παρονομαστές; Δεν θυμάστε τι έχουμε τραβήξει με τα μεγάλα έργα; Να θυμηθούμε τα πειράματα που είχε κάνει ο Λαλιώτης, εχθρός και πολέμιός μου για τριάντα χρόνια, πριν καταλήξουμε στο νομικό σχήμα των συγκεκριμένων κατηγοριών εταιρειών; Ο Λαλιώτης δεν είχε σπάσει την Εθνική Οδό ανά τμήματα, ούτως ώστε να γίνουν χωριστοί παράλληλοι διαγωνισμοί και να συμμετέχει όποιος ήθελε και αρχίσαμε και χάναμε την μάλα, διότι άλλοι καταρρέανε, άλλοι πτωχεύανε, άλλοι υπήρχαν κακοτεχνίες, μέχρι που σαρίστηκε και η Μαλακάσα;

Αυτά τα έχουμε ξεχάσει; Δηλαδή κάποια χρονική στιγμή, μέσα από την αξιοποίηση ενός συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου που συμμαζεύε τα πράγματα, βρεθήκαν κάποιοι ικανοί, έξυπνοι ή δεν ξέρω κι εγώ τι, και αναδείχτηκαν μέσα από την ιστορία και καθιερωθήκανε, αυτό εξακολουθεί να είναι έγκλημα σε αυτήν τη χώρα.

Για τον έναν από αυτούς ακούω, δεν τον ξέρω τον άνθρωπο ούτε κατ' όψιν. Ακούω ότι συμμετέχει ο κ. Μπόμπολας, που είναι στο «ΜΕΓΑ» και στον «ΠΗΓΑΣΟ» κ.λπ.. Τι θέλετε να κάνουμε, δηλαδή; Επειδή έχει αυτήν την επιχειρηματική δραστηριότητα, επειδή έχει ή μπορεί να έχει βαφτιστεί «εθνικός νταβατζής», δεν πρέπει να γίνουν τα έργα; Θα έπρεπε η εταιρεία που συμμετείχε στο κοινοπρακτικό σχήμα, στο διαγωνισμό, να αποκλειστεί εξ αυτού του λόγου; Πώς θα το τεκμηριώνατε όλοι εσείς αν κυβερνούσατε; Θα λέγατε «κύριε, άπαγε, γιατί εγώ δεν σε θέλω»; Αυτό θα λέγατε; Ας σοβαρευτούμε, λοιπόν.

Κυνηγάμε την ιστορία των έργων, όσοι πατριωτικά την κυνηγάμε χρόνια, ειδικά δε εμείς οι Φθιώτες τα περισσότερα από όλους, ξέρετε γιατί; Γιατί παρακολουθήσαμε το χιλιοπαιγμένο έργο από τον κ. Λαλιώτη να χρηματοδοτεί προμελετών επί μελετών για τις διάφορες εκδοχές ζεύξεως είτε της Ευβοίας με τη Μαγνησία είτε της Φθιώτιδος με την Εύβοια και τη Μαγνησία και παντού να αναπτύσσονται αυτοκινητόδρομοι και η Φθιώτιδα να παραμένει ο φτωχός συγγενής με το πέταλο του Μαλιακού να είναι το θυσιαστήριο του Μολώχ.

Κουβαλάμε συγκεκριμένες μνήμες και συγκεκριμένες εμπειρίες. Κατεβήκαμε στους δρόμους, αποκλείσαμε την Εθνική Οδό για να πιέσουμε και βέβαια ευτυχώς ήρθε ο Καραμανλής με τον Σουφλιά και είπαν ότι «ναι, τελειώνει η ιστορία της ζεύξης, πάμε να φτιάξουμε το πέταλο» και την παρακολουθούμε την ιστορία από τότε. Άλλοτε ως νομαρχιακός σύμβουλος, άλλοτε ως πρόεδρος του νομαρχιακού συμβουλίου, άλλοτε ως περιφερειακός και τώρα ως Βουλευτής παρακολουθώ την εξέλιξη αυτή στενά. Χάσαμε τέσσερα χρόνια. Υπήρξαν Υπουργοί οι οποίοι αφήσανε κενά, νεκρά διαστήματα. Ο Υπουργός έβγαине στο δίμηνο κι έλεγε «σε ένα δίμηνο ξεκινάμε τα έργα», το επόμενο δίμηνο ή τρίμηνο έβγαине ο Υφυπουργός κι έλεγε «ξεκινάμε τα έργα».

Φτάσαμε να περάσουν τέσσερα χρόνια, να έρθει πάλι η Νέα Δημοκρατία, να ξεκινήσει η ιστορία με τη Νέα Δημοκρατία και να ολοκληρωθεί τώρα υπουργούντος του κ. Χρυσόχοϊδη. Τι θέλετε να σας πω; Κακώς καμωμένα; Είμαστε σοβαροί; Τη στιγμή κατά την οποία εσείς οι ίδιοι από το πρωί μέχρι το βράδυ βυσσοδομείτε σε όλα τα τηλεοπτικά παράθυρα και μιλάτε για τα εκατομμύρια των ανέργων, των αυτοκτονούντων, των αναξιοπαθούντων, των ανθρώπων που δεν έχουν πετρέλαιο, δεν έχουν λάδι, δεν έχουν φαί, εσείς δεν θέλετε να ξεκινήσει έργο στην Ελλάδα, γιατί, λέει, οι εταιρείες είναι οι «εθνικοί νταβατζήδες».

Είναι παγερά αδιάφορο. Εγώ θέλω να δώσω ψωμί και δουλειά σε χιλιάδες κόσμο και το να το δώσω, όσο και αν ματαιοπονείτε.

Έχετε σκεφθεί καθόλου; Όλα τ' άκουσα, αλλά δεν άκουσα από κανέναν σας να πει πόσα από αυτά τα χρήματα θα γυρίσουν πίσω με τη μορφή φόρων, με τη μορφή ΦΠΑ, με τη μορφή ασφαλιστικών εισφορών στον κορβανά του δημοσίου και των ασφαλιστικών ταμείων, τώρα που τα χρειαζόμαστε περισσότερο από κάθε άλλη στιγμή.

Ξεχάσαμε την όποια πολλαπλασιαστικότητα μπορεί να έχουν αυτά τα έργα στις κατά τόπους κοινωνίες; Τα περιέγραψε γρήγορα η κ. Ασημίνα Σκόνδρα. Έτσι είναι. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Θ' αλλάξει τελείως η δυτική Ελλάδα.

Σ' εμάς λίγα θα είναι, αλλά θέλουμε κι εμείς στην Φθιώτιδα να ανταλλάγμα. Θέλουμε κι εμείς συνεισφορά στο ΑΕΠ. Θέλουμε κι εμείς τους ανέργους να τους περιορίσουμε και να τους απασχολήσουμε στο πρώτο κομμάτι.

Δήλωσα στην επιτροπή ότι θα είχα μεγάλη δυσκολία να ψηφίσω, όχι γι' αυτά που λέτε εσείς, αλλά γιατί φοβόμουν ότι δεν θα ενταχθεί το κομμάτι το πρώτο και τα επόμενα -τρίτο και τέταρτο- του Ε65, ότι δεν θα προχωρήσει αυτό το εθνικό πατριωτικό έργο, ότι δεν θα αναδείξουμε τις παραγωγικές μας δυνατότητες, ότι δεν θα απορροφήσουμε ανέργους, ότι δεν θα γυρίσουν χρήματα στα ταμεία της χώρας. Αυτός ήταν ο λόγος και όχι οι «εθνικοί νταβατζήδες».

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

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, επειδή ηχεί το κουδούνι, δύο πράγματα θα ήθελα να πω. Παρακαλώ, όταν τοποθετηθείτε, να τα επαναλάβουμε και να ξεκαθαριστούν.

Ξέροντας νομικά, ξέρω ότι δεν μπορούμε να πειράξουμε σήμερα εμείς μονομερώς τη σύμβαση, πλην των σημείων που το δημόσιο διατηρεί για τον εαυτό του αυτοτελές δικαίωμα. Άρα δεν μπορώ να πειράξω τις τιμές των διοδίων σήμερα. Είπατε, όμως, ότι θα ισχύσει ο κανόνας όπου τα διόδια δεν θα λειτουργήσουν όπου δεν έχουν γίνει τα παράλληλα έργα.

Σε ό,τι αφορά στον τόπο μου, σας είχα κάνει ερώτηση και μου είχατε απαντήσει -και συγκεκριμένα, οφείλω να πω- για την εξέλιξη των πραγμάτων. Αν έχουμε κάτι νεότερο και είστε πρόχειροι, καθώς βλέπω και τους συνεργάτες σας, ας το πούμε.

Δεύτερον, είπατε ότι στο θέμα της πολιτικής έναντι των χρηστών θα υπάρξουν συγκεκριμένα εκπαιδευτικά μέτρα, με την έννοια του καθημερινού, του συχνού χρήστη κ.λπ.. Αυτό υπάρχει μεν στην τροποποιητική, αλλά συναρτάται από την εξέλιξη του συστήματος των πληροφοριακών διοδίων και χρονικά βρίσκεται σε άλλον ορίζοντα. Σκέφτεστε ανεξάρτητα απ' αυτό σε συνεργασία με τους εθνικούς εδώ «νταβατζήδες» να καταλήξετε σε μία πολιτική έναντι των χρηστών;

Αυτά τα δύο πράγματα ήθελα να πω.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ο κ. Κοδέλας έχει τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΔΕΛΑΣ: Έχω την εντύπωση ότι η ιστορία με τις συμβάσεις αυτές είναι άλλη μία αποκάλυψη του νεοφιλελεύθερου μοντέλου, το οποίο κοινωνικοποιεί τις ζημιές και ιδιωτικοποιεί τα κέρδη και πιο ειδικά του νεοφιλελευθερισμού αλλά ελληνικά, που σημαίνει ότι κάποιοι λίγοι κρατικοδίαιτοι εθνικοί και πολυεθνικοί εργολάβοι γυρνάνε γύρω-γύρω τον κρατικό κορβανά και επιζούν, επιβιώνουν, κερδοσκοπούν χάρη σ' αυτό.

Δεν ξέρω αν το ονομάζετε αυτό «κοινωνική οικονομία της αγοράς», γιατί νομίζω ότι έτσι το είχατε χαρακτηρίσει, αλλά περισσότερο μοιάζει με την οικονομία της αγοράς που πνίγει και απομυζά την κοινωνία.

Επίσης, υπάρχουν δύο ακόμα μύθοι. Ο ένας μύθος, το ένα ιδεολόγημα, είναι ότι οι ιδιώτες θα επενδύσουν και θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας. Μάλιστα, συνάδελφος από τη Νέα Δημοκρατία στην ομιλία της είπε για προσέλκυση διεθνών επενδύσεων και για εμπιστοσύνη στη χώρα.

Νομίζω ότι όλοι αντιλαμβάνομαστε ότι, αν υπάρχει κάποιος που επενδύει, που δίνει χρήματα, για να υλοποιηθεί το μεγαλύτερο έργο στη χώρα, αυτός είναι το δημόσιο, είναι το ΕΣΠΑ και είναι τα δάνεια με εγγύηση του δημοσίου. Επομένως δεν υπάρχει ιδιώτης.

Άρα έχουμε έναν ιδιαίτερο κρατισμό εδώ, που δυστυχώς δεν το θίγετε αυτό, συνάδελφοι της συγκυβέρνησης, ο οποίος έχει να κάνει με τον εναγκαλισμό του κράτους από μία ολιγαρχία του τόπου.

Όταν λέτε κρατισμό εννοείτε τους υπαλλήλους στο δημόσιο, δεν εννοείτε, όμως, τη βασική γάγγραινα για αυτήν τη χώρα, που

είναι ακριβώς αυτού του τύπου ο κρατισμός που έχει να κάνει με την κρατικοδίαιτη μεγαλοεπιχειρηματικότητα.

Από εκεί ξεκινάει και όλο το κουβάρι της διαπλοκής, εργολάβοι που παίρνουν έργα με λεόντειους όρους χωρίς ρίσκο, ένα πολιτικό κατεστημένο που τους δίνει αυτές τις δουλειές, Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης που ελέγχουν οι εργολάβοι και ανταποδίδουν έτσι τη χάρη που τους κάνει το πολιτικό κατεστημένο. Επίσης, μια εκδοχή αυτού του σεναρίου είδαμε τον περασμένο Απρίλη – το ανέφερε και η Ζωή Κωνσταντοπούλου – με την περίφημη επανεκκίνηση των έργων και όλη τη φέεστα που στήθηκε. Ήταν μια εικονική επανεκκίνηση και τελικά σήμερα μας λέτε ότι σήμερα επανεκκινούνται τα έργα.

Κύριε Βορίδη, απαντήσατε ότι έγιναν 40 εκατομμύρια πιστοποιημένες εργασίες, ωστόσο, πρώτον, αυτό δεν είναι επανεκκίνηση και, δεύτερον, αν είναι αυτοί οι ρυθμοί, οκτώ μήνες, 40 εκατομμύρια έργου, τότε, αν τα κάνουμε αναλογικά, δεν ξέρω σε ποιο έτος θα φθάσουμε. Ίσως πιο γρήγορα θα αποπληρώσουμε το χρέος παρά θα γίνουν τα έργα.

Το άλλο ιδεολόγημα είναι ότι οι ιδιώτες αναλαμβάνουν και το ρίσκο. Κανένα ρίσκο για τους ιδιώτες εργολάβους δεν υπάρχει.

Πρώτον, με τον μηχανισμό ανακύκλωσης -το έχουμε επισημάνει πολλές φορές- εγγυόμαστε και τα κέρδη τους. Όχι μόνο δεν θα χάσουν, αλλά εγγυόμαστε και τα κέρδη τους. Ενώ τρέμει το φυλλοκάρδι των μικρομεσαίων για το αν θα τη βγάλουν, υπάρχουν κάποιοι που κάνουν δουλειές, κάνουν business χωρίς κανένα άγχος, χωρίς καμμία αγωνία.

Δεύτερον, η μόνη ευθύνη αυτής της χρηματοδότησης που είχαν στην προηγούμενη σύμβαση, του 2007, δεν αξιοποιήθηκε από το ελληνικό δημόσιο.

Τρίτον, φέρατε και μία τροπολογία, με την οποία, επίσης, από ό, τι καταλαβαίνουμε, τα χρήματα των Ελλήνων τα μετράτε σαν στραγάλια και φαίνεται ότι θα αποδεχθούμε και το χρέος της Ολυμπίας Οδού, εφόσον δεν μπορεί αυτή να αποπληρώσει το δάνειο στην Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, το οποίο κοστολογείται στα 200 εκατομμύρια ευρώ.

Οι ίδιες, βέβαια, μηδενικού ρίσκου επενδύσεις είναι και αλλού. Δείτε λίγο ότι είναι οι ίδιοι εργολάβοι με ρήτρες και στα φωτοβολταϊκά και στα αιολικά και στους δρόμους και στα σκουπίδια.

Ένα άλλο ζήτημα αφορά στη διαπραγμάτευση. Αναφέρθηκε και ο κ. Βορίδης σε αυτό –τον οποίο θα αναφέρω αρκετές φορές σήμερα- και είπε «γνωρίζετε τι έγινε στη διαπραγμάτευση;», προσπαθώντας να απαντήσει στον κ. Σταθάκη. Όχι, κύριε Βορίδη, δεν γνωρίζουμε. Είναι φυσιολογικό να μη γνωρίζουμε; Είναι φυσιολογικό να μην έχει ενημερωθεί η Βουλή για την πορεία των διαπραγματεύσεων και για το τι εμείς ζητάμε και μέχρι πού το τραβάμε;

Επίσης, στη διαπραγμάτευση για το θέμα των διοδίων -αυτήν την ανωτέρα βία που αναγνωρίζετε στους εργολάβους και όχι στους πολίτες- γιατί δεν θέσατε καθόλου το θέμα του πώς ο κόσμος θα καταφέρει να έχει διόδια μικρού κόστους για να μπορεί να κυκλοφορεί;

Για αυτό δεν μπορεί να με διαψεύσει κανείς, γιατί έχω εδώ συνέντευξη του κ. Βορίδη τον Δεκέμβριο του 2001, ο οποίος λέει «δεν θα ήταν δυνατόν να μειωθεί μία από τις βασικές χρηματοδοτικές πηγές των έργων, τα διόδια. Εκτιμώ ότι, αν επιλύσουμε τα βασικά προβλήματα των οδικών έργων, οι εταιρείες αυτοβούλως θα υιοθετήσουν μια εκπαιδευτική πολιτική» κ.λπ.. Το «αυτοβούλως» είναι όπως το «προαιρετικά». Οι εφοπλιστές, αν θέλουν, μπορούν να πληρώσουν κάποιο φόρο κ.λπ.. Έτσι;

Επίσης, για τις διαπραγματεύσεις έχει οριστεί ειδικός διαπραγματευτής, για να μας πει κάτι, τι έκανε, τι δεν έκανε; Νομίζω ότι ήταν και Αντιπρόεδρος στο ΣΕΒ, δεν ξέρω, ίσως θα έπρεπε να μας πει περισσότερα πράγματα.

Έρχομαι στο θέμα των διοδίων, το οποίο απασχολεί πολύ τους πολίτες και δικαίως. Είπατε ότι τα διόδια είναι ανταποδοτικά, αυτός είναι ο χαρακτήρας του έργου, έτσι ώστε ο χρήστης να πληρώνει τον δρόμο που χρησιμοποιεί.

Εδώ, λοιπόν, έχουμε τρεις πρωτοτυπίες και τρεις διαφορετικές αρχές από αυτές που επικαλείστε.

Η πρώτη είναι ότι πληρώνουμε πριν ολοκληρωθούν οι δρόμοι. Ποια αρχή ισχύει εδώ; Ισχύει η αρχή ότι ο χρήστης προπληρώνει

για δρόμο που θα χρησιμοποιήσει όταν θα ολοκληρωθεί.

Δεύτερον, πληρώνουμε ενώ έχουν σταματήσει τα έργα. Ποια είναι η αρχή που εφαρμόζεται; Ότι ο χρήστης πληρώνει «βρέξει, χιονίσει». Γίνονται δεν γίνονται έργα –όπως στην Ολυμπία Οδό, το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα- και να κινδυνεύει να σκοτωθεί, θα πέφτουν τα διόδια.

Τρίτον, πληρώνουμε πανάκριβα διόδια, ειδικά σήμερα με βάση την κατάσταση που βιώνει ο ελληνικός λαός. Ποια είναι η αρχή που εφαρμόζεται; Ο χρήστης δεν μπορεί να είναι άνεργος, να είναι χαμηλόμισθος, να είναι χαμηλοσυνταξιούχος, να είναι φτωχός, να είναι επαγγελματίας που θέλει να βγάλει ένα μεροκάματο, είτε πηγαίνοντας στη λαϊκή είτε με τις μεταφορές.

Έρχομαι τώρα σε ένα άλλο θέμα, τη βιομηχανία διώξεων απέναντι σε πολίτες που κινητοποιήθηκαν για τα διόδια ή και σε άλλες κοινωνικές κατηγορίες που κινητοποιήθηκαν στους σταθμούς των διοδίων, θέλοντας να εκφράσουν τη διαμαρτυρία τους.

Κατ' αρχάς έχουμε την κατηγορία ότι η κινητοποίηση εκεί είναι παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Πας να μάθεις να οδηγείς και μαθαίνεις ότι, για να οδηγείς ένα αυτοκίνητο πρέπει να μάθεις να κατεβάζεις το παράθυρο, να πληρώσεις διόδια και μετά να περάσεις. Πρώτη πρωτοτυπία.

Δεύτερον, έχουμε τη ρύθμιση του κ. Βορίδη, σύμφωνα με την οποία είναι και σήμερα κατηγορούμενοι συμπολίτες μας Απαγορεύεται η καθ' οιονδήποτε τρόπο κατάληψη μέρους ή ολόκληρου του οδοστρώματος κ.λπ. και επισύρεται ποινή φυλάκισης τριών έως έξι μηνών.

Οι διώξεις αυτές αφορούν και αγωγές εταιρειών, που ζητούν έως και 500 χιλιάδες ευρώ από κατηγορούμενο συμπολίτη μας, λόγω των κινητοποιήσεων. Έχουμε, επίσης, όπως αναφέρθηκε και από άλλους, τις διώξεις απέναντι στους αγρότες, που, ειδικά στο νομό μου, στην Αργολίδα, βγήκαν για μία ώρα το Φλεβάρη στα διόδια και έχουν κινηθεί διαδικασίες για διαφυγόντα κέρδη της εταιρείας.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, και τελειώνω.

Έχουμε, λοιπόν, πολίτες που έχουν περικυκλωθεί από διόδια, που κινητοποιούνται, που δεν έχουν εναλλακτικούς ασφαλείς παράδρομους. Έχουμε, επίσης, μία, διακομματική σχεδόν, κοινή εκτίμηση όλων ότι έχουν δίκιο. Με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο οι περισσότεροι το έχουν παραδεχτεί, όπως παλαιότερα ο κ. Μαγκριώτης, ο οποίος είχε παραδεχτεί ότι έχουν δίκιο οι πολίτες και ειδικά από τη βορειοανατολική Αττική και ειδικά από περιοχές που έχουν σοβαρό πρόβλημα, μέχρι τον κ. Βορίδη, που είχε συμμετάσχει στις διαμαρτυρίες το 2010 και είχε κάνει και ερώτηση τότε για την ποινικοποίηση των αγώνων.

Νομίζω ότι το minimum, το ελάχιστο που μπορούμε να κάνουμε, είναι να περάσει η τροπολογία που έχουμε καταθέσει και αυτοί οι άνθρωποι να σταματήσουν να διώκονται για έναν δίκαιο, συλλογικό αγώνα που έδωσαν μαζί με την τοπική κοινωνία, τους φορείς και τους δήμους τους.

Αποτελεί θράσος και πρόκληση προς την κοινωνία, ειδικά όταν οι παραχωρησιούχοι απαιτούν χρήματα από τους πολίτες αυτούς που κινητοποιούνται ενάντια στην επιβολή των χαρατσιών και όταν παίρνουν πακτωλό χρημάτων και εγγυόμαστε εμείς αυτά τα κέρδη τους.

Εδώ τίθεται ένα ερώτημα: Ποιοι τούς έχουν δώσει αυτό το θράσος, να κυνηγούν τους πολίτες και να απαιτούν υπέρογκες αποζημιώσεις; Ποιοι τούς κάνουν να νιώθουν ότι μπορούν να διώκουν πολίτες; Ότι μπορούν να κλείνουν σπιτία ανθρώπων τους οποίους φυλάκισαν πιο πριν με τα διόδια –οκτώ είναι οι σταθμοί διοδίων στη βορειοανατολική Αττική; Αυτοί λοιπόν που έχουν εξασφαλισμένα κέρδη κυνηγούν εργαζόμενους, επειδή διαμαρτυρήθηκαν, γιατί για να μετακινηθούν, για να πάνε στη δουλειά τους, χρειάζεται να δώσουν δύο με τρεις μισθούς.

Το λιγότερο που θα μπορούσατε να κάνετε είναι να δεχθείτε την τροπολογία μας και, πέρα από τα δώρα που τους κάνατε, να τους πείτε να σταματήσουν να αποθρασύνονται και να προκαλούν την ελληνική κοινωνία.

Προφανώς καταψηφίζουμε το σχέδιο νόμου.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ-ΕΚΜ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Ο συνάδελφος ο κ. Μουτσινάς έχει τον λόγο.

ΠΑΡΙΣΗΣ ΜΟΥΤΣΙΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με προσοχή να προσπαθείτε να δικαιολογήσετε τα αδικαιολόγητα σχετικά με τη διαπραγμάτευση απέναντι στους εργολάβους και τις τράπεζες, λες και δεν υπήρχε άλλος τρόπος να πετύχετε καλύτερα αποτελέσματα στη διαπραγμάτευση.

Αν θέλετε, μου θυμίζετε τον πατροκτόνο αυτόν, που επικαλούνταν την ορφάνια του ως ελαφρυντικό στη δίκη. Νομίζω ότι δεν τιμά την πολιτική μας τάξη και το Κοινοβούλιο να ψηφίζει έναν τέτοιο νόμο, ο οποίος δεν εξάντλησε όλα τα περιθώρια για να αποδώσει τα του Καίσαρος τω Καίσαρι.

Σήμερα έρχεται το δημόσιο, αναλαμβάνει τα πάντα στις πλάτες του, το δημόσιο το οποίο ήταν συνεπές ως προς τις υποχρεώσεις του απέναντι στους εργολάβους και στις τράπεζες και στην ουσία, με την τροποποιητική διάταξη των συμβάσεων, αναιρεί τη δέσμευση των εργοληπτικών εταιρειών για την αναγκαία εξασφάλιση της χρηματοδότησης των έργων. Είναι υποχρεωμένοι να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση των έργων. Αυτό έχουν υπογράψει στις συμβάσεις. Αυτό υπογράφει ο κάθε εργολάβος. Αυτό αναιρείται σήμερα και αναλαμβάνει το δημόσιο απέναντι σε όλους.

Οι δε τράπεζες, που έχουν αθετήσει τις υπογραφές τους όλα αυτά τα χρόνια, σήμερα επιδιώκουν να εξασφαλίσουν το μέγιστο όφελος για αυτές, την ώρα που έχουν ανακεφαλαιοποιηθεί με 250 δισεκατομμύρια σε «ζεστό» χρήμα και εγγυήσεις από το δημόσιο. Είναι ιδιωτικές επιχειρήσεις και λειτουργούν με κρατικό χρήμα σήμερα και ενώ ο κύριος Πρωθυπουργός είχε δεσμευθεί εδώ, στο ελληνικό Κοινοβούλιο, κατά την προγραμματική συμφωνία, όταν την εξήγγειλε, ότι θα πραγματοποιήσει, θα δεσμεύσει στην προγραμματική συμφωνία τις τράπεζες, για να ενισχύσει και τα μεγάλα έργα και τη ρευστότητα των επιχειρήσεων. Πού είναι όλα αυτά; Αυτό ήταν «έπεα πτερόεντα».

Στα μεγάλα αυτά έργα, λοιπόν, καθρεφτίζεται ολόκληρη η κακοδιαμονία του σύγχρονου ελληνικού κράτους. Εκεί ενσωματώνεται όλη η λογική της στρεβλής καπιταλιστικής ανάπτυξης της χώρας, δηλαδή της εξυπηρέτησης των κρατικοδιδαιτών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ομίλων.

Εκεί χάθηκε ο πάτος του βαρελιού της οικονομίας, κύριε Υπουργέ, σε μεγάλο βαθμό και διολίσθησε η χώρα στην κινούμενη άμμο της παγκόσμιας κρίσης. Διότι πάντα τα κόστη σε αυτά τα έργα ήταν τεράστια και πρέπει να ξέρετε ότι τεράστια ήταν και τα κέρδη των μεγαλοεργολάβων κατασκευαστών, οι οποίοι, αν θέλετε, κατέχουν και τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Αυτό για τους πολιτικούς που πραγματικά δεν τολμούν να ξεπεράσουν τον εαυτό τους και να ξεπεράσουν αυτά τα συμφέροντα, για αυτούς είναι σαν να τους κόβουν το οξυγόνο της προβολής.

Αυτό είναι το κακό σήμερα που πληρώνουμε, όταν η πολιτική τάξη δεν στέκεται στο ύψος των περιστάσεων, όταν δεν μπορεί να σταθεί απέναντί τους τουλάχιστον ισότιμα, για να μην πω από επάνω, γιατί οι δυνάμεις αυτές σαφώς δεν μπορεί να είναι πάνω από την πολιτική. Πρέπει η πολιτική να είναι πάνω από τις δυνάμεις της αγοράς και τις τράπεζες. Αυτό πρέπει να το κατακτήσουμε, για να μπορέσουμε να μιλήσουμε για μια χώρα πραγματικά σύγχρονη, ακηδεμόνευτη, μια χώρα προοδευτική, δημοκρατική, που θα στοχεύσει μπροστά.

Το δημόσιο, αντί να ασκεί τον πιο ενδελεχή έλεγχο στους προϋπολογισμούς, αντί να θέτει αυστηρούς όρους στις εργολαβικές συμφωνίες και να τις τηρεί απαρέγκλιτα, δεχόταν τη χαλαρότητα στους χρόνους και τα ποσά, αναθεωρούσε με ευκολία τις συμβάσεις, έβαζε και άλλους φόρους για να καλύψουν οι πολίτες τις αστοχίες και τις εμπλοκές στην εκτέλεση των συμφωνημένων έργων. Δεν υπήρχε η σχέση κόστους-οφέλους ποτέ.

Σε όλα τα έργα υποδομών αλλά και τις επενδύσεις -από τη δουλειά μου αυτό έχω αποκομίσει σαν στέλεχος μιας τράπεζας- πάντα στοχεύαμε στη σχέση κόστους-οφέλους. Αν δεν υπήρχε αυτή η σχέση σε λογικά επίπεδα, δεν προχωρούσε καμμία επένδυση. Όμως, αυτό δεν έγινε ποτέ πραγματικότητα στην ελληνική πολιτεία.

Πόσα κοινοτικά πλαίσια θα περάσουν ακόμα, κύριε Υπουργέ; Τέσσερα πέρασαν και δεν μπορούμε πραγματικά να βρούμε τους έρμους τους άξονες και τα περιφερειακά δίκτυα. Ακούω τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας να ωρύνονται και να επαινούν αυτά τα οποία έχουν γίνει ως τώρα. Επιτέλους, δεν με ενοχλεί τόσο που δεν έχουν γίνει, αλλά με ενοχλεί ότι, τελικά, είναι ευχαριστημένοι με αυτά που δεν έγιναν!

Ας πούμε μια κουβέντα, ας πείτε και εσείς μια κουβέντα πως ήταν οι κύριοι υπεύθυνοι για αυτήν την κατάντια, μήπως και κάτι ξεκινήσει, μήπως και κάτι γίνει, μήπως οι Υπουργοί πάρουν χαμπάρι με αυτές τις κριτικές σας και πάνε λίγο καλύτερα στο μέλλον. Δεν μπορεί να γίνεται αυτή η ωραιοποίηση των πάντων με έναν τρόπο που δεν μας τιμά.

Τριάντα χρόνια, λοιπόν, τέσσερα κοινοτικά πλαίσια και δεν έγιναν οι δρόμοι. Κυρίως στους οδικούς άξονες συμβαίνει αυτό που παρατηρείται σε όλη τη σύγχρονη ιστορία της χώρας, με τα δημόσια έργα, δηλαδή. Υπάρχει η αποθέωση του ημιτελούς. Είναι όλα ημιτελή. Το λέτε και μόνοι σας. Στη Φθιώτιδα είναι όλα ημιτελή. Στον Ε65 ένα κομμάτι θα γίνει μέχρι το Καρπενήσι, ενώ είναι ημιτελής ο ενδιάμεσος δρόμος. Πότε θα γίνει, όμως;

Γίνεται μια παρέμβαση του Υπουργού -σε θετική κατεύθυνση θα πω-, αλλά δεν εμπιστευόμαστε πια. Αυτό είναι το θέμα.

Αυτό, όμως, το οποίο μένει στην ελληνική πολιτεία τελικά είναι τα εγκαίνια και τα διόδια. Θυμάστε τα εγκαίνια του δρόμου Κορινθίου-Πάτρας και τα διόδια. Θα σας θυμίσω ότι διόδια δεν υπάρχουν σε πάρα πολλές ευρωπαϊκές χώρες -το ξέρετε, κύριε Βορίδη, καλά αυτό- και, αν θέλετε, θα σας πω και κάτι άλλο. Τα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων -γιατί διαβάζω τώρα κάποιες έρευνες- στις πόλεις της Ευρώπης είναι στο 1/3 περίπου και αυτό όχι μόνο στη Γερμανία και στην Ολλανδία, αλλά και στη Ρουμανία και στη Βουλγαρία και στην Πολωνία και δεν πληρώνουν τα διόδια και έχουν δρόμους. Και αυτό σε δυο και σε τρία κοινοτικά πλαίσια.

Εμείς έχουμε τέσσερα και θα «φάμε» ακόμα ένα και το άλλο ΕΣΠΑ θα πάει εκεί.

Πότε ειλικρινά θα ανασυντάξουμε την παραγωγική μας βάση, η οποία είναι, κύριε Βορίδη, κατώτερη από το 1980, σε χαμηλότερο επίπεδο σήμερα από αυτό του 1980;

Πότε θα μπορέσουμε αυτά τα περιβόητα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης να τα στοχεύσουμε στην ανασύνταξη της παραγωγικής μας βάσης; Πότε θα γίνει αυτή η ανάπτυξη; Αυτό είναι το μεγάλο ζήτημα και το μεγάλο στοίχημα που πρέπει να κερδίσουμε και το διακύβευμα για τις επόμενες γενιές.

Γιατί πραγματικά -και δεν κλαψουρίζουμε- λέμε ότι η κατάσταση είναι πάρα πολύ άσχημη σήμερα για τα παιδιά μας, με 60% ανεργία στους νέους. Δεν ξέρουμε πού θα καταλήξουν τα παιδιά μας, τα πιο πολλά στοχεύουν σε άλλες χώρες. Χάνεται παραγωγικό δυναμικό με καλή επιστημονική γνώση και τεκμηρίωση και δυστυχώς δεν τους δίνει τις ευκαιρίες η χώρα αυτή σήμερα.

Η τροποποίηση, λοιπόν, των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων έργων του 2007 είναι μια ακόμα πράξη βίαιης ανατροπής του πλούτου και των εισοδημάτων, με κερδισμένους τους εθνικούς προμηθευτές και τους κατασκευαστές των μεγάλων έργων.

Η παράταση για την αξιοποίηση των δρόμων μέχρι το 2041, πάντα στους επιχειρηματίες, επιβεβαιώνει αυτήν την οδυνηρή διαπίστωση. Εγώ θα ήθελα να πω, για να μην τρώω πάρα πολύ χρόνο, ότι ειλικρινά με τέτοιου είδους νομοσχέδια δεν πείθουμε ότι είμαστε αξιόπιστοι. Θα θυμίσω -επειδή ο κύριος Υπουργός δεσμεύτηκε- τα διόδια, τα οποία, όπως ξέρετε, αυξάνονται από την Αθήνα μέχρι τη Φθιώτιδα, αυξάνονται και σε αριθμό στην περιοχή της Φθιώτιδας, αυξάνονται στη Ρεντίνα, αυξάνονται από την Ελευσίνα μέχρι την Κόρινθο, μέχρι τη Ίσθμια -αν δεν κάνω λάθος- και δεν αποδίδει πραγματικό έργο. Υπάρχει αυτή η ημιτέλεια που μας στενοχωρεί και μας πληγώνει.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι τα διόδια θα υπολογιστούν με αναλογικό τρόπο και θα υπάρξει ένας σύγχρονος τρόπος εκτίμησής τους κλπ. Όμως, παρακολουθώ τώρα, διαβάζοντας το νέο νομοσχέδιο για τη δημιουργία της Αρχής Συντονισμού των Πτησεων, ότι υπάρχει το άρθρο 23, το οποίο αναφέρεται ακριβώς στη δική

σας εξουσιοδότηση για να παίρνετε αποφάσεις για τα διόδια, τις τιμές και την προοπτική στην Εγνατία Οδό και στις κάθετες οδούς, δηλαδή ΠΑΘΕ κ.λπ.

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

Τελειώνω σε μισό λεπτό.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Και αναλογικά.

ΠΑΡΙΣΗΣ ΜΟΥΤΣΙΝΑΣ: Αναλογικά, αλλά ειλικρινά θα δω πώς γίνεται αυτό. Γιατί μπαίνει σε ένα άλλο νομοσχέδιο; Αυτό μάς βάζει σε υποψίες, κύριε Υπουργέ.

Θα ήθελα να κλείσω με το εξής. Θα έλεγα ότι τελικά θα έπρεπε να υπάρξει ένας άλλος σχεδιασμός, γιατί έχω κατανοήσει από τη μέχρι τώρα πορεία μου στο Κοινοβούλιο ότι αυτή η Κυβέρνηση, η οποία βλέπει στο παρελθόν, είναι υπεύθυνη για την κρίση – και εννοώ και τα δύο κόμματα που έχουν κυβερνήσει στο παρελθόν – και δεν μπορεί να πορευτεί διαφορετικά, δεν μπορεί να έχει άλλον βηματισμό. Έτσι έχει μάθει να δουλεύει και να πορεύεται. Πιστεύω ότι πρέπει να γίνει άμεσα αλλαγή συσχετισμών, για να μπορέσουμε πραγματικά να δούμε μια άλλη πολιτική, στην ουσία, αλλαγή συσχετισμών σε μια άλλη κατεύθυνση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ολοκληρώνεται ο κατ'άλογος με τον συνάδελφο κ. Ταμήλο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, συζητούμε σήμερα ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα, ίσως και σημαντικότερο από όλα τα άλλα που έχουμε κουβεντιάσει τώρα τελευταία.

Η ουσία είναι ότι τα έργα αυτά πρέπει να γίνουν, συμφωνούμε όλοι σε αυτό. Ορισμένοι διαφωνούν στον τρόπο με τον οποίο γίνονται. Θα τα πάρω με τη σειρά, γιατί έχω εντυφίσει στο έργο αυτό από την αρχή της ενασχόλησής μου με τα κοινά, από τότε που έγινα δημοτικός σύμβουλος πρώτη φορά το 1991, και θα μου επιτρέψετε να τα πω λίγο περιγραφικά.

Το έργο του Ε65 το διεκδικήσαμε οι Δυτικοθεσσαλοί και οι Δυτικομακεδόνες πριν από είκοσι χρόνια και θέλουμε να ολοκληρωθεί. Έχουμε απαίτηση από όλους τους υπόλοιπους Έλληνες να συμφωνήσουν στην υλοποίηση αυτού του άξονα.

Δεν μπορώ να σκεφτώ ότι υπάρχει έστω και ένας οπαδός του ΣΥΡΙΖΑ, των Ανεξάρτητων Ελλήνων, της ΔΗΜΑΡ, ακόμα και της Χρυσής Αυγής στη Θεσσαλία που διαφωνεί γι' αυτό το έργο. Ούτε μπορώ να πιστέψω ότι υπάρχει στη δυτική Μακεδονία έστω ένας αριστερός που δεν θέλει να γίνει αυτό το έργο.

Άρα, λοιπόν, θα έπρεπε να λάβετε σοβαρά υπ' όψιν τι θα πούμε τώρα στη Θεσσαλία που θα γυρίσουμε. Θα τους πούμε «κύριοι, οι δικοί σας δεν το ψήφισαν το έργο, δεν θέλουν να γίνει»; Τι θα πείτε σε αυτούς τους ανθρώπους όταν θα βγείτε για περιοδείες;

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Θα ψηφίσουμε το μισό κομμάτι.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Ας αναφερθούμε, λοιπόν, στη διαδικασία που ακολουθούμε σήμερα. Η μεγάλη διαβούλευση, που ξεκίνησε το 1992 επί Υπουργού Λαλιώτη, τότε, και με διάφορες εναλλακτικές προτάσεις που υπήρχαν, έληξε με την πρόταση δημοπράτησης του έργου από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Το 1992 δεν ήταν ο κ. Λαλιώτης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Ποιος ήταν το 1992; Η Κυβέρνηση Σημίτη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Όχι, δεν ήταν ο κ. Λαλιώτης. Ήταν ο Μητσοτάκης.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Ναι, ήταν ο Μητσοτάκης τότε. Εντάξει, είχε ξεκινήσει και πιο πριν η διαδικασία. Τότε αυτός έπαιρνε την πρώτη μελέτη...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Ήμουν Νομάρχης Φθιώτιδας τότε. Γι' αυτό το θυμάμαι.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Στις 31 Μαΐου του 2007 είχαμε τη σύμβαση παραχώρησης, δηλαδή τη σύμβαση υλοποίησης του έργου. Όλοι αποδεχθήκαμε τη διαδικασία τότε. Δεν είχαμε προφυγές επί της διαδικασίας. Τα έργα ξεκίνησαν, εγκαταστάθηκαν οι εργολάβοι και έγινε το κομμάτι από τη Λαμία μέχρι και την Κα-

λαμπάκα στο Μουργκάνι, ενώ για το κομμάτι από το Μουργκάνι μέχρι τα Γρεβενά υπήρχαν προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας και δεν ξεκίνησαν ποτέ τα έργα.

Μετά τη διακοπή των εργασιών, στο τέλος του 2010, επί Υπουργού κ. Ρέππα, επανερχόμαστε τώρα σε μία τροποποιημένη σύμβαση, η οποία αποπειράται να τελειώσει το έργο.

Άρα, λοιπόν, στο σημερινό νομοσχέδιο έρχεται η έγκρισή μας για τα ενενήντα πέντε χιλιόμετρα και η ουσία είναι ότι το έργο συνεχίζεται και δεν μπαίνει στο ψυγείο. Το έργο συνεχίζεται και η δυτική Θεσσαλία μπαίνει σε μία νέα εποχή, όπου η ανάπτυξη δεν είναι ουτοπία, αλλά πραγματικότητα.

Πάνω στη νέα πραγματικότητα, λοιπόν, εμείς οι Δυτικοθεσσαλοί θέλουμε να χτίσουμε μία νέα εποχή. Και θα το κάνουμε. Η επαναφορά των εργοταξίων θα κινητοποιήσει πάρα πολλές δυνάμεις της τοπικής οικονομίας, που θα επενδύσουν πάνω σ' αυτόν τον άξονα. Η νότια και η κεντρική Ελλάδα θα γνωρίσουν την κεντρική Θεσσαλία και τις δυνατότητές της. Σε τρία χρόνια θα έχουμε το πλήρες τμήμα Λαμία-Τρίκαλα-Καλαμπάκα και μέχρι το 2018 τη σύνδεση με την Εγνατία.

Οι προσθήκες στο άρθρο 4.2. παράγραφος 3 ικανοποιούν την ολοκληρωμένη μορφή ενός έργου πολύ σημαντικού και η ιστορία θα γράψει πόσο σημαντική είναι η σημερινή ημέρα.

Θα ήθελα να πω δύο λόγια για το κόστος. Αγαπητοί συνάδελφοι, το κόστος προδιαγράφηκε στην αρχική σύμβαση του 2007, όπως προέκυψε με τον διεθνή διαγωνισμό που έγινε τότε. Δεν μπορώ να υπεισέλθω στην ακριβή αποτίμηση της συμβατικής συμφωνίας που ήρθε σήμερα. Δεν είμαι ειδικός. Θεωρώ ότι τα στελέχη του Υπουργείου, οι νομικοί σύμβουλοι της Κυβέρνησης, ο διαμεσολαβητής κ. Βιδάλης έκαναν σωστή δουλειά και προστατέψαν τα συμφέροντα του δημοσίου. Αυτοί οι εκπρόσωποι ανέλαβαν την ευθύνη αυτών των συμφωνιών και εγώ αποδέχομαι την ακεραιότητά τους και δεν μπορώ να την αμφισβητήσω.

Όμως, εδώ, αγαπητοί συνάδελφοι, σφείλω να καταθέσω την εμπειρία μου από τις διαβουλεύσεις που κάναμε εμείς οι Βουλευτές της Θεσσαλίας και της κεντρικής Ελλάδας κατά το διάστημα που ήταν σταματημένο το έργο, με τους παραχωρησιούχους του Ε65 –ήταν και ο κ. Μουτσίνας τότε, αν θυμάμαι καλά– με τον Υφυπουργό κ. Καλογιάννη και με τους εργολάβους, την ΤΕΡΝΑ και τους υπόλοιπους. Οι απαιτήσεις αποζημιώσεων σε περίπτωση οριστικής διακοπής του έργου –μας έφεραν χαρτιά τότε– ανέρχονταν σε τρεις περιπτώσεις έως και το ποσό των 950 εκατομμυρίων ευρώ, λόγω των σημαντικών αδυναμιών που το δημόσιο είχε τότε παρουσιάσει στη χρηματοδότηση, στις απαλλοτριώσεις και στην εξασφάλιση της ομαλής χρηματοδότησης από τις τράπεζες με την αύξηση του spread και του επιτοκίου.

Άρα, λοιπόν, είναι δεδομένο ότι, αν το έργο διακοπτόταν εντελώς, θα πηγαίναμε σε δικαστικές διαδικασίες, με αποζημιώσεις ύψους 900 εκατομμυρίων ευρώ. Σίγουρα θα χρειάζομασταν ένα πάρα πολύ μεγάλο ποσό –δηλαδή, πάνω από 500 εκατομμύρια ευρώ– για να αποζημιώσουμε αυτούς τους κυρίους, που θα ήταν κυρίως οι ξένοι τραπεζίτες και οι Ισπανοί, γιατί δεν θα έκαναν το έργο. Θα έπρεπε μετά εμείς να βάλουμε άλλο ενάμισι δισεκατομμύριο ευρώ με δικούς μας πόρους, για να φτιάξουμε το έργο με δικούς μας διαγωνισμούς.

Άρα, λοιπόν, ποια είναι η ζημία; Θα είχαμε αποζημιώσεις με απρόβλεπτο κόστος, με ξένα δικαστήρια και θα πληρώναμε πάλι το έργο από την αρχή.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ: Τα ίδια κάνουμε και τώρα.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΑΜΗΛΟΣ: Δεν είναι τα ίδια. Πρέπει να καταλάβετε ότι κερδίζουμε 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ, την επιδότηση που δίναμε με την αρχική σύμβαση λόγω της μειωμένης κοστολόγησης της οικονομικής απόδοσης του έργου της κεντρικής Ελλάδας, που δεν είχε πολλά διόδια. Έπαιρναν τα διόδια οι εργολάβοι και 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ επιδότηση στα τριάντα χρόνια από τον εθνικό προϋπολογισμό, για να καλυφθεί το έργο.

Αυτό το κερδίζουμε. Άρα σε τριάντα χρόνια –θα μου πείτε είναι πάρα πολλά– κερδίζουμε και αυτήν την ωφέλεια. Η ωφέλεια είναι προφανής και μόνο κάποιος αδιάφορος για τη δικιά μας την περιοχή μπορεί να αντιδρά και να καταγγέλλει αυτήν τη συμφωνία που επετεύχθη.

Θα πω δυο λόγια για τα διόδια. Κοιτάξτε, κύριοι. Η σύμβαση λέει σαφώς «4 λεπτά το χιλιόμετρο», δηλαδή 4 ευρώ στα 100 χιλιόμετρα. Αυτό θα είναι το μέσο κόστος, που νομίζω ότι είναι φθηνότερο από ό,τι είναι στην υπόλοιπη Ευρώπη. Άρα δεν πρέπει να διαμαρτύρεται κανείς αν τα διόδια είναι αλλού 2 ευρώ, αλλού 1,5 ευρώ και αλλού 3 ευρώ. Το κόστος πρέπει να ομαλοποιηθεί και αυτό προβλέπεται ότι θα γίνει με το χιλιόμετρο.

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

Δώστε μου μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, είμαι ο τελευταίος.

Όμως, εγώ θέλω να πω μία προσωπική μου εμπειρία και ένα μεγάλο παράπονο. Από το 1974 που πέρασα στο Πολυτεχνείο κάνω τη διαδρομή Τρίκαλα-Αθήνα. Πληρώνω σαράντα χρόνια διόδια, είτε με το αυτοκίνητό μου είτε μέσω του εισιτηρίου του ΚΤΕΛ, για να έρχομαι στην Αθήνα. Με τα λεφτά τα δικά μας, των Θεσσαλών, έγιναν οι δρόμοι αυτοί μέσα στο Λεκανοπέδιο, έφτασαν στη Βοιωτία, έφτασαν στη Φθιώτιδα, έφτασαν στη Χαλκίδα, για να έχετε εσείς ασφαλή δρόμο και εμείς να σκοτωνόμαστε στο Δομοκό, στη Θεσσαλία και στα Τέμπη και εσείς να πάτε με ασφάλεια στην Αθήνα. Και τώρα που εσείς τελειώσατε, έρχεστε και λέτε «δεν θα πληρώσουμε διόδια»! Και θα μείνουμε εμείς χωρίς δρόμους; Δεν το κατάλαβα αυτό!

(Χειροκροτήματα)

Όχι, κύριοι. Θα πληρώσετε όλοι οι υπόλοιποι, που ωφελήθηκαν μέχρι τώρα, για να γίνουν και οι δικοί μας δρόμοι και για τη Θεσσαλία και για την δυτική Μακεδονία. Διότι εμείς δεν είμαστε τα κορόιδα της υπόθεσης.

Ακόμη, πληρώνει διόδια μόνο αυτός που είναι μέσα στον δρόμο. Ένας νησιώτης δεν πληρώνει διόδια. Είναι κάποιοι Βουλευτές από νησιά. Τι φωνάζετε; Θα πληρώσετε τίποτα εσείς;

(Γέλωτες στην Αίθουσα)

Τέλος, θέλω να πω δύο λόγια για τους εργολάβους. Είμαι μηχανικός και εργολήπτης, παλιά δημοσίων έργων και τώρα, πριν γίνω δήμαρχος, ιδιωτικών έργων. Έχουν ακουστεί τερατώδη λάθη και εκφράσεις μέσα σε αυτήν την Αίθουσα εναντίον των ελληνικών τεχνικών εταιρειών και οφείλω να τις υπερασπιστώ, γιατί είμαι ο μόνος μηχανικός εδώ μέσα, δεν βλέπω να είναι και άλλος μηχανικός. Εργολάβοι δημοσίων έργων δεν υπάρχουν εδώ μέσα.

Κατ' αρχάς, έχουν μείνει πάρα πολύ λίγες ελληνικές εταιρείες. Κάνετε λόγο για εθνικούς εργολάβους. Για να δούμε πόσοι από αυτούς τους εργολάβους έχουν επιβιώσει μέχρι τώρα! Περνάτε στον δρόμο και βλέπετε διάφορα ονόματα στις γέφυρες. Ξέρετε ότι οι πιο πολλές εταιρείες από αυτές έχουν κλείσει, ότι έχουν χρεοκοπήσει από το ελληνικό δημόσιο; Ξέρετε ότι το ελληνικό δημόσιο έχει χρεοκοπήσει όλες τις τεχνικές εταιρείες όλα αυτά τα χρόνια, διότι δεν τους πλήρωνε, δεν τους κατέβαλλε έγκυρα τα χρήματά τους, διότι αθετούσε τις συμφωνίες; Όλες αυτές τις εταιρείες που βλέπετε, «ΑΤΤΗ-ΚΑΤ», «ΑΕΓΕΚ», «Σαραντόπουλος», έχουν κλείσει όλες. Υπάρχει καμμία εταιρεία; Που είναι αυτές οι εταιρείες; Έμειναν τρεις ελληνικές εταιρείες και μια κυπριακή. Να τις κλείσουμε και αυτές.

Εν πάση περιπτώσει, ποιοι δουλεύουν στις εταιρείες; Τα έργα θα τα κάνουν οι εταιρείες αυτές; Δεκάδες μεσαίες τεχνικές εταιρείες που δουλεύουν ως υπεργολάβοι στα έργα αυτά, θεσσαλικές εταιρείες έφτιαξαν όλη την Θεσσαλία.

Πιστεύετε ότι ήρθε ποτέ η «ΑΚΤΩΡ» ή η «ΤΕΡΝΑ» να φτιάξει έργα στη Θεσσαλία; Είχε μοιραστεί το κομμάτι σε θεσσαλικές εταιρείες και δούλευαν εταιρείες από τα Τρίκαλα, την Καρδίτσα, τη Λαμία, τη Λάρισα. Δηλαδή αυτές οι εταιρείες δεν πρέπει να ζήσουν; Θα τις κλείσουμε όλες για να έρθουν οι ξένοι; Θέλετε, δηλαδή, να γεμίσουμε την Ελλάδα με ξένες εταιρείες, όπως έγινε στη βιομηχανία, που έκλεισαν οι ελληνικές βιομηχανίες και έχουμε τώρα όλες τις ξένες και έγινε αφελληνισμός της βιομηχανίας, του εμπορίου και των σουπερμάρκετ.

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

Επομένως είναι πολύ άδικος αυτός ο διάλογος που κάνουμε. Έχουμε μετέλθει σε έναν εμφύλιο πόλεμο. Μαλώνουμε μεταξύ μας, οι Έλληνες εναντίον των Ελλήνων, ενώ θα έπρεπε να βρούμε κάποια μέση λύση.

Άρα αρκετά με αυτόν τον ιδιότυπο πόλεμο. Τα έργα πρέπει να

γίνουν. Πρέπει να φτάσει η ανάπτυξη σε όλα τα σημεία της Ελλάδος, από την Καλαμάτα μέχρι την Αιτωλοακαρνανία –που, όπως σωστά είπατε, δεν έχει τρένο– μέχρι την Καστοριά, τα Τρίκαλα, την Καρδίτσα, παντού.

Και έτσι, να έχουμε μία ισόρροπη ανάπτυξη, να έχουμε, δηλαδή, αυτό για το οποίο μιλάει πάντα η Αριστερά πιο πολύ απ' ό,τι η Δεξιά και όμως δεν συμφωνούμε. Τότε, λοιπόν, θα αποδείξουμε ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη και ο Βόλος.

Στον Βόλο, λοιπόν, έχει τελειώσει το έργο, κύριε Μουτσινά, και τώρα εσείς είστε άνετοι, γιατί τελείωσε ο δρόμος για τον Βόλο και τη Λάρισα. Και τώρα ζορίζεσθε για τα διόδια, έτσι; Τώρα, λοιπόν, να μη γίνει ο δρόμος στα Τρίκαλα, ενώ στον Βόλο να γίνει! Το λέτε και εσείς και η κ. Χρυσοβελώνη. Θέλω να δω, όμως, τι θα λέγατε αν ο δρόμος οδηγούσε στον Βόλο! Θα λέγατε να γίνει ο δρόμος ή όχι;

Άρα, λοιπόν, θα πρέπει να τα αφήσουμε αυτά. Η ανάπτυξη πρέπει να φτάσει παντού. Νομίζω ότι, επειδή κανένας μας δεν είναι τόσο πολύ καλός στα οικονομικά, θα πρέπει να εμπιστευόμαστε τους ανθρώπους που έχει η εκάστοτε κυβέρνηση που έχει κάνει συμφωνίες, για να δούμε επιτέλους μία άσπρη μέρα στον τόπο μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Κаланτζής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώνουμε με τον κύριο Υπουργό.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και πάλι ευχαριστώ όλες και όλους για τις πολύ χρήσιμες και εποικοδομητικές τοποθετήσεις σας, ακόμα και αυτούς που ήταν πάρα πολύ αρνητικοί και σκληροί, εκτός από κάποιους που ορισμένες φορές έγιναν υβριστικοί. Όμως, αυτήν τη στιγμή δεν θέλω να μπω σε αυτό το ζήτημα.

Θα ξεκινήσω, λοιπόν, με μία έκκληση, για να συνεννοηθούμε. Και την έκκληση αυτήν την κάνω τις τελευταίες δέκα μέρες, μια εβδομάδα, που είμαστε μαζί στην επιτροπή αλλά και στην Ολομέλεια. Όμως, εσείς –ορισμένοι από εσάς– δεν θέλετε. Όχι μόνο δεν θέλετε, αλλά να μου επιτρέψετε να σας πω ότι εδώ μέσα ζούμε ένα θέατρο του παραλόγου. Με τον κ. Κοδέλα πραγματικά μπορώ να σκοτωθώ. Τον άκουσα δύο φορές και αντιλαμβάνομαι ότι μπορούμε να μαλώσουμε, να σκοτωθούμε, να διαφωνήσουμε. Μπορούμε ενδεχομένως να βρούμε κάποιους κοινούς τόπους, αλλά θα συμφωνήσουμε ότι θα διαφωνούμε, γιατί μάλλον έχουμε μια διαφορετική κοσμοθεωρία.

Από την άλλη μεριά, με τον κ. Σταθάκη μπορώ να συμφωνήσω σε μια σειρά από πράγματα και κάποια στιγμή ενδεχομένως να διαφωνήσουμε. Με ορισμένους άλλους δεν μπορώ να καταλάβω τι συμβαίνει. Θα εξηγήσω αμέσως τι εννοώ.

Πριν από λίγα χρόνια, κατασκευαζόταν ένα πολύ μεγάλο έργο από τη γέφυρα της Αλαμάνας, από τις Θερμοπύλες, μέχρι τις Ράχες στη Φθιώτιδα. Υπήρχαν δύο εργολαβίες. Η μία ήταν από την Αλαμάνα μέχρι τη Λαμία και η άλλη από τη Λαμία μέχρι τις Ράχες, την παράκαμψη της Στυλίδας. Ήταν ένα γιγαντιαίο έργο. Η εταιρεία που το είχε κατέρρευσε, γιατί οι τράπεζες δεν της έδιναν δάνεια λόγω της κρίσης. Το δημόσιο, λοιπόν, βρήκε κάποιον άλλο τρόπο, όπως ψάχνει να βρει η κ. Φούντα, τον καινούργιο, τον άλλον τρόπο; Δεν ξέρω ποιος είναι ο άλλος τρόπος. Ποιος είναι ο άλλος τρόπος; Το δημόσιο, λοιπόν, ή έκανε διαγωνισμό για να πάρει έναν καινούργιο εργολάβο ή υποκατέστησε τον εργολάβο με κάποιον άλλο. Υπήρχε άλλος τρόπος; Ποιος είναι ο άλλος τρόπος;

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Υπάρχουν πάρα πολλοί τρόποι.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Η κ. Φούντα, λοιπόν –μια και αναφέρθηκε και ο κ. Αναγνωστάκης στις τοπικές κοινωνίες–, θέλει τον δρόμο Αντίριο-Αγρίνιο, διότι δεν μπορεί να πάει στο Αγρίνιο και η ίδια να λέει «δεν θέλω τον δρόμο».

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Δεν περνάει από το Αγρίνιο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Θέλω την Κλόκοβα, αλλά τη θέλω κάπως αλλιώς.

Όμως, δεν ξέρουμε ποιο είναι το «αλλιώς». Δεν υπάρχει το «αλλιώς».

Εγώ νομίζω ότι, όταν ασκούμε εδώ πολιτική, όταν τοποθετούμαστε ενώπιον του λαού μέσα από αυτήν την Αίθουσα, λέμε και τι θέλουμε να γίνει, λέμε με ποιο συγκεκριμένο τρόπο. Όταν λέμε ότι θέλουμε το έργο, αλλά θέλουμε έναν άλλον τρόπο, τον οποίο τρόπο δεν περιγράφουμε ποτέ, ε, λοιπόν τότε δεν θέλουμε να γίνει το έργο. Και αν δεν υπήρχαν κάποιοι εδώ οι οποίοι σήμερα βάζουν πλάτη για να γίνουν αυτά τα έργα, τα έργα δεν θα γίνουν ποτέ. Τότε θα πάτε στις τοπικές σας κοινωνίες να λέτε ότι τα έργα δεν θα γίνουν. Και τότε να δούμε τι θα πείτε!

Θα πρέπει, λοιπόν, να τελειώνουμε με τα καλαμπούρια και με αυτά τα αστεία. Ή θα τοποθετηθούμε υπεύθυνα απέναντι στον λαό αυτές τις δύσκολες στιγμές ή θα πάρουμε ευθύνες όλοι μας απέναντι στον τόπο ή πραγματικά εδώ θα κοροϊδεύουμε ο ένας τον άλλο και όλοι μαζί τον ελληνικό λαό.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Ποιοι κοροϊδεύουν, όμως, τον ελληνικό λαό; **ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Σας παρακαλώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Καλά, δεν κουρασθήκατε; Ήρεμα. Υπάρχει λόγος; Και είναι και κόσμος και ο δικός σας λόγος και του κυρίου Υπουργού.

Σας παρακαλώ τώρα, είναι 2.30' η ώρα τη νύχτα.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Δεύτερον, υφίσταμαι εδώ, όλες αυτές τις μέρες, όλες τις απόψεις με σκληρά λόγια. Αλλά, κοιτάξτε. Κάποια στιγμή χρειάζεται και η αποκάλυψη. Και η αποκάλυψη είναι ότι ή τα θέλετε τα έργα ή δεν τα θέλετε. Εάν τα θέλετε και έχετε έναν διαφορετικό τρόπο, να μας το πείτε ποιος είναι.

ΝΙΚΗ ΦΟΥΝΤΑ: Υπάρχουν πολλοί τρόποι.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Όσο δεν μας λέτε ποιος είναι ο τρόπος, τότε προφανώς δεν θέλετε τα έργα ή κρύβεστε πίσω από άλλες πολιτικές σκοπιμότητες, που τις ξέρετε εσείς.

Πάμε, λοιπόν, στο επόμενο θέμα, παρακαλώ, γιατί πρέπει να τελειώνουμε. Σας είπα και σας τόνισα, σας έδωσα στοιχεία, έκανα ερωταπαντήσεις προηγουμένως. Ο κ. Σταθάκης εχθές αυτές έβαλε μια σειρά από πολύ σημαντικά θέματα. Όφειλα να του απαντήσω και του απάντησα σήμερα. Όφειλα να απαντήσω και σε όποια ζητήματα τίθενται. Η κ. Ουζουνίδου, ο κ. Πετράκος και άλλοι συναδέλφοι μου έβαλαν θέματα που οφείλω να τα απαντήσω. Αλλά στα θέματα τα οποία είναι υπαρκτά, έστω κι αν διαφωνούμε. Ο εκπρόσωπος, ο κ. Καραθανασόπουλος, προηγουμένως έκανε μια ενδιαφέρουσα τοποθέτηση και είπε ορισμένα πράγματα με τα οποία εγώ συμφωνώ.

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

Θα τελειώσω γρήγορα, κύριε Πρόεδρε.

Εδώ, λοιπόν, καταθέτω σήμερα στη Βουλή, μετά από όλα όσα κατέθεσα, την ετήσια έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, η οποία έχει το μέσο κόστος των αυτοκινητοδρόμων στην Ευρώπη. Είναι 10.940.000, περίπου 11 εκατομμύρια. Εμάς, όπως σας είπα, είναι 7 και κάτι περίπου εκατομμύρια το χιλιόμετρο. Θέλω –επιτέλους– να μου πείτε πού ακριβώς υπάρχει το πρόβλημα, πού έχουμε κάνει λάθος, πού έχουμε βλάψει το δημόσιο συμφέρον, πού δεν διαπραγματευτήκαμε σωστά, πού έχουμε μειονεκτήσει. Όχι τον άλλο τρόπο, τον ανύπαρκτο, όμως. Παρακαλώ, για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων κ. Μιχαήλ Χρυσόχοϊδης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Με ρώτησε ο κ. Καπερνάρος πού πήγαν τα λεφτά από τα διόδια στη Νέα Οδό. Την απάντησή μου θα την καταθέσω, γιατί όποιος θα ήθελε να δει πού πήγαν τα χρήματα της Νέας Οδού μπορεί κάλλιστα να μπει στο ίντερνετ να δει τον ισολογισμό της Νέας Οδού και πολύ εύκολα να πάρει την απάντηση. Για ποιον λόγο να δημιουργούμε την αίσθηση ότι εδώ υπάρχουν κάποιοι «βρόμικοι», κάποιοι «πολυήμενοι», κάποιοι εργολάβοι, κάποια Μέσα, κάποια μίντια, τα οποία μάς βάζουν εδώ και γινόμαστε

υπάλληλοι τους;

Λοιπόν, η Ιονία και η Νέα Οδός –επειδή η Ιονία Οδός και η Νέα Οδός είναι μια κοινοπραξία– έχουν πηγές εσόδων: 348 εκατομμύρια. Οι μέτοχοι έβαλαν 124 εκατομμύρια. Το δημόσιο έβαλε 140 εκατομμύρια. Τα δάνεια ήταν 49 εκατομμύρια. Σύνολο: 661 εκατομμύρια. Έξοδα: Μελέτες-κατασκευές 438 εκατομμύρια. Ο δρόμος της παράκαμψης Αγρινίου σαράντα χιλιόμετρα είναι μόνο τα χρήματα. Άλλα 100 εκατομμύρια ξοδεύτηκαν στον δρόμο Ριτσώνα-Θήβα, δηλαδή κάποιες βελτιώσεις που έγιναν στο ΠΑΘΕ. Συντήρηση του δρόμου 65 εκατομμύρια. Λειτουργία: 67 εκατομμύρια. Χρηματοοικονομικό κόστος 30 εκατομμύρια. ΦΠΑ 5 εκατομμύρια. Στο ταμείο τους έχουν 56 εκατομμύρια. Σύνολο 661 εκατομμύρια.

Ούτε ένα ευρώ από το έργο, από όλα αυτά τα έσοδα δεν έχει πάει στην τσέπη τους, στους μετόχους, στα ταμεία τους. Πού είναι, λοιπόν, αυτή η διαπλοκή; Δεν πρέπει να τελειώνουμε με αυτούς τους μύθους εδώ; Για όνομα του Θεού! Μας ακούνε και οικονομολόγοι έξω, μας ακούνε άνθρωποι μορφωμένοι και λένε: «Τι κάνουν αυτοί εδώ μέσα».

Παρακάτω, σε σχέση με τα ζητήματα που έχουν σχέση με τα διόδια. Κοιτάξτε, και εδώ πρέπει να πούμε μια καθαρή κουβέντα για να τελειώνουν οι μύθοι. Εάν τα διόδια αύριο κάποιοι στιγμή γίνουν 6,7 σεντς, δηλαδή φτάσουν στο ανώτατο όριο, μετά από κάποια χρόνια θα αντιπροσωπεύουν το 25% των δαπανών ενός αυτοκινήτου, ενός οδηγού που θέλει να πάει κάπου. Το 75% είναι τα καύσιμα του, τα λιπαντικά του και τα λοιπά.

Αυτή είναι η πραγματικότητα. Άρα θέλω –σας παρακαλώ πολύ– ειλικρινά να συνεννοηθούμε. Θέλω να συνεννοηθούμε, γιατί πρόκειται για ένα πολύ μεγάλο εγχείρημα το οποίο ξεκινάει να κάνει η χώρα. Μπορεί πραγματικά να μπορέσουμε το επόμενο χρονικό διάστημα να προχωρήσουμε και σε άλλα μεγάλα έργα.

Το Καστέλι, για παράδειγμα, στην Κρήτη, το μεγάλο αεροδρόμιο. Ο Αχελώος –το κουβεντιάζουμε με τον κ. Ταμίλο– είναι ένα μεγάλο εγχείρημα. Πρόκειται για πολύ μεγάλο αναπτυξιακό έργο για τη χώρα. Δυστυχώς, το εγκαταλείψαμε, γιατί δεν φροντίσαμε τους περιβαλλοντικούς όρους. Υποβαθμίσαμε τους περιβαλλοντικούς όρους.

Δυστυχώς, υπάρχουν έργα σημαντικά, όπως είναι, για παράδειγμα, η Μεσοχώρα, η οποία θα μπορούσε να λειτουργήσει. Δεν έχει σχέση με την εκτροπή η Μεσοχώρα. Καμμία σχέση. Θα παράγει 120 MW καθημερινά –αυτή είναι η ισχύς– και θα έδινε τη δυνατότητα μεγάλης εξοικονόμησης νερού του Αχελώου, διότι υπάρχει το σύστημα που επαναφέρει το νερό με άντληση πίσω. Δυστυχώς, δεν έχει προχωρήσει.

Όλα αυτά τα μεγάλα έργα...

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ποιος φταίει για τη Μεσοχώρα;

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ναι, επαναλαμβάνω ότι εδώ έχει γίνει ένα λάθος διαχρονικά, που έχει σχέση, κυρία Ξηροτύρη, με το μη σεβασμό των αποφάσεων του Συμβουλίου Επικρατείας, του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, με αποτέλεσμα να έχουμε πάει πίσω.

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

Θέλω ένα λεπτό, αν μου επιτρέπετε, για μια κουβέντα –το είπα στον κ. Σταθάκη και του την οφείλω– σχετικά με την πρόταση για τους πλειστηριασμούς. Αναφέρθηκε και ο κ. Βορίδης.

Κοιτάξτε, νομίζω ότι η πρότασή σας αδικείται και αδικείται για τον εξής λόγο: Βρισκόμαστε σε μία πραγματικότητα, όπου, αφού περάσαμε σχεδόν τέσσερα χρόνια οριζόντιων μέτρων, κάναμε και οριζόντιες ρυθμίσεις. Δεν είναι ώρα πια για οριζόντιες ρυθμίσεις.

Το θέμα των πλειστηριασμών χρειάζεται πολύ μεγάλη προσοχή. Νομίζω ότι πρέπει να συμφωνήσουμε, μιας και θέλουμε να συνεννοηθούμε, ότι δεν θα θιγεί η πρώτη κατοικία των εργαζόμενου, του λαϊκού νοικοκυριού, του νοικοκυριού της μεσαίας τάξης, του ανέργου, του συνταξιούχου, του ανίκανου προς εργασία, του αδύναμου κοινωνικά. Θα συμφωνήσουμε σε αυτό. Να είστε βέβαιοι ότι η ρύθμιση που θα φέρει σε λίγο η Κυβέρνηση θα προστατέψει πλήρως όλες αυτές τις κατηγορίες των πολιτών, ούτως ώστε να μην κινδυνεύει η πρώτη, η κύρια κατοικία των

συμπολιτών μας. Γιατί εγώ πιστεύω ότι είναι ζήτημα κοινωνικό, εθνικό, πατριωτικό, για να υπάρξει αυτή η ρύθμιση.

Από εκεί και πέρα, όμως, θέλει προσοχή. Φοβούμαι ότι πίσω απ' αυτές τις οριζόντιες ρυθμίσεις κρύβονται οι μπαταξήδες. Και υπάρχουν, κατά τη γνώμη μου, πάνω από πενήντα χιλιάδες μπαταξήδες αυτήν τη στιγμή, οι οποίοι κρύβονται πίσω από την οριζόντια ρύθμιση που λέει «καθόλου πλειστηριασμοί».

Επίσης, πίσω απ' αυτήν την υπόθεση κρύβεται ένας μεγάλος συστημικός κίνδυνος: να καταρρεύσουν οι τράπεζες. Χρειάζεται, λοιπόν, πολύ μεγάλη προσοχή.

Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι καλοπροαίρετα γίνονται όλες αυτές οι προτάσεις και εμείς, ως ΠΑΣΟΚ, επί τρία χρόνια φέρνουμε συνέχεια αυτήν τη ρύθμιση, αλλά πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί, για να μην καλύπτουμε -στο όνομα των οριζόντιων μέτρων-, δυστυχώς, κάποιους οι οποίοι πρέπει να πληρώσουν και κρύβονται πίσω απ' αυτές τις ρυθμίσεις.

Και πάλι σας ευχαριστώ όλους.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είδατε, και το Προεδρείο επί τεσσαρισήμισι ώρες βρίσκεται εδώ μαζί σας. Δεν άλλαξε.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των Συμβάσεων Παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» και η ψήφιση θα γίνει χωριστά.

Για τα άρθρα 1, 2, 3 και 4 έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας και η ονομαστική ψηφοφορία γι' αυτά τα άρθρα θα γίνει σήμερα Τετάρτη 11 Δεκεμβρίου 2013 στις 12.00' το μεσημέρι.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό η τροπολογία με ειδικό αριθμό 984 και ειδικό 19 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Συνεπώς η τροπολογία με ειδικό αριθμό 984 και ειδικό 19 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με ειδικό αριθμό 985 και ειδικό 20 ως έχει;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Καλαντζής): Συνεπώς η τροπολογία με ειδικό αριθμό 985 και ειδικό 20 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 2.32' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Τετάρτη 11 Δεκεμβρίου 2013 και ώρα 10.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

