Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΣΤ'

Τρίτη 27 Μαρτίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 27 Μαρτίου 2007, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.23' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής κ. **ΑΝΝΑΣ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ** .

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Βασίλειο Κεγκέρογλου, Βουλευτή Ηρακλείου, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Βώλακος Ηλείας διαμαρτύρεται για την αναστολή λειτουργίας του Κ.Ε.Π. στο Δήμο του.

2) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΛΑΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Δ.Δ. Φύλλου Νομού Καρδίτσας ζητεί να απομακρυνθούν οι κολώνες της ΔΕΗ που βρίσκονται εντός αγροτεμαχίων της περιοχής.

3) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Δ.Δ. Φύλλου Νομού Καρδίτσας ζητεί να απομακρυνθούν οι κολώνες της Δ.Ε.Η. που βρίσκονται εντός αγροτεμαχίων της περιοχής.

4) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στις αντιδράσεις των φορέων της Λάρισας για τη χρήση ΠΕΤ – ΚΟΚ στη βιομηχανία.

5) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αποστράτων Αξιωματικών Αεροπορίας ζητεί ενιαίο μισθολόγιο για τους απόστρατους και ένστολους στρατιωτικούς.

6) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κεντρική Κλαδική Συνεταιριστική Ένωση Πτηνοτροφικών Προϊόντων ζητεί την άμεση καταβολή στους πτηνοτρόφους – παραγωγούς της εγκριθείσης από την Ευρωπαϊκή Ένωση οικονομικής ενίσχυσης κ.λπ..

7) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Γιαννιτσών ζητεί την κατάργηση της παρ. 1 του άρθρου 53 του Ν. 3518/2006.

8) Ο Βουλευτής Νομού Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Ιδιοκτητών βιντζότρατας ζητεί να επιτραπεί το ψάρεμα με βιντζότρατα.

9) Οι Βουλευτές Α' Πειραιώς και Β' Πειραιώς κυρίες ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ και ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Σωματεία της Ν/ΖΩΝΗΣ ζητούν την ανανέωση του δικαιώματος των ανέργων της Ν/ΖΩΝΗΣ για πλήρη ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη από το Ι.Κ.Α. κ.λπ..

10) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Α' Αθηνών κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και κ. ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνταξιούχων Τ.Ε.Β.Ε. – Ο.Α.Ε.Ε. ζητεί τη διασφάλιση της παγκόσμιας ειρήνης.

11) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Α' Πειραιώς κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και κ. ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνταξιούχων Τ.Ε.Β.Ε. – Ο.Α.Ε.Ε. ζητεί να οριστεί στα 1050 ευρώ η κατώτερη σύνταξη για όλα τα ταμεία κ.λπ..

12) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Α' Πειραιώς κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και κ. ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σκακιστικός Όμιλος Νέας Φιλαδέλφειας ζητεί την έκτακτη οικονομική επιχορήγηση της Ελληνικής Σκακιστικής Ομοσπονδίας.

13) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Α' Πειραιώς κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και κ. ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σκακιστικός Αθλητικός Σύλλογος Κορωπίου ζητεί την αύξηση της ετήσιας επιχορήγησης της Ελληνικής Σκακιστικής Ομοσπονδίας.

14) Οι Βουλευτές Β' Θεσσαλονίκης και Α' Θεσσαλονίκης κύριοι ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι συνταξιούχοι Μακεδονίας – Θράκης ζητούν την ικανοποίηση αιτημάτων τους.

15) Οι Βουλευτές Λέσβου και Α' Πειραιώς κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και κ. ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι κάτοικοι Παναγιάς και Πλάκας της

Λήμνου Ν. Λέσβου ζητούν την παύση των εργασιών στο RADAR της ΥΠΑ που βρίσκεται στην περιοχή τους.

16) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΝΤΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Τυροκόμων Τυρεμπόρων Ηπείρου ζητεί την εφαρμογή της κείμενης νομοθεσίας που αφορά στη διάθεση των τυριών ΠΟΠ.

17) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ζητεί να ενημερωθεί για την υπόθεση μονιμοποίησης του κ. Φούκα Βασιλείου.

18) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Υπαλλήλων της Τράπεζας Αττικής διαμαρτύρεται για την προώθηση νομοθετικής διάταξης με την οποία περιορίζονται τα ασφαλιστικά δικαιώματα των μελών του.

19) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δίκτυο Φορέων Ψυχοκοινωνικής Αποκατάστασης και Ψυχικής Υγείας «ΑΡΓΩΣ» ζητεί την επίλυση των θεσμικών, επιστημονικών και διαχειριστικών προβλημάτων των Μονάδων Ψυχοκοινωνικής Αποκατάστασης και Ψυχικής Υγείας.

20) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά ζητεί τη σύσταση Ανεξάρτητης Ρυθμιστικής Αρχής για τη διαφάνεια στις κρατικές προμήθειες.

21) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Νομαρχιακό Συμβούλιο Δωδεκανήσου ζητεί την εξάμηνη παράταση της υποχρέωσης διενέργειας τεχνικού ελέγχου από τα Κ.Τ.Ε.Ο., όλων των οχημάτων των νησιών των Επαρχείων Καλύμνου κ.λπ.

22) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Καρπάθου ζητεί την επέκταση δρομολογίου πλοίου και την προσέγγισή του στο λιμάνι του Λαυρίου.

23) Ο Βουλευτής Δωδεκανήσου κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Έπαρχος Καλύμνου ζητεί την επαναφορά των δρομολογίων των πλοίων BLUE STAR NAXOS και PAROS για τη σύνδεση με τον Πειραιά, της Αστυπάλαιας και της Καλύμνου.

24) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Φαρμακευτικός Σύλλογος Αχαΐας ζητεί τη λήψη μέτρων για την εύρυθμη λειτουργία της τοπικής Υπηρεσίας Περίθαλψης Ασφαλισμένων Δημοσίου και της Υπηρεσίας Οικονομικών Εντελλομένων.

25) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δίκτυο Φορέων Ψυχοκοινωνικής Αποκατάστασης «Αργώς» και τα σωματεία Εργαζομένων στις Μονάδες Ψυχοκοινωνικής Αποκατάστασης, ζητούν άμεση επίλυση των θεσμικών, επιστημονικών, διαχειριστικών και λειτουργικών προβλημάτων των Μονάδων αυτών.

26) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ερασιτεχνών Αλιέων Γατζέας Βόλου ζητεί την τροποποίηση του άρθρου 17 του νέου Κανονισμού Αλιείας της Ε.Ε. που αφορά στην απαγόρευση της ερασιτεχνικής αλιείας με δίχτυ «απλάδι».

27) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αλοννήσου ζητεί την ακτοπλοϊκή σύνδεση με συμβατικό πλοίο της Αλοννήσου με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης κ.λπ..

28) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ε.Λ.Μ.Ε. Ηρακλείου Κρήτης ζητεί την κατάργηση του Ν. 3475/06.

29) Ο Βουλευτής Ιωαννίνων κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Περιφερειακή Ένωση Βορειοδυτικής Ελλάδος της Πανελλήνιας Ένωσης Τυφλών ζητεί την επιχορήγησή της από το καθαρό προϊόν του Ειδικού Κρατικού Λαχείου.

30) Οι Βουλευτές Λέσβου και Λαρίσης κύριοι ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Σάμου ζητεί την αύξηση των μισθών και συντάξεων, το σταμάτημα των απολύσεων κ.λπ.

31) Οι Βουλευτές Λαρίσης και Α' Πειραιώς κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ και κ. ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Εργαζομένων Τσιμέντων Χαλκίδας ζητεί την επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στην Εταιρεία «Τσιμέντα Χαλκίδας».

32) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Β' Πειραιώς κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και κ. ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Συνταξιούχων Τ.Ε.Β.Ε. Νομού Κέρκυρας ζητεί η κατώτερη σύνταξη να είναι στα 1050 ευρώ, τη μηδενική συμμετοχή στα φάρμακα στους επί χρόνια πάσχοντες και 10% στους υπόλοιπους ασθενείς κ.λπ.

33) Οι Βουλευτές Β' Θεσσαλονίκης και Α' Θεσσαλονίκης κύριοι ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Καρκινοπαθών Σερρών ζητεί να καταργηθεί απόφαση της Διοίκησης του Ι.Κ.Α. Σερρών που απαγορεύει στους γιατρούς του Ι.Κ.Α. να συνταγογραφούν φάρμακα και εργαστηριακές εξετάσεις γιατρών εκτός Ι.Κ.Α..

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στις με αριθμό 3952/6-2-07 και 3974/6-2-07 ερωτήσεις των Βουλευτών κυρίων Στυλιανού Ματζαπετάκη, Ιωάννου Σκουλά και Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ90022/4870/667/1-3-07 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αρ. 3952/6-2-2007 και 3974/6-2-2007 ερωτήσεις που κατατέθηκαν στη Βουλή από τους βουλευτές κ.κ. Στέλιο Ματζαπετάκη, Γιάννη Σκουλά και Μανόλη Στρατάκη αντίστοιχα, αναφορικά με την περικοπή αναρρωτικών αδειών των οικοδόμων ν. Ηρακλείου από τον προϊστάμενο της Μονάδας Υγείας ΙΚΑ-ΕΤΑΜ Ηρακλείου, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Από τη Διοίκηση του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, επειδή διαπιστώθηκε αθρόα χορήγηση αδειών ανικανότητας από τους θεραπευτές ιατρούς του Ιδρύματος, δόθηκαν οδηγίες ώστε τα έντυπα των γνωματεύσεων αδειών ανικανότητας που συμπληρώνονται από τους θεραπευτές ιατρούς, να προσυπογράφονται από το Διευθυντή της Μονάδας ή από τον αναπληρωτή αυτού.

Οι Διευθυντές επίσης των Μονάδων Υγείας ΙΚΑ-ΕΤΑΜ υποχρεούνται να ασκούν δειγματοληπτικό έλεγχο επί της ουσίας, στις χορηγούμενες από τους θεραπευτές ιατρούς άδειες ανικανότητας και όπου δε συμφωνούν, σε συνεργασία με το Διοικητικό Διευθυντή, να ασκούν προσφυγή στις Α/θμιες Υγειονομικές Επιτροπές Ανικανότητας.

Οφείλουν, ακόμη, να απευθύνουν αυστηρές συστάσεις στους θεραπευτές ιατρούς, ώστε να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στη χορήγηση βραχυχρόνιων αδειών ανικανότητας.

Στα πλαίσια των ανωτέρω και όσον αφορά στη χορήγηση αδειών ανικανότητας από τους θεραπευτές ιατρούς της Μονάδας Υγείας ΙΚΑ-ΕΤΑΜ Ηρακλείου, όπως μας έγινε γνωστό από τη Διοίκηση του Ιδρύματος, η Διευθύντρια έχει απευθύνει συστάσεις προς τους θεραπευτές ιατρούς να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί, σχετικά με τη χορήγηση αδειών ανικανότητας.

Σε κάθε δε περίπτωση, εάν υπάρχει αμφισβήτηση σε χορηγούμενες άδειες ανικανότητας από θεραπευτές ιατρούς, να ασκείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 του Κανονισμού Ασφαλιστικής Αρμοδιότητας του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, προσφυγή στις αρμόδιες Α/θμιες Υγειονομικές Επιτροπές Ανικανότητας του Ιδρύματος.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ»

2. Στην με αριθμό 3535/25-1-07 ερώτηση των Βουλευτών κυρίου Παναγιώτου Κοσιώνη και κυρίας Λιάνας Κανέλλη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.2/5/443/4778/26-2-07 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθ. 3535/25.01-07 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τους Βουλευτές κ.κ. Κοσιώνη Παναγιώτη και Κανέλλη Λιάνα, και διαβιβάστηκε στην υπηρεσία μας από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης με το Γ.Π 12024/07 έγγραφο, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Για το έτος 2007, έχει προβλεφθεί η χρηματοδότηση του Τ.Σ.Α.Υ., σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 & 35 του Ν.2084/92, με το ποσό των 20.000.000,00 _, έναντι του ποσού των 10.500.000,00 _ που χρηματοδοτήθηκε για το έτος 2006. Όσον αφορά στις οφειλές του Δημοσίου παρελθόντων ετών (1993-2005), βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία ελέγχου των στοιχείων που έχει υποβάλλει το Ταμείο με μεγάλη καθυστέρηση. Έχουν υποβληθεί Ισολογισμοί-Απολογισμοί μέχρι το έτος 2001.

Μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου και τον προσδιορισμό του ύψους της οφειλής, θα προχωρήσουμε σε ειδική ρύθμιση για την εξόφλησή της, με την διαδικασία που ρυθμίστηκαν οι οφειλές του Δημοσίου προς το Ι.Κ.Α.-Ε.Τ.Α.Μ., Ο.Α.Ε.Ε. και Ταμείο Νομικών, με την έκδοση και μεταφορά στο Ταμείο ειδικών ομολόγων του Δημοσίου.

2. Στο θέμα της αγοράς μετοχών, όπως της Ε.Τ.Ε. ή και άλλων Τραπεζών, επισημαίνουμε τα εξής: Ο τρόπος της αξιοποίησης των διαθεσίμων κεφαλαίων και γενικά της περιουσίας των Φορέων Κοινωνικής Ασφάλισης, συμπεριλαμβανομένου και του Τ.Σ.Α.Υ., ανήκει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Δ.Σ., ως του μόνου κατά το νόμο αρμοδίου οργάνου για την άσκηση διοίκησης, διαχείρισης και αξιοποίησης της περιουσίας.

Στο πλαίσιο, λοιπόν, της αξιοποίησης, η επενδυτική δραστηριότητα ενεργείται με βάση την επενδυτική πολιτική και τους στόχους που χαράσσονται από το Δ.Σ., το οποίο υποχρεούται εντός του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου και των κανόνων επενδυτικής συμπεριφοράς να προβαίνει σε επενδύσεις, είτε σε κινητές αξίες σταθερής ή κυμαινόμενης απόδοσης περιλαμβανομένων και των μετοχών όπως της Ε.Τ.Ε. ή άλλων τραπεζικών μετοχών είτε σε ακίνητες αξίες.

Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να τίθεται θέμα διοικητικής παρέμβασης για απαγόρευση των επενδύσεων του Τ.Σ.Α.Υ. σε κινητές αξίες, όπως σε μετοχές της Ε.Τ.Ε. ή άλλες τραπεζικές μετοχές.

Ανεξαρτήτως, πάντως, των ανωτέρω, το Τ.Σ.Α.Υ. δεν έχει προβεί σε αγορά τραπεζικών μετοχών το τελευταίο χρονικό διάστημα, όπως αναφέρεται στην ερώτηση, αλλά αντιθέτως έχει προχωρήσει στη ρευστοποίηση μετοχών, όπως της Εμπορικής Τράπεζας και της ASPIS BANK και, γενικότερα, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης του Μετοχικού Χαρτοφυλακίου, πρόθεσή του είναι να προβεί στην πώληση επιπλέον ποσοστού τραπεζικών μετοχών αποκομίζοντας κέρδη.

Σε σχέση με τον έλεγχο των πάσης φύσεως εργοδοτών και υγειονομικών, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στο Τ.Σ.Α.Υ., σύμφωνα με τον Κανονισμό του (Β.Δ/γμα 16.5.58 ΦΕΚ 79/τ.Α.'/16.5.58), προβλέπεται Τμήμα Επιθεώρησης, στις αρμοδιότητες του οποίου υπάγεται το ανωτέρω αντικείμενο, πλην όμως το τμήμα αυτό δεν είναι επαρκώς στελεχωμένο.

Πραγματοποιείται, σταδιακά, έλεγχος των εργοδοτών, ωστόσο λόγω της τεράστιας έλλειψης σε προσωπικό του Ταμείου, δεν είναι εφικτός προς το παρόν ο συστηματικός έλεγχος. Το ζήτημα θα αντιμετωπιστεί με την επικείμενη ολοκλήρωση των διαδικασιών πρόσληψης του αναγκαίου προσωπικού.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ»

3. Στην με αριθμό 2783/8.1.07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Παρθένας Φουντουκίδου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/6744/20.1.07 έγγραφο από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Π. ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ, σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι οι αρμόδιες αστυνομικές Υπηρεσίες εμπλέκονται στη διαδικασία για την επιστροφή των εγγυητικών επιστολών, σε εργοδότες που έχουν μετακαλέσει αλλοδαπούς εργαζόμενους, μόνον ως προς τη χορήγηση βεβαίωσης της άφιξης των αλλοδαπών αυτών στη χώρα μας ή της αναχώρησής τους από αυτήν, η οποία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την εν λόγω επιστροφή.

Από την υφιστάμενη στις ανωτέρω Υπηρεσίες μας μηχανογραφική εφαρμογή των αφιξαναχωρήσεων, καταγράφεται η εμφάνιση των αλλοδαπών και γενικότερα των διερχόμενων προσώπων σε συνοριακά σημεία διέλευσης, χωρίς να βεβαιώνεται η άφιξη ή η αναχώρησή τους προς και από τη χώρα. Δεδομένου τούτου, αλλά και του γεγονότος ότι στην εν λόγω μηχανογραφική εφαρμογή δεν καταχωρείται ο σκοπός των αφικνούμενων αλλοδαπών, δεν είναι δυνατή η με απόλυτη βεβαιότητα πιστοποίηση της αναχώρησης από τη χώρα των αλλοδαπών που έχουν εισέλθει για τον ως άνω σκοπό (μετάκληση).

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού και την ταχύτερη εξυπηρέτηση των προαναφερόμενων εργοδοτών, από την αρμόδια Διεύθυνση Πληροφορικής του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας, προωθείται η ανάπτυξη μηχανογραφικής εφαρμογής για την παρακολούθηση και των εγγυητικών επιστολών που κατατέθηκαν για τη μετάκληση οικονομικών μεταναστών. Η ανάπτυξη της εφαρμογής αυτής αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός σύντομου χρονικού διαστήματος, οπότε με την καταχώρηση των δεδομένων θα μπορούν να εξαχθούν αμέσως τα αιτούμενα στοιχεία.

Πάντως σήμερα, όταν ζητούνται στοιχεία από τις αρμόδιες Υπηρεσίες των Περιφερειών της χώρας, μετά από αιτήματα εργοδοτών για επιστροφή των εγγυητικών επιστολών, αυτά δίδονται αμέσως.

Τέλος στο Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης διαβιβάζουμε φωτοαντίγραφο της ερώτησης, προκειμένου να της ενημερώσει για τα θέματα της αρμοδιότητάς του.

Ο Υπουργός
ΒΥΡΩΝ Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΣ»

4. Στις με αριθμό 2526/18.12.06 και 893/15-12-2006 ερωτήσεις των Βουλευτών κ.κ. Πέτρου Μαντούβαλου, Χρήστου Πρωτόπαπτα και του Γ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Β' Πειραιώς κ. Ιωάννη Τραγάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 154318/10.1.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 2526/18-12-2006 ερώτηση και 893/15-12-2006 αναφορά που κατατέθηκαν στη Βουλή από τους Βουλευτές κ.κ. Π. Μαντούβαλο, Χ. Πρωτόπαπα και Ι. Τραγάκη αναφορικά με τροποποίηση απόφασης απόσπασης αγροτικού ιατρού του Περιφερειακού Ιατρείου (ΠΙ) Μεθάνων, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η τροποποίηση απόφασης απόσπασης του ιατρού Γ. Αθανασόπουλου (γ10γ/οικ. 146722/4-12-2006), σύμφωνα με την οποία ο ιατρός θα εξυπηρετεί το ΠΙ Μεθάνων για δύο ημέρες την εβδομάδα μέχρι και την 31-5-2007, αποφασίστηκε μετά από μελέτη των υγειονομικών αναγκών της περιοχής, οι οποίες κρίθηκε ότι κατά την χειμερινή περίοδο καλύπτονται ικανοποιητικά. Η απόφαση αυτή υπάρχει η δυνατότητα να τροποποιηθεί όταν κατά την καλοκαιρινή περίοδο οι ανάγκες μεταβληθούν.

Επισημαίνεται επίσης ότι το ανωτέρω ΠΙ καλύπτεται και από δεύτερο ιατρό Γενικής Ιατρικής.

Ο Υφυπουργός
Α. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ»

5. Στην με αριθμό 2004/5.12.06 ερώτηση των Βουλευτών κυρίων Μιλτιάδη Βέρρα, Ανδρέα Φούρα, Κων/νου Σπηλιόπουλου και Απόστολου Κατσιφάρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.334.11/132/572/27.12.06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στο με αριθ. 2004/5-12-06 έγγραφό σας, με το οποίο μας διαβιβάσατε ερώτηση που κατατέθηκε από *τους* βουλευτές Μιλτιάδη Βέρρα, Ανδρέα Φούρα, Κων/νο Σπηλιόπουλο και Απόστολο Κατσιφάρα, σχετικά με το πρόβλημα της πόλης των Πατρών στο θέμα αντιμετώπισης *των* λαθρομεταναστών, και όσον αφορά τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, *σας* γνωρίζουμε τα εξής:

Το πρόβλημα των λαθρομεταναστών είναι πολύ μεγάλο για την πόλη της Πάτρας. Από την αυθαίρετη εγκατάστασή τους στον καταυλισμό της Οδού Ηρώων Πολυτεχνείου έχουν δημιουργηθεί πολλά προβλήματα στους κατοίκους της πόλης τα οποία εγκυμονούν κινδύνους για την υγεία αυτών και των γύρω κατοίκων. Σε σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος συστήθηκε 3μελής επιτροπή από εκπροσώπους της Ν.Α. Αχαΐας, *του* Δήμου *και της* Περιφέρειας, ώστε να προταθούν λύσεις. Τα μέλη της επιτροπής αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην επικοινωνία τους με τους λαθρομετανάστες και επί πλέον καθημερινά δημιουργούνται αιματηρά επεισόδια μεταξύ των λαθρομεταναστών, *τα* οποία εγκυμονούν κινδύνους για τους ίδιους αλλά και για τους πολίτες.

Περαιτέρω, το Υπουργείο μας, σύμφωνα με τα σχέδια ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΟ και. ΒΑΛΚΑΝΙΟ, χρηματοδοτεί δαπάνες στις οποίες υποβάλλονται οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις για τη φιλοξενία και σίτιση των εισερχομένων στη χώρα μας δια θαλάσσης ή από τα χερσαία σύνορα καθώς και λειτουργία προσωρινών κέντρων διαμονής για χρονικό διάστημα εντός του οποίου αποφασίζεται είτε η επαναπροώθησή τους στη χώρα τους είτε η υπαγωγή τους στο καθεστώς προσωρινής προστασίας ή ακόμη να η προώθησή τους σε κέντρο περίθαλψης αιτούντων άσυλο αλλοδαπών.

Επιπρόσθετα, το ΥΠΕΣΔΔΑ, έχοντας αναλάβει συντονιστικό ρόλο σε θέματα μετανάστευσης και προκειμένου να αξιοποιήσει Κοινοτικά κονδύλια που διατίθενται για την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, πήρε τηνπρωτοβουλία να υποβάλει πρόταση προς την Ευρωπαϊκή Ένωση για την υλοποίηση δράσεων στην Αλβανία στο πλαίσιο την πρώτης προκήρυξης του Κοινοτικού Προγράμματος «Οικονομική και τεχνική βοήθεια προ τρίτες χώρες στους τομείς του ασύλου και της μετανάστευσης - ΑΙΝΕΙΑΣ».

Το εν λόγω Πρόγραμμα βασίζεται στον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. *491/2004* του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την *10η* Μαρτίου 2004 και στόχος του είναι η παροχή ειδικής και συμπληρωματικής χρηματοδοτικής και τεχνικής βοήθειας προς τρίτες χώρες ώστε να ενισχυθούν στην προσπάθεια τους για αποτελεσματικότερη διαχείριση των ποικίλων διαστάσεων των μεταναστευτικών ροών.

Για τα υπόλοιπα θέματα αρμόδια να απαντήσουν είναι τα Υπουργεία όπου και απευθύνεται.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

6. Στην με αριθμό 4358/14.2.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Μπουγά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1453/2.3.07 έγγραφο από τον Υπουργό Δικαιοσύνης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, παρακαλώ να ενημερώσετε τον κ. Βουλευτή για τα εξής:

Για την επιτάχυνση της απονομής της Διοικητικής Δικαιοσύνης, το Υπουργείο Δικαιοσύνης έχει επεξεργασθεί σχέδιο νόμου, το οποίο συντομότατα κατατίθεται στη Βουλή προς ψήφιση. Στο σχέδιο αυτό,. μεταξύ άλλων, τίθενται περιορισμοί στην έως τώρα αλόγιστη χορήγηση αναβολών και άσκηση ενδίκων μέσων, καθιερώνεται η με ειδικές διαδικασίες ταχεία επίλυση των υποθέσεων με ταυτόσημο περιεχόμενο, απλουστεύεται σε κατηγορίες διαφορών η κατανομή των υποθέσεων με παραπομπή μεταξύ των δικαιοδοτικών κλάδων, αυξάνεται ο αριθμός των υποθέσεων που εκδικάζονται από μονομελείς συνθέσεις και εισάγονται πολλές άλλες ρυθμίσεις που επιταχύνουν τη διεξαγωγή της Διοικητικής Δίκης.

Επιπλέον, το Υπουργείο Δικαιοσύνης μεριμνά για την ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού των δικαστηρίων. Σε αυτό το πλαίσιο, εξασφαλίσαμε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών την έγκριση για τη χρηματοδότηση εθελουσίας εξόδου 80 δικαστικών λειτουργών και την αντικατάστασή τους από ισάριθμους νέους δικαστές. Ακόμη, μόλις τώρα εξασφαλίσαμε την αύξηση των οργανικών θέσεων των δικαστών όλων των δικαστηρίων κατά 50. Εξάλλου, μέσα στην τελευταία διετία αυξήσαμε κατά 87 τις οργανικές θέσεις όλων των βαθμίδων και κλάδων. Έτσι, στο τέλος της περιόδου 2004-2007 θα έχουν αυξηθεί οι οργανικές θέσεις των δικαστών κατά 217.

Παράλληλα, το Υπουργείο Δικαιοσύνης έχει δρομολογήσει την κατ' εξαίρεση πρόσληψη 465 δικαστικών υπαλλήλων με διαγωνισμό εντός του 2007, όπως φαίνεται και στον επισυναπτόμενο πίνακα. Ήδη η οικεία Διεύθυνση του Υπουργείου Δικαιοσύνης έχει διαβιβάσει τη συνολική κατανομή των θέσεων στο Α.Σ.Ε.Π. στο οποίο εναπόκειται πλέον να προκηρύξει το σχετικό διαγωνισμό το ταχύτερο.

Βραχυπρόθεσμα, για την αντιμετώπιση των άμεσων προβλημάτων των δικαστικών υπηρεσιών και έως την πρόσληψη των παραπάνω υπαλλήλων, καλύπτουμε άμεσα και σε σημαντικό βαθμό τα κενά των δικαστικών υπηρεσιών της χώρας με την τοποθέτηση 471 συμβασιούχων με 18μηνες συμβάσεις. Από αυτούς, 335 έχουν ήδη διατεθεί από τον Ο.Α.Ε.Δ. και οι υπόλοιποι αναμένεται να διατεθούν εντός του μηνός Μαρτίου.

Επίσης, το Υπουργείο Δικαιοσύνης προωθεί τη μηχανοργάνωση των δικαστικών υπηρεσιών και αναβαθμίζει τα υφιστάμενα πληροφοριακά συστήματα. Σε αυτό το πλαίσιο, ολοκληρώθηκε ο εκσυγχρονισμός του Πληροφοριακού Συστήματος του Συμβουλίου της Επικρατείας και η οριστική παραλαβή του έργου έγινε το Δεκέμβριο του 2006. Τον ίδιο μήνα έγινε και η προσωρινή παραλαβή του έργου της μηχανοργάνωσης του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Ακόμη,. προχωρεί η επέκταση του Πληροφοριακού Συστήματος του Διοικητικού Πρωτοδικείου της Αθήνας και έχει αρχίσει η εκτέλεση του έργου για την εγκατάσταση Ολοκληρωμένων Πληροφοριακών Συστημάτων στα Διοικητικά Εφετεία Αθηνών και Θεσσαλονίκης. Τέλος, επίκειται η υπογραφή της σύμβασης για την εγκατάσταση Ολοκληρωμένων Πληροφοριακών Συστημάτων σε 11 Διοικητικά Πρωτοδικεία της χώρας (Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Ιωάννινα, Χανιά, Λάρισα, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη, Σέρρες και Καβάλα).

Με όλα τα παραπάνω μέτρα, το Υπουργείο Δικαιοσύνης επιταχύνει την απονομή της Δικαιοσύνης και στα Διοικητικά Δικαστήρια. Ως εκ τούτου δεν θεωρεί σκόπιμο να επεκταθεί και στη Διοικητική Δικαιοσύνη η πρακτική της καθαρογραφής των αποφάσεων με την επιμέλεια των πληρεξουσίων δικηγόρων των διαδίκων.

Ο Υπουργός
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ»

Σημείωση: (Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων))

7. Στην με αριθμό 4300/13.2.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-586/8.3.07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 4300/13-2-2007 που

κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Μαν. Στρατάκης , σχετικά με την Κύρωση της Συμφωνίας Έδρας και την αξιολόγηση του ENISA (Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών) , θέτουμε υπόψη σας τα εξής:

Το σχετικό νομοσχέδιο, με τίτλο «Κύρωση της Συμφωνίας Έδρας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών» καθώς και οι αναφερόμενες σε αυτό αιτιολογική και ειδική έκθεση, έχουν ήδη υπογραφεί από τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Εξωτερικών και Ανάπτυξης και βρίσκονται στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους για την σύνταξη της απαιτούμενης έκθεσης. Θα ακολουθήσει η υπογραφή του νομοσχεδίου από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών και η κατάθεση του στη Βουλή προς συζήτηση. Συνεπώς, ο χρόνος που απομένει για την ολοκλήρωση των διαδικασιών προβλέπεται να είναι βραχύς.

Όμως, πρέπει να επισημανθεί, ότι σύμφωνα με το άρθρο 14 της συμφωνίας, αυτή τίθεται σε ισχύ προσωρινά από της υπογραφής της (προσωρινή θέση σε ισχύ).

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σε συνεργασία με άλλα συναρμόδια Υπουργεία και φορείς, προέβη σε όλες τις δέουσες ενέργειες και παρεμβάσεις και μερίμνησε για την κάλυψη όλων των βασικών απαιτήσεων προδιαγραφών των αρμόδιων κοινοτικών υπηρεσιών και του επικεφαλής του ENISA, προκειμένου να εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις για την ταχύτερη δυνατή εγκατάσταση του Οργανισμού στο Ηράκλειο-Κρήτης, την πλήρη ενεργοποίηση και βέλτιστη αποδοτικότητα αυτού.

Τα σημαντικά αποτελέσματα των ενεργειών αυτών έτυχαν κατά καιρούς εγκωμιαστικών σχολίων τόσο εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όσο και του εκτελεστικού Διευθυντή του ENISA.

Πρόσφατα, με αφορμή τη διαδικασία της ενδιάμεσης αξιολόγησης που διεξάγει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 25, παρ. 1 του ιδρυτικού Κανονισμού 460/2004, υποβλήθηκε κατ' εντολή αυτής, η από 08-01-2007 έκθεση αξιολόγησης του ENISA που εκπόνησε η εταιρία IDC-Analyze the Future.

Στην εν λόγω έκθεση, ειδική ενότητα αναφέρεται στην έδρα του ENISA, όπου καταγράφονται κάποια ζητήματα που έχουν αρνητική επίδραση στην ομαλή λειτουργία του οργανισμού και στο προσωπικό αυτού, όπως η μεγάλη απόσταση της έδρας από τις Βρυξέλλες και η εξ' αυτού του λόγου, πλημμελής επαφή του ENISA με μείζονα κέντρα έρευνας και ασφάλειας δικτύων πληροφοριών, κ.α.

Υπό το πρίσμα των εξελίξεων που δημιούργησε η προαναφερόμενη έκθεση αξιολόγησης, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σε συνεργασία με τη διοίκηση του ENISA και εκπροσώπους συναρμόδιων φορέων, εξέτασε την δημιουργηθείσα κατάσταση και προέβη σε σχετικές ενέργειες -παρεμβάσεις ως ακολούθως:

Με την από 08-02-2007 επιστολή μου προς τους Υπουργούς Εξωτερικών, Δικαιοσύνης, Οικονομίας & Οικονομικών και Ανάπτυξης, προτείνεται να εξεταστεί η δυνατότητα κάλυψης, εκ μέρους της Ελληνικής Κυβέρνησης, του ενοικίου των προσωρινών εγκαταστάσεων του ENISA (τις οποίες παρέχει το ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας), μέχρις ότου αποπερατωθούν οι μόνιμες εγκαταστάσεις αυτού, προκειμένου να περισταλεί το λειτουργικό κόστος του Οργανισμού. Με το μέτρο αυτό θα υπάρξει σαφέστατη και γενναία παροχή της Ελληνικής Κυβέρνησης προς τον ENISA και θα αρθεί το σκέλος της επιχειρηματολογίας, το οποίο υπονομεύει τις προοπτικές παραμονής και λειτουργίας του Οργανισμού στο Ηράκλειο.

Διάθεση του αμφιθεάτρου του ΥΠΜΕ προς διεξαγωγή εκδηλώσεων του ENISA και άμεση εξέταση της δυνατότητας παροχής στέγης (γραφείου) του ENISA στο αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος».

Τα ως άνω μέτρα θα αποτρέψουν κάθε ενδεχόμενο δημιουργίας δεύτερης έδρας στις Βρυξέλλες και θα αποδυναμώσουν κάθε σχετική παρόμοια επιχειρηματολογία.

Ανάληψη πρωτοβουλίας για σύσταση Διυπουργικής Επιτροπής, η οποία θα εξετάζει όλα τα θέματα που αφορούν στον ENISA και θα δίνει τις απαραίτητες λύσεις.

Εκτός των παραπάνω, η Δ/νση Εθιμοτυπίας του ΥΠΕΞ, ανταποκρινόμενη σε σχετικό αίτημα του ENISA, απέστειλε προς αυτόν την υπ' αριθμ. 3404/AS 674/ 08-02-2007 Ρηματική Διακοίνωση, με την οποία τον πληροφορεί ότι όλα τα προνόμια και οι όροι που εφαρμόζονται για τον «Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ανασυγκρότησης», δυνάμει της Συμφωνίας Έδρας που υπογράφτηκε μεταξύ της Ελληνικής Κυβέρνησης και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ανασυγκρότησης στην Θεσσαλονίκη στις 26-06-2000, επεκτείνονται αναλογικά (mutatis mutandis) και στον ENISA. Αυτό σημαίνει ότι θα υπάρξει κατ' αναλογία, εξομοίωση του καθεστώτος του προσωπικού του ENISA με αυτό του προσωπικού του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ανασυγκρότησης.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

8. Στην με αριθμό 4751/26-2-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ντίνου Ρόβλια δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-614/21-3-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 4751/26.2.2007 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ντ. Ρόβλιας, σας διαβιβάζουμε το με αριθμ. ΥΠΑ/Δ 13/Α/9759/442/14-3-2007 έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, με το οποίο παρέχεται η σχετική πληροφόρηση για το θιγόμενο με αυτή θέμα.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

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

9. Στην με αριθμό 5034/2-3-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Άγγελου Μανωλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 681/21-3-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό πρωτ. 5034/02-03-07 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Αγ. Μανωλάκης, σας διαβιβάζουμε το με αριθμό 1055431/14-03-07 έγγραφο της ΟΣΕ Α.Ε. με τα οποίο παρέχονται στοιχεία και πληροφορίες για το θιγόμενο με την Ερώτηση θέμα, αρμοδιότητας ΕΡΓΟΣΕ.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

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

10. Στην με αριθμό 4917/28-2-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάρκου Μπόλαρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-773/21-3-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 4917/28-2-2007, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Μάρκος Μπόλαρης, παρακαλούμε να λάβετε υπόψη σας ότι:

1. Με το ν. 3431/06 (ΦΕΚ Α' 13) «Περί Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών και άλλες διατάξεις» έχουν ενσωματωθεί οι Οδηγίες (2002/19/ΕΚ, 2002/20/ΕΚ, 2002/21/ΕΚ, 2002/22/ΕΚ και 2002/77/ΕΚ) και έχουν ολοκληρωθεί βασικές διαδικασίες, που προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία, όπως η ανάλυση των αγορών και η επιβολή, όπου απαιτείται, υποχρεώσεων σε επιχειρήσεις με Σημαντική Ισχύ στην Αγορά, ο Κανονισμός Γενικών Αδειών κλπ.

Ο εν λόγω νόμος

- επιφέρει ομαλότητα στην αγορά των ηλεκτρονικών επικοινωνιών
- καθιστά τις ρυθμιστικές και εποπτικές ενέργειες περισσότερο αποτελεσματικές

- επιτρέπει να λειτουργήσει καλύτερα ο ανταγωνισμός προς όφελος του πολίτη, των επιχειρήσεων, της τεχνολογικής εξέλιξης και γενικότερα της ελληνικής οικονομίας

- ανοίγει το δρόμο για την πλήρη και ουσιαστική απελευθέρωση της αγοράς του ευρυζωνικού Διαδικτύου

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του προαναφερόμενου νόμου η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (Ε.Ε.Τ.Τ.) είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή που απολαμβάνει διοικητικής και οικονομικής αυτοτέλειας και αποτελεί την Εθνική Ρυθμιστική Αρχή (NRA) σε θέματα παροχής δικτύων και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών, ελέγχοντας και ρυθμίζοντας την υπόψη αγορά.

2. Η Ο.Τ.Ε. Α.Ε. ως ανώνυμη εταιρεία με μετοχές εισηγμένες σε οργανωμένη χρηματιστηριακή αγορά στην Ελλάδα και το εξωτερικό, λειτουργεί με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια ως πάροχος δικτύου / ή και υπηρεσιών ηλεκτρονικών επικοινωνιών σύμφωνα με το ν. 3431/06. Κατόπιν των ανωτέρω οι ρόλοι της Ε.Ε.Τ.Τ. και του Ο.Τ.Ε. Α.Ε. είναι διακριτά καθορισμένοι, όπως προβλέπεται στο κοινοτικό δίκαιο περί ηλεκτρονικών επικοινωνιών.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ»

11. Στην με αριθμό 3813/1-2-07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Θεοδώρας Τζάκρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 2856/16-2-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής ερώτησης και σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμόδιων Υπηρεσιών, σας ενημερώνουμε για τα εξής:

1. Στο Μέτρο 3.6 του Ε.Π. ΟΑΛΑΑ από το οποίο χρηματοδοτούνται οι μελέτες των έργων της επόμενης προγραμματικής περιόδου έχει ενταχθεί και η «Μελέτη βελτίωσης της Ε.Ο 2 στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Έδεσσα (κατά τμήματα)», η οποία σύμφωνα με την απόφαση ένταξης έχει προϋπολογισμό 3.907.269,75 ευρώ και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως 31/12/08.

2. Η μελέτη περιλαμβάνει τα ακόλουθα τρία υποέργα: «Μελέτη τμήματος Χαλκιδόνα-Μελίσσι της Ε.Ο 2» μήκους 13,5 χλμ., «Μελέτη τμήματος Μαυροβούνι-Έδεσσα της Ε.Ο. 2» μήκους 8,5 χλμ. και «Γεωτεχνικές και Γεωλογικές έρευνες Μελέτης βελτίωσης Ε.Ο. 2» στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Έδεσσα.

Στα ανωτέρω τμήματα περιλαμβάνεται και η Παράκαμψη Γιαννιτσών.

Το έργο της αναφερόμενης μελέτης προβλέπεται να εκτελεστεί την επόμενη προγραμματική περίοδο 2007-2013 από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Η δημοπράτηση των έργων θα γίνει μετά την ολοκλήρωση των αναφερομένων μελετών.

3. Για το οδικό τμήμα Άγρας - Βρυτά μήκους 7 χλμ. σύμφωνα με τα στοιχεία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, έχουν ολοκληρωθεί όλες οι σχετικές μελέτες, συντάχθηκε Τεχνικό Δελτίο του έργου και με σχετικό έγγραφο του Γεν. Γραμματέα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, προς το ΥΠΟΙΟ ζητήθηκε η εγγραφή του στο ΠΔΕ στη ΣΑΕΠ 008 με προϋπολογισμό 11.500.000 ευρώ και πίστωση για το έτος 2007, 500.000 ευρώ.

Ο Υφυπουργός
Θ. ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ»

12. Στην με αριθμό 3377/23-1-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Βαγιωνά δόθηκε με το υπ' αριθμ. Δ5/ΗΛ/Β/Φ6/16/2912/8-2-07 έγγραφο από τον Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθ. 3377/23-1-2007 ερώτησης που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τον ως άνω Βουλευτή, σας αποστέλουμε το ανωτέρω σχετικό έγγραφο της ΔΕΗ το οποίο καλύπτει το θέμα, επιπλέον σας γνωρίζουμε ότι για το ίδιο θέμα ,απάντησα στη Βουλή σε Επίκαιρη Ερώτηση προς τον Πρωθυπουργό και σας επισυνάπτω την απάντηση μου για ενημέρωσή σας.

Ο Υπουργός
Δ. ΣΙΟΥΦΑΣ»

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

13. Στην με αριθμό 2978/11-1-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 681/14-2-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Β. Οικονόμου, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η χορήγηση άδειας για τη λειτουργία καταστημάτων pet shop πραγματοποιείται από τον οικείο ΟΤΑ με τη σύμφωνη γνώμη της αρμόδιας Επιτροπής σύμφωνα με την αρ. Υ1β/200/4-5-95 Υγειονομική Διάταξη (ΦΕΚ 343/Β'). Η επίβλεψη εφαρμογής της Υγειονομικής Διάταξης και η λήψη των συναφών μέτρων σε περίπτωση μη τήρησης των διατάξεών της, αποτελεί αρμοδιότητα της Δ/νσης Υγιεινής της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, η οποία εισηγείται στον οικείο Νομάρχη για τα απαραίτητα μέτρα.

Κατόπιν των ανωτέρω αρμόδιο να απαντήσει είναι το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης στο οποίο κοινοποιείται το παρόν έγγραφο με αντίγραφο της ερώτησης.

Ο Υφυπουργός
Α. ΚΟΝΤΟΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη - Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος – 21ος αι.», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το Λύκειο Σκιάθου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους ενημερώνει ότι παρακολουθούν διαδικασία κοινοβουλευτικού ελέγχου, ερωτήσεων και απαντήσεων και γι' αυτό παρίστανται στη Βουλή μόνο οι ερωτώντες Βουλευτές και ο απαντών Υπουργός.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη – Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΑΝΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Αναφορές και ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 2701/27-12-2006 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την πληρωμή των εργαζομένων στο Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών (Κ.Υ.Ε.) Ηρακλείου Κρήτης.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Η ανταγωνιστική οικονομία και η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας αποτελούν κύριους στόχους της στρατηγικής της Λισσαβόνας.

Η βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος με την απλούστευση των διαδικασιών ίδρυσης, λειτουργίας και αδειοδότησης των επιχειρήσεων αποτελεί προϋπόθεση. Είναι γενικά αποδεκτό ότι η λειτουργία των Κέντρων Υποδοχής Επενδυτών (Κ.Υ.Ε.) συνέβαλε αποφασιστικά στην προσπάθεια αυτή.

Οι επιχειρηματίες του Νομού Ηρακλείου από τότε που λειτουργεί το Κ.Υ.Ε. εξυπηρετούνται στα πλαίσια του σημερινού θεσμικού πλαισίου, πραγματικά χωρίς περιττές γραφειοκρατικές διαδικασίες και διαδρομές.

Ωστόσο, το προσωπικό που στελεχώνει το Κ.Υ.Ε. Ηρακλείου συνεχίζει να παραμένει απλήρωτο εδώ και δεκαοκτώ μήνες.

Επειδή το Υπουργείο Ανάπτυξης είναι ο ένας εκ των τριών συμβαλλομένων στην προγραμματική σύμβαση βάσει της οποίας λειτουργεί το Κ.Υ.Ε. Ηρακλείου και επειδή οι οικογένειες των εργαζομένων φαίνεται ότι θα κάνουν γιορτές με δανεικά, ερωτάται ο κύριος Υπουργός τα εξής:

1. Γιατί η πολιτεία δείχνει τέτοια ασυνέπεια στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών της;

2. Τι προτίθεται να πράξει, προκειμένου να πληρωθούν άμεσα οι εργαζόμενοι στο Κ.Υ.Ε. Ηρακλείου;».

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Ανάπτυξης κ. Νεράντζης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το Υπουργείο μας έχει ενεργήσει τα δέοντα, προκειμένου να υπογραφεί η νέα προγραμματική σύμβαση, με την οποία παρατείνεται η λειτουργία του Κέντρου Υποδοχής Επενδυτών Ηρακλείου μέχρι 31-12-2008. Το αντίγραφο αυτής της συμβάσεως έχει αποσταλεί από το Υπουργείο μας στη Νομαρχία Ηρακλείου στις 5-5-2006.

Εξάλλου, η τροποποίηση του Τεχνικού Δελτίου Έργου που είναι απαραίτητη, υποβλήθηκε από τη Νομαρχία Ηρακλείου στις 25-10-2006. Βρέθηκε, όμως, ότι υπήρχαν μερικές παραλείψεις και το Υπουργείο μας ζήτησε προφορικά, αλλά και με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, στις 6-11-2006, να διορθωθούν αυτές οι παραλείψεις, προκειμένου να μπορούν να παραταθούν οι συμβάσεις και να πληρωθούν οι υπάλληλοι.

Ε, λοιπόν, από τις 6-11-2006 -που έστειλε το Υπουργείο μας προς τη Νομαρχία Ηρακλείου αυτήν την υπόδειξη για τη συμπλήρωση των παραλείψεων- μέχρι και χθες, 26 Μαρτίου 2007, δεν είχε παραληφθεί από το Υπουργείο μας, εκ μέρους της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Ηρακλείου, το διορθωμένο Τεχνικό Δελτίο Έργου. Έτσι, λοιπόν, από τότε που θα το παραλάβουμε, αρκούν μόλις επτά έως δέκα ημέρες για να πληρωθούν οι άνθρωποι.

Πρέπει δε να σας ενημερώσω ότι η μέχρι τώρα χρηματοδότηση του όλου έργου από το Ε.Π.Α.Ν. ανέρχεται σε 171.677 ευρώ, ενώ οι δηλωθείσες δαπάνες ανέρχονται μόλις σε 101.849 ευρώ.

Κατά συνέπεια, δεν υφίσταται πρόβλημα ρευστότητας για την κάλυψη των αμοιβών του απασχολουμένου, σε αυτό το Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών, προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Κεγκέρογλου, έχετε το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ενώ το Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών φαίνεται ότι βοήθησε σημαντικά στην απλοποίηση των διαδικασιών και στη βελτίωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος στο Ηράκλειο, αφού πάνω από 700 άδειες ίδρυσης και λειτουργίας των επιχειρήσεων εκδόθηκαν με τη συνδρομή του, πολλές δεκάδες επεκτάσεις επιχειρήσεων έγιναν και πολλές εκατοντάδες επιχειρηματίες ενημερώθηκαν έγκυρα για την παροχή χρηματοδότησης από ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα.

Φαίνεται –λέγω- ότι δεν κατάφερε, ενώ απλοποίησε το επιχειρηματικό περιβάλλον να ξεπεράσει τις εσωτερικές γραφειοκρατικές λειτουργίες που προβλέπονται από την προγραμματική σύμβαση. Και αναφέρω τα εξής:

Ιδρύθηκε το 2002 το Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών Ηρακλείου. Είχα την τιμή να είμαι Αντινομάρχης στην αρχική φάση λειτουργίας του και στη συνέχεια Πρόεδρος του ΟΑΝΑΚ. Μέχρι το 2004 που έληξε η πρώτη προγραμματική σύμβαση το Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών λειτούργησε ομαλά.

Από το 2004 μέχρι το 2005 που υπογράφηκε η επέκταση της προγραμματικής σύμβασης κατέθεσα εννιά ερωτήσεις, κυρία Πρόεδρε, και πραγματικά είναι αξιοσημείωτο ότι το κράτος είναι δυσκίνητο, όταν αφορά ζητήματα στα οποία πραγματικά πρέπει να αποδώσει γρήγορα.

Στη συνέχεια κάνει ένα χρόνο, μετά το 2005, να φθάσει η προγραμματική σύμβαση, όπως μας ενημέρωσε, προηγουμένως, ο Υπουργός, στην Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, δηλαδή έφθασε μόλις το Μάιο του 2006.

Στη συνέχεια νέα κωλυσιεργία μέχρι το Δεκέμβριο του 2006 που επισκέφθηκα το Κέντρο και διαπίστωσα από τα παράπονα των στελεχών που εργάζονται εκεί ότι είχαν να πληρωθούν δεκαοκτώ μήνες. Και όπως αναφέρει η ερώτηση, δυστυχώς, έκαναν γιορτές -αλλά δεν ήταν οι μοναδικές, γιατί ήταν οι δεύτερες γιορτές- με δανεικά.

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

Λίγο χρόνο, για να ολοκληρώσω, κυρία Πρόεδρε. Κατέθεσα, λοιπόν, την ερώτηση τότε. Δεν απαντήθηκε από το Υπουργείο και δεν απαντήθηκε, γιατί μπορεί και ο ίδιος ο Υπουργός να μη γνώριζε ότι το θέμα δεν είχε προχωρήσει και ότι ήταν στον αέρα το Κέντρο Υποδοχής Επενδυτών. Και τότε εκδόθηκε στις 17.1.2007, δηλαδή σχεδόν δύο χρόνια μετά την υπογραφή της προγραμματικής σύμβασης, όπως ανέφερε ο κύριος Υπουργός, η απόφαση του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Ανάπτυξης, προκειμένου να ανανεωθεί η σύμβαση των εργαζομένων.

Κύριε Υπουργέ, θα έλεγα ότι αυτά τα στελέχη του Κ.Υ.Ε. πέρασαν έναν Γολγοθά. Αυτό που ζητώ από εσάς -και νομίζω ότι θα το πράξετε, διότι αυτό είναι το πρέπον για ένα κράτος που θέλει να λέγεται κράτος δικαίου- είναι να μην ξαναπεράσουν νέο Γολγοθά και εν όψει της Μεγάλης Εβδομάδας να διασφαλίσετε ότι από εδώ και πέρα θα είναι ομαλή η πληρωμή αυτών των εργαζομένων και ότι θα εισπράξουν τα δεδουλευμένα, κυρία Πρόεδρε. Πρέπει να εισπράξουν τα δεδουλευμένα δεκαοκτώ μηνών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Γίνατε κατανοητός, κύριε Κεγκέρογλου.

Ο κύριος Υπουργός, έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Βέβαια, δεν υπάρχει καμμία αντίρρηση σχετικά με τη χρησιμότητα αυτών των κέντρων και, επομένως, όσα είπατε δεν μας βρίσκουν αντίθετους.

Πριν σας καθησυχάσω, οφείλω να σας πω ότι, αν θέλετε να μην περνούν πράγματι οι εργαζόμενοι γιορτές, χωρίς να έχουν το αρνί, όπως λέτε, θα πρέπει να συνεννοηθείτε με τη Νομαρχία Ηρακλείου -ανήκετε στην ίδια κομματική παράταξη με την κυρία Νομάρχη, πρώην συνάδελφό μας και εκλεκτή κατά τα λοιπά- ώστε να φροντίσει να μην αφήνει αναπάντητα τα απαραίτητα εκείνα στοιχεία, εδώ και έξι μήνες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Μα, έχει μόνο τρεις μήνες Νομάρχης!

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΝΕΡΑΝΤΖΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Διότι, όπως σας ανέγνωσα, ήδη από τις 6.11.2006 δεν έχει στείλει το δελτίο, για να πληρωθούν.

Πάντως, εμείς, ενεργώντας και πέραν των στενών καθηκόντων μας, με τηλεφωνική επικοινωνία καταφέραμε πλέον να

εξασφαλίσουμε το προφορικό «έχειν καλώς» και από την πλευρά της Νομαρχίας και, επομένως, σε ελάχιστο διάστημα, δηλαδή σε διάστημα ολίγων ημερών, πιστεύω ότι θα μπορέσουμε να ανταποκριθούμε σε αυτό που δικαιούνται οι άνθρωποι. Η πολιτεία δεν δείχνει καμία ασυνέπεια στην εκπλήρωση των υποχρεώσεών της, όπως συμπεραίνετε, κύριε συνάδελφε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Αναφορές και ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 1745/28-11-2006 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Σπηλιόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την κάλυψη των κενών σε ιατρικό προσωπικό στα Αγροτικά Ιατρεία του Νομού Αχαΐας.

Η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Έντονο προβληματισμό και ανησυχία προκαλεί στον αγροτικό πληθυσμό του Νομού Αχαΐας η έλλειψη αγροτικών ιατρών.

Τον τελευταίο καιρό πολλά αγροτικά ιατρεία στο Νομό και ειδικά στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές παραμένουν χωρίς ιατρό.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι των περιοχών αυτών είναι έντονα, αφού ούτε φάρμακα μπορούν να προμηθευτούν, αν δεν μετακινηθούν προς το πλησιέστερο νοσοκομείο ή κέντρο υγείας για συνταγογράφηση, αλλά πολύ περισσότερο τίθεται σε άμεσο κίνδυνο η υγεία τους, αφού δεν γίνονται ούτε οι υποτυπώδεις και προληπτικές εξετάσεις, τις οποίες πραγματοποιούν οι αγροτικοί ιατροί.

Όλα αυτά συμβαίνουν γιατί το Υπουργείο αδιαφορεί και δεν φροντίζει έγκαιρα να συμπληρώσει τα κενά που δημιουργούνται.

Ύστερα από αυτά ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Σε ποιες ενέργειες προτίθεται να προχωρήσει ώστε να δώσει άμεση λύση στο πρόβλημα;

Σκοπεύει να αλλάξει το σύστημα προκήρυξης και συμπλήρωσης των κενών των αγροτικών ιατρείων και τι ενέργειες έχουν γίνει προς το σκοπό αυτό μέχρι σήμερα, ώστε να παύσει να υπάρχει το απαράδεκτο αυτό φαινόμενο που παρατηρείται στις αγροτικές περιοχές;»

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Γιαννόπουλος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, ο Νομός Αχαΐας όπως γνωρίζετε έχει έξι Νοσοκομεία, πέντε Κέντρα Υγείας και σαράντα δύο Περιφερειακά Ιατρεία. Τα προβλήματα τα οποία και εσείς επισημαίνετε, θα σας τα αναφέρω επιγραμματικά.

Στο Περιφερειακό Ιατρείο του Διακοπτού, ένας γενικός γιατρός και ένας υπόχρεος υπηρεσίας υπαίθρου, είναι με αναρρωτική άδεια.

Στο Περιφερειακό Ιατρείο Δαφνών είναι κενή η θέση και αναμένεται ο διορισμός του από την τελευταία προκήρυξη, η οποία, θα ολοκληρωθεί μέσα σε ένα χρονικό διάστημα είκοσι ημερών.

Στο Περιφερειακό Ιατρείο Αγίας Βαρβάρας του Κέντρου Υγείας Ζαρούχλας η θέση αυτή είναι κενή λόγω του ότι ο γιατρός παραιτήθηκε πριν τη λήξη της θητείας. Αυτό συμβαίνει, πολλές φορές, γιατί ανοίγει η θέση του, όπως λέμε, για την έναρξη ειδικότητας, με αποτέλεσμα να παραιτηθεί, να μην υπάρξει παράταση στη θητεία του. Μένει κενό το ιατρείο αυτό. Γίνεται η προκήρυξη και υπάρχει μια διαφορά φάσεως. Γι' αυτό παρατηρούνται αυτά τα φαινόμενα σε πολλά Περιφερειακά Ιατρεία.

Στο Περιφερειακό Ιατρείο Φιλίας του Κέντρου Υγείας Κλειτορίας είναι κενή η θέση διότι ο γιατρός παραιτήθηκε και αυτός πριν τη λήξη της θητείας του γιατί είχε έναρξη ειδικότητας.

Αυτά τα φαινόμενα που παρατηρούνται στα περιφερειακά ιατρεία είναι ή διότι λήγει η θητεία τους και μένει κενό το περιφερειακό ιατρείο έως ότου πάει ο καινούργιος υπόχρεος υπηρεσίας υπαίθρου ή διότι υπάρχει πρόβλημα στην πλήρωση της θέσεως διότι υπάρχουν και γυναίκες συνάδελφοι που καλύπτουν τα περιφερειακά ιατρεία και πολλές φορές τυχαίνει να υπάρχει εγκυμοσύνη, λοχεία οπότε μένουν εν χηρεία τα περιφερειακά ιατρεία. Καλύπτονται όμως οι υποχρεώσεις των υπηρεσιών υγείας με άλλους γιατρούς ή από το κέντρο υγείας ή από τα περιφερειακά νοσοκομεία. Παράλληλα, όταν μένει στο κενό ένα περιφερειακό ιατρείο, έχουν τρεις μήνες άσκηση στο νοσοκομείο για να αποκτήσουν μια καλή ιατρική εκπαίδευση για να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους στα περιφερειακά ιατρεία.

Έτσι είναι η κατάσταση που επικρατεί στα δύο χιλιάδες τετρακόσια, περίπου, περιφερειακά ιατρεία σ' όλη τη χώρα μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Σπηλιόπουλος έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, συζητάμε αυτή την ερώτηση σήμερα στη Βουλή διότι στην ερώτηση που είχα καταθέσει από το Νοέμβριο του 2006, δεν είχα πάρει απάντηση.

Βεβαίως, κάνοντας χρήση του Κανονισμού μετατράπηκε αυτή η ερώτηση σε επίκαιρη και τη συζητάμε σήμερα. Δηλαδή, μπορούσαμε να έχουμε τις πληροφορίες, εγγράφως, πολύ νωρίτερα και να μη φθάναμε σ' αυτήν τη διαδικασία σήμερα.

Είναι θετικό όμως ότι παραδέχεστε, κύριε Υφυπουργέ, ότι υπάρχουν κενά. Πράγματι είναι αυτά που λέτε τα κενά στο Νομό Αχαΐας αυτήν τη στιγμή, σήμερα, που συζητάμε. Πριν ήταν περισσότερα. Το ζήτημα όμως είναι γιατί υπάρχουν αυτά τα κενά. Είναι γνωστό ότι πριν από αρκετό καιρό και μερικά χρόνια θα έλεγα γινόταν κάθε εβδομάδα μια προκήρυξη για τις θέσεις αυτές των αγροτικών γιατρών που έμεναν κενές. Μαζευόντουσαν στο Υπουργείο Υγείας και εκεί κάθε εβδομάδα είχαμε μια προκήρυξη. Τώρα όμως οι πληροφορίες μας λένε ότι η προκήρυξη γίνεται κάθε δύο, τρεις μήνες. 'Αρα, λοιπόν, υπάρχει μια αδυναμία να παρακολουθήσουμε το τι συμβαίνει γιατί είναι γνωστά αυτά τα φαινόμενα που είπατε πριν από λίγο, λοχείες, οι γιατροί φεύγουν νωρίτερα για να πάνε σε ειδικότητες και άλλα προβλήματα. Αλλά ο κόσμος στην ύπαιθρο που έχει και μεγαλύτερη ανάγκη από το γιατρό μένει χωρίς ιατρική κάλυψη. Δεν θα έπρεπε λοιπόν έγκαιρα το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης να προκηρύσσει αυτές τις θέσεις ώστε να μη μένουν τόσο χρόνο κενά αυτά τα αγροτικά ιατρεία; Για παράδειγμα, αυτό το Αγροτικό Ιατρείο των Δαφνών που είπατε, πριν από λίγο, είναι πάρα πολλούς μήνες, πάνω από έξι μήνες πρέπει να είναι, αν δεν κάνω λάθος κενό. Διαμαρτύρονται οι άνθρωποι εκεί γιατί αναγκάζονται από απομακρυσμένα χωριά να κατεβαίνουν πολλές φορές στην πόλη, να συνταγογραφούν τα φάρμακά τους ή να πηγαίνουν για κάποιες απλές εξετάσεις που θα τις έκαναν εκεί με τον αγροτικό γιατρό.

Τελειώνοντας, γιατί νομίζω ότι αυτό είναι το ζήτημα, κύριε Υφυπουργέ, να προκηρύσσονται γρηγορότερα οι θέσεις. Ήθελα επίσης να πω κάτι, επειδή πρόσφατα επισκεφθήκατε το Αίγιο μετά τη μεγάλη πυρκαγιά που είχαμε στα χειρουργεία του Νοσοκομείου του Αιγίου. Εκεί με χαρά ακούσαμε ότι η αποψίλωση των καμένων και η απομάκρυνσή τους για να ξεκινήσουν οι διαδικασίες για τις καινούργιες εγκαταστάσεις θα άρχιζαν την επομένη. Χθες, λοιπόν, που πήγαμε με κάποιο κλιμάκιο του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και επισκεφθήκαμε όχι μόνον το Νοσοκομείο του Αιγίου αλλά και άλλα νοσοκομεία για άλλα ζητήματα –δεν θα θέσω αυτά τα ζητήματα εδώ τώρα- είδαμε ότι δεν έχει ξεκινήσει καμμία διαδικασία. Είναι κλειδωμένα τα χειρουργεία και όπως μας πληροφόρησε ο διοικητής ακόμη εκκρεμούν και τα πορίσματα της Πυροσβεστικής και το χειρουργείο μένει κλειστό, δεν έχει γίνει, απολύτως, τίποτα. Δεν ξέρω επειδή δείξατε ενδιαφέρον τις πρώτες μέρες, θα πρέπει αυτό το ενδιαφέρον να είναι έντονο και τις επόμενες και να προχωρήσουν οι διαδικασίες γρήγορα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κύριος Υφυπουργός, έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κατ' αρχήν να ζητήσω συγγνώμη για την καθυστέρηση που υπήρξε εκ μέρους της Διεύθυνσης του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου να απαντήσει άμεσα στην ερώτησή σας αλλά έτσι μας δόθηκε και η ευκαιρία στην Ολομέλεια να πούμε ακριβώς και τα προβλήματα της ιδιαίτερης πατρίδας σας στο επίπεδο των περιφερειακών ιατρείων.

Έχουν αλλάξει τα πράγματα πάρα πολύ, κύριε συνάδελφε,

με το θέμα των περιφερειακών ιατρείων, των αγροτικών ιατρείων και αυτό γιατί προκηρύσσουμε τετρακόσια με τετρακόσια πενήντα κάθε φορά περιφερειακά ιατρεία και λόγω της πληθώρας του ιατρικού δυναμικού αυτήν τη στιγμή έχουμε αιτήσεις περί τις χίλιες τετρακόσιες. Οπότε καταλαβαίνετε να γίνει η αξιολόγηση και η μοριοδότηση που υπάρχει, η συγκεκριμένη, με το μεγάλο αριθμό των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί υπάρχει εύλογο και το αντιλαμβάνεστε χρονικό διάστημα μεταξύ των προκηρύξεων.

Τα πράγματα έχουν αλλάξει. Αυτή τη στιγμή έχουμε μεγάλο αριθμό γιατρών οι οποίοι με την τελευταία ενταξιακή δυνατότητα που δόθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία έχουν αυξηθεί ακόμη περισσότερο οι αιτήσεις. Αυτήν τη στιγμή προβαίνουμε σε πλήρη ηλεκτρονικοποίηση του συστήματος για να υπάρχει διαφάνεια στο θέμα του τι ιατρείο ζητάει ο καθένας. Μειώνουμε το χρόνο της υπηρεσίας υπαίθρου γίνεται εννιάμηνος ο χρόνος και όχι δεκαπεντάμηνος και μάλιστα θα εγγράφουν και ειδικότητα έξι μήνες, τρεις μήνες ειδικότητα κορμού τρεις μήνες που είναι στο νοσοκομείο που πραγματοποιούν την άσκηση και τρεις μήνες είναι το χρονικό διάστημα που θα προσμετρείται στην ειδικότητα κορμού λόγω ότι εφημερεύουν στα κέντρα υγείας ή στα νοσοκομεία και παράλληλα από τις υπηρεσίες τις οποίες προσφέρουν. Υπάρχουν και πενήντα θέσεις καινούργιες οι οποίες δίνονται σε νεοσυσταθέντα περιφερειακά ιατρεία ή πολυδύναμα ιατρεία.

Επειδή κάνατε και μία αναφορά στη μεγάλη καταστροφή που συνέβη στο Νοσοκομείο του Αιγίου, πρόκειται περί μιας πρωτοφανούς ολοκληρωτικής καταστροφής, στα χρονικά της πατρίδος μας, των χειρουργείων. Και ο χρόνος αποκατάστασης δεν είναι ούτε προσδιορίσιμος, ούτε και εύκολος, γιατί δεν έχουν γίνει οι οποιεσδήποτε αποξηλώσεις όλων των κατεστραμμένων διότι δεν μας δίνει το δικαίωμα η Πυροσβεστική Υπηρεσία, η οποία κάνει την προανάκριση, να μπούμε μέσα, για να κάνουμε τις οποιεσδήποτε παρεμβάσεις.

Σας είπα -και δεσμευτήκαμε- ότι η παρέμβαση θα είναι άμεση στα μαιευτικά χειρουργεία του δευτέρου ορόφου. Ήδη αύριο κατεβαίνει ένα κλιμάκιο από μηχανικούς -αρχιτέκτονα, πολεοδόμο, ηλεκτρομηχανολόγο και πολιτικό μηχανικό- για να δούμε, ακριβώς, πώς θα μπούμε να φτιάξουμε τα χειρουργεία, διότι το Νοσοκομείο Αιγίου, κύριε συνάδελφε -το ξέρετε πολύ καλά, το ζείτε, είναι η ιδιαιτέρα σας πατρίδα- έπαθε μεγάλη καταστροφή. Ο χειρουργικός τομέας δεν λειτουργεί, με αποτέλεσμα τα χειρουργεία να πηγαίνουν...

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Προστασίας): Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε. Να ξέρετε, όμως, ότι είναι πρωτοφανές αυτό που συνέβη.

Το πόρισμα –ας το προσέξουμε αυτό- θα μιλάει ενδεχομένως και για εμπρησμό. Οπότε καταλαβαίνετε τι επεκτάσεις υπάρχουν, όσον αφορά τις ευθύνες που θα αποδοθούν από την Εισαγγελική Αρχή. Όμως, να είστε σίγουρος ότι γίνεται μία προσπάθεια να αποκατασταθούν τουλάχιστον οι δύο χειρουργικές αίθουσες, για να μπορέσει να ανακτήσει το νοσοκομείο, όσο είναι δυνατόν, τη λειτουργικότητά του.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ, τον κύριο Υφυπουργό.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση των αναφορών και ερωτήσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος – 21ος αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές από το Γυμνάσιο Πολυκάστρου του Νομού Κιλκίς.

Η Βουλή τους Καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλε τις πτέρυγες της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη – Ψαρούδα): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θα γίνει προεκφώνηση των νομοσχεδίων που είναι γραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Εισοδηματική πολιτική έτους 2007, φορολογικές και άλλες διατάξεις».

Το νομοσχέδιο θα ψηφιστεί στο σύνολο στη συνέχεια.

Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα, και λοιπές διατάξεις» σύμφωνα με τα άρθρα 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί κατά τη σημερινή συνεδρίαση.

Υπουργείου Εθνικής Άμυνας.

Μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση του Πρωτοκόλλου Συμφωνίας και Συναντίληψης (Memorandum of Understanding – MOU) μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Στρατηγείου Επιχειρήσεων του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή και του Ανώτατου Συμμαχικού Διοικητή Μετασχηματισμού της Συμμαχίας σε σχέση με τις διατάξεις Υποστήριξης της Φιλοξενούσας Χώρας σε επιχειρήσεις/ασκήσεις ΝΑΤΟ μετά των συνημμένων Παραρτημάτων Α και Β αυτού».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο;

ΜΕΡΙΚΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Κρατείται.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο κρατήθηκε και θα συζητηθεί κατά τη συνήθη διαδικασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Εισοδηματική πολιτική έτους 2007, φορολογικές και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Εισοδηματική πολιτική έτους 2007, φορολογικές και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία σε μόνη συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου κι έχει ως εξής:

«Εισοδηματική πολιτική έτους 2007, φορολογικές και άλλες διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΤΟΥΣ 2007

Άρθρο 1

1. Ο μηνιαίος βασικός μισθός που αποτελεί τη βάση για τη διαμόρφωση, κατά περίπτωση, των βασικών μισθών όλων των βαθμών της ιεραρχίας των Δικαστικών Λειτουργών, των Μονίμων Στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων και αντιστοίχων της Ελληνικής Αστυνομίας, του Πυροσβεστικού Σώματος και του Λιμενικού Σώματος, των Αρχιερέων της Εκκλησίας της Ελλάδος, του Κύριου Προσωπικού του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους (Ν.Σ.Κ.), των Ιατροδικαστών, των Μελών Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι. και Ε.Π. των Τ.Ε.Ι., των Ερευνητών, των Ειδικών Λειτουργικών Επιστημόνων (Ε.Λ.Ε.), των Συμβούλων και Παρέδρων Παιδαγωγικού Ινστιτούτου (Π.Ι.), του Ερευνητικού Προσωπικού του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ), των Καθηγητών της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Υγείας (Ε.Σ.Δ.Υ.), των Διπλωματικών Υπαλλήλων και λοιπών συναφών κατηγοριών του Υπουργείου Εξωτερικών, των ιατρών του Εθνικού Συστήματος Υγείας (Ε.Σ.Υ.), των μελών του μόνιμου καλλιτεχνικού προσωπικού των Κρατικών Ορχηστρών Αθηνών και Θεσσαλονίκης και της Ορχήστρας της Λυρικής Σκηνής, των Μελών του Εκπαιδευτικού Προσωπικού των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.), των Μελών Δ.Ε.Π. των Ανωτάτων Στρατιωτικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Α.Σ.Ε.Ι.), του προσωπικού της Δημόσιας Διοίκησης και των μισθολογικά αντιστοίχων προς αυτό κληρικών, ορίζεται από 1.1.2007 ως εξής:

α) Πρωτοδίκη, σε χίλια εκατόν είκοσι επτά ευρώ (1.127 €), (άρθρο 29 παρ. 2 του ν. 3205/2003 – ΦΕΚ 297 Α').

β) Ανθυπολοχαγού, σε επτακόσια ενενήντα πέντε ευρώ (795 €), (άρθρο 50 παρ. 3 του ν. 3205/2003).

γ) Τιτουλάριου Επισκόπου και Βοηθού Επισκόπου της Εκκλησίας της Ελλάδος, σε χίλια εκατόν σαράντα πέντε ευρώ (1.145 €), (άρθρο 48 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

δ) Δικαστικού Αντιπροσώπου Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, σε χίλια εκατόν είκοσι επτά ευρώ (1.127 €), (άρθρο 32 παρ. 2 του ν. 3205/2003).

ε) Ιατροδικαστή Δ' Τάξεως, σε χίλια εκατόν είκοσι πέντε ευρώ (1.125 €), (άρθρο 34 παρ. 2 του ν. 3205/2003).

στ) Λέκτορα Α.Ε.Ι., σε χίλια εκατόν τριάντα δύο ευρώ (1.132 €), (άρθρο 36 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

ζ) Καθηγητή Εφαρμογών Τ.Ε.Ι., σε χίλια τρία ευρώ (1.003 €), (άρθρο 37 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

η) Ερευνητή Δ', σε χίλια ογδόντα τρία ευρώ (1.083 €), (άρθρο 38 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

θ) Ειδικού Λειτουργικού Επιστήμονα Δ', σε χίλια δεκατέσσερα ευρώ (1.014 €), (άρθρο 38 παρ. 2 του ν. 3205/2003).

ι) Παρέδρου με θητεία Παιδαγωγικού Ινστιτούτου, σε χίλια εκατόν εξήντα εννέα ευρώ (1.169 €), (άρθρο 42 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

ια) Συνεργάτη Β' του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, σε εννιακόσια εβδομήντα δύο ευρώ (972 €), (άρθρο 40 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

ιβ) Τακτικού καθηγητή Εθνικής Σχολής Δημόσιας Υγείας, σε χίλια εξακόσια είκοσι ευρώ (1.620 €), (άρθρο 41 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

ιγ) Ακολούθου Πρεσβείας, σε εννιακόσια εβδομήντα ευρώ (970 €), (άρθρο 46 παρ. 2 του ν. 3205/2003).

ιδ) Επιμελητή Β' ιατρού Εθνικού Συστήματος Υγείας, σε χίλια εκατόν πενήντα ένα ευρώ (1.151 €), (άρθρο 43 παρ. 2 του ν. 3205/2003).

ιε) Μουσικού, σε εννιακόσια είκοσι δύο ευρώ (922 €), (άρθρο 49 παρ. 2 του ν. 3205/2003).

ιστ) Καθηγητή Εφαρμογών Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού, σε χίλια τρία ευρώ (1.003 €), (άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 3450/2006). Επιμελητή Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού, σε εννιακόσια πενήντα ευρώ (950 €), (άρθρο 52 παρ. 1 του ν. 3205/2003).

ιζ) Του Λέκτορα Ανωτάτων Στρατιωτικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, σε χίλια δεκαπέντε ευρώ (1.015 €), (άρθρο 12 παρ. Α1 του ν. 3413/2005, ΦΕΚ 278 Α').

ιη) Του 18ου μισθολογικού κλιμακίου της ΥΕ κατηγορίας του άρθρου 7 παρ. 2 του ν. 3205/2003, σε εξακόσια πενήντα ένα ευρώ (651 €).

2. Για το τακτικό διδακτικό και ειδικό διδακτικό προσωπικό των Ανωτάτων Εκκλησιαστικών Ακαδημιών, από 1.9.2007, ο βασικός μισθός του Λέκτορα της παρ.1 του άρθρου 16 του ν. 3432/2006 (ΦΕΚ 14 Α') ορίζεται σε χίλια τρία ευρώ (1.003 €).

3. Οι περιπτώσεις γ' και δ' της παρ. Α10 του άρθρου 51 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), όπως προστέθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 9 του ν. 3408/2005 (ΦΕΚ 272 Α'), αντικαθίστανται ως εξής:

«γ. Από 1.9.2007 καταβάλλεται ποσό σαράντα τεσσάρων ευρώ και εβδομήντα λεπτών (44,70 €).

δ. Από 1.9.2008 και εφεξής, καταβάλλεται ποσό ίσο με το οκτώ τοις εκατό (8%) του βασικού μισθού του Ανθυπολοχαγού, όπως αυτός θα διαμορφώνεται με την εισοδηματική πολιτική

εκάστου έτους.»

4. Το μηνιαίο επίδομα ειδικών συνθηκών, που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 2 της αριθμ. 2/9276/ 0022/18.6.2002 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης (ΦΕΚ 829 Β') και χορηγείται στο προσωπικό των Διευθύνσεων Αστυνομικών Επιχειρήσεων (τέως Μ.Α.Τ.), αναπροσαρμόζεται, από 1.1.2008, στο ποσό των ογδόντα ευρώ (80 €) μηνιαίως.

5. Στους αστυνομικούς, συνοριακούς φύλακες και ειδικούς φρουρούς, που μετατάσσονται σε υπηρεσία γραφείου, λόγω παθήματος κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής, χορηγείται μηνιαίο επίδομα εκατό ευρώ (100 €). Το ίδιο επίδομα χορηγείται στο προαναφερόμενο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, κατά το χρόνο αποχής από τα καθήκοντά του, συνεπεία τραυματισμού του, κατά την εκτέλεση διατεταγμένης υπηρεσίας και ένεκα αυτής, από την ημέρα του παθήματος. Οι προϋποθέσεις, ο τρόπος, η διαδικασία καταβολής του επιδόματος στους δικαιούχους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, ρυθμίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης.

6. Στους εκπαιδευτικούς της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης χορηγείται επίδομα διδακτικής προετοιμασίας, το οποίο ορίζεται στο ποσό των εκατόν πέντε ευρώ (105 €) μηνιαίως. Το ανωτέρω επίδομα θα καταβληθεί σταδιακά, κατά μήνα, ως εξής:

α. Από 1.1.2007, ποσό δεκαεπτά ευρώ και πενήντα λεπτών (17,50 €).

β. Από 1.7.2007, ποσό τριάντα πέντε ευρώ (35 €).

γ. Από 1.1.2008, ποσό εβδομήντα ευρώ (70 €).

δ. Από 1.1.2009, ποσό εκατόν πέντε ευρώ (105 €).

7. Τα ποσά των περιπτώσεων α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 8 του ν. 3205/2003, για τις αναφερόμενες σε αυτές κατηγορίες δικαιούχων, αναπροσαρμόζονται, κατά μήνα, ως εξής:

α. i. Από 1.1.2007, σε διακόσια πενήντα επτά ευρώ και πενήντα λεπτά (257,50 €).

ii. Από 1.7.2007, σε διακόσια εβδομήντα πέντε ευρώ (275 €).

iii. Από 1.1.2008, σε τριακόσια δέκα ευρώ (310 €).

iv. Από 1.1.2009 και εφεξής, σε τριακόσια σαράντα πέντε ευρώ (345 €).

Τα ανωτέρω ποσά δικαιούνται, από 1.1.2007 και οι ιατροί υπηρεσίας υπαίθρου, καθώς και οι μόνιμοι αγροτικοί ιατροί.

β. i. Από 1.1.2007, σε διακόσια είκοσι επτά ευρώ και πενήντα λεπτά (227,50 €).

ii. Από 1.7.2007, σε διακόσια σαράντα πέντε ευρώ (245 €).

iii. Από 1.1.2008, σε διακόσια ογδόντα ευρώ (280 €).

iv. Από 1.1.2009 και εφεξής, σε τριακόσια δεκαπέντε ευρώ (315 €).

8. Ειδικά για τους κτηνιάτρους υπαλλήλους το επίδομα των ειδικών συνθηκών εργασίας των παραγράφων α' και β' του άρθρου 1 του ν. 977/1979 (ΦΕΚ 236 Α'), όπως επεκτάθηκε με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 2 του ν. 1160/ 1981 (ΦΕΚ 147 Α') και διατηρήθηκε μέχρι σήμερα με τις διατάξεις της παρ. 11 του άρθρου 8 του ν. 3205/2003, καθορίζεται, από 1.3.2007 και εφεξής, σε εβδομήντα ευρώ (70 €) μηνιαίως.

Άρθρο 2

1. Το τρίτο εδάφιο της παρ. 2α του άρθρου 8 του ν. 2430/ 1996 (ΦΕΚ 156 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Το ειδικό αυτό επίδομα – αντιστάθμισμα ορίζεται στο ποσό των πεντακοσίων πενήντα ευρώ (550 €) μηνιαίως και καταβάλλεται ανά δίμηνο σε καθέναν από τους ανωτέρω υπαλλήλους, μπορεί δε να αναπροσαρμοσθεί με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Το απαιτούμενο ποσό για την καταβολή του ως άνω επιδόματος - αντισταθμίσματος εγγράφεται ετησίως σε ειδική συλλογική απόφαση, σε ενιαίο κωδικό αριθμό και κατατίθεται κάθε δίμηνο, με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, σε ειδικό έντοκο λογαριασμό που ανοίγεται σε οποιαδήποτε τράπεζα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, ύστερα από σχετικό διαγωνισμό που διενεργεί ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.»

2. Τα έβδομο και όγδοο εδάφια της ίδιας παραγράφου αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Οικονομίας και Οικονομικών καθορίζεται γενικά η διαδικασία καταβολής του επιδόματος, το οποίο, συνυπολογιζόμενο με άλλες τυχόν καταβαλλόμενες πρόσθετες αμοιβές, δεν πρέπει να υπερβαίνει το σύνολο των αποδοχών της οργανικής τους θέσης, ο τρόπος διαχείρισης του ειδικού λογαριασμού και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.»

3. Η διαφορά των διακοσίων ευρώ (200 €) σε σχέση με το μέχρι σήμερα καταβαλλόμενο ποσό του επιδόματος - αντισταθμίσματος χορηγείται σε δύο δόσεις, ήτοι εκατό ευρώ (100 €) από 1.1.2007 και άλλα εκατό ευρώ (100 €) από 1.7.2007.

4.Το ενδέκατο εδάφιο της ίδιας παραγράφου, που προστέθηκε στις διατάξεις της παρ. 8 του ν. 2430/1996, με την παρ. 2 του άρθρου 21 του ν. 3212/2003 (ΦΕΚ 308 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Το επίδομα αυτό ορίζεται στο ποσό των τριακοσίων πενήντα ευρώ (350 €) μηνιαίως και η διαχείρισή του γίνεται από το Τμήμα Οικονομικής Διοίκησης της Διεύθυνσης Οικονομικού της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, χωρίς την καταβολή πρόσθετης αμοιβής για την αιτία αυτή.»

5. Η διαφορά των εκατόν τριάντα ευρώ (130 €) σε σχέση με το μέχρι σήμερα καταβαλλόμενο ποσό του επιδόματος χορηγείται σε δύο δόσεις, ήτοι εξήντα πέντε ευρώ (65 €) από 1.1.2007 και άλλα εξήντα πέντε ευρώ (65 €) από 1.7.2007.

6. Μετά την παράγραφο 2 του άρθρου 9 του ν. 2685/ 1999 (ΦΕΚ 55 Α'), όπως ισχύει, «Κάλυψη δαπανών μετακινούμενων υπαλλήλων εντός και εκτός Επικρατείας και άλλες διατάξεις» προστίθεται παράγραφος 3, περιπτώσεις α' και β', η οποία έχει ως εξής:

«3.α. Η ημερήσια αποζημίωση και οι λοιπές συναφείς δαπάνες των μόνιμων και με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου διπλωματούχων μηχανικών του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου (Ε.Μ.Π.) και των ισότιμων και με αυτό σχολών, που υπηρετούν στο Δημόσιο και στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου (ν.π.δ.δ.), συμπεριλαμβανομένων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) Α' και Β' βαθμού, οι οποίοι μετακινούνται εκτός έδρας για υπηρεσιακούς λόγους, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.).

β. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθορίζονται η εκτός έδρας ημερήσια αποζημίωση και οι συναφείς δαπάνες των μηχανικών πτυχιούχων Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων (Τ.Ε.Ι.) και των ισότιμων με αυτά σχολών, οι οποίοι υπηρετούν στους προαναφερθέντες φορείς, με τις αυτές σχέσεις εργασίας. Το ποσοστό της εκτός έδρας ημερήσιας αποζημίωσης και των λοιπών συναφών δαπανών δεν μπορεί να υπερβαίνει το 80% της αντίστοιχης προβλεπόμενης δαπάνης, που καθορίζεται σύμφωνα με την περίπτωση α' της παραγράφου αυτής, με εξαίρεση τη χιλιομετρική αποζημίωση των μετακινουμένων με ιδιόκτητα μεταφορικά μέσα, με την οποία μπορεί να εξομοιούται.»

7. Μετά την παράγραφο 11 του άρθρου 22 του ν. 1418/ 1984 (ΦΕΚ 23 Α') «Δημόσια έργα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων», προστίθεται παράγραφος 12 η οποία έχει ως εξής:

«12.α. Οι κάθε είδους αποδοχές των Επιθεωρητών Δημοσίων Έργων καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Μέχρι την έκδοση της ανωτέρω απόφασης εξακολουθούν να καταβάλλονται οι αποδοχές τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις.

β. Στους Επιθεωρητές Περιβάλλοντος, που υπηρετούν στην Ειδική Υπηρεσία Επιθεωρητών Περιβάλλοντος [άρθρο 9 παρ. 1 του ν. 2947/2001 (ΦΕΚ 228 Α')], χορηγείται ειδική πρόσθετη αμοιβή, που καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας

και Δημόσιων Έργων.»

Άρθρο 3
Πάγια έξοδα κίνησης

Στους υπαλλήλους του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής χορηγείται μηνιαία πάγια αποζημίωση, ως κίνητρο προσέλκυσης και παραμονής στο χώρο ευθύνης του Υπουργείου Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, όπως αυτός καθορίζεται με το άρθρο 2 του π.δ. 1/1986 (ΦΕΚ 1 Α').

Το ύψος της μηνιαίας αποζημίωσης, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια στη χορήγησή του θα καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 4
Φορολογία μεγάλης ακίνητης περιουσίας

1. Μετά το δεύτερο εδάφιο της πρώτης παραγράφου του άρθρου 24 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Α') προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για το έτος 2007 για τον υπολογισμό του φόρου μεγάλης ακίνητης περιουσίας, λαμβάνεται υπόψη η αξία που έχουν τα ακίνητα και τα εμπράγματα σε αυτά δικαιώματα κατά την 1η Ιανουαρίου 2005, για τον προσδιορισμό της οποίας εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του α.ν. 1521/1950 (ΦΕΚ 245 Α') και οι διατάξεις των άρθρων 41 και 41Α του ν. 1249/1982 (ΦΕΚ 42 Α') όπως ισχύουν.»

2. Στο τέλος της δεύτερης παραγράφου του άρθρου 25 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Για το έτος 2007, μετά τον υπολογισμό των ανωτέρω αφορολόγητων ορίων, το υπόλοιπο υποβάλλεται σε φόρο:

α) Για τα φυσικά πρόσωπα σύμφωνα με την ακόλουθη κλίμακα:

Κλιμάκιο	Φορολογικοί συντελεστές κατά κλιμάκιο	Ποσό φόρου κατά κλιμάκιο	Σύνολο φορολογητέας περιουσίας	Σύνολο φόρου
146.750,00	0,354	519,50	146.750,00	519,50
146.750,00	0,472	692,66	293.500,00	1.212,16
146.750,00	0,590	865,83	440.250,00	2.077,99
293.500,00	0,708	2.077,98	733.750,00	4.155,97
293.500,00	0,826	2.424,31	1.027.250,00	6.580,28
Υπερβάλλον		0,944		

β) Για τα νομικά πρόσωπα με πάγιο συντελεστή 0,826%. Ειδικά για τα ημεδαπά και τα ξένα με τον όρο της αμοιβαιότητας νομικά πρόσωπα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα που επιδιώκουν αποδεδειγμένα σκοπούς κοινωφελείς, θρησκευτικούς, φιλανθρωπικούς και εκπαιδευτικούς, καθώς και για τα ημεδαπά κοινωφελή ιδρύματα ο πάγιος συντελεστής ορίζεται σε 0,413%.»

3. Αρχικές δηλώσεις έτους 2007 που έχουν υποβληθεί ή θα υποβληθούν μέχρι την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου αυτού θεωρούνται μερικές, σύμφωνα με το άρθρο 32 του ν. 2459/1997. Προθεσμία υποβολής της αρχικής δήλωσης έτους 2007, περιοριστικά για τις δηλώσεις του ανωτέρω εδαφίου, ορίζεται η 30ή Νοεμβρίου 2007. Επιπλέον ποσό φόρου που θα προκύψει καταβάλλεται εφάπαξ με την υποβολή της δήλωσης, ενώ επιπλέον ποσό φόρου που τυχόν έχει καταβληθεί επιστρέφεται εφόσον η δήλωση υποβληθεί μέχρι την ανωτέρω ημερομηνία.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών μπορεί να παραταθεί η ανωτέρω προθεσμία και ορίζεται κάθε διαδικαστικό θέμα και λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

4. Οι διατάξεις του άρθρου αυτού ισχύουν από 1ης Ιανουαρίου 2007.

Άρθρο 5
Φορολογία κληρονομιών, δωρεών, γονικών παροχών και μεταβίβασης ακινήτων

1. Το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 1 της ενότητας Α' του άρθρου 26 του Κώδικα Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών, ο οποίος κυρώθηκε με το ν. 2961/2001 (ΦΕΚ 266 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«Η απαλλαγή παρέχεται για ποσό αξίας:

α) κατοικίας μέχρι ενενήντα χιλιάδων (90.000) ευρώ για κάθε άγαμο κληρονόμο ή κληροδόχο και μέχρι εκατόν τριάντα οκτώ χιλιάδων (138.000) ευρώ για κάθε έγγαμο και διαζευγμένο ή χήρο ή άγαμο γονέα, που έχουν την επιμέλεια των τέκνων τους. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά είκοσι οκτώ χιλιάδες (28.000) ευρώ για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα αυτών και κατά σαράντα δύο χιλιάδες (42.000) ευρώ για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους, εφόσον στον δικαιούχο κληρονόμο ή κληροδόχο περιέρχεται μία μόνο κατοικία εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα και όχι ποσοστό εξ αδιαιρέτου,

β) οικοπέδου μέχρι σαράντα δύο χιλιάδων (42.000) ευρώ για κάθε άγαμο κληρονόμο ή κληροδόχο και μέχρι εβδομήντα επτά χιλιάδων (77.000) ευρώ για κάθε έγγαμο και διαζευγμένο ή χήρο ή άγαμο γονέα, που έχουν την επιμέλεια των τέκνων τους. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα αυτών και κατά δεκατέσσερις χιλιάδες πεντακόσια (14.500) ευρώ για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους, εφόσον στον δικαιούχο κληρονόμο ή κληροδόχο περιέρχεται ένα μόνο οικόπεδο εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα και όχι ποσοστό εξ αδιαιρέτου.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν στις υποθέσεις στις οποίες η φορολογική υποχρέωση γεννιέται από την 1η Μαρτίου 2007.

2. Οι παράγραφοι 1 και 2 του άρθρου 29 του Κώδικα Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Οι δικαιούχοι της κτήσης, ανάλογα με τη συγγενική τους σχέση προς τον κληρονομούμενο, κατατάσσονται στις επόμενες τρεις κατηγορίες. Για καθεμία από τις κατηγορίες αυτές ισχύει χωριστή φορολογική κλίμακα ως εξής:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε: α) σύζυγο του κληρονομουμένου, β) κατιόντες πρώτου βαθμού (τέκνα από νόμιμο γάμο, τέκνα χωρίς γάμο έναντι της μητέρας, αναγνωρισθέντα εκούσια ή δικαστικά έναντι του πατέρα, νομιμοποιηθέντα με επιγενόμενο γάμο ή δικαστικά έναντι και των δύο γονέων), γ) κατιόντες εξ αίματος δεύτερου βαθμού, δ) ανιόντες εξ αίματος πρώτου βαθμού.

Κλιμάκια (σε ευρώ)	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος Κλιμακίου (σε ευρώ)	Φορολογητέα περιουσία (σε ευρώ)	Φόρος που αναλογεί (σε ευρώ)
95.000	--	--	95.000	--
25.000	5	1.250	120.000	1.250
145.000	10	14.500	265.000	15.750
Υπερβάλλον	20			

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Β'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε: α) κατιόντες τρίτου και επόμενων βαθμών, β) ανιόντες δεύτερου και επόμενων βαθμών, γ) εκούσια ή δικαστικά αναγνωρισθέντα

τέκνα έναντι των ανιόντων του πατέρα που τα αναγνώρισε, δ) κατιόντες του αναγνωρισθέντος έναντι του αναγνωρίσαντος και των ανιόντων αυτού, ε) αδελφούς (αμφιθαλείς ή ετεροθαλείς), στ) συγγενείς εξ αίματος τρίτου βαθμού εκ πλαγίου, ζ) πατριούς και μητριές, η) τέκνα από προηγούμενο γάμο του συζύγου, θ) τέκνα εξ αγχιστείας (γαμπρούς - νύφες) και ι) ανιόντες εξ αγχιστείας (πεθερό - πεθερά).

Κλιμάκια (σε ευρώ)	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος Κλιμακίου (σε ευρώ)	Φορολογητέα περιουσία (σε ευρώ)	Φόρος που αναλογεί (σε ευρώ)
20.000	--	--	20.000	--
55.000	10	5.500	75.000	5.500
195.000	20	39.000	270.000	44.500
Υπερβάλλον	30			

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Γ'

Για κληρονομική μερίδα ή κληροδοσία που περιέρχεται σε οποιονδήποτε άλλον εξ αίματος ή εξ αγχιστείας συγγενή του κληρονομουμένου ή εξωτικό.

Κλιμάκια (σε ευρώ)	Συντελεστής κλιμακίου (%)	Φόρος Κλιμακίου (σε ευρώ)	Φορολογητέα περιουσία (σε ευρώ)	Φόρος που αναλογεί (σε ευρώ)
6.000	--	--	6.000	--
66.000	20	13.200	72.000	13.200
195.000	30	58.500	267.000	71.700
Υπερβάλλον	40			

Στο ποσό του φόρου που προκύπτει με βάση τις πιο πάνω κλίμακες περιλαμβάνεται ο φόρος υπέρ του Δημοσίου και οι πρόσθετοι σε αυτόν φόροι:

α) 3% υπέρ δήμων και κοινοτήτων, που προβλέπεται από τις διατάξεις του β.δ. 24/9-20.10.1958 (ΦΕΚ 171 Α') και β) 7% υπέρ νομαρχιακών ταμείων οδοποιίας που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 7 του ν.3155/1955 (ΦΕΚ 63 Α'). Η απόδοση των φόρων υπέρ τρίτων γίνεται σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 81 του παρόντος νόμου.

2. Όταν ο κληρονόμος ή κληροδόχος έχει αναπηρία τουλάχιστον κατά ποσοστό 67%, ο φόρος που αναλογεί στη μέχρι εκατόν εξήντα πέντε χιλιάδων (165.000) ευρώ αξία της κληρονομικής μερίδας ή κληροδοσίας μειώνεται κατά ποσοστό 60%.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν στις υποθέσεις στις οποίες η φορολογική υποχρέωση γεννιέται από την 1η Μαρτίου 2007.

3. Το δεύτερο εδάφιο της ενότητας Β' του άρθρου 34 του Κώδικα Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών αντικαθίσταται ως εξής:

«Το ποσό αυτό ορίζεται στις εκατόν είκοσι χιλιάδες (120.000) ευρώ αυτοτελώς για κάθε γονέα και αυξάνεται σε εκατόν εξήντα χιλιάδες (160.000) ευρώ, όταν ο ένας από τους γονείς έχει αποβιώσει.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν στις υποθέσεις στις οποίες η φορολογική υποχρέωση γεννιέται από την 1η Μαρτίου 2007.

4. Η ενότητα Α' του άρθρου 43 του Κώδικα Φορολογίας Κληρονομιών, Δωρεών, Γονικών Παροχών αντικαθίσταται ως εξής:

«Α. Απαλλαγή πρώτης κατοικίας

Σε περίπτωση μεταβίβασης με γονική παροχή εξ ολοκλήρου και κατά πλήρη κυριότητα, με τους όρους και τις προϋποθέσεις της ενότητας Α' του άρθρου 26:

α) κατοικίας, δεν υπόκειται σε φόρο ποσό μέχρι ενενήντα χιλιάδες (90.000) ευρώ για κάθε άγαμο δικαιούχο. Το ποσό αυτό ανέρχεται σε εκατόν τριάντα οκτώ χιλιάδες (138.000) ευρώ, προκειμένου για έγγαμο και διαζευγμένο ή χήρο ή άγαμο γονέα, που έχουν την επιμέλεια των τέκνων τους και προσαυξάνεται κατά είκοσι οκτώ χιλιάδες (28.000) ευρώ για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα αυτών και κατά σαράντα δύο χιλιάδες (42.000) ευρώ για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους,

β) οικοπέδου, δεν υπόκειται σε φόρο ποσό μέχρι σαράντα δύο χιλιάδες (42.000) ευρώ για κάθε άγαμο δικαιούχο. Το ποσό αυτό ανέρχεται σε εβδομήντα επτά χιλιάδες (77.000) ευρώ, προκειμένου για έγγαμο και διαζευγμένο ή χήρο ή άγαμο γονέα, που έχουν την επιμέλεια των τέκνων τους και προσαυξάνεται κατά δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα αυτών και κατά δεκατέσσερις χιλιάδες πεντακόσια (14.500) ευρώ για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν στις υποθέσεις στις οποίες η φορολογική υποχρέωση γεννιέται από την 1η Μαρτίου 2007.

5. Η παράγραφος 2 του άρθρου 1 του ν. 1078/1980 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Η απαλλαγή που προβλέπεται από την προηγούμενη παράγραφο παρέχεται:

α) για αγορά κατοικίας από άγαμο μέχρι ποσού αξίας ενενήντα χιλιάδων (90.000) ευρώ,

β) για αγορά κατοικίας από έγγαμο και διαζευγμένο ή χήρο ή άγαμο γονέα, που έχουν την επιμέλεια των τέκνων τους μέχρι ποσού αξίας εκατόν τριάντα οκτώ χιλιάδων (138.000) ευρώ. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά είκοσι οκτώ χιλιάδες (28.000) ευρώ για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα αυτών και κατά σαράντα δύο χιλιάδες (42.000) ευρώ για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους,

γ) για αγορά οικοπέδου από άγαμο μέχρι ποσού αξίας σαράντα δύο χιλιάδων (42.000) ευρώ, ενώ από έγγαμο και διαζευγμένο ή χήρο ή άγαμο γονέα που έχουν την επιμέλεια των τέκνων τους μέχρι ποσού αξίας εβδομήντα επτά χιλιάδων (77.000) ευρώ. Το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά δώδεκα χιλιάδες (12.000) ευρώ για καθένα από τα δύο πρώτα τέκνα αυτών και κατά δεκατέσσερις χιλιάδες πεντακόσια (14.500) ευρώ για το τρίτο και καθένα από τα επόμενα τέκνα τους.»

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν από την 1η Μαρτίου 2007.

6. Σε οριστικά συμβόλαια μεταβίβασης ακινήτων με επαχθή αιτία ή αιτία δωρεάς ή γονικής παροχής, τα οποία συντάσσονται από την 1η Μαρτίου 2007 μέχρι και την 30ή Απριλίου 2007, για τον υπολογισμό του οικείου φόρου, του φόρου αυτομάτου υπερτιμήματος και του τέλους συναλλαγής θεωρείται ότι η μεταβίβαση έχει συντελεστεί κατά την 28η Φεβρουαρίου 2007, εφόσον οι σχετικές δηλώσεις υποβλήθηκαν μέχρι την ημερομηνία αυτή.

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν από την 1η Μαρτίου 2007.

Άρθρο 6
Αύξηση των κατ' αποκοπή συντελεστών επιστροφής Φ.Π.Α. αγροτών του ειδικού καθεστώτος Φ.Π.Α.

1. Οι διατάξεις του Κώδικα Φόρου Προστιθέμενης Αξίας ο οποίος κυρώθηκε με το ν. 2859/2000 (ΦΕΚ 248 Α') τροποποιούνται ως ακολούθως:

α) Η περίπτωση β' της παραγράφου 2 του άρθρου 41 αντικαθίσταται ως εξής:

«β) επτά τοις εκατό (7%) για τα υπόλοιπα προϊόντα του Κεφαλαίου Β' και για τα προϊόντα του Κεφαλαίου Γ'.»

β) Η περίπτωση γ' της παραγράφου 2 του άρθρου 41 καταργείται.

γ) Στο παράρτημα IV (ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΦΑΡΜΟΖΟΝΤΑΙ ΚΑΤ' ΑΠΟΚΟΠΗ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΣ ΦΟΡΟΥ) αντικαθίστανται ο δεύτερος τίτλος του Κεφαλαίου Β' και ο τίτλος του Κεφαλαίου Γ' ως εξής:

«ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ 7%».

2. Η παράγραφος 1 ισχύει για πωλήσεις αγροτικών προϊό-

ντων και παροχές αγροτικών υπηρεσιών που πραγματοποιήθηκαν από 1.1.2006.

Άρθρο 7
Διαγραφή χρεών και εξάλειψη βαρών

1. Διαγράφονται τα βεβαιωμένα χρέη των νομικών προσώπων που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 1091/ 1980 (ΦΕΚ 267 Α') προς το Ελληνικό Δημόσιο τα οποία προέρχονται από φόρο εισοδήματος και ακίνητης περιουσίας, καθώς και οι σχετικές προσαυξήσεις και πρόστιμα που έχουν βεβαιωθεί στις οικείες δημόσιες οικονομικές υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.).

Εφόσον δεν έχει εκδοθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος αμετάκλητη δικαστική απόφαση, παραγράφονται – και η ποινική δίωξη παύει οριστικά – τα ποινικά αδικήματα των οποίων η αντικειμενική υπόσταση συνίσταται:

Α. Στη μη πληρωμή χρεών προς το Δημόσιο από φόρο εισοδήματος και ακίνητης περιουσίας, καθώς και από προσαυξήσεις και πρόστιμα, τα οποία διαγράφονται κατά το παρόν άρθρο που προβλέπονται και τιμωρούνται από το άρθρο 25 παράγραφοι 1, 2, 3 και 6 του ν. 1882/1990 (ΦΕΚ 43 Α'), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 23 παρ. 1 του ν. 2523/1997 (ΦΕΚ 179 Α') και το άρθρο 34 παρ. 1 του ν. 3220/2004 (ΦΕΚ 15 Α')

Β. Στη μη υποβολή ή ανακρίβεια των δηλώσεων, κατά το άρθρο 17 του ν. 2523/1997. Οι υποθήκες που έχουν εγγραφεί και οι κατασχέσεις που έχουν επιβληθεί επί περιουσιακών στοιχείων των ως άνω νομικών προσώπων για τη μη πληρωμή χρεών προς το Δημόσιο από φόρο εισοδήματος και ακίνητης περιουσίας, καθώς και από προσαυξήσεις και πρόστιμα που διαγράφονται κατά το παρόν άρθρο, εξαλείφονται ή αίρονται κατά περίπτωση και τα περιουσιακά στοιχεία περιέρχονται στο νομικό πρόσωπο ελεύθερα. Η εξάλειψη των ανωτέρω βαρών γίνεται με αίτηση του νομικού προσώπου στον αρμόδιο υποθηκοφύλακα που συνοδεύεται με σχετική βεβαίωση του Προϊσταμένου της αρμόδιας Δ.Ο.Υ. για τη διαγραφή των ανωτέρω οφειλών. Η εξάλειψη των βαρών αυτών απαλλάσσεται των τελών χαρτοσήμου και των υπέρ του Ταμείου Νομικών και παντός άλλου νομικού προσώπου προβλεπόμενων τελών.

2. Το άρθρο 35 του ν. 2459/1997 (ΦΕΚ 17 Α') καταργείται.

3. Στο άρθρο 23 του ν. 2459/1997 προστίθεται περίπτωση κθ' ως εξής:

«κθ) Τα νομικά πρόσωπα που υπάγονται στις διατάξεις του ν. 1091/1980 (ΦΕΚ 267 Α').»

4. Τα νομικά πρόσωπα του ν.1091/1980 απαλλάσσονται της υποχρέωσης υποβολής φορολογικών δηλώσεων Φορολογίας Εισοδήματος, Φόρου Ακίνητης Περιουσίας και Φόρου Μεγάλης Ακίνητης Περιουσίας παρελθόντων ετών.

Η δήλωση στοιχείων ακινήτων για τα ανωτέρω νομικά πρόσωπα θα υποβληθεί το έτος 2008.

5. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών καθορίζεται κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν από 1ης Ιανουαρίου 2007.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 8

Η υγειονομική περίθαλψη (νοσοκομειακή-εξωνοσοκομειακή-φαρμακευτική-οδοντιατρική-κ.λπ.) στους υπαλλήλους του Ταμείου Παρακαταθηκών και Δανείων, οι οποίοι δεν υπάγονται σε ασφάλιση του κλάδου υγείας του Ι.Κ.Α. ή άλλου ασφαλιστικού φορέα, καθώς και στα μέλη των οικογενειών τους, παρέχεται από τον Οργανισμό Περίθαλψης Ασφαλισμένων Δημοσίου, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για τους υπαλλήλους του Δημοσίου, καθώς και για τα μέλη των οικογενειών αυτών.

Οι συμμετοχές - κρατήσεις υγειονομικής περίθαλψης επί των πάσης φύσεως αποδοχών των ανωτέρω δικαιούμενων περίθαλψης από τον Ο.Π.Α.Δ., καθώς και των πρόσθετων απολαβών και των κατ' αποκοπήν εξόδων κίνησης αυτών περιέρχονται στο Δημόσιο, οι δε σχετικές δαπάνες για την υγειονομική περίθαλψη αυτών βαρύνουν τον προϋπολογισμό του Ο.Π.Α.Δ., ο οποίος επιχορηγείται προς τούτο με τις εισφορές των ασφαλισμένων και τη διπλάσια συνεισφορά που θα βαρύνει κατά το ήμισυ το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και κατά το ήμισυ το Δημόσιο.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης καθορίζονται ο χρόνος έναρξης ισχύος του άρθρου αυτού και κάθε άλλο σχετικό θέμα.

Άρθρο 9

Οι μέχρι 31.12.1992 ασφαλισμένοι, καθώς και οι υπαγόμενοι στην κατηγορία αυτή συνταξιούχοι του Λογαριασμού Διαχείρισης Κεφαλαίων Πρόσθετης Ασφάλισης Συμπληρωματικών Συνταξιοδοτικών Παροχών του Λογαριασμού Ασφαλιστικών Καλύψεων Προσωπικού Τράπεζας Αττικής (Λ.Α.Κ.), εντάσσονται από 1.1.2007 στο Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης Τραπεζοϋπαλλήλων (Ε.Τ.Α.Τ.). Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 62 του ν. 3371/2005 (ΦΕΚ 178 Α') και οι διατάξεις του π.δ. 209/2006 (ΦΕΚ 209 Α').

Από την ένταξη των ανωτέρω προσώπων και εφεξής δεν καταβάλλονται στο Ε.Τ.Α.Τ. ασφαλιστικές εισφορές ασφαλισμένων και εργοδότη. Η οικονομική επιβάρυνση του Ε.Τ.Α.Τ. από την εφαρμογή των διατάξεων αυτών καλύπτεται με την καταβολή από την Τράπεζα Αττικής Α.Ε. εισφοράς ποσού εξήντα ενός εκατομμυρίων επτακοσίων πενήντα τεσσάρων χιλιάδων (61.754.000) ευρώ, βάσει της ειδικής οικονομικής μελέτης που εκπονήθηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Το ποσό αυτό καταβάλλεται σε δέκα (10) ισόποσες ετήσιες δόσεις στην αρχή κάθε έτους αρχής γενομένης από 1.1.2007. Το ποσό κάθε δόσης διαμορφώνεται σε επτά εκατομμύρια εξακόσιες είκοσι πέντε χιλιάδες (7.625.000) ευρώ, λαμβανομένου υπόψη συντελεστή προεξόφλησης 5,03 %.

Στις ήδη καταβαλλόμενες συντάξεις και σε όσες θα καταβληθούν μετά την ένταξη του Λ.Α.Κ. στο Ε.Τ.Α.Τ. δεν χορηγούνται αυξήσεις.

Εντός δύο (2) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος νόμου καταβάλλεται στο Ε.Τ.Α.Τ. από την Τράπεζα Αττικής Α.Ε. εφάπαξ ποσό επτακοσίων εβδομήντα χιλιάδων (770.000) ευρώ που αντιστοιχεί στην επιστροφή των ασφαλιστικών εισφορών των από 1.1.1993 ασφαλισμένων του Λ.Α.Κ.. Το ποσό αυτό αποδίδεται στους δικαιούχους σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην περίπτωση γ' του άρθρου 61 του ν. 3371/2005.

Άρθρο 10

Το προβλεπόμενο από τη διάταξη του άρθρου 2 του π.δ. 904/1978 (ΦΕΚ 217 Α'), όπως διατηρήθηκε με το άρθρο 8 παρ. 11 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), επίδομα ειδικών συνθηκών εργασίας, για το προσωπικό του Εθνικού Τυπογραφείου, καταβάλλεται και στο προσωπικό των Τμημάτων Φωτοστοιχειοθεσίας και Τυπογραφικής Διαμόρφωσης των Ηλεκτρονικών και Εντύπων Εκδόσεων και Εκτύπωσης και Βιβλιοδετικών Εργασιών της Διεύθυνσης Στατιστικής Πληροφόρησης και Εκδόσεων της Γενικής Γραμματείας Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.) του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, με τους ίδιους όρους, προϋποθέσεις και περιορισμούς.

Άρθρο 11

1. Το επίδομα υπηρεσίας αλλοδαπής ή τα κάθε είδους επιμίσθια των υπαλλήλων ή λειτουργών του Δημοσίου που υπηρετούν στο εξωτερικό καταβάλλονται με μισθοδοτικές καταστάσεις. Αρμόδιοι για την εφαρμογή των διατάξεων του προηγούμενου εδαφίου είναι οι εκκαθαριστές των τακτικών αποδοχών τους. Ο εκκαθαριστής αποδοχών θεωρείται δημόσιος υπόλογος και υπόκειται στον έλεγχο του οικείου Διατάκτη, του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών και του Ελεγκτικού Συνεδρίου,

σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

2. Η πληρωμή των αποδοχών της προηγούμενης παραγράφου μπορεί να πραγματοποιείται με πίστωση ατομικών λογαριασμών, που τηρούν οι δικαιούχοι υπάλληλοι – λειτουργοί σε τράπεζα ή πιστωτικό ίδρυμα της επιλογής τους, μέσω Τράπεζας ή πιστωτικού ιδρύματος που επιλέγεται από το Δημόσιο κατά τις κείμενες διατάξεις. Για το σκοπό αυτόν ο Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, ως εκπρόσωπος του Δημοσίου, συνάπτει σύμβαση με την Τράπεζα ή το πιστωτικό ίδρυμα που επελέγη, στην οποία καθορίζονται ο τρόπος, ο χρόνος, η διαδικασία διενέργειας των πληρωμών, η αμοιβή της Τράπεζας ή του πιστωτικού ιδρύματος, καθώς και κάθε άλλο αναγκαίο θέμα, για την ολοκλήρωση της διαδικασίας των πληρωμών. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου και της παρούσας.

3. Με κοινή απόφαση του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού και του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών, μπορεί να δοθεί η δυνατότητα διατήρησης ή επαναφοράς, σε εξαιρετικές περιπτώσεις, του υφιστάμενου, κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, τρόπου και τίτλου πληρωμής των αποδοχών της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού για τους υπαλλήλους ή λειτουργούς που υπηρετούν σε ορισμένες χώρες, όταν τούτο επιβάλλεται από ειδικές συνθήκες.

4. Η ισχύς των διατάξεων του άρθρου αυτού αρχίζει τρεις (3) μήνες από την πρώτη του μήνα εκείνου που έπεται της δημοσίευσης του παρόντος νόμου.

Άρθρο 12

Τα κείμενα των συνταξιοδοτικών Κωδίκων του Δημοσίου, όπως αυτά διαμορφώνονται κάθε φορά, μετά την ενημέρωσή τους με τις μεταγενέστερες αυτών ισχύουσες διατάξεις της συνταξιοδοτικής νομοθεσίας, δημοσιεύονται με προεδρικά διατάγματα, που εκδίδονται ύστερα από πρόταση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών.

Άρθρο 13

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 17 του ν. 2892/2001 (ΦΕΚ 46 Α') προστίθενται εδάφια τέταρτο μέχρι έβδομο, ως εξής:

«Επιτρέπεται η απευθείας εκμίσθωση στο Δημόσιο ή στο Ταμείο Χρηματοδοτήσεως Δικαστικών Κτιρίων (ΤΑΧΔΙΚ), για χρονικό διάστημα έως 35 έτη, κτιρίου ή κτιρίων που ανεγείρονται στην ανωτέρω λιμενική ζώνη με δαπάνες της Ο.Λ.Θ. Α.Ε., για την εγκατάσταση δικαστηρίων. Το μίσθωμα ορίζεται, ύστερα από έκθεση της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας του Δημοσίου, με σύμβαση μεταξύ των ως άνω φορέων και αναπροσαρμόζεται ανά εξαετία, με όμοια διαδικασία. Σε περίπτωση διαφωνίας, το θεμιτό μίσθωμα καθορίζεται από το Μονομελές Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης κατά τη διαδικασία των μισθωτικών διαφορών. Η μίσθωση που καταρτίζεται διέπεται κατά τα λοιπά από τις διατάξεις του ν. 3130/2003 (ΦΕΚ 76 Α').»

Άρθρο 14

1. Η παράγραφος 1 του άρθρου 33 του ν. 2800/2000 (ΦΕΚ 41 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Από τα τηλεοπτικά δικαιώματα των Αθλητικών Σωματείων των Τμημάτων Αμειβομένων Αθλητών (Τ.Α.Α.) και των Αθλητικών Ανωνύμων Εταιρειών (Α.Α.Ε.), για τη μετάδοση αγώνων που αναφέρονται στο εδάφιο α' της παραγράφου 4 του άρθρου 41 του ν. 2725/1999 (ΦΕΚ 121 Α'), όπως αντικαταστάθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 3057/2002 (ΦΕΚ 239 Α') και των συναφών με αυτούς διαφημίσεων, καθώς και από τα αντίστοιχα δικαιώματα των Αθλητικών Οργανισμών που διοργανώνουν Διεθνείς Ευρωπαϊκούς Αγώνες, παγκόσμιους και Ολυμπιακούς Αγώνες, ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) εισπράττεται με μέριμνα των οικείων Δ.Ο.Υ. και αποδίδεται ως έσοδο στα ασφαλιστικά ταμεία του προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας ΕΤΕΧ και ΤΑΥΑΠ, στα οποία επιμερίζεται κατά ποσοστό εξήντα οκτώ τοις εκατό (68%) και τριάντα δύο τοις εκατό (32%) αντίστοιχα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Δημόσιας Τάξης καθορίζονται οι υπόχρεοι για την καταβολή των ανωτέρω δικαιωμάτων στις Δ.Ο.Υ., η διαδικασία είσπραξης, ο τρόπος και χρόνος υποβολής των σχετικών δηλώσεων, οι επιβαλλόμενες κυρώσεις, ο τρόπος καταλογισμού των υποχρέων σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσης των δικαιωμάτων αυτών, η διαδικασία απόδοσης του πόρου αυτού στα ανωτέρω ταμεία, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

2. Τα εισπραχθέντα ποσά, μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου, από το Δημόσιο, βάσει των διατάξεων του άρθρου 8 του ν. 3336/2005 (ΦΕΚ 96 Α') για τα τηλεοπτικά δικαιώματα του άρθρου 33 του ν. 2800/2000, αποδίδονται στα ασφαλιστικά ταμεία του προσωπικού της Ελληνικής Αστυνομίας ΕΤΕΧ και ΤΑΥΑΠ κατά ποσοστό εξήντα οκτώ τοις εκατό (68%) και τριάντα δύο τοις εκατό (32%) αντίστοιχα.

3. Στο άρθρο 30 α του ν. 1264/1982 (ΦΕΚ 70 Α'), όπως προστέθηκε με το άρθρο 1 του ν. 2265/1994 (ΦΕΚ 209 Α'), προστίθεται παράγραφος 13 ως εξής:

«13. Αστυνομικοί που ως μέλη Διοικητικών Συμβουλίων αστυνομικών οργανώσεων αποτάχθηκαν για πειθαρχικά παραπτώματα που είχαν άμεση σχέση με τη συνδικαλιστική τους δράση, δικαιούνται να ζητήσουν επανεξέταση των πειθαρχικών τους υποθέσεων, υποβάλλοντας σχετική αίτηση εντός ανατρεπτικής προθεσμίας τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευση του παρόντος. Οι αιτήσεις εξετάζονται από τα αρμόδια όργανα, τα οποία επέβαλαν τις πειθαρχικές ποινές. Ο χρόνος εκτός υπηρεσίας των αστυνομικών που επανέρχονται στην ενέργεια κατ' εφαρμογή των ανωτέρω διατάξεων λογίζεται ως χρόνος πραγματικής υπηρεσίας, χωρίς να δικαιούνται αναδρομικές αποδοχές ή αποζημίωση για οποιαδήποτε αιτία.»

Άρθρο 15

Στους έχοντες το δικαίωμα νομιμοποίησης αυθαίρετων αλιευτικών καταφυγίων και άλλων λιμενικών εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί από φορείς του Δημοσίου στον αιγιαλό, όπως το δικαίωμα αυτό προβλεπόταν από τις διατάξεις των παραγράφων 9 και 10 του άρθρου 27 του ν. 2971/2001 (ΦΕΚ 285 Α') και τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του άρθρου 46 παρ. 16 του ν. 3220/2004 (ΦΕΚ 15 Α'), παρέχεται εκ νέου προθεσμία δώδεκα (12) μηνών για την άσκησή του από τη δημοσίευση του παρόντος. Υποβληθείσες αιτήσεις μετά την 31.12.2004 εξετάζονται επίσης.

Άρθρο 16
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς των διατάξεων του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του."

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) – Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι – Χαλκίδα, και λοιπές διατάξεις» σύμφωνα με τα άρθρα 72 παράγραφος 4 του Συντάγ-

ματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

Το νομοσχέδιο αυτό συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή σε εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 70, παράγραφος 2 του Συντάγματος. Θα συζητηθεί σε μία συνεδρίαση ενιαία, όπως ορίζουν το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής στις προαναφερθείσες διατάξεις τους μαζί με την υπ' αριθμόν 1002/44 υπουργική τροπολογία.

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε να διατεθεί συνολικός χρόνος έξι ωρών, τεσσάρων ωρών για τις αγορεύσεις των εισηγητών, των ειδικών αγορητών και των εγγεγραμμένων στον κατάλογο ομιλητών και δύο ωρών για τις αγορεύσεις των Υπουργών και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Η εγγραφή των Βουλευτών στον κατάλογο των ομιλητών θα είναι ελεύθερη και θα γίνει σύμφωνα με το άρθρο 96 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή από την έναρξη της συζήτησης έως το τέλος της ομιλίας των εισηγητών.

Για τη διάρκεια των αγορεύσεων και τη σειρά των ομιλητών εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 97 και 64 του Κανονισμού της Βουλής.

Κατά τη συζήτηση του νομοσχεδίου αυτού ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος κ. Ορέστης Κολοζώφ ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον Βουλευτή κ. Παναγιώτη Κοσιώνη και ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος ορίζει ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο τη Βουλευτή κ. Ασημίνα Ξηροτύρη - Αικατερινάρη.

Ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Γεώργιος Παπαγεωργίου έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Νομού Άρτης) : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι σήμερα συμφωνούμε ότι η ανάπτυξη αποτελεί το κρίσιμο στρατηγικό στοίχημα για τη χώρα μας, οι δε περιφερειακές ανισότητες το σημαντικότερο ίσως πρόβλημα γι' αυτήν. Και η γεφύρωσή της είναι μία διαρκής θα έλεγα πρόκληση που απαιτεί συνεχή προσπάθεια και τολμηρές πολιτικές, γιατί η περιφερειακή ανάπτυξη είναι όρος και προϋπόθεση αν θέλουμε να επιτύχουμε συνθήκες ευημερίας και κοινωνικής συνοχής για όλους.

Το πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων είναι παλιό για τη χώρα μας. Τα αίτια, που εντοπίζονται, κυρίως, στη μορφολογία του εδάφους, στην έλλειψη των υποδομών, κυρίως όμως στην έλλειψη προγραμματισμού σωστού, είναι αυτά που κράτησαν την περιφέρεια χαμηλά και σταδιακά την οδήγησαν στην εγκατάλειψη.

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ορισμένων περιοχών λειτουργούσαν σαν αξεπέραστα προβλήματα. Έτσι οι πλουτοπαραγωγικές πηγές, οι αναπτυξιακές δυνατότητες, τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα έμειναν αναξιοποίητα. Η περιφέρεια, λοιπόν, χρόνο με τον χρόνο στέρευε από οικονομική δραστηριότητα, από επενδύσεις, από υποδομές, κυρίως όμως στέρευε από ανθρώπους.

Το πιο σημαντικό είναι ότι αυτές οι ανισότητες δεν ξεπεράστηκαν ούτε με την ευκαιρία που δημιούργησαν οι τεράστιοι κοινοτικοί πόροι και οι κοινές ευρωπαϊκές πολιτικές. Μεσογειακά ολοκληρωμένα προγράμματα, Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, Ταμείο Συνοχής, κοινοτικές πρωτοβουλίες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η ιδιαίτερη πατρίδα μου, η Άρτα, η οποία κατρακύλησε τα τελευταία είκοσι πέντε περίπου χρόνια κατά δέκα θέσεις στον πίνακα ανάπτυξης των νομών και έφτασε σχεδόν στην τελευταία θέση, όταν για τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και τις πλουτοπαραγωγικές πηγές κατατάσσεται στην πρώτη δεκαπεντάδα.

Δεν αρνούμαστε τίποτα από ό,τι θετικό έγινε τα χρόνια που πέρασαν. Κι έγιναν πράγματα. Δεν μπορεί όμως να δεχθούμε ότι έγιναν τα βήματα που θα έπρεπε να γίνουν με τους τεράστιους κοινοτικούς πόρους που υπήρχαν. Δεν μπορεί να μην επισημάνουμε την απουσία συγκροτημένης πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης. Δεν μπορεί επίσης να μην αναφέρουμε την εμμονή σε ιδεολογικές αγκυλώσεις, που δεν επέτρεπαν την εφαρμογή νέων μεθόδων, όπως η σύμβαση παραχώρησης στην κατασκευή των μεγάλων έργων. Δεν μπορεί να μην δεχθούμε αυτό που αποτελούσε καθημερινή συζήτηση, την καλλιέργεια της αντίληψης για «δύο Ελλάδες».

Πώς θα γινόταν αλήθεια η σύγκλιση, το χάσμα ανάμεσα στο κέντρο και στην περιφέρεια χωρίς εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό και ειδικά χωροταξικά σχέδια, χωρίς μεγάλα έργα υποδομής, λιμάνια, αεροδρόμια και κυρίως οδικούς άξονες; Δυστυχώς, η χειρότερη έκφραση αυτής της «άλλης Ελλάδας» που καλλιεργήθηκε ήταν η δυτική Ελλάδα και η Ήπειρος, η οποία παρέμεινε όχι μόνο στην ίδια άσχημη θέση που ήταν πριν από αρκετά χρόνια αλλά σε πολύ μειονεκτικότερη.

Κάποτε έπρεπε να γίνει ένα νέο ξεκίνημα. Κάποτε θεωρώ πως έπρεπε να θυσιάσουμε όλοι τις εφήμερες εντυπώσεις για να επενδύσουμε με τόλμη, θα έλεγα, σε ένα καινούριο όραμα. Εμείς το είπαμε και το κάναμε. Έργα που αποτελούσαν όραμα γενεών γίνονται πλέον πραγματικότητα. Ιδιαίτερα -και επιτρέψτε μου- για την δική μου γενιά που μεγάλωσε με το όραμα αυτό, αν θέλετε, για ένα γηγενή Ηπειρώτη και μάλιστα Τζουμερκιώτη, μου ταιριάζει αυτήν τη στιγμή και με θλίψη αλλά και με αγαλλίαση να πω πως πραγματικά ήμουν «νιος και άσπρισα και δρόμο τώρα βλέπω».

Είναι ανθρώπινο, πιστεύω, ως Βουλευτής του Νομού της Άρτας, μιας περιοχής που βρίσκεται στην καρδιά της δυτικής Ελλάδας, να με διακατέχει σήμερα ένα ανάμικτο συναίσθημα χαράς, θλίψης και τιμής εισηγούμενος το σχέδιο νόμου με το οποίο κυρώνεται η σύμβαση κατασκευής της Ιόνιας Οδού. Μια σύμβαση με την οποία ολόκληρη η περιοχή θα αποκτήσει νέα πνοή ζωής. Τεράστιο αναπτυξιακό έργο. Ίσως το μεγαλύτερο έργο υποδομής στην ιστορία της δυτικής Ελλάδας και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Ολόκληρες περιοχές βγαίνουν από την απομόνωση και με μικρότερες αποστάσεις, μεγαλύτερη ταχύτητα αλλά, κυρίως, με μεγαλύτερη ασφάλεια, κάθε περιοχή της χώρας θα επικοινωνεί με όλες τις άλλες. Η Κυβέρνηση αυτή, λοιπόν, αποδεικνύει με πράξεις ότι η λογική της «άλλης Ελλάδας» δεν την αγγίζει.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που σήμερα συζητάμε κυρώνει την σύμβαση, όπως είπα, κατασκευής της Ιόνιας Οδού που περιλαμβάνει την μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του άξονα από το Αντίρριο μέχρι τα Γιάννενα καθώς και το τμήμα του Π.Α.Θ.Ε. από τον ανισόπεδο κόμβο της Μεταμόρφωσης μέχρι τα Σκάρφια μετά τα Καμένα Βούρλα και τον συνδετήριο κλάδο Σχηματάρι- Χαλκίδα.

Ρυθμίζονται επίσης θέματα που αφορούν απαλλοτριώσεις σε όλη την έκταση του έργου. Θέματα που αφορούν στο Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας, θέματα που αφορούν είσπραξη και σταθμούς διοδίων τελών αλλά και άλλα θέματα που θα έχουμε την ευκαιρία στην κατ' άρθρον συζήτηση με περισσότερη λεπτομέρεια να αναφερθούμε. Θα έλεγα, επομένως, για την κατασκευή της Ιόνιας Οδού ότι το νερό έχει ήδη μπει στο αυλάκι.

Το έργο αυτό μαζί με άλλα έξι μεγάλα έργα προϋπολογισμού 8.000.000.000 ευρώ συναποτελούν ένα πρωτόγνωρο πρόγραμμα έργων που αλλάζει τη γεωγραφία, τον αναπτυξιακό χάρτη της περιοχής. Παράλληλα, αναβαθμίζεται σημαντικά και ο ευρωπαϊκός ρόλος των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών. Υπερδιπλασιάζεται το μήκος των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων στην χώρα μας και έτσι μπορούμε με άνεση να επικοινωνούμε από το ένα άκρο μέχρι το άλλο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατασκευή των έργων με την σύμβαση παραχώρησης ανακοινώθηκε την περίοδο 2001-2002. Και χωρίς να έχει προϋπάρξει μια στοιχειώδης τουλάχιστον προσέγγιση του φυσικού αντικειμένου η τότε κυβέρνηση, κατά ανορθόδοξο τρόπο, προχώρησε στην προεπιλογή των ομίλων ανά έργο. Ήταν και το μόνο που πραγματικά έγινε. Γιατί τα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν και μέχρι το 2004 τα έργα αυτά εγκαταλείφθηκαν, εντελώς, στην τύχη τους. Δεν είχαν ξεκινήσει ούτε καν οι βασικές έρευνες και μελέτες και ειλικρινά αυτό το έργο είχε τελματώσει. Χρειάστηκε η εντατική προσπάθεια πολλών παραγόντων, υπηρεσιακών, συμβούλων, μελετητών κάτω από την άγρυπνη παρακολούθηση, θα έλεγα, της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου ώστε να οριστικοποιηθεί η χάραξη, να ολοκληρωθούν όλες οι απαραίτητες μελέτες για το έργο και να συνταχθούν τα τελικά τεύχη δημοπράτησης.

Για τον διαγωνισμό του συγκεκριμένου έργου είχαν προεπιλεγεί τέσσερις όμιλοι. Κρίθηκαν να καταθέσουν προσφορές. Κατέθεσαν μόνο δυο. Μόνο ο όμιλος «ΑΙΑΣ» και ο όμιλος «HELLENIC AUTOPISTAS» στον οποίο συμμετέχουν τέσσερις ισπανικές και μια μεγάλη ελληνική κατασκευαστική εταιρεία.

Η διαδικασία ανάδειξης του αναδόχου βασίστηκε σε μια σειρά κριτηρίων προκαθορισμένου βάρους, τα οποία ήταν όλα γνωστά στους διαγωνιζόμενους πριν από το διαγωνισμό.

Βάσει των προσφορών ανάδοχος του έργου, με την πλέον συμφέρουσα οικονομική προσφορά για το δημόσιο, αναδείχθηκε ο όμιλος «HELLENIC AUTOPISTAS», που, όπως είπα, τον συγκροτούσαν οι συγκεκριμένες τέσσερις ισπανικές και μία ελληνική εταιρεία.

Βάσει της προσφοράς του αναδόχου το κόστος του έργου είναι 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είναι 330.000.000 ευρώ. Από αυτά, τα μισά θα προέλθουν από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ακόμη, η χρηματοδότηση του έργου είναι πλήρως εξασφαλισμένη, αφού έχουν ήδη υπογραφεί σαράντα συμβάσεις με τράπεζες.

Επιπλέον, για πρώτη φορά, δεν υπάρχει εγγύηση του ελληνικού δημοσίου σε αντίθεση με ό,τι συνέβαινε μέχρι τώρα με τα άλλα έργα παραχώρησης.

Θα πρόσθετα ότι –και επιτρέψτε μου αυτή την αναφορά πριν μπω στα υπόλοιπα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου- όπως λέγεται οι ιδιαίτερα σημαντικές στιγμές στη διαδρομή ενός πολιτικού, οι στιγμές που μένουν βαθιά χαραγμένες στη μνήμη του, είναι πολύ λίγες. Για εμένα η σημερινή είναι μία από αυτές. Και αισθάνομαι την ανάγκη δημόσια από το Βήμα αυτό να το πω.

Αισθάνομαι ακόμα την ανάγκη να γυρίσω τη σκέψη μου πίσω και να αναζητήσω στη μνήμη μου γεγονότα που συνέβησαν πριν από είκοσι και πλέον χρόνια, όταν ο παριστάμενος Υπουργός κατήρτιζε τότε το κυβερνητικό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας. Στενός συνεργάτης, από τότε, του Γιώργου Σουφλιά θυμάμαι πώς χαρακτηριστικά μου απαντούσε στο πιεστικό, θα έλεγα, αίτημα, ερώτημα –όπως θέλετε πάρτε το- «ποια είναι η τύχη αυτού του δρόμου;». «Γιώργο, θα γίνει ο δρόμος, αλλά θα πρέπει να ξέρεις ότι για μια χώρα όπως την Ελλάδα, όπου οι οικονομικές δυνατότητες είναι γνωστές και περιορισμένες, τέτοια μεγάλα έργα μόνο με αυτήν τη σύμβαση, με αυτήν τη μέθοδο μπορούν να γίνουν».

Τόλμησε, έτσι, τότε και περιέλαβε στο κυβερνητικό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας -για πρώτη φορά σε κυβερνητικό πρόγραμμα κόμματος- τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης ως μέθοδο κατασκευής των μεγάλων έργων.

Τότε, η σημερινή Αξιωματική Αντιπολίτευση, έστελνε αυτόν και τη συγκεκριμένη πρόταση στην πυρά. Λίγα χρόνια αργότερα την εφήρμοζε. Σήμερα είναι κοινά αποδεκτή.

Τότε, φίλε Υπουργέ, προέτρεπαν το λαό να σε αναθεματίσει, γιατί, όπως έλεγαν, με την πρόταση ξεπουλιέται ο εθνικός πλούτος. Σήμερα απολαμβάνεις τις ευχαριστίες και την εκτίμηση όχι μόνο των κατοίκων της δυτικής Ελλάδας, αλλά και ολόκληρου του ελληνικού λαού.

Το έργο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει μήκος τριακόσια ογδόντα δύο χιλιόμετρα και αποτελείται από δύο, κυρίως, τμήματα. Από τον αυτοκινητόδρομο «Ιόνια Οδός», που έχει μήκος εκατόν ενενήντα έξι χιλιόμετρα και ξεκινά από το Αντίρριο μέχρι τα Γιάννενα και από το τμήμα του Π.Α.Θ.Ε., από τον ανισόπεδο κόμβο της Μεταμόρφωσης μέχρι τα Σκάρφια μήκους εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιομέτρων και τον συνδετήριο κλάδο Σχηματάρι – Χαλκίδα, έντεκα χιλιόμετρα.

Η Ιόνια Οδός, ως τμήμα του Δυτικού Άξονα, προβλέπεται να αποτελέσει τον κύριο άξονα της συγκοινωνιακής υποδομής της δυτικής Ελλάδος με διαδρομή από την Καλαμάτα μέχρι την Κακκαβιά – Δυρράχιο – Αυλώνα, έτσι ώστε να παίζει και διεθνή ρόλο, συνδέοντας την Ελλάδα με την Αλβανία και τις υπόλοιπες χώρες της δυτικής Ευρώπης.

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο έχει μήκος διακόσια δεκαεπτά χιλιόμετρα. Είναι ανασφαλές, δεν μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας και η ανώτερη επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι, περίπου, ογδόντα χιλιόμετρα την ώρα, πάντα κάτω από ανασφαλείς συνθήκες.

Το πρόβλημα εντάθηκε ακόμη περισσότερο μετά την κατασκευή της γέφυρας Ρίου- Αντιρρίου. Τα τροχαία ατυχήματα αυξήθηκαν. Οι δε θάνατοι από τα ατυχήματα αυτά είναι στην τετραετία 2002 – 2005 εκατόν σαράντα τέσσερα άτομα.

Ο νέος αυτοκινητόδρομος θα έχει μήκος εκατόν ενενήντα έξι χιλιόμετρα, είκοσι ένα, δηλαδή, χιλιόμετρα λιγότερα από τον υπάρχοντα οδικό άξονα και η ταχύτητα, κάτω από ασφαλείς συνθήκες, θα είναι εκατόν είκοσι χιλιόμετρα την ώρα.

Επομένως, η διαδρομή Αντίρριο-Γιάννενα που σήμερα κάτω από ομαλές καιρικές συνθήκες είναι περίπου τρεισήμισι, θα είναι γύρω στη μιάμιση ώρα, μία ώρα και σαράντα λεπτά, περίπου.

Μια παραπέρα εκτίμηση, όμως, εκτός από την ωφέλεια του κέρδους, του χρόνου, των καυσίμων, που εκτιμάται περίπου σε 125.000.000 ευρώ, είναι πιο συγκλονιστική και είναι αυτή που αναφέρεται στο κοινωνικό κόστος θανάτου από τα τροχαία ατυχήματα, που στην Ελλάδα υπολογίζεται περίπου στα 550.000 ευρώ ανά άτομο. Αντιλαμβάνεσθε, λοιπόν, ότι η σημαντικότερη προσφορά, που θα αποτελεί και τη μεγαλύτερη συνιστώσα για το δημόσιο όφελος, είναι η δραστική μείωση της ετήσιας εκατόμβης, αφού οι αυτοκινητόδρομοι θεωρούνται σήμερα οι ασφαλέστεροι δρόμοι, μειώνοντας τα θανατηφόρα ατυχήματα μέχρι και στο 5%.

Η διατομή του αυτοκινητοδρόμου είναι 24,5 μέτρα. Πρόκειται για εξάϊχνο κλειστό αυτοκινητόδρομο με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, η μία εξ αυτών λωρίδα έκτακτης ανάγκης, με λωρίδα πλάτους ενός μέτρου ως λωρίδα καθοδήγησης στο αριστερό εκάστου κλάδου και με δενδροφυτεμένο διαχωριστικό διάζωμα με στηθαία ασφαλείας. Πρόκειται, επομένως, και για ένα εντυπωσιακό από τεχνικής πλευράς έργο.

Το υπόλοιπο τμήμα, το τμήμα της Π.Α.Θ.Ε., αναβαθμίζεται και αυτό πλήρως και ως προς τα τεχνικά χαρακτηριστικά και με παρεμβάσεις στα γεωμετρικά στοιχεία, εξασφαλίζοντας έτσι ανετότερη διακίνηση των πολιτών, γινόμενος και αυτός αυτοκινητόδρομος πλάτους 24,5 μέτρων.

Η τελική μορφή του έργου και κυρίως του νέου τμήματος των 159,4 χιλιομέτρων που θα κατασκευάσει ο παραχωρησιούχος, διότι τα τμήματα παράκαμψης Άρτας και Αγρινίου εκτελούνται σήμερα ως δημόσια έργα, διαμορφώθηκε με γνώμονα το σεβασμό και την ένταξη στο φυσικό περιβάλλον και έλαβε υπ' όψιν τις τελευταίες τεχνικές προδιαγραφές στην εκτέλεση των δημοσίων έργων γενικώς και ιδιαίτερα στους τομείς της ασφάλειας, με έμφαση στις σήραγγες.

Ακόμη, υιοθέτησε πλήρως ό,τι ισχύει για τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων τηλεδιοδίων τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα διόδια στον αυτοκινητόδρομο Αντίρριο-Γιάννενα θα ακολουθήσουν τον κλειστό τύπο με μετωπικό και πλευρικούς σταθμούς, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η αναλογικότερη χρέωση σε σχέση με τη διανυόμενη απόσταση και θα είναι μετά την ολοκλήρωση του έργου τέσσερα λεπτά ανά χιλιόμετρο και για όλη τη διαδρομή του έργου.

Η σύμβαση έχει διάρκεια τριάντα χρόνια. Η διάρκεια κατασκευής που θα διαρκέσει εβδομήντα δύο μήνες, περιλαμβάνει τέσσερα ενδιάμεσα στάδια: ένα πρώτο στάδιο τεσσάρων μηνών για τη διεκπεραίωση όλων των διαδικαστικών λειτουργιών, ένα άλλο στάδιο είκοσι μηνών για την ολοκλήρωση του κόμβου Μεταμόρφωση-Άγιος Κωνσταντίνος, ένα τρίτο στάδιο για την ολοκλήρωση των υπόλοιπων τμημάτων της Π.Α.Θ.Ε., αλλά και την αποπεράτωση του ημιτελούς τμήματος της παράκαμψης του Αγρινίου και ένα τμήμα σαράντα μηνών, ώστε να ολοκληρωθεί ο αυτοκινητόδρομος από το Αντίρριο μέχρι και την παράκαμψη Αγρινίου.

Τελειώνοντας, επειδή ο χρόνος δεν επαρκεί, θα έλεγα απευθυνόμενος στους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. πως για ένα τόσο μεγάλο έργο που οι επιπτώσεις του είναι θετικές και αναμφίβολα τεράστιες για την περιοχή, για τον τόπο, είναι μικρόψυχο από μέρους σας να προσπαθήσετε να μειώσετε τις εντυπώσεις, γιατί την αξία του έργου δεν μπορείτε να τη μειώσετε και τη γνωρίζει καλύτερα από όλους εμάς ο κάτοικος της δυτικής

Ελλάδας που περίμενε τόσα χρόνια αυτό το έργο.

Όταν αυτή η τακτική αντιλαμβάνεσθε ότι δεν αποδίδει, προσπαθείτε ακόμα και να το οικειοποιηθείτε. Το είδαμε αυτό να συμβαίνει κατά τη συζήτηση στην αντίστοιχη επιτροπή και είμαι βέβαιος πως πανομοιότυπα αυτή τη μέθοδο θα ακολουθήσετε και σήμερα. Όπως πολύ σωστά ανέφερε ο παριστάμενος Υπουργός κατά τη συζήτηση στην επιτροπή, αυτά τα μεγάλα έργα είναι του ελληνικού λαού και κανείς δεν μπορεί να τα οικειοποιηθεί. Κάποιοι, όμως, τα σχεδίασαν -όχι βέβαια στα λόγια- τα μελέτησαν εξ ολοκλήρου, τα δημοπράτησαν, τα κυρώνουν σήμερα με νόμο, τα ξεκινούν, θα τα κατασκευάσουν και θα τα παραδώσουν για χρήση στον ελληνικό λαό. Και αυτοί είμαστε εμείς.

Αν θέλετε και εσείς να βοηθήσετε τον τόπο –και το πιστεύω απόλυτα αυτό που λέω- θα πρέπει να αλλάξετε τακτική, νοοτροπία και εικόνα, που το τελευταίο διάστημα είναι πιο χαρακτηριστική, εξαιτίας των σοβαρών εσωκομματικών προβλημάτων. Εάν θέλετε να έχετε μέλλον, θα πρέπει να δεχθείτε ότι έχετε ένα παρελθόν που προσπαθείτε να το διαγράψετε, όταν καλείσθε να απολογηθείτε, γιατί δεν κάνατε αυτά που έπρεπε να κάνετε τόσα πολλά χρόνια.

Υποτιμάτε έτσι τη νοημοσύνη του ελληνικού λαού. Γι' αυτό και σας αγνοεί, όπως σας αγνόησε το Μάρτιο του 2004, τον Οκτώβριο του 2006, σας αγνοεί καθημερινά, όπως δείχνουν οι μετρήσεις της κοινής γνώμης και δυστυχώς για σας, θα σας αγνοεί για πάρα πολλά χρόνια ακόμη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. συνάδελφος κ. Θεόδωρος Κολιοπάνος.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Η Άρτα έχει σήμερα την τιμητική της, βλέπω.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Ναι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ηχούν ακόμα στα αυτιά μου οι τελευταίες λέξεις του συναδέλφου και συμπατριώτη κ. Παπαγεωργίου, ότι όλα τα έργα εσείς τα κάνατε ή ότι εσείς θα κάνετε και τα υπόλοιπα.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην αρμόδια Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων, όπου ήρθε το θέμα αυτής της σύμβασης για την Ιόνια Οδό, είχαμε την ευκαιρία, με την παρουσία πάντα του κ. Σουφλιά και των Υφυπουργών, του κ. Καλογιάννη και του κ. Ξανθόπουλου, του καθηγητού μας, σε τέσσερις πολύωρες συνεδριάσεις να εξαντλήσουμε αυτό το θέμα, που είναι, πράγματι, ένα πολύ σοβαρό έργο. Ήδη έχουμε δηλώσει ότι εμείς, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., στηρίζουμε τα έργα αυτά, στηρίζουμε το συγκεκριμένο έργο και, βέβαια, ψηφίζουμε την κύρωση αυτής της Σύμβασης.

Και στην επιτροπή, λοιπόν, έκρινα σκόπιμο και σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για όσους δεν ήταν στην επιτροπή, να θυμίσω την αντίστοιχη στάση του κόμματος της Νέας Δημοκρατίας, όταν τότε ήταν αντιπολίτευση και ήρθε σε αυτήν εδώ την Αίθουσα η κύρωση της Σύμβασης της Γέφυρας του Ρίου-Αντιρρίου, ένα επίσης πολύ μεγάλο έργο που, όπως αντιλαμβάνεστε και όπως ξέρει ο καθένας, ήταν το πρώτο μεγάλο βήμα για το λεγόμενο Δυτικό Άξονα.

Ακούστε, λοιπόν, κυρίως οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, τι είπε ο εισηγητής σας σ' αυτήν την Αίθουσα πριν έντεκα ακριβώς, χρόνια. Γιατί συνέβη, κατά μια τρομερή συγκυρία, να είναι και τότε Τρίτη 27 Μαρτίου 1996. Κι εγώ τότε, νέος Βουλευτής, ήμουν εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τη γέφυρα, όπως σήμερα έχω την τιμή να εισηγούμαι την Ιόνια Οδό ή τον δυτικό άξονα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κυριαρχούσα σύμπτωση είναι αυτή.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Η κυριαρχούσα είναι αυτή που θα ακολουθήσει, κύριε Υπουργέ, και την οποία εσείς ακούσατε ήδη στην επιτροπή και έχετε γνώμη – διαφορετική, βέβαια, από εκείνη που τότε ακούστηκε εδώ μέσα.

Έλεγε, λοιπόν, τότε ο συνάδελφός μας εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας στη Βουλή – και διαβάζω από τα Πρακτικά της Βουλής: «Οι συμβάσεις και τα προσαρτήματά τους παρουσιάζουν τεχνικά, οικονομικά και νομικά ελαττώματα. Παραβιάζουν ευθέως τις διατάξεις των άρθρων 85, παράγραφος 1δ' και 90, παράγραφος 1 της Συνθήκης της Ρώμης και βάσει των άρθρων 173 και 174, όπως τροποποιήθηκαν με τη Σύμβαση του Μάαστριχτ, πας έχων άμεσο και προσωπικό συμφέρον μπορεί να προσφύγει στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και να ακυρώσει τους όρους. Επειδή έχω υπόψη μου την αυστηρή νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, είμαι εξαιρετικά ανήσυχος για το αποτέλεσμα κάποιας προσφυγής». Και συνεχίζει κλείνοντας: «Αντιλαμβάνεστε, λοιπόν, τι κινδύνους δημιουργούμε με την εισαγωγή αυτής της Σύμβασης προς κύρωση στο Κοινοβούλιο».

Αυτά έλεγε ο εισηγητής σας, της Νέας Δημοκρατίας, για το μεγάλο αυτό έργο. Και είχατε επιλέξει τότε εισηγητής να είναι ένας κατά τα άλλα αξιόλογος άνθρωπος, πρώην ανώτατος δικαστικός λειτουργός, για να δίνει το βηματισμό για τα μελλοντικά δικαστήρια. Και, βέβαια, έδωσε το σύνθημα, πράγματι το πέτυχε ο εισηγητής σας, διότι όλοι οι συνάδελφοί μας Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας που τον ακολούθησαν στο Βήμα ήταν σε αυτόν ακριβώς το ρυθμό.

Έτσι, λοιπόν, ο επόμενος αγορητής έλεγε: «Εμείς ζητάμε τη σύμβαση αυτή, η οποία είναι αποικιακού χαρακτήρος, να την ξαναπάτε πίσω», έλεγε στο Λαλιώτη, «στον ανάδοχο και να διαπραγματευτείτε τουλάχιστον τέσσερις όρους, όπως ανέφερε ο κ. Αχιλλέας Καραμανλής στην συνέντευξη που παρεχώρησε πριν από τρεις ημέρες».

Και συνεχίζει: «Αυτοί είναι αποικιακού χαρακτήρος όροι τους οποίους η Νέα Δημοκρατία δεν αποδέχεται».

Αυτά άκουγε τότε ο κ. Λαλιώτης, ενώ ο κ. Σουφλιάς δεν πρόκειται να ακούσει σήμερα τέτοια πράγματα.

Ένας άλλος συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας είχε πει τα εξής: «Εμείς κύριε Υπουργέ, φοβούμεθα ότι δεν μπορεί να κατασκευαστεί το έργο με την παρούσα σύμβαση, για πολλούς λόγους. Θα αναφέρω μόνο τρεις-τέσσερις. Είναι πρώτα ο κίνδυνος να εμπλακεί ο ανάδοχος σε δικαστικούς αγώνες» -είχε δοθεί το σύνθημα- «Ο ανάδοχος δεν έχει χρήματα και μόνο το ελληνικό δημόσιο του παρέχει εγγυήσεις. Το έργο είναι υπερτιμολογημένο». Εδώ πέφτει το σπέρμα για τη μελλοντική σκανδαλολογία.

«Πρέπει να το πω απ' αυτή εδώ τη θέση» -συνεχίζει ο κύριος συνάδελφος τότε- «στους κατοίκους της δυτικής Ελλάδας γιατί αυτοί θα πληρώσουν αυτή την υπερκοστολόγηση. Ακόμα και η ασφάλεια του έργου αμφισβητείται. Υπάρχουν και πολλά άλλα θέματα που εντείνουν τις ανησυχίες μας για την εκτέλεση αυτού του μεγάλου έργου». Κλείνω εδώ κυρία Πρόεδρε, γιατί δεν έχω δυστυχώς χρόνο διότι και οι υπόλοιπες αγορεύσεις των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας ήταν περίπου στο ίδιο επίπεδο.

Αυτά θα τα καταθέσω στα Πρακτικά κυρία Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Τα ακούσαμε κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Το κάνω για να μην ψάχνετε έντεκα χρόνια πίσω, κύριε Τασούλα και για να τα έχετε έτοιμα.

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

Βέβαια το μήνυμα αυτό για υπερκοστολογήσεις για ανασφαλή έργα, που συνεχίστηκαν όπως ξέρετε και για το αεροδρόμιο και για το μετρό και σε άλλα έργα πέρασε και στους Ευρωβουλευτές. Θυμάστε πολύ καλά ότι τουλάχιστον δύο ευρωβουλευτές σας της Νέας Δημοκρατίας κάθε εβδομάδα στις Βρυξέλλες κατήγγειλαν την Ελλάδα και τον τρόπο με τον οποίο γινόντουσαν τα μεγάλα έργα στη χώρα μας. Και βέβαια αυτό είναι το τελευταίο. Όμως ακολούθησαν και οι γνωστοί «γαλάζιοι» εργολάβοι οι οποίοι ήταν μόνιμα στους θαλάμους των δικαστηρίων με μοναδικό στόχο να καθυστερήσουν τα έργα εκείνης της

περιόδου, ενώ εμείς πάντα προσπαθούσαμε –δεν λέγαμε ότι τα κάνουμε όλα τέλεια- να βελτιώσουμε αυτά τα έργα, προσπαθούσαμε να φτιάξουμε νομοθετικό πλαίσιο γιατί όπως ξέρετε δεν υπήρχε νομοθετικό πλαίσιο, για τέτοια μεγάλα έργα και για συμβάσεις παραχώρησης.

Για παράδειγμα η δημιουργία του Σώματος Επιθεωρητών είχε θετικά αποτελέσματα. Τα κομμάτια παραδείγματος χάριν του δρόμου Αθήνα-Κόρινθος που έγιναν στην πρώτη περίοδο, ποιοτικά υστερούν σε σχέση με άλλα έργα μεταγενέστερα, όπως η Αττική οδός.

Όπως καταλάβατε ήταν μια μεγάλη απορία πολλών τότε και εμού προσωπικά, πως δεν βρέθηκε ένας Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας να πει ότι εγώ θα ψηφίσω αυτό το μεγάλο έργο γιατί έστω είναι από τη δυτική Ελλάδα, διότι αν δεν γίνει η γέφυρα δεν θα γίνει και ο δρόμος στη συνέχεια. Και ενώ όλοι κατ' ιδίαν συμφωνούσαμε ότι πράγματι πρέπει να γίνουν αυτά τα έργα όλοι ξέραμε ότι η δυτική Ελλάδα είναι νησί, στην πράξη κάναμε άλλα. Το ότι είναι νησί μερικοί δεν το καταβαίνετε. Φθάνοντας από τη μακρινή Κέρκυρα ή από το κοντινό Μεσολόγγι στο Αντίρριο, σου λένε κάποια στιγμή ότι δεν περνάει απέναντι. Κάνε το γύρω της Στερεάς Ελλάδος για να πας στην Αθήνα ή το χειρότερο έρχεσαι από την Αθήνα, φθάνεις στο Ρίο και σου λένε δεν περνάς απέναντι. Άρα είναι νησί. Τι θα κάνεις; Θα γυρίσεις ξανά στην Αθήνα, θα περάσεις όλη τη Στερεά Ελλάδα για να πας στο Μεσολόγγι, μετά στην Άρτα, στα Γιάννενα ή στην Κέρκυρα. Ε, πώς λοιπόν να μην απορεί κανείς για όλα αυτά;

Βέβαια, πρέπει να πω εδώ ότι ο σημερινός Υπουργός κ. Σουφλιάς, ο οποίος εγκαινίασε αυτό το μεγάλο έργο του δυτικού άξονα και της Ιόνιας οδού, της γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου, στα εγκαίνια της γέφυρας νομίζω ότι ήταν δίκαιος και απένειμε ό,τι έπρεπε να απονείμει και στον τότε Υπουργό και στους Υφυπουργούς άλλα και σε πολλούς πρώην Υπουργούς και Υφυπουργούς, γιατί σίγουρα αυτό το έργο μπορεί να έγινε εκείνη την περίοδο από τον κ. Λαλιώτη, αλλά δεν χωρά αμφιβολία ότι και άλλοι Υπουργοί δούλεψαν για να γίνει αυτό το έργο, όπως και όλα τα μεγάλα έργα. Δεν το αμφισβητεί κανείς αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εμείς ήδη τονίσαμε ότι θα στηρίξουμε κάθε τέτοια προσπάθεια και μακάρι να ήταν περισσότερες αυτές οι προσπάθειες.

Μέχρι στιγμής η Κυβέρνηση έφερε τη σύμβαση παραχώρησης για την υποθαλάσσια της Θεσσαλονίκης, την οποία επίσης το ΠΑ.ΣΟ.Κ. ψήφισε, και σήμερα φέρνει αυτήν τη σύμβαση της Ιονίας Οδού, την οποία ψήφισε.

Επίσης, είναι βέβαιο ότι, επειδή είναι λίγες οι καλές στιγμές των Βουλευτών στον πολιτικό τους βίο, οι στιγμές της δημιουργίας, δεν πρέπει ούτε να αποσιωπούνται ούτε να παραχαράσσονται ούτε να διαστρεβλώνονται. Ορισμένοι έχουν πει ότι στην Ιονία Οδό δεν είχε γίνει τίποτα απολύτως. Ήδη ανέφερα -και το ξέρουμε όλοι μας- ότι έγινε ένα τεράστιο έργο, η Γέφυρα. Σκεφθείτε, κύριοι συνάδελφοι, ότι θα μπορούσε ο τότε Υπουργός, κ. Λαλιώτης, με όλα αυτά που άκουγε και με όλη αυτήν τη λάσπη που έφαγε τότε για τη γέφυρα και τα άλλα έργα, να είχε δειλιάσει, να είχε φοβηθεί και αυτός και να μην ξεκινούσε αυτό το έργο, να μην είχε γίνει. Και δεν ξέρουμε σήμερα εάν θα ήμασταν σε θέση να κάνουμε και τη γέφυρα και την Ιονία Οδό.

Ας μιλήσω τώρα για την Ιονία Οδό. Πρέπει να πω ότι το έργο σχεδιάστηκε –και το λέω αυτό από πρώτο χέρι- το Μάιο του 1997 με Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τον κ. Λαλιώτη και Υφυπουργούς τον κ. Βερελή και εμένα. Στην αρχή το ονομάζαμε Ιονία Οδό, όπως και σήμερα, λαθεμένα. Τότε αποφασίστηκε ότι ένας οδικός μεγάλος τέτοιος άξονας, που μελλοντικά θα ενταχθεί στα διευρωπαϊκά δίκτυα, ξεκινώντας από την Καλαμάτα, Ρίο-Αντίρριο, τα σύνορα Αλβανίας και τη Βορειοδυτική Βαλκανική, δεν ήταν σκόπιμο να περάσει κοντά στα παράλια του Ιονίου, διότι ένας τέτοιος αυτοκινητόδρομος θα δημιουργούσε πολλές και μεγάλες περιβαλλοντικές βλάβες στις παραλίες του Ιονίου. Έτσι, λοιπόν, η τελική απόφαση ήταν να περάσει δίπλα από τα μεγάλα αστικά κέντρα της δυτικής Ελλάδας, Μεσολόγγι, Αγρίνιο, Άρτα, Γιάννενα, με τη συνέχειά του από εκεί και πάνω προς τα Ελληνοαλβανικά σύνορα και τη συνέχειά του κάτω προς την Καλαμάτα.

Μάλιστα, όχι απλά είπαμε αυτά και σχεδιάσαμε ότι πρέπει να γίνει ένας δρόμος, αλλά ήδη, όπως αναφέρθηκε, δημοπρατήσαμε δύο μεγάλα κομμάτια αυτού του δρόμου, συνολικού μήκους πενήντα ένα χιλιομέτρων. Δυστυχώς, έμειναν με το όνομα «Παράκαμψη Αγρινίου» και «Παράκαμψη Άρτας». Η λέξη «παράκαμψη» μάλλον παρερμηνεύεται από αυτούς που δεν ξέρουν καλά το θέμα και νομίζουν ότι είναι προσωρινές παρακάμψεις των πόλεων. Όχι, είναι κομμάτια της Ιονίας Οδού, του δυτικού άξονα πάνω στην κεντρική χάραξη, πάνω στην οριστική μελέτη του δυτικού άξονα.

Όπως είπα, από τα εκατόν ενενήντα έξι χιλιόμετρα, που είναι η συνολική χάραξη από το Αντίρριο μέχρι τα Γιάννενα, τα πενήντα πενήντα ένα άρχισαν να κατασκευάζονται εκείνη την περίοδο, το 1997. Δεν ολοκληρώθηκαν, εκτός της «Παράκαμψης της Άρτας», μήκους δεκαπέντε χιλιομέτρων, η οποία ήδη κυκλοφορείται από το 2002. Τα υπόλοιπα εκτελούνται τώρα με εργολαβίες, με την παλαιά μέθοδο, από το ελληνικό δημόσιο και κυρίως από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με την ευθύνη του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Αλήθεια είναι ότι από τότε καταλάβαμε ότι το έργο αυτό, για να ολοκληρωθεί, είχε ανάγκη μίας σύμβασης παραχώρησης. Αυτή η διαδικασία για τη σύμβαση παραχώρησης πρέπει να πω ότι άρχισε το 2001 και είναι αλήθεια ότι κατά τη διάρκεια του 2003 ατόνησε. Ο λόγος ήταν ότι το βάρος έπεσε εκείνη την περίοδο κυρίως από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε στα μεγάλα ολυμπιακά έργα.

Επίσης, είναι αλήθεια ότι αυτή η σύμβαση παραχώρησης ολοκληρώθηκε και έφθασε στη Βουλή από τη σημερινή ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και γι' αυτό δεν χωρά καμία αμφιβολία. Έχουμε πει ότι είναι ένα σημαντικό έργο, όχι επειδή είναι ακόμα στα χαρτιά, αλλά επειδή προσβλέπουμε και προσδοκούμε και θα βοηθήσουμε να ολοκληρωθεί μέσα στον προβλεπόμενο χρόνο των έξι περίπου ετών. Διότι το άλλο κομμάτι, που συμπεριλαμβάνεται στη συγκεκριμένη σύμβαση, δηλαδή του Π.Α.Θ.Ε., που κυρώνουμε σήμερα, ουσιαστικά είναι κατασκευασμένο από την Αθήνα, δηλαδή από τον κόμβο της Μεταμόρφωσης μέχρι τη Σκάρφεια, μήκους 172,5 χιλιομέτρων, με εξαίρεση λίγα μικρά κομμάτια και τη σύνδεση της Χαλκίδας, ένα κομμάτι περίπου έντεκα χιλιομέτρων το οποίο κατασκευάζεται και πάλι από εργολαβία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Ουσιαστικά το υπόλοιπο έχει βοηθητικές εργασίες και μπήκε στη σύμβαση λογικά, διότι ο οικονομικός λογαριασμός και τα διόδια του δυτικού άξονα φαίνονταν ότι δεν ήταν αρκετά, για να είναι ελκυστικό το έργο από μόνο του.

Κύριε Υπουργέ, όπως και στην επιτροπή θέλω να τονίσω δύο-τρία σημεία που έχουν σχέση με τον δυτικό άξονα και που από παλιά επίσης ήταν προγραμματισμένα.

Το πρώτο και σημαντικότερο νομίζω ότι είναι η κατασκευή του δρόμου από την Αμφιλοχία προς Βόνιτσα-Λευκάδα και πέραν της γέφυρας της Λευκάδας και επίσης προς Άκτιο-Πρέβεζα. Άλλωστε γι αυτό κατασκευάσαμε και την υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας και από εκεί ο δρόμος Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας, διότι ουσιαστικά αυτή είναι πραγματικά η Ιόνια Οδός. Και αυτός είναι ένας δρόμος τροφοδότησης του δυτικού άξονα. Γι αυτό και σας είπα και στην επιτροπή ότι θα έπρεπε με σαφήνεια στην παράγραφο τέσσερα έξι (4,6), όπου μπαίνουν τα ζητήματα ανταγωνισμού, να αναφέρεται ότι αυτός ο δρόμος, όχι μόνο δεν είναι ανταγωνιστικός της Ιόνιας Οδού, αλλά το αντίθετο είναι δρόμος τροφοδότησης. Να επαναλάβω ότι και ο δρόμος Φιλιππιάδα-Πρέβεζα, έχει τα αντίστοιχα χαρακτηριστικά, διότι επίσης συνδέει τον δυτικό άξονα με την παραλία του Ιονίου.

Τέλος, να αναφέρω εδώ -που είναι και ανησυχία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος- ότι δεν κάνετε μνεία, εάν σε αυτό το κεφάλαιο το τέσσερα έξι (4.6), το περί ανταγωνισμού, ο μελλοντικός δυτικός σιδηροδρομικός άξονας Γιάννενα-Αντίρριο ή Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα εντάσσεται ή το εννοείτε μέσα σε αυτό που λέγεται ανταγωνιστικά έργα και που ενδεχομένως θα έχει αντιρρήσεις ο παραχωρησιούχος.

Επίσης, υπάρχει ένα ζήτημα στο οποίο ήδη έχω καταθέσει ερώτηση, κύριε Υπουργέ. Έχει να κάνει με τον κόμβο της

Άρτας, δηλαδή με τη διασταύρωση της Ιόνιας οδού με το δρόμο Άρτα-Τρίκαλα, όπου ο κόμβος ήταν σωστά σχεδιασμένος το 1996, έγιναν διάφορες παρεμβάσεις, αντιστράφηκε ο κόμβος, με αποτέλεσμα σήμερα να σας ζητούμε όλοι και η Άρτα και ο δήμος Πέτα, να επανέλθει ο κόμβος στον αρχικό του σχεδιασμό.

Η απάντηση που μου στείλατε δεν είναι σαφής –και θα καταθέσω και την ερώτηση και την απάντηση στα Πρακτικά- διότι αυτά που λέτε περί σύνταξης νέας μελέτης, δεν ευσταθούν. Ήδη υπάρχει από παλιά η μελέτη αυτού του κόμβου, η υπογραφή της νέας κοινής υπουργικής απόφασης δεν είναι τίποτε δύσκολο. Όσον αφορά για την επέμβαση που λέτε στο ήδη κατασκευασμένο τμήμα της Α' Φάσης, αυτό έτσι κι αλλιώς θα κατασκευαζόταν, γιατί είναι προσωρινή σύνδεση της Ιόνιας Οδού με το δρόμο Άρτα-Τρίκαλα. Παρακαλώ να μας απαντήσετε.

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

Θα περιμένουμε την οριστική σας απάντηση, ώστε να μην επιτρέψουμε, μια και τώρα ολοκληρώνεται ο Δυτικός άξονας Ιόνια Οδός, λόγω διαφόρων παρεμβάσεων που έγιναν στο παρελθόν λαθεμένα κατ' εμέ -λαθεμένα υποχώρησε τότε και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. σε αυτές τις πιέσεις- να κατασκευαστεί στον καινούργιο δρόμο ένας κόμβος, ο οποίος είναι εντελώς λάθος, εντελώς αντεστραμμένος.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε συνάδελφε, ολοκληρώστε παρακαλώ, γιατί είναι και πολλοί εγγεγραμμένοι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε, με δύο μόνο παρατηρήσεις.

Όσον αφορά τις απαλλοτριώσεις, κύριε Υπουργέ, συμφωνούμε με τις διαδικασίες εξπρές που καθιερώνετε με το σχέδιο νόμου, όπως επίσης και με την συμμετοχή των ορκωτών λογιστών, ώστε να ξέρει κάποτε το ελληνικό δημόσιο τι πρόκειται να πληρώσει στις αποζημιώσεις του. Απλά, θα πρέπει να ληφθεί και μέριμνα, αυτές οι αποζημιώσεις στους δικαιούχους, να φθάνουν έγκαιρα.

Τέλος, θέλω να κάνω μια αναφορά διότι όλα αυτά τα έργα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα κατασκευάζουν τεχνικές εταιρείες, τεχνικοί μηχανικοί. Είναι λάθος ότι ισοπεδωτικά και αφοριστικά ο όρος «εργολάβος-κατασκευαστής-μηχανικός» έχει ταυτιστεί με πολύ αρνητικές έννοιες. Δεν θα πω ότι οι συνάδελφοί μου μηχανικοί και εργολάβοι είναι όλοι καλοί, όπως δεν είναι καλοί όλοι οι δικηγόροι ή όλοι οι πολιτικοί, αλλά είναι πολύ άδικο να ισοπεδώνουμε και να θεωρούμε ότι όλοι οι εργολάβοι είναι ίσως αυτό που ονόμασε ο κύριος Πρωθυπουργός, «νταβατζήδες». Υπάρχουν πολύ καλές μικρές, μεσαίες και μεγάλες κατασκευαστικές μονάδες στην Ελλάδα, πάρα πολύ καλές, όπως υπάρχουν και αυτό που είπε ο κύριος Πρωθυπουργός, οι «νταβατζήδες» των δημοσίων έργων, για τους οποίους όμως, κύριοι συνάδελφοι, γι' αυτό το καρκίνωμα, δεν κάνατε τίποτε απολύτως. Αντί να δούμε τη θεραπεία αυτού του καρκινώματος των «νταβατζήδων», αντίθετα, διαπιστώσαμε μετάσταση του φαινομένου και της ασθένειας ακόμη και στα δημόσια ταμεία. Ελπίζω να διορθώσετε μερικά απ' αυτά σε όσο χρόνο σας απομένει και στο μέλλον που έχει –αν έχει μέλλον- αυτή η Κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Άννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.», καθώς και τους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι δυο δημοτικοί σύμβουλοι, τοπικοί σύμβουλοι και υπάλληλοι του Δήμου Βαρθολομιού του Νομού Ηλείας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Ανάπτυξης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Εμπορικής Ναυτιλίας κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβερνήσεως της Ρωσικής Ομοσπονδίας, της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας και της Κυβερνήσεως της Ελληνικής Δημοκρατίας για Συνεργασία στην Κατασκευή και στην Εκμετάλλευση του Αγωγού Πετρελαίου «Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολη».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας και Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Παναγιώτης Κοσιώνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, στην επιτροπή είχαμε πει ότι εμείς δεχόμαστε την αναγκαιότητα κατασκευής του έργου για δυο λόγους βασικά. Ο ένας λόγος είναι ότι υπάρχει υψηλός δείκτης ατυχημάτων σε εκείνη την περιοχή και ο δεύτερος είναι ότι θα έπρεπε κανονικά να διευκολύνει τις μετακινήσεις πληθυσμών και ενδεχομένως και μια ανάπτυξη της περιοχής.

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

Ήθελα να πω, όμως, δυο λόγια γι' αυτό, όχι επειδή το έχει πει ο συνάδελφος της Πλειοψηφίας, αλλά γιατί υπάρχει μια εμπειρία. Γιατί σε τέτοιες περιπτώσεις, για να πεις τι θα κάνεις αύριο πρέπει να κρίνεις το σήμερα με την σκέψη και την εμπειρία του χθες.

Η περιοχή της νοτιοδυτικής Ελλάδας, αγαπητοί συνάδελφοι, μέχρι το 1991-1992 ήταν τέταρτη από πλευράς οικονομικής ανάπτυξης σε ολόκληρη την Ελλάδα. Γιατί είχε υποδομές αυτού του χαρακτήρα; Τώρα είναι η φτωχότερη περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γιατί χάθηκαν οι υποδομές; Άλλοι είναι οι λόγοι. Η καταστροφή της παραγωγικής βάσης της περιοχής, η αποβιομηχάνιση και είναι και μια περιοχή που παρουσιάζει τα εξής παράξενα: Πρώτον, τη μικρότερη αναλογία Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος κατά κεφαλήν, ένα από τα μεγαλύτερα ποσοστά ανεργίας και συγχρόνως, αγαπητοί συνάδελφοι, τη μεγαλύτερη συγκέντρωση πλούτου σε λίγα χέρια. Τεράστια πλούτη. Δεν είναι περισσότερα από εκατό, εκατόν πενήντα άτομα. Δεν οφελεται, λοιπόν, στην έλλειψη υποδομών κ.λπ.. Οφείλεται σε άλλες πολιτικές που έχουν σχέση και με την ένταξή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση κ.λπ., αλλά δεν είναι του παρόντος αυτά.

Τώρα, επί της ουσίας, τι είναι αυτό το νομοσχέδιο, τι είναι αυτός ο αυτοκινητόδρομος; Κατά τη δική μας γνώμη είναι ιδιωτικός αυτοκινητόδρομος γιατί θα γίνει και με τα έξοδα και με την εκμετάλλευση, μετά, εις βάρος του φορολογούμενου Έλληνα πολίτη. Εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, δηλαδή ελεύθερη μετακίνηση εμπορευμάτων, που είναι ένας στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχει σχέση με τις ανάγκες των επιχειρηματιών, βέβαια και των επιχειρήσεων.

Γίνεται τώρα μία εκμετάλλευση όχι εκ προθέσεως –δεν το λέω με την κακή έννοια- των λαϊκών απαιτήσεων για εύκολη, γρήγορη, φθηνή μετακίνηση, όπως επιβάλλει το καθήκον της πολιτείας απέναντι στον Έλληνα πολίτη, αλλά στην πραγματικότητα αυτό το πράγμα δεν γίνεται ή θα γίνει πανάκριβα. Ένα από τα πράγματα που δείχνουν αυτήν την τάση είναι ότι ο σιδηρόδρομος παραπέμπεται στις καλένδες, διότι αυτό δεν διευκολύνει τα διευρωπαϊκά δίκτυα, διότι δεν βολεύει τους επιχειρηματίες για τη μετακίνηση εμπορευμάτων, όπως θα γίνεται με άλλους τρόπους.

Τι είναι αυτή η σύμβαση ευθύς εξ αρχής; Είπα και στην επιτροπή ότι και μόνο ο τίτλος, δηλαδή, η «σύμβαση παραχώρησης» λέει σχεδόν τα πάντα. Πραγματικά παραχωρούνται τα πάντα στην εταιρεία που αναλαμβάνει την κατασκευή. Τι κερδίζει η ίδια; Πάρα πολλά. Ενώ, παραδείγματος χάριν, θα κατασκευάσει εκατόν ενενήντα έξι χιλιόμετρα, θα της παραχωρη-

θούν για οικονομική εκμετάλλευση τριακόσια ογδόντα δύο χιλιόμετρα. Δεύτερον, θα έχει την εμπορική εκμετάλλευση όχι μόνο από τα έσοδα των διοδίων, αλλά από τις εμπορικές εκμεταλλεύσεις και την αποκλειστική λειτουργία των Σ.Ε.Α, όπως και από την εμπορική εκμετάλλευση κάθε είδους επιτρεπτών χρήσεων. Τρίτον, ενώ η συμμετοχή της στα κεφάλαια είναι 17,9%, θα έχει το δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτού του δρόμου για τριάντα χρόνια και καταλαβαίνει κανείς, επειδή θα έχει ενδεχομένως αργότερα και το δικαίωμα της αύξησης των διοδίων, πού θα φθάσει αυτό το πράγμα.

Η κοινοπραξία είναι ελεγχόμενος και ελεγκτής του έργου συγχρόνως, αφού έχει τη δυνατότητα να επιλέγει να πληρώνει τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος θα ασκεί τον έλεγχο έγκρισης των μελετών και την ουσιαστική επίβλεψη των εργασιών. Έχει εξασφαλίσει –προσέξτε το, αγαπητοί συνάδελφοι, το έχετε διαβάσει και εσείς, αλλά απλώς θεωρώ υποχρέωσή μου να το τονίσω- την αδιατάρακτη άσκηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης του έργου. Αποκλείονται άλλοι ανταγωνιστικοί αυτοκινητόδρομοι ή οδοί ταχείας κυκλοφορίας που επηρεάζουν ουσιωδώς το φόρτο του δρόμου. Επιβάλλεται το διόδιο ανά χιλιόμετρο σε αυτοκινητοδρόμους που συνδέονται άμεσα με το έργο σε ύψος αρκετά ψηλό.

Εδώ υπάρχει κάτι το οποίο λέγεται καμιά φορά, ότι, αφού το λέει ο νόμος, δεν είναι δυνατόν να γίνει. Ξέρετε και στο παρελθόν και το ξέρουν πάλι όσοι είναι από τη νοτιοδυτική Ελλάδα ότι αυτοί έχουν το δικαίωμα νομότυπης προσφυγής και επιτυγχάνουν τις περισσότερες φορές εκείνο που θέλουν.

Ανέφερα ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα στην επιτροπή, τι είχε γίνει με την παράκαμψη της Πάτρας. Θυμόμαστε: Λουλούδια, κορδέλες που κόβανε, σημαίες, τηλεοράσεις, ραδιόφωνα επί τρεις – τέσσερις μέρες. Η αρχική μελέτη προέβλεπε διάνοιξη του δρόμου σε δύο κατευθύνσεις μέσα από κάτι λόφους που υπήρχαν. Κάνουν μια τέτοια διάνοιξη, γίνεται μια βροχόπτωση, πέφτουν τα χώματα, προσφεύγουν και επιτυγχάνουν αλλαγή της μελέτης, που τους έδωσε το δικαίωμα να κάνουν μέσα σε έξι χιλιόμετρα έξι τούνελ από τη μία μεριά και έξι τούνελ από την άλλη. Αποτέλεσμα; Επτά φορές επάνω το έργο από το αρχικό κόστος της μελέτης που είχε γίνει.

Η σύμβαση επιτρέπει την ανάπτυξη συγκοινωνιακού δικτύου στην ευρύτερη περιοχή για τα έργα που αφορούν μόνο την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων. Σε περίπτωση ανταγωνιστικών αυτοκινητοδρόμων –και υπάρχουν πάρα πολλές περιπτώσεις εκεί- επιβάλλει την ύπαρξη διοδίων ύψους τουλάχιστον 85% των διοδίων που είπα. Επιτρέπει στην κοινοπραξία και στο όνομα των συμπληρωματικών εργασιών που θα οφείλονται σε απρόβλεπτες περιστάσεις –προσέξτε να δείτε αυτό τι μπορεί να περικλείει μέσα- να προχωρήσει νόμιμα στην αύξηση μέχρι το 50% του κόστους.

Τώρα για τους εργαζόμενους είπα και στην επιτροπή ότι αυτά που άκουσα από τον πρόεδρό τους ήταν πολύ μεγάλα λόγια και πολύ ωραία. Και από μια εμπειρία κάμποσων δεκαετιών όταν ακούς τέτοια μεγάλα και ωραία λόγια λέω ότι πρέπει να κουμπώνεσαι. Πάντως φαίνεται ότι δεν υπάρχει καμία διασφάλιση για τους εργαζόμενους. Υπάρχει και ανατροπή των εργασιακών σχέσεων, τουλάχιστον στους σαράντα πέντε που θα προσλαμβάνονται -αυτό δεν έχει ξεκαθαριστεί πλήρως- με καινούριο εργασιακό καθεστώς.

Τώρα σε σχέση με τον απλό χρήστη, με τον απλό φορολογούμενο πολίτη. Το ύψος των διοδίων ακούγεται μηδέν κόμμα τόσο. Όμως είναι ανά χιλιόμετρο και να το υπολογίσει κανείς είναι μια σημαντική αύξηση των εσόδων για να μετακινηθεί κανείς. Μέχρι τώρα φαίνεται ότι από τα Γιάννενα μέχρι την Αθήνα μέσω Ρίου Αντιρρίου θα φθάνουν τα 35 ευρώ. Παραμένει ερωτηματικό τι θα γίνει με ορισμένους άλλους δρόμους οι οποίοι είναι επικίνδυνοι και θα χρειαζόντουσαν αναβάθμιση όπως είναι ο δρόμος Αμφιλοχίας – Πρέβεζας – Ηγουμενίτσας. Σε περίπτωση που αναλάβει ο ανάδοχος κάποια αναβάθμιση εκεί θα μπουν και εκεί διόδια.

Τώρα πώς θα γίνει η αποπληρωμή των δανείων είναι μεγάλη υπόθεση. Θα επιβαρύνει πάλι τους απλούς εργαζόμενους. Το δημόσιο αναλαμβάνει την ευθύνη αποκατάστασης των προβλημάτων για τον άξονα Μεταμόρφωση – Σκάρφεια και η εταιρεία θα έχει μόνο το καθήκον διόρθωσης κάποιων ατελειών που υπάρχουν εκεί. Αυτό σημαίνει αυτό που είπα πιο πριν, γιατί από τα εκατόν ενενήντα έξι πηγαίνει στα τριακόσια τόσα.

Για όλους αυτούς τους λόγους και για άλλους που θα μπορούσε να αναφέρει κανείς πιστεύουμε ότι αυτό το έργο δεν θα ωφελήσει τους κατοίκους της περιοχής. Θα το πληρώσουν πανάκριβα και για την κατασκευή και την εκμετάλλευση. Θα σας πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα που πάλι το ξεχνούν μερικοί. Στο δρόμο Κορίνθου – Πατρών υπάρχουν διόδια εδώ και δεκαετίες. Σ' αυτό το δρόμο που είναι η δεύτερη καρμανιόλα σε ολόκληρη την Ελλάδα με κατάσταση οδοστρώματος και με άλλες ελλείψεις που τις γνωρίζουμε πολύ καλά. Παρά ταύτα πληρώνουμε διόδια. Ο φορολογούμενος πλήρωσε για την κατασκευή και πληρώνει διόδια και τώρα.

Πρέπει να μας προβληματίσει και για τα άλλα που λέγονται αυτό που μου είπε πανεπιστημιακός από την Πάτρα ότι αν γινόταν μια γεωγραφική κατανομή των εσόδων σ' αυτό το κομμάτι Κορίνθου – Πατρών θα μπορούσαμε να φτιάξουμε σ' αυτή την περιοχή όχι δυο αλλά τρεις αυτοκινητόδρομους. Υπάρχει και κάτι άλλο που έχει ιδιαίτερη σημασία για την Π.Α.Θ.Ε. και την επέκταση που πρόκειται να γίνει. Η αρχική πρόβλεψη ήταν ένα κομμάτι να δημοπρατηθεί από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα και το άλλο κομμάτι μέχρι Πύργο – Τσακώνα. Μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα έγινε μια τροποποίηση για να δημοπρατηθεί ενιαία. Και αυτό γιατί το κομμάτι Πάτρα – Τσακώνα δεν αποδίδει πάρα πολλά για τους επιχειρηματίες. Έτσι συνδυάστηκε με το κομμάτι Πάτρα – Κόρινθος, εκεί που θα αυξηθούν και τα διόδια για να τους αποδώσει πολύ περισσότερο.

Για όλους αυτούς τους λόγους και άλλους που θα αναφέρει και άλλος ομιλητής εμείς θα καταψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο παρά αυτά τα πράγματα που είπα στην αρχή, γιατί πιστεύουμε ότι δεν θα διευκολύνει τους κατοίκους και ότι θα οδηγήσει σε συγκέντρωση κεφαλαίων σε λίγους που αναλαμβάνουν αυτό το έργο που τώρα βέβαια δεν είναι μόνο ελληνικές εταιρείες. Κάνουν μια διεύρυνση ευρωπαϊκού χαρακτήρα και από την Ισπανία φτάνουν μέχρι την Γερμανία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα δύο μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές από το δεύτερο τμήμα του Γυμνασίου Πολύκαστρου Νομού Κιλκίς.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει η κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Συνασπισμού.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, όπως είπα και στην ομιλία μου στην επιτροπή, βεβαίως, δεν έχουμε αντίρρηση για την αναγκαιότητα του έργου και γενικότερα για τα έργα υποδομής και τους οδικούς άξονες που αφορούν την ανάπτυξη της περιφέρειας, πολύ περισσότερο όταν μιλάμε για την Περιφέρεια της Ηπείρου, για τη δυτική Ελλάδα, όπου παρότι οι φορολογούμενοι πολίτες της περνούν μια παρατεταμένη περίοδο λιτότητος, παρότι έχουν εισρεύσει πόροι από τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, τα έργα αυτά, τα έργα υποδομής, τα αναγκαία έργα για την ανάπτυξη της περιφέρειας δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα.

Είναι καλό να θυμηθούμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι τα έργα υποδομής και οι υπηρεσίες προς τους πολίτες αποτελούν συνταγματική υποχρέωση της πολιτείας

-γιατί οι πολίτες είναι φορολογούμενοι- κυρίως στα θέματα που αφορούν τις υποδομές, τους οδικούς άξονες, τον εξοπλισμό για την παιδεία, την κατοικία, την εργασία, την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Η αδυναμία υλοποίησής τους, η μεγάλη καθυστέρηση περάτωσης από έλλειψη, μερική ή ολική, διάθεσης των πόρων δεν μπορεί σε καμία περί-

πτωση να αλλοιώσει αυτή τη βασική υποχρέωση του κράτους.

Είναι αναγκαίο τα προς υλοποίηση μικρά και μεγάλα έργα υποδομών, που απευθύνονται στο κοινωνικό σύνολο για την ανάπτυξη και βελτίωση της καθημερινής τους ζωής, να προκύπτουν ιεραρχημένα μέσα από ένα μακρόπνοο και δημοκρατικά σχεδιασμένο κατά τομέα και περιοχή εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό, που θα εξειδικεύεται σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και θα ελέγχεται μέσω του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και του κρατικού προϋπολογισμού.

Όταν συζητούσαμε πριν από αρκετά χρόνια –και συγκεκριμένα περίπου το 2002- κάνοντας μια επερώτηση τότε στην κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για τα θέματα των δημοσίων έργων, θέτοντας τα θέματα διαχείρισης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και κυρίως με την παρατήρηση ότι κατά αυτό το 1/3 οι οδικοί άξονες κυρίως θα γίνονταν με συμβάσεις παραχώρησης, είχαμε τονίσει ότι τα έργα της περιφέρειας δεν είχαν αρχίσει ακόμη, ότι οι εθνικοί πόροι θα εξαντλούνταν και θα συνέχιζαν να εξαντλούνται για πολλά χρόνια στα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων.

Είχαμε πει, λοιπόν, ότι δεν μπορεί να παρουσιάζουμε για την περιφέρεια ως πανάκεια τα έργα που γίνονται με συμβάσεις παραχώρησης. Έχουν και αυτοί το δικαίωμα να έχουν τη χαρά ενός δημοσίου έργου, που στην αρχή θα τους παρέχεται χωρίς υψηλά διόδια, χωρίς να έχουν τη διαχείριση από τον ιδιώτη, αλλά να έχουν τη διαχείριση από το δημόσιο στο οποίο με κοινωνικό έλεγχο να μπορούν να ασκούν και τα παράπονά τους.

Για το λόγο αυτό ήμασταν και είμαστε πολύ επιφυλακτικοί -και θα έλεγα και σαν τεχνικοί στο τμήμα του Συνασπισμού της Ριζοσπαστικής Αριστεράς- για το ότι έτσι με μια μεγάλη ευφορία στη χώρα μας θεωρούμε ως πανάκεια τις συμβάσεις παραχώρησης, τελευταία δε και των μικρών έργων.

Άλλωστε, αν δούμε τις συμβάσεις παραχώρησης μέχρι τώρα δεν θα έλεγα ότι έχουμε το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα όσον αφορά την προάσπιση των συμφερόντων του δημοσίου. Υπάρχουν σημαντικές διατάξεις στα έργα που προηγήθηκαν και ιδιαίτερα της Αττικής Οδού, όπου δεν προωθείται το δημόσιο συμφέρον, αλλά πιο πολύ διασφαλίζεται το συμφέρον του ιδιώτη. Το έργο έχει διπλάσια και τριπλάσια οικονομικά έσοδα, έχει διπλασιάσει τους κυκλοφοριακούς φόρτους και όμως προς το παρόν δεν προβλέπεται καμία παρέμβαση του δημοσίου, για να ανακτήσει πιο γρήγορα το έργο ή να πάρει ένα μέρος των εσόδων. Έχουμε βάσιμη εκτίμηση ότι μόνο ολιγάριθμοι ισχυροί όμιλοι μετέχουν στους διαγωνισμούς ότι οι μεσαίες, ακόμη και οι μεγάλες ελληνικές επιχειρήσεις της χώρας και ιδιαίτερα της περιφέρειας, μένουν στο περιθώριο όσον αφορά τα έργα αυτά και οδηγούνται σιγά σιγά πολλές ελληνικές επιχειρήσεις στο μαρασμό και στο κλείσιμο.

Δεν πρέπει λοιπόν να στρεφόμαστε ως πανάκεια στις συμβάσεις παραχώρησης. Υπάρχουν μεγάλες αδυναμίες, ασάφειες. Ενδεχομένως, επειδή είναι πολυδαίδαλες αυτές οι συμβάσεις, δεν μπορούν να προβλεφθούν όλα τα θέματα. Και βέβαια υποχωρούν τα θέματα τεχνικού αντικειμένου στα ενδιαφέροντα του χρηματοπιστωτικού κατεστημένου και πολλές φορές το ελληνικό δημόσιο σ' αυτή την κατάσταση βγαίνει χαμένο.

Όμως παρ' όλες αυτές τις επιφυλάξεις, εμείς χρόνια τώρα κάνουμε ερωτήσεις γιατί καθυστέρησαν αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης, που είχαν ξεκινήσει για σημαντικά έργα, όπως αυτό που συζητάμε σήμερα, και για τους άλλους οδικούς άξονες Τρίπολης- Καλαμάτας- Τσακώνας, την ολοκλήρωση του Π.Α.Θ.Ε. κ.λπ.. Λέγαμε, δε ότι δεν μπορεί απ' το 2001 που είχαν εξαγγελθεί αυτές οι συμβάσεις να έχουμε φθάσει να περάσουν πέντε χρόνια κ.λπ. και να μην γίνεται καμία πρόοδος ή τελικά να μην αποφασίζει το δημόσιο, το Υπουργείο, να τα εκτελέσει ως δημόσια έργα, να τα εντάξει άμεσα στον εθνικό προγραμματισμό ούτως ώστε να γίνουν πράγματι αυτοί οι οδικοί άξονες πραγματικότητα.

Από την άλλη πλευρά, όπως κι εσείς κάνατε ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, ζητούσαμε να υπάρξει ένα θεσμικό πλαίσιο γι' αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης, όπου να καθορίζονται με σαφήνεια οι βασικές αρχές. Και υπάρχουν βασικές αρχές που πρέπει να καθοριστούν από ένα νομοθετικό πλαίσιο. Θα μου απαντήσετε, κύριε Υπουργέ -γιατί μου το είχατε πει και άλλη φορά αυτό- ότι σ' αυτά τα μεγάλα έργα η κάθε σύμβαση παραχώρησης έχει ιδιαιτερότητες. Όμως οι ιδιαιτερότητες μπορούν να καλύπτονται μέσα από τη σύμβαση και μέσα από την ευθύνη που έχει ο εκάστοτε Υπουργός. Το θεσμικό πλαίσιο όμως, το οποίο θα ψηφίζεται στη Βουλή, θα θέτει τις γενικές αρχές που κύριο στόχο θα έχουν, όπως έχουμε όλοι, τη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος και την λειτουργία ενός πλαισίου παραγωγής και των έργων αυτών, που θα είναι κοντά στο νομοθετικό μας πλαίσιο και δεν θα αποκλίνει πάρα πολύ.

Αυτή η διαδικασία -και νομίζω ότι απ' όλες τις πλευρές έχει επισημανθεί- το να έρχεται δηλαδή όλη η σύμβαση, ακόμη και τα θέματα της χάραξης, κ.λπ. και να μην μπορεί να γίνει συζήτηση επί της ουσίας της σύμβασης και να αρχίζουμε να συζητάμε θέματα χάραξης και τεχνικά του έργου, τα οποία αφορούν τις συζητήσεις που κάνει το Υπουργείο μέχρι να προγραμματίσει και να δημοπρατήσει το έργο, νομίζω ότι είναι μια διαδικασία, η οποία δεν βοηθάει κανέναν.

Εμείς είμαστε επιφυλακτικοί μ' αυτό το σύστημα γιατί βλέπουμε ότι εδώ και δύο χρόνια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με το νόμο για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, έχει αναγάγει αυτές τις συμπράξεις και για τα μικρότερα έργα ως πανάκεια, μικρότερα έργα που τώρα εξαγγέλλονται –είχαν καθυστερήσει πάρα πολύ- για σχολεία, για νοσοκομεία, για φυλακές, έργα τα οποία έχουν καθαρά δημόσιο και κοινωφελή χαρακτήρα. Και τελικά χωρίς, θα έλεγα, ουσιαστικό προγραμματισμό –ετούτα εδώ, τα μεγάλα έργα, έχουν τον προγραμματισμό τους- χωρίς να εντάσσονται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, με κριτήριο όχι την προτεραιότητα των αναγκών αλλά κυρίως την ανταποδοτικότητα αυτών των έργων και για πού ενδιαφέρονται οι ιδιώτες και πού συμφέρει καλύτερα να τα κατασκευάσουν, εντάσσονται αυτά τα έργα.

Να σας φέρω παράδειγμα; Είναι τα δύο νοσοκομεία στην περιοχή της Περαίας και ογκολογικό και παιδιατρικό νοσοκομείο στην περιοχή εκείνη, η οποία έχει άλλον προορισμό και άλλη τουριστική ανάπτυξη; Δεν έχει σύνδεση αυτή τη στιγμή με τους οδικούς άξονες κ.λπ.; Θα μπορούσαν να κατανεμηθούν διαφορετικά και βέβαια να μην ισχύσει αυτό το κριτήριο.

Γι' αυτό λοιπόν, με την ευκαιρία που μας δίνει αυτή η σύμβαση παραχώρησης γι' αυτό το μεγάλο έργο, πρέπει λίγο να σκεφθούμε όλοι να υπάρξει μια διακομματική συνεργασία, να μπορέσουμε να μιλήσουμε με ειλικρίνεια, να δημιουργήσουμε μια σύγχρονη και δημόσια λειτουργία για τις υπηρεσίες του δημοσίου και να αναβαθμίσουμε αυτές τις υπηρεσίες που θα καλύπτουν ισόρροπα και όλες τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου και να μην χρησιμοποιούμε κάθε φορά τη δικαιολογία ότι οι τεχνικές υπηρεσίες δεν είναι διαρθρωμένες έτσι ότι δεν είναι αποδοτικές κ.λπ. ότι δεν έχουν καλή ποιότητα, λες και φταίνε αυτοί που δεν έχουν καλή ποιότητα και όχι μια σειρά μέτρων που δεν έγιναν για να τις αναβαθμίσουν και άρα οι υπηρεσίες θα παρέχονται καλύτερα μέσω των ιδιωτών.

Σας έχω πει πάρα πολλές φορές ότι τα προβλήματα τα οποία έχει ο δημόσιος τομέας αντανακλούν και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό στον ιδιωτικό τομέα. Δεν έχουμε δηλαδή ποιότητα παροχής υπηρεσιών και από τον ιδιωτικό τομέα και καλά θα κάνουμε όλοι να ενσκήψουμε σ' αυτό το μεγάλο πρόβλημα το οποίο έχουμε και να κάνουμε έναν ειλικρινή διάλογο.

Θα ήθελα να πω κάτι ακόμη πριν μπω στις λεπτομέρειες του έργου. Πρέπει να απαντήσουμε με ειλικρίνεια στους πολίτες της Ηπείρου και της δυτικής Ελλάδας και αργότερα της Πελοποννήσου για εκείνα τα τμήματα, που αγωνιούν τόσα χρόνια να έχουν αυτούς τους οδικούς άξονες. Δεν είχαν το δικαίωμα αυτοί να τα χαρούν για ένα σημαντικό διάστημα ως δημόσια έργα; Γιατί να αρχίσουν αυτοί από σήμερα με το υψηλό αντίτιμο διοδίων; Γιατί να αρχίσει από σήμερα η διαχείριση και όλο αυτό να είναι στον ιδιώτη;

Αυτή είναι η βασική μας θέση. Μπορεί να υπάρχουν άλλα θετικά στις συμβάσεις παραχώρησης, αλλά εμείς επιμένουμε τώρα γι' αυτές τις απομακρυσμένες περιοχές, γι' αυτούς τους φορολογούμενους πολίτες που τόσα χρόνια υπομένουν σε μια παρατεταμένη λιτότητα. Γιατί να έχουν αυτοί από την αρχή το

ιδιωτικό έργο και τις επιπτώσεις που έχει για να ξεπληρώσουμε τον ιδιώτη που κατασκευάζει αυτό το έργο; Θα μπορούσαν να υπάρχουν λίγο πιο ανακουφιστικές συνθήκες στη διαχείριση και στις πληρωμές για τα έργα αυτά.

Να προσθέσουμε λίγο πόσα θα πληρώνει ο πολίτης από τα Γιάννενα; Θα πληρώνει, τουλάχιστον 8 ευρώ μέχρι το Ρίο-Αντίρριο, 10,5 ευρώ πληρώνει σήμερα στο Ρίο-Αντίρριο και πόσα άλλα για να φθάσει μέχρι την Αθήνα.

Εμείς λέμε ότι εδώ θα πρέπει να δούμε λίγο αυτά τα θέματα και να κάνουμε και μια αναδρομή. Εγώ θα συμφωνήσω ότι έγινε κακός προγραμματισμός, κακή διαχείριση και πράγματι δεν είχαμε τα αναμενόμενα αποτελέσματα στην παραγωγή δημόσιων έργων στη χώρα και περιφερειακά κατανεμημένων, παρά το ότι και οι πολίτες έκαναν θυσίες και υπήρξαν τρία κοινοτικά πλαίσια και ένα μεσογειακό πρόγραμμα, με τα οποία έχουν εισρεύσει σημαντικοί πόροι στη χώρα μας.

Ας δούμε τώρα λίγο το έργο. Όπως έχω πει, πράγματι εμείς όχι μόνο καταλαβαίνουμε την αναγκαιότητα, αλλά λέγαμε ότι έπρεπε ήδη πολύ πιο νωρίς να είναι τελειωμένος αυτός ο οδικός άξονας. Έχουν συμβεί πολλά δυστυχήματα, αλλά κυρίως υπάρχει περιθωριοποίηση αυτών των περιοχών. Η Ήπειρος και η δυτική Ελλάδα είναι οι τελευταίες περιφέρειες στη χώρα και βέβαια παίζει πολύ σημαντικό ρόλο η σύνδεσή τους με την υπόλοιπη Ελλάδα και η σύνδεσή τους και με τις υπόλοιπες χώρες. Είναι πολύ σημαντικό, γι' αυτό εμείς συμφωνούμε με αυτό το έργο, αλλά όπως σας είπα έχουμε σημαντικές επιφυλάξεις, όσον αφορά τα θέματα της σύμβασης παραχώρησης.

Κατ' αρχάς για να πειστούμε γι' αυτήν την αναγκαιότητα, θα θέλαμε μία τεχνικοοικονομική μελέτη η οποία, από τη μία μεριά, να μας δείχνει γιατί αυτό το έργο δεν μπορεί να κατασκευαστεί και να λειτουργήσει με τα διόδια στο δικό του άξονα και πρέπει να προσθέσουμε τα διόδια που έγιναν, ως δημόσια έργα, από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων στον Π.Α.Θ.Ε.. Και από την άλλη πλευρά, αφού το δημόσιο δίνει τα 330.000.000 ευρώ σαν χρηματοδοτική συμβολή, γιατί δεν θα μπορούσε με δανειακές συμβάσεις –που μπορεί καλύτερα να εξασφαλίσει και ενδεχομένως με καλύτερους όρους σαν δημόσιο και με μία πολιτική διοδίων, η οποία να είναι πράγματι μία πολιτική ...

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

Θα ήθελα και εγώ λίγο χρόνο ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

... πολύ πιο προσιτή στους πολίτες των απομεμακρυσμένων περιοχών- να βγάλει πέρα σιγά-σιγά αυτό το έργο; Αυτή είναι μία μεγάλη επιφύλαξη που έχουμε για τα έργα αυτά.

Εγώ θέλω να τονίσω ότι σε αυτή τη σύμβαση παραχώρησης, πράγματι –όπως λέει και η εισηγητική έκθεση, αλλά και εγώ το αναγνωρίζω- υπάρχουν διατάξεις που εξασφαλίζουν πολύ καλύτερα τα συμφέροντα του δημοσίου. Έχει βελτιωθεί η σύμβαση κατά πολύ σ' αυτό το θέμα, αλλά τα θέματα των ανταγωνιστικών έργων, ενδεχομένως, λόγω αυτού του ιδίου του συστήματος, δεν μπορείτε και εσείς να τα αποφύγετε. Φτάνουν να είναι, ας πούμε, ανταγωνιστικά πολλά αναγκαία έργα στην περιοχή και να τίθεται το θέμα της πολιτικής των διοδίων κάτω από τη δαμόκλειο σπάθη αυτής της σύμβασης. Να μας περιορίζει, δηλαδή, σε μία άλλη περιφερειακή πολιτική και με τους οδικούς άξονες. Είναι σημαντικές δεσμεύσεις αυτές από τη σύμβαση.

Όπως είναι πολύ μεγάλη δέσμευση –δεν ξέρω, θα μπορούσε να βελτιωθεί η σύμβαση- στο ότι εδώ τελικά το δημόσιο παραχωρεί για τριάντα χρόνια όλες του τις αρμοδιότητες στον ιδιώτη. Και αν γενικευθούν αυτά τα έργα παραχώρησης, τελικά σε λίγο θα πούμε ότι δεν χρειάζονται τεχνικές υπηρεσίες. Χρειάζονται κάποια σώματα επιθεωρητών και τελειώσαμε και με τα μεγάλα έργα. Κι αν πείτε για τα Σ.Δ.Ι.Τ. που δεν προβλέπονται ούτε καν ορισμένες διατάξεις ασφαλείας, ακόμη περισσότερο.

Όμως δεν είναι έτσι τα πράγματα, γιατί οι τεχνικές υπηρεσίες και μέχρι τώρα έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο για να προετοιμάσουν το έργο. Κατά τη δική μου άποψη, το έργο είναι κατά το ήμισυ δημόσιο γιατί αυτή τη στιγμή όλες οι προσπάθειες που έχουν καταβληθεί για να φτάσει το έργο σ' αυτό το σημείο είναι τα περισσότερα χρήματα και ο περισσότερος κόπος, αν αναλογιστούμε ότι τα έργα αυτά κάνουν είκοσι με τριάντα χρόνια για να ωριμάσουν και άλλα δέκα χρόνια για να δημοπρατηθούν είτε ενταχθούν ως δημόσια έργα είτε πάνε με συμβάσεις παραχώρησης. Εδώ, δηλαδή και πολύς κόπος και πολύ γνώση και πολύ εμπειρία έχει κατατεθεί από τις τεχνικές υπηρεσίες και θα έπρεπε το σύστημα επίβλεψης και των μελετών και της κατασκευής του έργου από πλευράς αυτών των υπηρεσιών, που θα έχει μία συνέχεια και μία ορθότερη παρακολούθηση με το έργο αυτό, να είναι αυστηρότερο, κύριε Υπουργέ. Βέβαια, γι' αυτό έρχεται η σύμβαση παραχώρησης εδώ, γιατί καταργείτε το νομοθετικό πλαίσιο όσον αφορά στη υποχρέωση να υπάρχει η διευθύνουσα υπηρεσία και η προϊσταμένη αρχή ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ολοκληρώστε, κυρία Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν ξέρω αν θα μπορέσετε –μου είπατε κάτι στην επιτροπή- να δώσετε τουλάχιστον κάποια υπόσταση στη δημόσια προϊσταμένη αρχή για να έχει μία καλύτερη παρακολούθηση σ' αυτό το έργο.

Θα θεωρήσω θετικά τα θέματα της παραγράφου 25, της απόδοσης, δηλαδή, πληρωμών προς το δημόσιο, αλλά αφού διαφαίνεται τελικά ότι το έργο πολύ πιο νωρίς θα εξασφαλίσει τα έξοδα κατασκευής του κ.λπ., γιατί να μη μπορεί να περιέλθει πολύ πιο σύντομα στο δημόσιο; Εγώ πιστεύω ότι το δημόσιο μπορεί να έχει και τη διαχείριση και τη συντήρηση του έργου και μπορεί να αναβαθμίσει τις υπηρεσίες του και ότι ο πολίτης αισθάνεται περισσότερο ασφαλής με αυτή τη διαχείριση, παρά τη διαχείριση από τον ιδιώτη.

Αυτά ήθελα να πω. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κυρία Ξηροτύρη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να σας πω ότι είναι είκοσι πέντε συνάδελφοι εγγεγραμμένοι. Επειδή, λοιπόν, ο χρόνος είναι συγκεκριμένος, γύρω στις 12.30' το αργότερο θα πρέπει να σταματήσουμε για να γίνει η ψηφοφορία, θα παρακαλέσω πάρα πολύ τους συναδέλφους να κρατήσουν τους χρόνους, ώστε να μπορέσουν να μιλήσουν όσο το δυνατόν περισσότεροι συνάδελφοι.

Σας ευχαριστώ εκ των προτέρων.

Πρώτος στον κατάλογο είναι ο κ. Ξενοφών Βεργίνης.

Ορίστε, κύριε Βεργίνη έχετε το λόγο.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητούμε τη κύρωση της υπογραφείσας το Δεκέμβριο σύμβασης για την κατασκευή της Ιόνιας Οδού με τη μέθοδο της παραχώρησης.

Πρέπει να πω ότι το νομοσχέδιο αυτό, κύριε Υπουργέ, μας βρήκε όλους ενωμένους. Είναι ίσως από τις λίγες φορές, κύριοι της πολιτικής ηγεσίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., που όλοι οι Βουλευτές εκφράστηκαν με θετικά λόγια, θα έλεγα πολύ κολακευτικά, γιατί όλοι αναγνωρίσαμε και αναγνωρίζουμε ότι το έργο το οποίο συντελείται στο Υπουργείο σας είναι σημαντικό. Και είναι σημαντικό, γιατί κυρίως πρέπει να τονίσουμε το έργο προετοιμασίας το οποίο κάνετε. Δεν είναι μόνο το έργο το οποίο εκτελείται, αλλά είναι το έργο το οποίο συντελείται στο Υπουργείο, έτσι ώστε να παρομοιάζουμε αυτήν την εργασία που κάνετε με μια εποχή Κωνσταντίνου Καραμανλή, όταν εκείνος ήταν Υπουργός Δημοσίων Έργων, αλλά με σύγχρονες, βεβαίως, συνθήκες και προδιαγραφές.

Είναι ένα όνειρο δεκαετιών για τους κατοίκους της δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου και όχι μόνο, αλλά και ανατολικά, όπου η Π.Α.Θ.Ε. συνεχίζεται και μάλιστα συνεχίζεται νυχθημερόν. Και αυτό, κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να το παραδεχτούμε. Όσοι κινείστε προς εκείνη την περιοχή, θα δείτε ότι το εργοτάξιο δουλεύει συνεχώς σε εικοσιτετράωρη βάση.

Έτσι πράγματι πρόκειται να ολοκληρώσουμε μία προσπάθεια την οποία ζητάει, απαιτεί η Ελλάδα, ζητάει, απαιτεί η χώρα μας. Γιατί αυτό το έργο, κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι μονάχα έργο διευκόλυνσης των περιοχών, αλλά αναβαθμίζει τη χώρα, έτσι ώστε να την κατατάξει στη χορεία των ανε-

πτυγμένων χωρών. Γιατί μέχρι σήμερα το οδικό δίκτυο της χώρας μας σε πολλές περιοχές –για να μην πω σε όλες- δείχνει πράγματι δίκτυο μιας λιγότερο ανεπτυγμένης χώρας. Αντίθετα, όταν θα ολοκληρωθεί αυτό το δίκτυο που ζώνει ολόκληρη την Ελλάδα, τότε μπορεί πράγματι άνετα η Ελλάδα να χαρακτηριστεί ως ανεπτυγμένη χώρα.

Και το λέω αυτό, κύριοι συνάδελφοι, γιατί αυτή η ζώνη πράγματι είναι ζώνη δρόμων διεθνών προδιαγραφών που εξασφαλίζουν άνεση στην κυκλοφορία, πολύτιμο χρόνο και χρήμα, όχι μονάχα λόγω χρόνου. Λόγω του γεγονότος αυτού έχουμε μείωση κόστους βενζίνης και κυρίως μείωση κόστους, λόγω μείωσης φθορών των αυτοκινήτων και κάθε μέσου που κυκλοφορεί στους δρόμους. Και προπαντός, κύριοι συνάδελφοι, έχουμε ασφάλεια μετακίνησης.

Έρχομαι, όμως, συγχρόνως εδώ να απαντήσω και στους συναδέλφους που μιλάνε καμιά φορά για κόστος διοδίων. Μα, το κόστος διοδίων θα πρέπει να το μετρήσετε σε σχέση με τη μείωση του κόστους που θα έχουμε και στη βενζίνη και στο χρόνο και στις φθορές. Τότε θα δείτε ότι αυτό το κόστος υπολείπεται σημαντικότατα. Κυρίως, όμως, υπολείπεται σημαντικότατα σε ό,τι αφορά την ασφάλεια.

Κύριοι συνάδελφοι, κυρίως θα έχουμε και άλλο ένα πλεονέκτημα, την αποφυγή συμφόρησης. Διότι τελικά, τι είναι οι δρόμοι της Ελλάδος; Φτιάχνονται λεωφόροι και ξαφνικά βρισκόμαστε μπροστά σε μία ατροπό που πολλές φορές δημιουργεί, όχι απλά χιλιόμετρα κυκλοφοριακής συμφόρησης, όχι απλώς ατυχήματα, αλλά κυρίως δυστυχήματα. Αποφεύγουμε, λοιπόν, ολοκληρώνοντας αυτό το δίκτυο αυτά τα λεγόμενα bottlenecks, όπως λέμε στη διεθνή ορολογία.

Όμως, τι άλλο πετυχαίνουμε μ' αυτόν τον τρόπο; Πετυχαίνουμε μία αναπτυξιακή πορεία της χώρας μας, μία ισόρροπη και δίκαιη ανάπτυξη, διότι μέχρι τώρα ευνοούταν η ανατολική πλευρά και αδικείτο η δυτική, ενώ σήμερα με αυτό το δίκτυο έχουμε, πράγματι, ίσες δυνατότητες ανάπτυξης.

Και δεν θα ήταν τόσο σημαντικές, κύριε Υπουργέ, εάν πράγματι δεν είχατε προβλέψει να διαχέεται αυτό το επίπεδο ανάπτυξης δρόμων και προς τις περιφέρειες και εντός των νομών, διότι κυρίως οι παρακαμπτήριοι δρόμοι είναι εκείνοι που μεταφέρουν πράγματι την ανάπτυξη την ενδονομαρχιακή, ενδοπεριφερειακή, για να παραμένει έτσι η προστιθέμενη αξία στο χώρο της ανάπτυξης και να μη μεταφέρεται η προστιθέμενη αξία από το ένα άκρο στο άλλο. Τότε θα είχαμε απλή μεταβίβαση. Όμως, εμείς δεν ζητάμε απλά μεταβίβαση. Ζητάμε και διάχυση της ανάπτυξης στην περιοχή, την οποία πετυχαίνουμε.

Επίσης, έχουμε μία νησιωτική ανάπτυξη, από τη στιγμή που τη λέμε «Ιόνια Οδό» και έχουμε, επίσης, την Παραϊόνιο, όπου από την Αμβρακία έχουμε τον παρακαμπτήριο δρόμο που βγαίνει κατ' ευθείαν στο Άκτιο και ενδιάμεσα βεβαίως από Άκτιο προς Λευκάδα και από Άγιο Νικόλαο, το χωριό μετά τη Βόνιτσα, προς Λευκάδα, με νέα ζεύξη Αιτωλοακαρνανίας-Λευκάδος που βγάζει στην οδό Φιλοσόφων. Έτσι, ολοκληρώνεται βεβαίως και η δυνατότητα προέκτασης της αναπτυξιακής πορείας και προς τη Λευκάδα, την οποία έχω την τιμή να εκπροσωπώ στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Όμως, εξίσου και με το δρόμο πλέον που έχουμε από την Πρέβεζα προς την Κέρκυρα, έχουμε τη διάχυση αυτής της ανάπτυξης επιτέλους σε ολόκληρη την περιοχή που ακόμα βρίσκεται σε ένα λιγότερο ανεπτυγμένο επίπεδο έναντι των άλλων περιοχών της χώρας.

Και θα ήθελα εδώ, κύριε Υπουργέ, να σας παρακαλέσω θερμότατα για το εξής: Γνωρίζω πολύ καλά ότι τα μέσα είναι περιορισμένα. Παρά το γεγονός, όμως, αυτό, πιστέψτε με ότι με τον τρόπο που κάνετε πράγματι τη χρηματοδότηση, αλλά και με τον τρόπο που πιστεύω απόλυτα ότι θα εκτελεστεί το έργο, είμαι βέβαιος ότι θα εξοικονομήσετε πόρους, διότι το επίπεδο απορρόφησης από το κοινοτικό πρόγραμμα θα είναι τεράστιο και αυτό θα σημάνει εξοικονόμηση πόρων, έτσι ώστε να ολοκληρώσετε και να εντάξετε επίσης την παρακαμπτήριο οδό που πηγαίνει από Αμβρακία προς Άκτιο και προς Λευκάδα με ζεύξη, όπως ανέφερα στα υπόλοιπα του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Και όχι μόνο. Είμαι βέβαιος ότι τελικά, χωροταξικά θα κάνετε μερικούς παρακαμπτηρίους δρόμους –συλλεκτήριους δρόμους όπως λέω. Αυτό στην πορεία θα το διαπιστώσετε και θα το υλοποιήσετε.

Αυτό το λέω, γιατί γνωρίζω πολύ καλά ότι επιδιώκετε να θέσετε σε χρηματοδότηση αυτήν την Αμβρακία προς Άκτιο στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Και γνωρίζω πολύ καλά την προσπάθεια, όπως και την εξέλιξη. Και είμαι βέβαιος ότι θα το πετύχετε. Παρά το γεγονός αυτό, δείτε και τα υπόλοιπα του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζω πολύ καλά και εγώ, όπως ανέφερε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Παπαγεωργίου, ότι οι συμβάσεις παραχώρησης αποτελούσαν αν όχι έμπνευση, επιδίωξη δική σας. Είστε ευτυχής, διότι το υλοποιείτε σήμερα ως Υπουργός Δημοσίων Έργων, αλλά αναγνωρίζετε, επίσης, ότι αυτή η σύμπραξη δεν θα μπορούσε να γίνει κάτω από το προηγούμενο θεσμικό καθεστώς. Δημιουργήσατε πρώτα το θεσμικό καθεστώς ορθής και αποτελεσματικής εκτέλεσης και μέσα στα σύγχρονα όρια υλοποιήσεως των έργων, διότι, κύριε Υπουργέ, αν δεν κάνετε το προηγούμενο έργο, το θεσμικό πλαίσιο κατά το οποίο θα εκτελούνται τα έργα, τότε να ξέρετε ότι και αυτό θα ήταν στο περιθώριο της μη υλοποίησης.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κύριε Βεργίνη. Υπάρχουν πολλοί συνάδελφοι που θέλουν να μιλήσουν.

ΞΕΝΟΦΩΝ ΒΕΡΓΙΝΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Συνεπώς, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να γνωρίζετε ότι σήμερα προσφέρετε ένα τεράστιο έργο για το οποίο, όχι μονάχα οι σημερινοί Βουλευτές που είμαστε εδώ, αλλά και οι αυριανοί και κυρίως οι γενεές όλων αυτών των ανθρώπων στις περιοχές όπου εσείς εκτελείτε αυτά τα έργα, θα είναι ευγνώμονες.

Αυτό δεν είναι σχήμα λόγου, δεν είναι θέμα θωπείας προς οποιαδήποτε πολιτική ηγεσία, αλλά είναι επιτέλους υλοποίηση έργου, το οποίο περιμένουμε αιώνες τώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Βεργίνη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα πως από τα κάτω βορεινά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας δεκατέσσερα άτομα που συγκροτούν την Κοινοβουλευτική Αντιπροσωπεία από την Ινδονησία.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Το λόγο έχει ο κ. Γείτονας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω πει πολλές φορές από αυτό το Βήμα και ως Υπουργός και ως Βουλευτής ότι τα δημόσια έργα δεν έχουν χρώμα.

Κανείς δε, δεν μπορεί να τα οικειοποιηθεί. Ανήκουν στον ελληνικό λαό. Επίσης, κανείς δεν μπορεί κατά «το δοκούν» να ξαναγράψει την ιστορία τους. Γι' αυτό και αντιπαρέρχομαι και αυτά που αναφέρονται στην εισηγητική έκθεση του νομοσχεδίου για την Ιόνια Οδό, ότι δηλαδή η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας βρήκε «ασκήσεις επί χάρτου» και πολύ περισσότερο αντιπαρέρχομαι αυτά τα απαράδεκτα για το ΠΑ.ΣΟ.Κ. που είπε ο εκλεκτός συνάδελφος εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας. Δεν ξαναγράφεται η ιστορία των έργων. Έχει γραφτεί. Και τα έργα για τα οποία μιλάμε –η Ιόνια Οδός είναι το δεύτερο, που με καθυστέρηση έρχεται για κύρωση, έργο από τα επτά έργα με συμβάσεις παραχώρησης- είναι έργα που σχεδιάστηκαν και δημοπρατήθηκαν επί ΠΑ.ΣΟ.Κ..

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν δημοπρατήθηκαν!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν είναι έργα που ανήκουν στο λαό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Σας ενοχλεί η αλήθεια. Θέλετε να έχετε επιλεκτική μνήμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, μην διακόπτετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Ακούστε τι είπε ο εισηγητής σας. Θα πάρει απάντηση και μην ενοχλείστε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Θα τα ακούσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Εγώ κρατώ την ψυχραιμία μου παρά τις διακοπές. Θα σας πω και τι θα έπρεπε να κάνετε σήμερα.

Αυτά τα έργα, όπως και η Ιόνια Οδός εντάχθηκε στα διευρωπαϊκά δίκτυα από το 1996, δημοπρατήθηκε το 2002 κατασκευάζονται τμήματα και έρχεται σήμερα η σύμβαση με καθυστέρηση. Αυτή είναι η αλήθεια και σας πειράζει. Έχετε ασθενή μνήμη.

Και θα προσθέσω ότι αν σήμερα η παράταξή σας είχε πολιτική γενναιότητα και μετά από αυτά που σας θύμισε ο κ. Κολιοπάνος, θα έπρεπε συλλογικά να ζητήσετε συγγνώμη από τους κατοίκους της δυτικής Ελλάδας και από τον ελληνικό λαό. Γιατί όταν εγώ υπέγραψα τη σύμβαση για το Ρίο-Αντίρριο και ήρθε μετά στη Βουλή, όταν κάναμε το μεγάλο έργο, το Ρίο-Αντίρριο, εσείς κινδυνολογούσατε, σκανδαλολογούσατε και ζητούσατε την απόσυρση της σύμβασης. Και αν σας είχαμε ακούσει, αν πραγματικά είχαμε κάνει πίσω μπροστά στην κινδυνολογία και την σκανδαλολογία σας, η γέφυρα Ρίο-Αντίρριο – τώρα «Χαρίλαος Τρικούπης»- η οποία ήταν προϋπόθεση για την Ιόνια Οδό, δεν θα είχε γίνει.

Επίσης, δεν θα είχε γίνει και το Άκτιο-Πρέβεζα που είχα πάλι την τιμή και να το υπογράψω και να το θεμελιώσω.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Έντεκα χρόνια τι κάνατε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Γι' αυτό, λοιπόν, θα πρέπει η παράταξή σας αντί να μέμφεται την παράταξη του ΠΑ.ΣΟ.Κ. η οποία κατάφερε να κάνει την Ελλάδα ένα μεγάλο εργοτάξιο, ένα απέραντο εργοτάξιο, όλα τα τελευταία χρόνια, θα έπρεπε να ζητήσει ένα μεγάλο «συγγνώμη» από τον ελληνικό λαό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Δηλαδή, εγώ το Σαββατοκύριακο πάω κάτω με την Ιόνια Οδό κατασκευασμένη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Δεν κάνω ποτέ προσωπικές αναφορές, αλλά επειδή με προκαλείτε, θα σας έλεγα ότι αυτό δείχνει ότι είστε και 'σεις αμετανόητος και προσωπικά.

Καταψηφίσατε τη σύμβαση για το Ρίο-Αντίρριο και θα σας βαραίνει εσαεί. Ουσιαστικά δεν θα είχε γίνει η γέφυρα, στο Ρίο-Αντίρριο έργο για το οποίο κινδυνολογούσατε και για το οποίο προσπαθείσατε, με δικές σας κινήσεις, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αλλού, να σταματήσει να ματαιωθεί το έργο. Εάν δεν είχε γίνει αυτό το έργο, δεν θα μπορούσε ποτέ να γίνει η Ιόνια Οδός. Είστε, λοιπόν, και αμετανόητοι σήμερα. Δεν είναι κακό στην πολιτική να υπάρχει γενναιότητα. Δεν τα δείχνετε ούτε ως παράταξη, ούτε ως πρόσωπα. Αυτή είναι η διαφορά μας!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Ναι, γιατί εγώ το Σαββατοκύριακο πάω κάτω με την Ιόνια Οδό!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Η διαφορά της δικής μας παράταξης είναι ότι εμείς στηρίζουμε το έργο. Όπως στηρίξαμε την υποθαλάσσια, στηρίζουμε και σήμερα αυτό το έργο, γιατί έχουμε αντίληψη ότι τα έργα συνεισφέρουν στην ανάπτυξη της χώρας και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Γι' αυτό την φτιάξατε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Γι' αυτό και υλοποιήσαμε την πρώτη γενιά των μεγάλων έργων –το Αεροδρόμιο, το Ρίο-Αντίρριο, την Αττική Οδό, την Εγνατία- και άλλα και προχωρήσαμε και στην προετοιμασία και τη δημοπράτηση της δεύτερης γενιάς, είναι αυτά τα επτά έργα, με συμβάσεις παραχώρησης, ένα από τα οποία συζητάμε σήμερα.

Προχωρήσαμε, λοιπόν, αυτά τα έργα με σύμβαση παραχώρησης, για να μπορέσει να συνεχιστεί ο εκσυγχρονισμός υποδομών, η πρόοδος της χώρας. Δεν μας ενδιαφέρουν τα «μικροκομματικά». Μ' αυτά που σας είπε ο κ. Κολιοπάνος, θα έπρεπε να ψάλλετε σήμερα, ως «εν πολλαίς αμαρτίες περιπεσούσες», το Τροπάριο της Κασσιανής. Περίμενα ότι θα έχετε μετανοήσει. Όμως, είστε αμετανόητοι.

Τώρα, έρχομαι στη σύμβαση.

Ξεχωρίζω τον κύριο Υπουργό, γιατί τουλάχιστον έχει αναγνωρίσει...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Έχετε εντρυφήσει και στα εκκλησιαστικά!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: Κύριε Υπουργέ, ξέρω πού απευθύνομαι. Έχει αναγνωρίσει ο κύριος Υπουργός, γιατί ξέρει –ανεξάρτητα από τι λέτε εσείς κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας- τι στήριξη βρήκε. Ξέρει τι σημαίνει για τη χώρα να προχωρήσει σε αυτά τα μεγάλα έργα. Ξέρει τι σημαίνει να έχει αποκτήσει το ελληνικό δημόσιο εμπειρία καθώς και το ελληνικό τεχνικό δυναμικό, στην εκτέλεση τέτοιων έργων. Βρισκόμαστε σήμερα εδώ γιατί προηγήθηκαν τα μεγάλα άλματα επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. και καθήκον σας είναι να βάλετε και 'σεις το δικό σας λιθαράκι. Αντί να κομπορρημονείτε –το επαναλαμβάνω για τρίτη φορά- θα έπρεπε να ζητήσετε συγγνώμη. Είστε εκείνοι που αποπειραθήκατε να τορπιλίσετε ουσιαστικά την Ιόνια Οδό, αφού επιχειρήσατε να ματαιώσετε την κατασκευή του Ρίου-Αντιρρίου. Αυτή είναι η αλήθεια.

Τώρα, όσον αφορά τη σύμβαση. Έχει δυο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σχέση με άλλες συμβάσεις παραχώρησης. Είπα και στην επιτροπή ότι θα πρέπει αυτό να το προσέξουμε ιδιαίτερα.

Ποια είναι τα δύο νέα χαρακτηριστικά;

Πρώτον, Στο «καλάθι» της παραχώρησης περιλαμβάνονται δημόσια έργα. Είναι το Σχηματάρι, Χαλκίδα και τμήματα του Π.Α.Θ.Ε.. Επίσης, προβλέπονται στη σύμβαση παραχώρησης έσοδα όχι μόνο από την Ιόνια Οδό, αλλά και από άλλο οδικό τμήμα, συγκεκριμένο τμήμα του Π.Α.Θ.Ε., για να μην αναφέρομαι σε λεπτομέρειες. Γι' αυτό είχαμε ζητήσει έκτακτη συζήτηση και ακρόαση των φορέων. Δεν κατάλαβα γιατί πραγματικά η Κυβέρνηση ήθελε να «ξεπετάξει» όλο αυτό το θέμα στα γρήγορα.

Υπάρχουν στη σύμβαση πολλά σημεία που χρειάζονται ιδιαίτερης προσοχής. Θα επαναλάβω ορισμένες από τις παρατηρήσεις που έκανα και στην επιτροπή, με μόνο στόχο την εξασφάλιση της ομαλής πορείας του έργου. Γι' αυτό ζήτησα να διευκρινιστούν ορισμένα ζητήματα.

Πρώτον, ζήτησα να μας δοθεί, κατ' αρχήν, το σχέδιο σύμβασης που είχε δοθεί στη διακήρυξη. Ώστε να δούμε τυχόν αλλαγές που υπάρχουν σε σχέση με το οριστικό σχέδιο της σύμβασης, δηλαδή με τη σύμβαση που κυρώνουμε. Αυτό είναι όχι μόνο θέμα διαφάνειας, για να δούμε αν έχει γίνει αλλαγή των όρων, αλλά και βασικό θέμα, για να αποφύγουμε τυχόν εμπλοκές από προσφυγές κ.λπ..

Δεύτερον, πρέπει να δούμε –και το τόνισα στον κύριο Υπουργό- τι θα γίνει σε περίπτωση –γιατί υπάρχουν δεσμευτικές προθεσμίες- καθυστέρησης παράδοσης των δημοσίων έργων στον παραχωρησιούχο. Εννοώ αυτά που εκτελούνται ως δημόσια έργα. Αναφέρομαι στο τμήμα Σχηματάρι – Χαλκίδα και στα έργα στον Άγιο Κωνσταντίνο και τα Καμένα Βούρλα.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζω ότι υπάρχουν καθυστερήσεις στα έργα που εκτελούνται. Χρονοδιαγράμματα αλλάζουν συνεχώς ακόμη και σε έργα που δημοπρατήσατε με το νέο σύστημα. Όμως, αυτά είναι θέματα κοινοβουλευτικού ελέγχου. Τα λέω εδώ, γιατί χρειάζεται να διευκρινιστεί τι προβλέπεται σε περίπτωση καθυστέρησης. Θα δώσετε πριμ επίσπευσης στους εργολάβους, για να τελειώσουν γρήγορα και να τα παραδώσετε στον παραχωρησιούχο; Με ποια κριτήρια θα το κάνετε; Ποιες θα είναι οι ρήτρες που θα πληρώσουμε σε περίπτωση καθυστέρησης;

Τρίτον, όσον αφορά τα ανταγωνιστικά έργα στα οποία αναφέρθηκε και ο εισηγητής μας, το θέμα –το είπα και στην Επιτροπή- δεν είναι ξεκάθαρο σε σχέση με τα άρθρα 4.6 και 4.8 στη σύμβαση. Είναι ανάγκη, για να συμπληρωθεί η Ιόνια Οδός, να αναβαθμιστεί αρκετά και ο άλλος άξονας-κλάδος από Αμφιλοχία, Άκτιο – Πρέβεζα και Ηγουμενίτσα. Αυτό το έργο μας διαβεβαίωσε ο κ. Σουφλιάς ότι μπορεί να προχωρήσει, δεν θα δημιουργηθεί κανένα πρόβλημα μετά τη δέσμευση περί ανταγωνιστικών έργων. Δεν ξέρω όμως αν θα θεωρηθεί τελικά ανταγωνιστικό και ενδεχομένως θα έχουμε εμπλοκές. Εγώ πίστευα ότι τουλάχιστον αυτό το έργο -το οποίο ουσιαστικά συμπληρώνει την Ιόνια Οδό, είναι ο ένας κλάδος που οδηγεί στην Εγνατία και ο άλλος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ολοκληρώστε, κύριε Γείτονα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ: ...μέχρι την Ηγουμενίτσα, θα έπρεπε να είναι καθαρό σαφές ότι δεν πρόκειται για ανταγωνιστικό έργο.

Τέλος, θα πρέπει να ξεκαθαριστούν τα ζητήματα της αναπροσαρμογής –υπάρχει μια ρήτρα αναπροσαρμογής- της συμμετοχής του δημοσίου. Όπως επίσης υπάρχει και ρήτρα που, ανάλογα με το δείκτη αποδοτικότητας, γίνονται πρόσθετες επιστροφές στο δημόσιο. Αυτά τα πράγματα θα πρέπει να ξεκαθαριστούν. Δεν ξέρω πώς προβλεπόταν στην αρχική διακήρυξη για να μπορώ να κρίνω τους όρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτή είναι η διαφορά μας. Απευθύνομαι στους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας. Εμείς στηρίζουμε το έργο, γιατί ξέρουμε τι σημαίνει για τη χώρα να γίνονται τα έργα. Κάναμε την Ελλάδα εργοτάξιο. Και πιστεύω ότι εσείς και στον τομέα του έργου έχετε αρνητικές αποδόσεις, και επειδή ο κυβερνητικός σας κύκλος κλείνει, σε εμάς θα αναθέσει ο ελληνικός λαός και την ολοκλήρωση των έργων της δεύτερης γενιάς και την προετοιμασία των έργων της τρίτης γενιάς.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Γείτονα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω πως από τα νότια κάτω θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας εκπρόσωποι των δήμων και των νομών Δυτικής Ελλάδος: δήμαρχοι, νομαρχιακοί και δημοτικοί σύμβουλοι.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Και οι δήμαρχοι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Είπα, δήμαρχοι, νομάρχες, νομαρχιακοί σύμβουλοι. Τα είπα όλα. Είπα «εκπρόσωποι». Στο «εκπρόσωποι» περιλαμβάνονται όλα.

Το λόγο έχει ο κ. Τζέκης.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητάμε για ένα έργο το οποίο κρίνεται ότι είναι από την Κυβέρνηση και την Αξιωματική Αντιπολίτευση σημαντικό και είναι καθαρά ένα έργο που εντάσσεται στα περίφημα διευρωπαϊκά δίκτυα και είναι μέσα στον προγραμματισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να διευκολύνει την κίνηση εμπορευμάτων κ.λπ..

Ακούστηκε και ακούγεται για κάθε τέτοιο έργο ότι εξασφαλίζει την ανάπτυξη μιας συγκεκριμένης περιοχής, ότι δηλαδή από μόνα τους όλα αυτά τα έργα, Εγνατία Οδός, Ρίο-Αντίρριο, τώρα η Ιονία Οδός, επιφέρουν αυτομάτως και την ανάπτυξη. Τότε με την Εγνατία Οδό θα έπρεπε η περιοχή των Γρεβενών, της Κοζάνης, του Έβρου, της Κομοτηνής, της Ξάνθης, να έχουν αναπτυχθεί. Αλλά παρ' όλη την κατασκευή αυτών των έργων, αυτές οι περιοχές υποβαθμίζονται συνεχώς.

Αυτό σημαίνει ότι η υποδομή, ναι, είναι απαραίτητη, αλλά πρέπει να συνοδεύεται από έναν προγραμματισμό ανάπτυξης της εκάστοτε περιοχής παίρνοντας υπ' όψιν τις δυνατότητές της, τις ιδιαιτερότητές της. Και όταν οι κυβερνήσεις που πέρασαν μέχρι τώρα με την πολιτική τους και την Κοινή Αγροτική Πολιτική ισοπεδώνουν τον αγροτικό τομέα, ισοπεδώνουν τη μεταποίηση, είναι επόμενο ότι αυτές οι περιοχές θα πλήττονται από μεγάλη ανεργία και υπανάπτυξη αντί ανάπτυξης.

Βασική μας διαφωνία, που τονίστηκε ιδιαίτερα από τον εισηγητή μας, είναι η σύμβαση παραχώρησης. Ξέρετε, πολυεθνικές εταιρείες και ντόπιοι κατασκευαστές εφευρίσκουν κάθε τόσο και επιβάλλουν στα κράτη μέλη, με τη σύμφωνη γνώμη βέβαια των κυβερνήσεων, διάφορες μορφές συνεργασιών. Έτσι έχουμε τη σύμβαση παραχώρησης αλλά και τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, που αγκαλιάζει όλη την οικονομία της χώρας, μηδενός εξαιρουμένου και της Τοπικής, Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Σ' αυτό το σημείο λέμε ότι αυτές οι κυβερνήσεις που έχουν αυτές τις κατευθύνσεις, εξυπηρετούν, ναι, μεγάλα ιδιωτικά συμφέροντα. Και στην προκειμένη περίπτωση είναι μεγάλες εταιρείες, πολυεθνικές εταιρείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε συνεργασία βέβαια και με μεγάλες κατασκευαστικές ντόπιες επιχειρήσεις, οι οποίες ανεξάρτητα του τρόπου αλλαγής των δημοπρασιών, έπαιρναν και παίρνουν τα μεγάλα έργα.

Γι' αυτό παρατηρήσαμε, κύριοι της Κυβέρνησης, όλα αυτά τα χρόνια και μεγάλες συγκρούσεις αυτών των συμφερόντων γιατί είναι πολλά τα χρήματα και πολλά τα κέρδη που προσδοκούν.

Είναι γεγονός ότι με τη σύμβαση παραχώρησης δεν κατασκευάζει μόνο ο ιδιώτης, αλλά έχει και την αξιοποίηση, τη λειτουργία. Δηλαδή είναι τα διόδια που θα επιβάλλει, είναι η εκμετάλλευση όλων των χώρων που θα κατασκευάσει ο ίδιος. Και εδώ είναι το ζήτημα, ότι κανείς δεν θα έμπαινε στον κόπο να κατασκευάσει ένα δρόμο αν δεν προσδοκούσε μεγαλύτερα κέρδη με τριάντα χρόνια υπό την εκμετάλλευσή του, με αύξηση των διοδίων και βέβαια την εκμετάλλευση όλου του χώρου. Σε αυτό το σημείο, όμως, είναι εξασφαλισμένα τα έσοδά του από τα διόδια. Διότι όπως και σε άλλες περιπτώσεις ανταγωνιστικοί οδοί που επηρεάζουν και μειώνουν την κυκλοφορία, θα απαγορεύονται γιατί αυτό θα επιδιώκει ο κατασκευαστής.

Αν υπάρχει διαφωνία, υπάρχουν τα δικαστήρια, υπάρχουν τα άλλα, θα μου πείτε, γιατί και το δημόσιο θα προασπίσει τα συμφέροντά του.

Αλλά μέχρι τώρα η ίδια η ζωή έχει αποδείξει ακριβώς το αντίθετο ότι όλες αυτές οι συμβάσεις εξασφαλίζουν τα κέρδη των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων. Έτσι λοιπόν άλλη διέξοδος, δρόμοι που θα μπορούσαν πραγματικά να διευκολύνουν και το νομαρχιακό δίκτυο ενός νομού που θα βοηθούσε την ανάπτυξη εάν κρίνει ο κατασκευαστής ότι μειώνουν την κυκλοφορία του, δεν θα μπορούν να γίνονται. Εξάλλου και εμείς εκεί στην Θεσσαλονίκη είχαμε την υποθαλάσσια αρτηρία. Όλος λοιπόν ο σχεδιασμός, να διοχετεύσει τα Ι.Χ. κάτω από την υποθαλάσσια για να διατηρηθεί το κέρδος του μεγαλοκατασκευαστή.

Επίσης μέσα από τη σύμβαση φαίνεται και το εξής ότι οι συμπληρωματικές εργασίες θα βαρύνουν το δημόσιο. Και πείτε μου ένα έργο εσείς και απευθύνομαι στους Βουλευτές όλων των πτερύγων, εάν έχουν δει έργο να κατασκευάζεται που δεν χρειάστηκε συμπληρωματικές εργασίες και αυτό το κόστος βέβαια το πλήρωσε το δημόσιο δηλαδή ο ελληνικός λαός και αύξησε το συνολικό κόστος του έργου. Δεν είναι δηλαδή μόνο αυτά που θα δώσει το δημόσιο, ο ίδιος ο λαός, αλλά θα πληρώσει για όλες τις συμπληρωματικές εργασίες.

Επίσης το δημόσιο εξασφαλίζει τις παροχές των οργανισμών κοινής ωφέλειας για την κατασκευή, για τη λειτουργία, για τη συντήρηση. Και ξέρετε ότι αν υπάρξει καθυστέρηση αυτών των οργανώσεων τότε αυτό αποτελεί γεγονός καθυστέρησης και υπό την προϋπόθεση ότι επηρεάζεται δυσμενώς το έργο αποτελεί γεγονός ευθύνης του δημοσίου. Βλέπετε λοιπόν πώς κατοχυρώνεται ο κατασκευαστής, οι πολυεθνικές εταιρείες και οι ντόπιες κατασκευαστικές εταιρείες σε όλα τα επίπεδα.

Αλλά, όμως, υπάρχει και το άλλο υπάρχουν μεγάλες φοροαπαλλαγές. Και αυτό, κύριε Πρόεδρε, το τονίζει και η Επιστημονική Επιτροπή της Βουλής στη σελίδα τέσσερα στο άρθρο 36.1 5α της σύμβασης. Λέει εκεί λοιπόν: «Για τον προσδιορισμό του φορολογητέου καθαρού εισοδήματος των εργολάβων και των υπεργολάβων εφαρμόζονται οι διατάξεις της περίπτωσης α της παραγράφου 3 του άρθρου 34 του ν.2238/1994». Είναι ο κώδικας φορολογίας εισοδήματος. Αυτός όμως ο νόμος αντικαταστάθηκε εξ ολοκλήρου με τις διατάξεις του άρθρου 12 του ν.3522/2006. Τι κάνετε εσείς με αυτήν τη σύμβαση; Επαναφέρετε το παλιό νόμο που καταργήσατε γιατί αυτό ζήτησαν οι κατασκευαστικές εταιρείες γιατί έτσι φορολογούνται λιγότερο. Αυτό λέει και η έκθεση της Επιστημονικής Επιτροπής που την έχω στα χέρια μου. Συγκεκριμένα δηλαδή αναφέρει ότι «πραγματικά ο ν.2238 ήταν ευνοϊκότερος για τη φορολόγηση των επιχειρήσεων των εργολάβων...» κ.λπ.. Μάλιστα, βάζει και μια προϋπόθεση για το ν.3522/2006 για τα τεχνικά έργα που αναλαμβάνονται από 1-1-2007 και σας λέει ότι και αυτό ακριβώς που επισημαίνει η Επιτροπή πρέπει να το διορθώσετε.

Όμως, μιλάω για τις φοροαπαλλαγές που αποδεικνύει ότι αυτές οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες απαιτούν και παίρνουν ό,τι ζητούν, μεγάλες φοροαπαλλαγές που συνεχίζονται βέβαια και με το 36 1.6 «συσσωρευμένες ζημιές του αναδόχου δύνανται να μεταφέρονται προς συμψηφισμό με κέρδη επομένων χρήσεων» χωρίς μάλιστα χρονικό περιορισμό. Χρεωστικοί

τόκοι δανείων εκπίπτουν από τα ακαθάριστα έσοδα. Οι συμβάσεις δανείων για τη χρηματοδότηση του έργου απαλλάσσονται από τέλη χαρτοσήμου. Και βέβαια δεν έχουμε και Φόρο Προστιθέμενης Αξίας.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, -και κλείνω μ' αυτό- λέμε ότι χρειάζονται έργα υποδομών αλλά όμως εννοούμε ότι αυτά πρέπει να γίνουν μέσα από έναν εθνικό κατασκευαστικό φορέα, ότι η λειτουργία αυτών των έργων θα είναι κάτω από την αποκλειστική δημόσια εκμετάλλευση και δωρεά προς το λαό, ένα σχεδιασμό που θα παίρνει υπ' όψιν τις ανάγκες της χώρας, του λαού, τις προτεραιότητες της κάθε περιοχής εάν θέλουμε να μιλήσουμε για πραγματική ανάπτυξη.

Και μία διευκρίνιση προς τον κύριο Υπουργό. Στη σύμβαση στην παρέμβαση του δημοσίου στη σελίδα 139 λέτε: «Επιτρέπεται η παρέμβαση του δημοσίου σε περίπτωση πολέμου κ.λπ.» και λέτε παρακάτω: «για επανάσταση, στάση εξέγερση, κοινωνική αναταραχή κ.λπ.». Καταλαβαίνω τις τρομοκρατικές ενέργειες, αλλά βγάλτε «κοινωνική αναταραχή, εξέγερση, στάση, επανάσταση». Επαναφέρετε μέσα από τη σύμβαση φανερά συνθήματα καταδικασμένα, όμως, στη συνείδηση του ελληνικού λαού.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Τζέκη.

Ο κ. Φούσας έχει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΣΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Και ως Βουλευτής που εκλέγομαι σε διαμέρισμα της βορειοδυτικής Ελλάδας και ως πολίτης της περιοχής αυτής, είναι αυτονόητο, ότι αισθάνομαι ιδιαίτερη ικανοποίηση και χαρά, διότι το έργο αυτό αρχίζει να υλοποιείται. Επιτέλους, ένα έργο, ένα όραμα, ένα όνειρο πολλών ετών των κατοίκων της δυτικής Ελλάδας και ιδίως της βορειοδυτικής Ελλάδας γίνεται πραγματικότητα. Επιτέλους, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κινούνται οι διαδικασίες και είναι προς την τελευταία φάση, ώστε το έργο αυτό να γίνει πραγματικότητα. Και επιτέλους, η περιοχή αυτή, και ιδίως η Ήπειρος, θα βγει από τη συγκοινωνιακή, οικονομική και αναπτυξιακή απομόνωση.

Μέχρι τώρα, όπως είναι γνωστό, ο δρόμος Αντίρριο-Ιωάννινα ήταν και είναι ο χειρότερος δρόμος της Ελλάδας. Επαναλαμβάνω με ιδιαίτερη έμφαση: ο χειρότερος δρόμος της Ελλάδας. Και αυτό σημαίνει ότι εμπόδιζε την ανάπτυξη όλων αυτών των περιοχών, εμπόδιζε το εμπόριο, εμπόδιζε την κίνηση των εμπορευμάτων, αλλά και των ανθρώπων, ιδίως όμως ήταν ένας δρόμος που είχαμε κάθε χρόνο και κάθε μήνα πολλά τροχαία ατυχήματα και πολλά θανατηφόρα. Και μάλιστα ο δρόμος αυτός επιβαρύνθηκε ακόμη περισσότερο όταν άνοιξαν –ευτυχώς βέβαια που άνοιξαν- τα σύνορα με την Αλβανία και επομένως έχουμε πολύ περισσότερα αυτοκίνητα και τα προβλήματα και τα τροχαία είναι δυστυχώς μέχρι σήμερα πάρα πολλά.

Ο νέος δρόμος η Ιόνια Οδός, όπως είναι γνωστό, θα είναι ένας σύγχρονος δρόμος, θα έχει τρεις λωρίδες από κάθε πλευρά και βεβαίως θα είναι και μεγάλης ταχύτητας, εις τρόπον ώστε η απόσταση από Αντίρριο μέχρι τα Ιωάννινα, που σήμερα είναι τρεισήμισι ώρες, θα είναι μιάμιση ώρα, ή περίπου μία ώρα και σαράντα λεπτά. Αντιλαμβάνεται κανένας πόση σημασία έχει ο δρόμος αυτός εκ του λόγου αυτού και μόνον, πέραν όλων των άλλων.

Όμως, ο δρόμος αυτός, που ήταν τόσων ετών μεγάλη επιθυμία, είναι γνωστό ότι είχε μελετηθεί, είχε σχεδιαστεί από το 2001 από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά είχε παραμείνει στους σχεδιασμούς, θα έλεγα είχε παραμείνει και στις καλένδες, ώστε το 2004 η Κυβέρνησή μας, η παρούσα πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κινητοποίησε όλες τις διαδικασίες και όλες τις δυνατότητες, ώστε στις 16.12.2006 να υπογραφεί η σύμβαση και σε πέντε μήνες να έχουμε εγκατάσταση εργολάβων. Σήμερα δε έχουμε τη μεγάλη χαρά, να κυρώνουμε αυτήν τη σύμβαση, για να αρχίσει να εκτελείται το έργο. Είναι, ασφαλώς, μία πολύ μεγάλη υπόθεση και τη χαιρετίζουμε από κάθε πλευρά, ιδιαίτερα σοβαρών λόγων.

Όμως, θα ήθελα να σημειώσω και τα εξής. Ακούω συνεχώς από πλευράς του ΠΑ.ΣΟ.Κ. μία περίεργη και ανεξήγητη αυταρέσκεια, να λένε συνεχώς «γιατί εσείς να υπερηφανεύεστε που κάνετε το έργο αυτό ή πόσα άλλα έργα έγιναν» –κι έγιναν ευτυχώς πολλά έργα από την κυβέρνηση αυτή- «εμείς κάναμε το αεροδρόμιο των Σπάτων «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ», κάναμε την Αττική Οδό και τόσα άλλα επίσης έργα», τα οποία, όπως λέτε, κάνατε. Δεν έχουμε αντίρρηση ότι έγιναν έργα. Όμως, έχω χρέος να σας υπενθυμίσω το εξής: θα γνωρίζετε πολύ καλά τις αντιδράσεις «σας» και αντιδράσεις δημάρχων «σας» για το αεροδρόμιο των Σπάτων και συνεπεία αυτών καθυστέρησε αυτό το μεγάλο έργο επί είκοσι περίπου χρόνια.

Και θα πρέπει επίσης να σας υπενθυμίσω και να θυμίσω στον ελληνικό λαό, ότι για να γίνει η Αττική Οδός δεν πλήρωσε το ελληνικό κράτος κατά την περίοδο 2000 - 2004 ούτε δραχμή για απαλλοτριώσεις και αυτό γιατί είχαν απαλλοτριωθεί όλες οι εκτάσεις και είχαν ελευθερωθεί από τις κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας, από τις κυβερνήσεις του Κωνσταντίνου Καραμανλή.

Επομένως, η αλήθεια είναι –και το σεβόμαστε αυτό- ότι πράγματι έγιναν τα έργα αυτά στα οποία αναφέρεστε, αλλά έγιναν, γιατί είχαν σχεδιαστεί και προβλεφθεί, είχαν μελετηθεί και προετοιμαστεί από προηγούμενες κυβερνήσεις, από κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας.

Επαναλαμβάνω, όμως, ότι δεν υποτιμούμε τα έργα αυτά, όπως επίσης δεν υποτιμούμε και το μεγάλο έργο της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, για το οποίο, όμως, έχω χρέος, να σημειώσω - και αυτή ήταν η αιτία, κύριε εισηγητά του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που η Νέα Δημοκρατία τότε δεν ψήφισε αυτήν τη σύμβαση- ότι εκτιμήσαμε, ότι πράγματι ήταν ιδιαίτερα ακριβή αυτή η σύμβαση όπως την είχατε σχεδιάσει. Αυτός ήταν ο λόγος και μόνο και είναι λάθος να παρερμηνεύετε εκείνη τη στάση μας, ότι τάχα εμείς δεν θέλαμε αυτό το έργο, το οποίο ασφαλώς θέλαμε και το θέλαμε με όλες μας τις δυνάμεις και χαιρετίζουμε τώρα που αυτό το έργο έγινε.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να παρατηρήσω το εξής ως νομικός: Στο άρθρο 17 προβλέπετε την επίταξη σε περίπτωση απαλλοτριώσεων.

Είναι γνωστό ότι το 1997 το Συμβούλιο Επικρατείας ενέκρινε αυτές τις διαδικασίες των επιτάξεων. Θα ξέρετε, όμως, ότι έχουμε την αναθεώρηση του 2001, που τα άρθρα 17 και 18 έχουν αναθεωρηθεί. Το τονίζω αυτό όχι για άλλο λόγο, αλλά γιατί συμφωνώ με τις επιλογές και με τις ρυθμίσεις που κάνετε που συμφωνεί και η Επιστημονική Επιτροπή, αλλά για να φανεί απ' όλες τις πλευρές -αν τυχόν υποβληθεί οποιαδήποτε ένσταση στο Συμβούλιο της Επικρατείας- ότι είναι ομόφωνη η θέληση του ελληνικού Κοινοβουλίου, να χρησιμοποιηθεί και αυτή η μέθοδος της επίταξης, γιατί πρέπει να τελειώσει, επιτέλους, αυτό το μεγάλο έργο.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ τώρα και σ' ένα ζήτημα τοπικό.

Είχε σχεδιαστεί αρχικά αυτός ο δρόμος της Ιονίας να φτάσει μέχρι την Κακαβιά, δηλαδή από την Καλαμάτα μέχρι την Κακαβιά. Δυστυχώς, για λόγους που δεν είναι ευθύνη του Υπουργείου σας, ο δρόμος αυτός σταμάτησε μέχρι τα Ιωάννινα και ειδικότερα μέχρι την Εγνατία Οδό. Είναι ανάγκη, όμως, ο δρόμος αυτός να ολοκληρωθεί και,βεβαίως, ορθώς το Υπουργείο βρέθηκε στη δύσκολη θέση τότε πριν από δύο χρόνια περίπου, να πει, ότι ή πρέπει να εφαρμοστεί η μελέτη, η οποία υπήρχε που είχε τα προβλήματά της, και δεν μπορεί το έργο αυτό να καθυστερήσει. Γνωρίζω, βεβαίως, ότι υπάρχουν άλλες μελέτες. Γνωρίζω ότι γίνονται άλλες προσπάθειες ώστε για τον δρόμο μέχρι την Κακαβιά από τα Ιωάννινα, που συνδέει πέραν των άλλων δύο χώρες και εκείθεν μέχρι τα Βαλκάνια, να επισπευτούν οι διαδικασίες, ώστε να γίνει και αυτό το μεγάλο έργο, το οποίο έχει ξεκινήσει από το 1992 και, κατά περίεργο τρόπο, καρκινοβατεί ακόμη και δεν ξέρω πόσο θα καθυστερήσει εάν –που είμαι βέβαιος ότι θα γίνει- δεν επισπευτούν οι εργασίες αυτές.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλω να συγχαρώ την Πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και για το μεγάλο αυτό έργο αλλά και γιατί το 2008 θα τελειώσει η Εγνατία Οδός και γιατί και το Αεροδρόμιο Ιωαννίνων γίνεται ένα διεθνές αεροδρόμιο και γιατί γίνονται πολλά έργα, που αυτό σημαίνει ότι η

βορειοδυτική Ελλάδα και η δυτική Ελλάδα, αλλά ιδιαίτερα η Ήπειρος και τα Ιωάννινα, από όπου έχω την τιμή να κατάγομαι και να την εκπροσωπώ μαζί με άλλους συναδέλφους, επιτέλους έχουν τις ελπίδες να βγουν από τη συγκοινωνιακή οικονομική και αναπτυξιακή απομόνωση, που είναι απολύτως απαραίτητο και φιλοδοξώ και ελπίζω, ότι, με όλα τα έργα αυτά, θα εκτιναχθεί αναπτυξιακά και η Ήπειρος.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο τέως Πρόεδρος κ. Κακλαμάνης έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα τα μεταφέρετε στον Υπουργό σας, κύριε Υφυπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα επανέλθει ο κύριος Υπουργός, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Απλώς ίσως θα ήταν χρήσιμο να ακούσει ο Υπουργός γιατί θα καταψηφίσω το νομοσχέδιο. Και νομίζω ότι θα ήταν χρήσιμο, επειδή, όπως είναι γνωστό –και το εύχομαι για το συντομότερο δυνατό- θα προχωρήσουν και τα άλλα πέντε μεγάλα έργα.

Κατά τη συζήτηση για την κύρωση της Σύμβασης της υποθαλάσσιας οδού Θεσσαλονίκης είχα διατυπώσει τις αντιρρήσεις μου, οι οποίες είναι αντιρρήσεις αρχής και αφορούν τη λειτουργία του Κοινοβουλίου. Μία προσπάθεια την οποία καταβάλλαμε τα τελευταία χρόνια, είναι να μην συνεχίζεται η από πολλών ετών τακτική να κυρώνει το Κοινοβούλιο ελαφρά τη διαδικασία -για να μην πω κάτι άλλο- συμβάσεις μέσα από τις οποίες μπορεί να διακυβεύονται και συμφέροντα του δημοσίου και βεβαιότατα η αξιοπιστία και το κύρος του κοινοβουλίου που τις κυρώνει και κατά το παρελθόν -και αναφέρομαι σε βάθος μπορούμε να πούμε και εκατονταετίας. Έχουμε πράγματα τα οποία θα έπρεπε να μας διδάσκουν, ώστε κάποτε το Κοινοβούλιο να πάψει να κυρώνει συμβάσεις.

Με αυτήν τη σκέψη, για τέσσερις με πέντε συμβάσεις της προηγούμενης κυβέρνησης είχα παρακαλέσει τον Πρωθυπουργό κ. Σημίτη, δεν ήρθαν τελικά να κυρωθούν στο Κοινοβούλιο και δεν είδα να υπάρξει κανένα πρόβλημα για την εκτέλεση των συγκεκριμένων έργων.

Δεν καταλαβαίνω, αγαπητοί συνάδελφοι, και θα ήθελα κάποιος από τους παρευρισκόμενους εδώ ή από τα μέλη της επιτροπής να μου το εξηγήσει. Θα κάνω μία παρένθεση για να πω ότι διάβασα τα Πρακτικά της αρμόδιας Επιτροπής. Δεν ασχολήθηκε με τη Σύμβαση. Μία συνεδρίαση ήταν συνεδρίαση κοινοβουλευτικού ελέγχου για το περιβάλλον. Μία συνεδρίαση για ακρόαση φορέων περιορίστηκε στον πρόεδρο των υπαλλήλων της ανωνύμου εταιρείας Τ.Ε.Ο.. Έχουμε κατασπαράξει τη γλώσσα.

Κύριε Πρόεδρε, θυμάστε ότι επέμενα σ' αυτό το θέμα, να λέμε ότι το Κάπα σημαίνει εκείνο, το Ταυ, εκείνο, το Έψιλον εκείνο, το Ωμέγα εκείνο. Άκουγα στην τηλεόραση σήμερα κάποια καθηγήτρια του Πανεπιστημίου που έπαιρνε μέρος σε κάποια συζήτηση να λέει κ.λ.π και εννοούσε και τα λοιπά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Είναι Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας, κύριε Πρόεδρε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας. Ας το γράψουμε έτσι, κύριε Υπουργέ.

Πάει, λοιπόν, και η συνεδρίαση εκείνη. Γίνεται μία συνεδρίαση από τις έξι και τέταρτο, όπως γράφουν τα Πρακτικά, μέχρι τις εννέα παρά. Την άλλη μέρα το πρωί, την Πέμπτη, βιαζόμαστε όλοι να πάμε στις περιφέρειές μας και έχουμε αυτό τον όγκο και δεν ξέρω τι όγκο έχουν τα παραρτήματα αυτής της Σύμβασης, κύριε Υπουργέ. Δεν ξέρω τι μπορεί να περιέχεται, όχι απαραιτήτως με ευθύνη της πολιτικής ηγεσίας. Εγώ έχω πάγια αυτήν τη θέση και την ακούτε πολλές φορές. Οι πολιτικές ηγεσίες, οι κυβερνήσεις, υφίστανται κατά κανόνα την αβελτηρία των μελών τους σε ό,τι αφορά την επιλογή, τη συνεργασία με τα διάφορα στελέχη τους, υπηρεσιακά ή άλλα (μετακλητούς, συνεργάτες και λοιπά.).

Πώς η Βουλή όσο και αν ποθεί -και είμαι και εγώ ένας εξ όλων που θέλουμε να γίνει αυτό το μεγάλο έργο- εν ονόματι αυτής της επιθυμίας της θα πρέπει να δίδει μία εν λευκώ υπογραφή για κείμενα για τα οποία δεν είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε πράγματα; Είπα και στο συμπατριώτη μου και φίλο κ. Βεργίνη ότι δεν είμαι τεχνικός -δεν είναι ανάγκη να είσαι τεχνικός, πρέπει να έχεις ενασχόληση και με τα δημόσια έργα- είμαι νομικός, αλλά σας λέω ειλικρινώς, αν και ως δικηγόρος είχα σχέση με κατασκευαστικές εταιρείες και έργα, ότι δεν θεωρώ ότι έχω αρκετή εμπειρία για να έχω άποψη για μία τέτοια σύμβαση.

Υπάρχει, όμως, ένα θέμα, ότι για να γίνει ένα τέτοιο έργο, χρειάζονται κάποιες παρεκκλίσεις από την κείμενη νομοθεσία. Εγώ αυτό το αποδέχομαι, ότι πράγματι είναι φανερό ότι η νομοθεσία περί δημοσίων έργων έχει το σύνηθες υπ' όψιν, εδώ όμως είναι κάτι το εξαιρετικό. Γιατί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, να μην φέρετε ένα νομοσχέδιο που θα βάλετε το πλαίσιο για όλα αυτά τα έργα; Διότι μία εξαίρεση, μία παρέκκλιση που θα γίνει για αυτό εδώ το έργο, για ποιο λόγο θα πρέπει αύριο να μη γίνει ενδεχομένως ή να αποτελεί αντικείμενο - πάντοτε και εν αγνοία ενδεχομένως της πολιτικής ηγεσίας- διαπραγμάτευσης μανδαρίνων στελεχών με τους ενδιαφερομένους; Οι παρεκκλίσεις αυτές είναι λεφτά. Και αυτά τα λεφτά πρέπει να προκύπτουν από ένα νόμο που θα λέει ότι «για αυτά τα έργα υπάρχουν αυτές οι φορολογικές ρυθμίσεις, υπάρχουν αυτές οι προθεσμίες, υπάρχουν αυτές οι κατά παρέκκλιση του νόμου τάδε διαδικασίες».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μην θεωρήσετε ότι η δυσθυμία μου έχει να κάνει και με αυτό που θα σας πω τώρα. Είναι, για εμένα, αυτό το θέμα αρχής για το οποίο πιστεύω ότι πρέπει κάποτε να σταματήσουμε να κυρώνουμε ως Κοινοβούλιο συμβάσεις του δημοσίου με οποιονδήποτε ιδιώτη, είτε απευθείας αναθέσεις είτε διαγωνισμούς είτε οτιδήποτε άλλο, και να νομοθετήσουμε όποια εξαίρεση, όποια παρέκκλιση θα χρειάζεται, αλλά κάθε φορά θα ξέρουμε γιατί νομοθετούμε, πόσο κοστίζει αίφνης, εάν θα υπάρχει αυτή η φορολογική απαλλαγή. Πόσο θα κοστίσει; Είναι κάποιος σε θέση να μου πει πόσο κοστίζουν ρυθμίσεις ανάλογες που θα ψηφίσουμε εδώ;

Το άλλο, για το οποίο δεν θέλω να θεωρήσετε ότι εξ αυτού του λόγου είμαι δύσθυμος έναντι αυτής της συμβάσεως, είναι το εξής. Μιλάμε για «Ιόνια Οδό». Εγώ είμαι Λευκαδίτης, ο κ. Βεργίνης επίσης Λευκαδίτης, η κ. Γκερέκου είναι Κερκυραία, εδώ είναι ο Πρεβεζάνος, ο Βαγγέλης ο Παπαχρήστος, ο Μαγγίνας...

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ: Όλοι είστε κοντά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Όλοι κοντά, ναι. Σταθείτε, όμως, μην μπλέξουμε τώρα διαπιστώσεις, όπως «Αιτωλοακαρνανία, εμείς είμαστε γείτονες, μας αγαπάνε και τους αγαπάμε». Όμως, πώς να το κάνουμε; Υποτίθεται ότι είμαστε τα Ιόνια Νησιά. Για να συνδεθούμε, για να έχουμε εμείς συμμετοχή και απολαβή από αυτό το έργο, θα πρέπει...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Στον Λαλιώτη να τα πείτε αυτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αφήστε τον Λαλιώτη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Αυτός την βάφτισε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Αυτός ησύχασε. Αυτός ίσως να έχει αποτοξινωθεί κιόλας, κοιτάξτε να αποτοξινωθείτε και εσείς.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Ας την ξαναβαφτίσουμε τώρα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Πώς θα συνδέσετε τη Λευκάδα, κύριε Υπουργέ; Ως δημόσιο έργο θα χρειαστεί να γίνει. Ή πώς θα συνδέσετε από την Ηγουμενίτσα την Κέρκυρα ή από την Κυλλήνη τη Ζάκυνθο; Πώς θα γίνουν; Αυτά όλα δεν θα είναι δημόσια έργα; Δεν είναι, όμως, εδώ μέσα. Δεν θα είναι ανταγωνιστικά; Δεν θα έρθει ο παραχωρησιούχος, αυτές οι εταιρείες, να σταματήσουν; Το έθεσε πριν και ο κ. Γείτονας και νομίζω ότι θα πρέπει τουλάχιστον σε αυτό το θέμα να δώσετε μια απάντηση, κύριε Υπουργέ, για το πώς αντιμετωπίζετε ένα τέτοιο ενδεχόμενο, εάν πράγματι μιλάμε για «Ιόνια Οδό».

Κλείνω, λέγοντας καθ' υποφοράν -επειδή βλέπω τον κ. Μαγγίνα να ετοιμάζεται- πως η άποψή μου είναι ότι πρέπει κάποτε να σταματήσουμε να κυρώνουμε συμβάσεις. Όχι ότι δεν κυρώσαμε στο παρελθόν, αντίθετα, όπως είπα, εάν πάμε και σε βάθος εκατονταετίας, θα δούμε ότι σε αρκετές περιπτώσεις η Βουλή ίσως θα έπρεπε να είναι περισσότερο προσεκτική.

Δεύτερον, τα τελευταία χρόνια –και γι' αυτό θέλω έστω να

επαινώ εμαυτόν- κατέβαλα μια προσπάθεια και όντως συμβάσεις δεν ήρθαν εδώ πέρα, όσες τουλάχιστον θα ήρχοντο εάν το Προεδρείο δεν είχε κάποιες ενστάσεις εις ό,τι αφορά το θέμα αρχής, όχι για τις συγκεκριμένες συμβάσεις και έργα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μαγγίνας για μία σύντομη παρέμβαση.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να διατυπώσω ορισμένες απόψεις σε σχέση με αυτά που είπε ο μόλις κατελθών κ. Κακλαμάνης. Μας είπε ότι δεν ψηφίζει το νομοσχέδιο από λόγους αρχής, διότι δεν μπορεί η Βουλή «ελαφρά τη διαδικασία», ίσως και «ελαφρά τη καρδία», κύριε Πρόεδρε...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δεν το είπα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Ασφαλώς δεν το είπατε. Το λέγω όμως αυτό επειδή είναι δόκιμο το «τη καρδία» και όχι το «τη διαδικασία».

...να έρχεται η Βουλή και να κυρώνει μια ήδη περαιωμένη σύμβαση.

Κύριε Πρόεδρε, σέβομαι απολύτως την πολιτική σας ευαισθησία όπως σέβομαι απολύτως και την κοινοβουλευτική σας ευαισθησία. Όμως διερωτώμαι πώς αλλιώς μπορεί να γίνει; Μπορεί η Βουλή είτε εν ολομελεία, είτε σε επίπεδο μιας επιτροπής να διαπραγματεύεται; Μπορεί η Βουλή, μια ομάδα διακομματική συναδέλφων να διαπραγματευτεί όρους, να διαπραγματευτεί το περιεχόμενο μιας, όπως είπατε και εσείς ο ίδιος, τόσο σύνθετης και τόσο δύσκολης σύμβασης όπως είναι αυτή και όλες οι άλλες που αφορούν στην κατασκευή μεγάλων δημοσίων έργων;

Το ίδιο συμβαίνει και με διακρατικές συνθήκες. Οι κυβερνήσεις συμφωνούν με κυβερνήσεις άλλων χωρών, διμερώς ή πολυμερώς, και εδώ στη Βουλή έρχεται η κύρωση χωρίς να έχει η Βουλή την δυνατότητα να παρέμβει στο κείμενο, στο περιεχόμενο.

Και ένα τελευταίο, κύριε Πρόεδρε. Με σεβασμό στη νομική σας κατάρτιση θα μου επιτρέψετε να πω ότι η κύρωση της Βουλής απλώς ενισχύει το κύρος και κατοχυρώνει την τήρηση των όσων περιέχονται στη σύμβαση. Η ευθύνη, πάσης φύσεως ευθύνη, μένει στην εκτελεστική εξουσία και οι όποιες διαφορές ανακύψουν λόγω του περιεχομένου ή λόγω μη τηρήσεως, λόγω παραβάσεων επιλύονται από τη δικαιοσύνη ή επιλύονται από συμβιβαστικές ή διαιτητικές διαδικασίες.

Κατά συνέπεια δεν είναι κολυμβήθρα του Σιλωάμ και απαλλακτική πάσης ευθύνης η κύρωση των συμβάσεων. Αυτό κάνουμε εμείς, διότι πρέπει να σας πω ότι σε όλη την Ευρώπη σε όλο τον πολιτισμένο κόσμο –κοινοβουλευτικά- τα κοινοβούλια αυτήν τη διαδικασία ακολουθούν.

Ευχαριστώ.

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

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Σας ζητώ συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, αλλά αν μου επιτρέπετε για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θέλω να σας θυμίσω ότι και για τις διεθνείς συμβάσεις που κυρώνει η Βουλή έχω επανειλημμένως καταθέσει τις απόψεις μου. Είναι λάθος το γεγονός ότι το Κοινοβούλιο ενημερώνεται έπειτα -πολλές φορές- και από αρκετά χρόνια, για συμβάσεις τις οποίες συζητούν, διαπραγματεύονται, συμφωνούν οι υπηρεσιακοί παράγοντες. Πολλοί εδώ έχετε διατελέσει υπουργοί και ξέρετε ότι μια-δύο μέρες πριν ενημερωνόμαστε όταν πηγαίνουμε και στα συμβούλια υπουργών ή σε διεθνείς συναντήσεις. Το Κοινοβούλιο έχει τη δυνατότητα εκ του κανονισμού να καλεί στις επιτροπές του στο στάδιο των διαπραγματεύσεων τους αρμόδιους διότι γνωρίζετε άριστα ότι και εκεί υπάρχει πρόβλημα.

Σε άλλες χώρες όπου υπάρχουν κοινοβούλια και κυβερνήσεις πολυκομματικές, τα κοινοβούλια είναι εξαιρετικά δύσκολα απέναντι στην εκτελεστική εξουσία.

Εδώ επί τριάντα χρόνια είναι καλό μεν ότι έχουμε μια κυβερνητική σταθερότητα, κακό μεν ότι έχουμε σιωπώσες πλειοψηφίες κάθε φορά. Αυτό είναι αμφίστομο. Κάθε φορά η πλειοψηφία σιωπά διότι τελεί υπό τον ψυχολογικό αν θέλετε εκβιασμό το ότι αν διατυπώσει διαφωνία τι θα γίνει αν καταψηφιστεί το νομοσχέδιο. Σε όλη την πολιτισμένη Ευρώπη, να μην πω και την υπόλοιπη ανθρωπότητα, καταψηφίζονται νομοσχέδια και δεν είναι απαραίτητο να πέφτουν οι κυβερνήσεις.

Και σε ό,τι αφορά στο θέμα αυτό καθ' αυτό, κύριε Πρόεδρε, δεν είπα εγώ να μην έρθει η Βουλή να νομοθετήσει εκεί που χρειάζεται ο Υπουργός για να εκτελέσει τη σύμβαση -όποιες παρεκκλίσεις χρειάζονται- και μάλιστα πρότεινα να φέρει ένα νομοσχέδιο πλαίσιο για όλα τα έργα, ώστε να μην αποτελεί κάθε ρύθμιση κάθε φορά εξαιρετική περίπτωση για τη συγκεκριμένη σύμβαση και το συγκεκριμένο έργο.

Από εκεί και πέρα δεν είναι σοβαρό και αν πράγματι -και σωστά λέτε- το κύρος μας προσθέτουμε, ως Κοινοβούλιο, το κύρος μας αυτό υπό τις συνθήκες αυτές καταλαβαίνετε ότι εξανεμίζεται. Αυτή είναι η άποψή μου και δεν έχει καμμία αντιπολιτευτική χροιά. Το έργο είναι καλό. Άλλο θέμα βέβαια το ότι τα «Ιόνια» ουσιαστικά είμαστε απ' έξω. Άλλο θέμα αυτό. Είναι καλό έργο, πρέπει να γίνει, αλλά να γίνει με ευθύνη της Βουλής στο βαθμό που μπορεί να έχει ευθύνη, όταν νομοθετεί και μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, θέτετε ένα θέμα πολύ σημαντικό και σοβαρό που έχει να κάνει με τον Κανονισμό της Βουλής και με το να αλλάξουμε τη διαδικασία της νομοθετικής εργασίας. Αυτό μπορεί να συζητηθεί στη Διάσκεψη των Προέδρων και να υπάρξει ενδεχομένως μια άλλη ρύθμιση, η οποία μπορεί να αποτρέπει τα όποια μπορεί να υποβαθμίζουν το Κοινοβούλιο.

Το λόγο έχει ο κ. Μωραΐτης.

ΘΑΝΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας δεν μπορώ παρά να είμαι ικανοποιημένος, γιατί αυτό το μεγάλο αναπτυξιακό έργο της δυτικής Ελλάδας μπαίνει στην ευθεία της υλοποίησης.

Ως Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν μπορώ παρά να είμαι περήφανος, γιατί αυτό το μεγάλο έργο το οραματίστηκαν, το σχεδίασαν, το προγραμμάτισαν και σε ένα μέρος το υλοποίησαν οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Και βεβαίως πιστεύω ότι πολύ σοφά και ορθά ο Υπουργός κ. Σουφλιάς αποδέχεται τη συνεισφορά αυτής της παράταξης και δεν ακολουθεί περίεργους δρόμους που ακολούθησαν ή και ακολουθούν άλλοι Υπουργοί της Νέας Δημοκρατίας.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, είμαστε εδώ. Είμαστε εδώ παρόντες. Με τις ενστάσεις μας βεβαίως για το καλό του έργου και τη θετική εξέλιξή του για αυτό το μεγάλο έργο το οποίο ξεκινά. Ένα έργο το οποίο εμείς δεν βλέπουμε απλά, ως έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Το βλέπουμε, ως μια μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης της δυτικής Ελλάδας, ως μια λεωφόρο ανάπτυξης προς το καλύτερο, μια λεωφόρο ανάπτυξης που θα βγάλει από το τέλμα τη δυτική Ελλάδα.

Όπως είδατε, κύριοι συνάδελφοι, και στη συζήτηση στην επιτροπή, αλλά και σήμερα, εμείς δεν διακατεχόμαστε από κανένα κόμπλεξ. Έχουμε αποδείξει σε όλες τις μεγάλες στιγμές του Κοινοβουλίου ότι δεν λαϊκίζουμε και σε καμμία περίπτωση δεν πάμε κόντρα στα λαϊκά συμφέροντα. Αντίθετα εσείς έχετε επιδείξει στο παρελθόν μια πολύ περίεργη αντίληψη κομματικού καθήκοντος. Είναι μια αντίληψη η οποία σας οδήγησε να είστε απόντες από τα τέσσερα μεγάλα αναπτυξιακά έργα, τα οποία έχουν γίνει στη χώρα. Ήσασταν απόντες από το μεγάλο έργο της γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου, απόντες από το Μετρό και το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, απόντες από την Εγνατία, την οποία τώρα βεβαίως με πάρα πολλά σποτ διαφημιστικά διαφημίζετε.

Τότε ο κ. Καραμανλής υποστήριζε, ως μια σύγχρονη Κασσάνδρα, ότι τα έργα δεν θα γίνουν, ή ότι τα έργα δεν θα ολοκληρωθούν. Τελικά τα έργα, κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκαν. Τόσο μάλιστα ο κ. Καραμανλής αποστομώθηκε που δεν παρέστη καν στα εγκαίνια της γέφυρας του Ρίου Αντιρρίου, την οποία βεβαίως με καθυστέρηση τριών ετών αποφασίσατε επι-

τέλους να ονοματοδοτήσετε, ως γέφυρα «Χαρίλαος Τρικούπης». Αυτά δεν τα λέω, γιατί μου αρέσει η παρελθοντολογία, αλλά πολύ απλά γιατί σε αυτόν τον τόπο γνωριζόμαστε πάρα πολύ καλά και ο ελληνικός λαός πρέπει να γνωρίζει την υπεύθυνη στάση του καθενός.

Η ιστορία, αγαπητοί συνάδελφοι, γράφει ότι η Νέα Δημοκρατία τον Μάρτιο του 1996 είπε ένα ηχηρό «όχι» στο μεγαλύτερο έργο που έγινε ποτέ στη χώρα, τη γέφυρα του Ρίου- Αντιρρίου. Η ιστορία θα γράψει ότι το Μάρτιο του 2007, έντεκα χρόνια μετά, εμείς λέμε ένα ηχηρό «ναι» στο συμφέρον του ελληνικού λαού, λέμε ένα ηχηρό «ναι» στο συμφέρον του τόπου, λέμε ένα ηχηρό «ναι» για την ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για εμάς τους Αιτωλοακαρνάνες η Ιόνια Οδός δεν είναι απλά ένας σύγχρονος κλειστός αυτοκινητόδρομος, μια σημαντική υποδομή μεταφορών. Για εμάς είναι ένα έργο το οποίο θέλουμε πραγματικά και θα στηριχθούμε σε αυτό, για να έχουμε ανάπτυξη. Για εμάς δεν θα είναι απλά ένα πέρασμα, ένας δρόμος που θα μας πηγαίνει στην Αθήνα πιο γρήγορα. Ο νομάρχης Αιτωλοακαρνανίας το είπε πάρα μα πάρα πολύ παραστατικά, ότι δεν θέλουμε να μείνουν τελικά στην Αιτωλοακαρνανία οι ρύποι των αυτοκινήτων.

Βέβαια, μια και αναφέρω τον νομάρχη, θέλω σε αυτό το σημείο να διατυπώσω και εγώ με τη σειρά μου την απορία μου, αλλά και την απογοήτευσή μου για την αδικαιολόγητη στάση σας, να μην επιτρέψετε στον νομάρχη Αιτωλοακαρνανίας να εκθέσει τις απόψεις του στην επιτροπή και για την χάραξη, αλλά και για ένα άλλο σημαντικό θέμα, το οποίο αφορά τους Αιτωλοακαρνάνες, που είναι αυτό των σημείων εξόδων. Βλέπω, βέβαια, με χαρά ότι σήμερα τον καλέσατε, για να σας ακούσει κύριε Υπουργέ. Θα ήταν μεγαλύτερη η χαρά μας όμως, αν είχατε καλέσει τον νομάρχη, αλλά και όλους τους άλλους φορείς για να τους ακούσετε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα, λοιπόν, να εκθέσω δύο σημαντικούς προβληματισμούς όσον αφορά την πορεία του έργου, ένα έργο το οποίο –ας μην το ξεχνάμε αυτό- διαπερνά από άκρη σε άκρη την Αιτωλοακαρνανία και περίπου τα 2/3 του έργου αυτού είναι στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας. Υπάρχει μείζον θέμα με τα έργα τα οποία θα δώσουν αναπτυξιακό νόημα, θα δώσουν μια αναπτυξιακή ώθηση στην Ιόνια Οδό. Δεν θέλουμε αυτόν τον δρόμο για να μπορέσουμε να διευκολύνουμε τους εκδρομείς το Πάσχα και τα Χριστούγεννα. Για εμάς αυτό είναι κάτι ξεκάθαρο, για όλους εμάς αυτό είναι κάτι αδιαπραγμάτευτο.

Υπάρχει το μεγάλο θέμα το οποίο μπήκε και στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ, της οδικής αρτηρίας Αμβρακίας – Ακτίου – Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας, το οποίο θα δώσει μια άλλη ώθηση και προοπτική στο μοναδικό διεθνές αεροδρόμιο της περιοχής, που είναι το αεροδρόμιο του Ακτίου. Έχουμε το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας στην περιοχή, με τις πιο απαράδεκτες υποδομές μεταφορών γύρω.

Επίσης, υπάρχει και ένα άλλο μεγάλο θέμα για εμάς και είναι η σύνδεση με το λιμάνι του Πλατυγιαλού. Θέλω να θυμίσω ότι η χώρα και βέβαια η δυτική Ελλάδα ειδικότερα, έχει επενδύσει πάρα πολλά χρήματα και πολλές ελπίδες σε αυτό το μεγάλο έργο. Αν αυτό το μεγάλο έργο δεν μπορέσει να συνδεθεί με την Ιόνια Οδό, τότε θα μιλάμε για έναν δρόμο στο πουθενά και ένα λιμάνι το οποίο στο μέλλον όχι μόνο ανάπτυξη δεν θα φέρει, αλλά ούτε προοπτική για τον τόπο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει επίσης το μεγάλο θέμα με τα σημεία των εξόδων και υπάρχει πρόβλημα και στη Ναύπακτο και στο Μεσολόγγι και στην Αμφιλοχία. Πιστεύω, λοιπόν, ότι όλα αυτά είναι ζητήματα τα οποία, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να τα δείτε σοβαρά και υπεύθυνα, όχι με ελαφρότητα και στο γόνατο, γιατί έτσι θα μπορέσουμε ουσιαστικά να φτιάξουμε ένα δρόμο ανάπτυξης, να φτιάξουμε μια λεωφόρο ελπίδας, να φτιάξουμε ένα δρόμο που θα οδηγήσει μπροστά τη δυτική Ελλάδα, μια δυτική Ελλάδα η οποία όλα αυτά τα χρόνια έμεινε αρκετά πίσω στην ανάπτυξη. Και δεν θα πω βεβαίως, αυτό το οποίο έχει επαναληφθεί πάρα πολλές φορές εδώ μέσα, ότι η Ελλάδα μπατάρει ανατολικά. Πιστεύω ότι ήρθε η ώρα της δυτικής Ελλάδας και πρέπει όλοι μας να κάνουμε τον αγώνα μας και να κάνουμε μεγάλη προσπάθεια στο να προχωρήσει μπροστά.

Τελειώνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι τα μεγάλα έργα δεν ανήκουν σε κανέναν. Τα μεγάλα έργα είναι έργα τα οποία ανήκουν στον ελληνικό λαό. Καλό όμως είναι να ξέρει ο ελληνικός λαός –και να είστε σίγουροι ότι καλά το ξέρει- ποιος προσέφερε και τι σε αυτόν τον τόπο.

Και εμείς, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, είμαστε υπερήφανοι από όποια πλευρά και αν γυρίσετε το νόμισμα. Εμείς είμαστε παρόντες σήμερα εδώ, γιατί απλά υπηρετούμε τα συμφέροντα του ελληνικού λαού. Αυτή ήταν η προτεραιότητά μας χθες, αυτή είναι η προτεραιότητά μας σήμερα, αυτή θα είναι και η προτεραιότητά μας αύριο σαν νέα κυβέρνηση του τόπου.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μωραϊτη.

Το λόγο έχει ο κ. Τασούλας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτό που συμβαίνει και με το έργο της Ιονίας Οδού τα τελευταία τρία χρόνια στην Ελλάδα είναι κυριολεκτικά συναρπαστικό. Το μεγαλύτερο πρόγραμμα δημοσίων έργων στην ιστορία του ελληνικού κράτους υλοποιείται τα τελευταία τρία χρόνια. Έχουν δημοπρατηθεί έργα 15.000.000.000 ευρώ τα τελευταία τρία χρόνια και αυτό σημαίνει ότι οι ρυθμοί δημοπράτησης των δημοσίων έργων είναι πέντε φορές μεγαλύτεροι από τους ρυθμούς δημοπράτησης της τελευταίας δεκαετίας πριν από την κυβερνητική αλλαγή. Εάν συνδυαστεί αυτός ο ορυμαγδός δημοσίων έργων με το γεγονός ότι το 80% και πλέον του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης κατευθύνεται προς στην περιφέρεια και αν σκεφθεί κάποιος ότι τα περισσότερα από αυτά τα δημόσια έργα αφορούν στην περιφέρεια, θα καταλάβει ότι αυτός ο ρυθμός, αυτή η στόχευση, αυτά τα έργα που γίνονται στην Ελλάδα τα τελευταία τρία χρόνια ανατρέπουν, προς το καλύτερο φυσικά, το σκηνικό το οποίο είχε διαμορφωθεί στην Ελλάδα μέχρι τον Μάρτιο του 2004 και επέτρεπε σε όλη την ελληνική περιφέρεια να παραπονείται ευλόγως για το αθηνοκεντρικό κράτος ή για την καταβόθρα των Αθηνών, η οποία απορροφούσε όλη την οικονομική ικμάδα και όπου πραγματοποιούνταν αποκλειστικά όλα τα μεγάλα έργα.

Σήμερα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ενδιαφέρουσα αναμέτρηση δεν είναι μεταξύ ΠΑ.ΣΟ.Κ και Νέας Δημοκρατίας, μεταξύ ενδεχομένως διαπλοκής και μη διαπλοκής. Μία άλλη ενδιαφέρουσα αναμέτρηση που λαμβάνει χώρα κάτω από τα μάτια μας ή μπροστά στα μάτια μας για όσους θέλουμε να τη δούμε, είναι η αναμέτρηση μεταξύ της τέχνης της πολιτικής και της τεχνολογίας της πολιτικής.

Τεχνολογία της πολιτικής είναι τα γκάλοπ, οι επικοινωνιολόγοι, οι στημένοι τσακωμοί στα τηλεοπτικά παράθυρα, το γεγονός ότι ελάχιστα αφιερώνονται για την Ιονία Οδό σε όλα τα τηλεοπτικά δίκτυα. Τεχνολογία της πολιτικής είναι να απευθυνόμαστε όχι στον πολίτη, αλλά στον πελάτη και να θεωρούμε την ιδεολογία μας ή τα λόγια μας προϊόν, σαν να είμαστε διαφημιστές οδοντόκρεμας. Έχει πέραση αυτού του είδους η πολιτική. Έχει πέραση και έχει κατακτήσει και ένα μέρος της κοινής γνώμης, η οποία, κύριε Υπουργέ, λέει «τι καλά που τα είπε» και δεν λέει «τι καλά που τα έκανε».

Υπάρχει και η τέχνη της πολιτικής η οποία παραμερίζεται από το σκηνικό, η οποία είναι ντεμοντέ και ανιαρή, η οποία έχει να κάνει με μπουλντόζες, με σκόνες, με συμβάσεις, με πράξεις, έχει να κάνει με την παλιά μορφή της πολιτικής, αυτήν που όλοι βλέπουμε σ' έναν καλό τηλεοπτικό σταθμό αυτές τις μέρες κάθε Δευτέρα, ο οποίος παρουσιάζει το χρονικό της σταδιοδρομίας ενός μεγάλου ηγέτη, του μεγαλύτερου, κατά τη γνώμη μου, ηγέτη του 20ου αιώνα, του Κωνσταντίνου Καραμανλή, ο οποίος ανέδειξε την τέχνη της πολιτικής σε υψηλή περιωπή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Και βλέπουμε ότι η τέχνη της πολιτικής, η οποία προσπαθεί να κερδίσει το έδαφός της από την τεχνολογία της πολιτικής, αφορά και σε αυτό που σήμερα καλούμαστε να ψηφίσουμε

εδώ. Η τέχνη της πολιτικής είναι να πράττεις, να σκύβεις το κεφάλι και να πράττεις, να κάνεις δρόμους και γεφύρια, να εξασφαλίζεις τη χρηματοδότηση της Ιονίας Οδού, χωρίς την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.

Πέραν των άλλων μεγεθών της Ιονίας Οδού, πέραν του γεγονότος ότι είναι τριακόσια ογδόντα χιλιόμετρα, πέραν του γεγονότος ότι βελτιώνει κατά 60% το χρόνο μετάβασης από το Αντίρριο στα Ιωάννινα, πέραν του γεγονότος ότι είναι ένας σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος, αξίζει να επισημανθεί ότι συνήφθησαν σαράντα δανειακές συμβάσεις μεταξύ παραχωρησιούχου και τραπεζών, οι οποίες εξασφαλίζουν πλήρως τη χρηματοδότηση χωρίς την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, κάτι που καθιστά μοναδική τη σύμβαση της Ιονίας Οδού σε σχέση με τις προηγούμενες συμβάσεις παραχωρήσεως.

Αυτό είναι πολιτική, αυτό είναι πράξη. Το ότι το Μάιο ξεκινάει αυτή η σύμβαση η οποία παρελήφθη πριν τρία χρόνια στη φάση της προεπιλογής αναδόχου με αναγνωριστικές μόνο μελέτες, χωρίς να έχουν γίνει γεωλογικές, εδαφοτεχνικές μελέτες, χωρίς να έχουν γίνει τα τεύχη δημοπράτησης, αυτό είναι τέχνη της πολιτικής. Το ότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κατάφερε μέσα σ' αυτά τα τρία χρόνια να έχει έτοιμες επτά συμβάσεις παραχωρήσεως τη δεύτερη των οποίων σήμερα ψηφίζουμε εδώ, αυτό είναι νίκη της τέχνης της πολιτικής εις βάρος της τεχνολογίας της πολιτικής, η οποία θέλει το ενδιαφέρον στα δελτία ειδήσεων και σε όλες τις δημοφιλείς εκπομπές να είναι η σκανδαλολογία, το χθεσινό γκάλοπ και αύριο το άλλο. Και σήμερα εδώ εμείς απολαμβάνουμε το ότι μετέχουμε σ' αυτήν την τέχνη της πολιτικής που αφορά στις πατρίδες μας, αφορά στις εκλογικές μας περιφέρειες, αφορά στον σκοπό, στον ξεχασμένο ίσως σκοπό για τον οποίο ανακατευτήκαμε στην πολιτική για να πράξουμε μερικά πράγματα. Η Ιονία Οδός είναι η επαναφορά της πολιτικής στο προσκήνιο. Η Ιονία Οδός είναι η επαναφορά της πράξης ως πρωταρχίας στην πολιτική δράση. Η Ιονία Οδός είναι το ξεπέρασμα πολλών αγκυλώσεων, είναι το ξεπέρασμα νομικών, οικονομικών και τεχνοκρατικών αγκυλώσεων.

Κύριε Υπουργέ, έχει να κάνει με το γεγονός ότι είσθε μάλλον παλαιάς σχολής. Ευτυχώς δεν σας βλέπουμε συχνά στα κανάλια και έτσι έχετε όλο το χρόνο να ασχοληθείτε με αυτά τα έργα, να τα προετοιμάσετε. Δεν πειράζει που δεν τα διαφημίζετε. Δεν πειράζει που δεν σας βλέπουμε συχνά στις σφυγμομετρήσεις. Σημασία έχει ότι γίνεται ένα τεράστιο έργο, το οποίο σύντομα θα αλλάξει τη μοίρα της Ελλάδας.

Εάν όλα αυτά δεν απασχολούν την επικαιρότητα, δεν σημαίνει ότι εμείς θα πρέπει να τα υποβιβάζουμε, να τα υποβαθμίζουμε και να μην τους αποδίδουμε τη σημασία που πρέπει. Νομίζω πως σήμερα κυρώνοντας τη σύμβαση της Ιονίας Οδού, όπως κυρώσαμε προχθές τη σύμβαση της υποθαλάσσιας αρτηρίας της Θεσσαλονίκης, όπως αύριο θα κυρώσουμε τη σύμβαση της Ε65, δηλαδή του άξονα της κεντρικής Ελλάδος ή των αξόνων Κορίνθου-Τσακώνας και Κορίνθου-Καλαμάτας και των υπολοίπων οδικών δικτύων της Αττικής, θα πρέπει να έχουμε, πέραν της ικανοποιήσεως ότι πάμε τη σκυτάλη πιο μπροστά απ' ό,τι την παραλάβαμε γιατί αυτή είναι η πραγματική μορφή της πολιτικής αναμετρήσεως και αυτή κρίνει ο λαός, και τη βαθύτατη ικανοποίηση ότι μετέχοντας και συμβάλλοντας στην επιβολή αυτών των έργων επαναφέρουμε στο προσκήνιο την ξεχασμένη ταυτοποίηση της πολιτικής με την πράξη. Όταν γύρω μας τα πάντα κατακλύζονται από λόγια, από αντεγκλήσεις, από σκανδαλολογία, από δημοφιλίες, από αλλεπάλληλες σφυγμομετρήσεις νομίζω ότι είναι καιρός να δούμε ότι αυτό που τελικά καταξιώνει, αυτό που τελικά έχει νόημα και μας στέλνει σ' αυτήν την Αίθουσα είναι ότι συμβάλλουμε με τον κριτικό σας λόγο εσείς και με τον υποστηρικτικό λόγο εμείς οι συνάδελφοι της Συμπολιτεύσεως εις το να γίνονται έργα και πράξεις. Αυτά τα έργα και αυτές οι πράξεις σήμερα καταξιώνονται με την Ιόνιο Οδό και αύριο με ένα σωρό άλλα έργα που θα φέρει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Θεωρώ ως Βουλευτής Ιωαννίνων ότι με την ψήφο μου και την υποστήριξή μου σ' αυτήν τη σύμβαση βελτιώνω τη ζωή των κατοίκων της βορειοδυτικής Ελλάδος, βελτιώνουμε τη ζωή των κατοίκων της ελληνικής περιφέρειας, αλλά κυρίως επαναφέρουμε και πάλι στο προσκήνιο τη σημαντική ταύτιση της πολιτικής με την πράξη που ποτέ δεν πρέπει να ξεχαστεί.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Τασούλα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Πολιτισμού, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Οικονομίας και Οικονομικών κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Ίδρυση Εθνικού Κέντρου Θεάτρου και Χορού».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Σουφλιάς έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα κατ' αρχήν να πω ότι και στην επιτροπή έγινε μία πάρα πολύ καλή συζήτηση, αλλά βλέπω ότι και σήμερα είναι πολύ υψηλό το επίπεδο της συζήτησης. Βέβαια δεν λείπουν ποτέ οι κορώνες και μάλιστα από βήματα όπως είναι το Βήμα της Βουλής, αλλά η ουσία του πράγματος είναι ότι υπάρχει μία γενική αποδοχή κύρωσης της σύμβασης και αυτό είναι πάρα πολύ θετικό.

Σήμερα, λοιπόν, συζητάμε την κύρωση μιας σύμβασης που υπογράφηκε το Δεκέμβριο και αφορά ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα έργα για τη χώρα μας. Φυσικά αναφέρομαι στην Ιόνια Οδό, η οποία θα αποτελέσει και λεωφόρο ανάπτυξης για τη δυτική Ελλάδα.

Διαφωνώ πλήρως με το Νομάρχη Αιτωλοακαρνανίας. Ίσως είναι μία «ατάκα», όπως λέμε, η οποία προκαλεί κάποια εντύπωση, αλλά ένας τέτοιος δρόμος θα προσφέρει πάρα πολλά σ' όλη τη δυτική Ελλάδα και φυσικά και στην Αιτωλοακαρνανία. Αυτό είναι αυτονόητο και δεν χρειάζεται να το αποδείξουμε.

Ειλικρινά αισθάνομαι υπερήφανος, διότι σήμερα φέρνουμε στη Βουλή προς κύρωση τη σύμβαση αυτού του μεγάλου έργου που έχει προϋπολογισμό περίπου 1,5 δισεκατομμύριο, προϋπολογισμό διπλάσιο της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Βεβαίως αισθάνονται υπερήφανοι όλοι οι υπάλληλοι του Υπουργείου, αλλά ταυτόχρονα και όλοι οι συνεργάτες του Υπουργείου, μελετητές, σύμβουλοι, όλοι αυτοί που εργάστηκαν πυρετωδώς όλα αυτά τα χρόνια για να τελειώσουν οι μελέτες και να είμαστε σήμερα εδώ να συζητάμε την κύρωση της σύμβασης.

Πραγματοποιείται όπως είπαμε –και είπε και ο εισηγητής της Πλειοψηφίας- ένα όνειρο δεκαετιών. Είναι ένας από τους επτά δρόμους ανάπτυξης –όπως τους έχω ονομάσει- στην Ελλάδα και το σύνολό τους πραγματικά θα δημιουργήσει καινούργιες προοπτικές ανάπτυξης σ' όλη την Ελλάδα και κυρίως στην περιφέρεια. Δίνω γρήγορα κάποια στοιχεία του έργου και μετά θα απαντήσω σε αυτά που ελέχθησαν.

Το έργο αυτό της παραχώρησης αναφέρεται σε τριακόσια ογδόντα δύο χιλιόμετρα. Περιλαμβάνει βέβαια το κομμάτι Αντίρριο-Γιάννενα, που συναντά την Εγνατία, αλλά και το κομμάτι από τη Μεταμόρφωση μέχρι Σκάρφεια, το κομμάτι αυτό της Π.Α.Θ.Ε.. Θα ήταν αδύνατον να κατασκευαστεί ο δρόμος Αντίρριο-Γιάννενα, αν δεν είχαμε ταυτόχρονα και αυτό το κομμάτι. Θα το εξηγήσω αργότερα.

Η συμμετοχή του δημοσίου σ' αυτό το έργο του 1,5 δισεκατομμυρίου είναι 330.000.000, δηλαδή σε ποσοστό 22% -θα ήθελα να κάνετε μία σύγκριση με το έργο Ρίο-Αντίρριο, όπου η συμμετοχή του δημοσίου ήταν 41,5%- σχεδόν μισό ποσοστό από ό,τι η συμμετοχή στο Ρίο-Αντίρριο.

Το έργο αυτό θα κατασκευαστεί μέσα σε εβδομήντα δύο μήνες, ενώ υπάρχουν και ενδιάμεσες προθεσμίες. Η πρώτη προθεσμία είναι σε είκοσι μήνες να γίνουν όλες αυτές οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν στο κομμάτι της Π.Α.Θ.Ε. από Αθήνα μέχρι Σκάρφεια, διότι εδώ που τα λέμε δεν μπορούμε να χαρακτηρίσουμε ως ένα σύγχρονο δρόμο αυτό το κομμάτι. Ναι, μεν μπορεί να έχει το κατάλληλο πλάτος, αλλά από εκεί και πέρα είναι ένας κάκιστος δρόμος, από τους χειρότερους δρόμους που ανήκουν στην κατηγορία του διευρωπαϊκού δικτύου και μάλιστα είναι ο κύριος εθνικός μας δρόμος. Σε τριάντα δύο μήνες θα έχουν τελειώσει και οι ανακατασκευές που κάνουμε σ' αυτό το κομμάτι.

Ανακατασκευάζονται οι κόμβοι Βαρυμπόμπης και Καλυφτά-

κη, ανακατασκευάζεται το κομμάτι Ριτσώνα-Θήβα και ανακατασκευάζεται και ένα κομμάτι στην Υλίκη, με τις επικίνδυνες στροφές που έχει σήμερα.

Σε σαράντα μήνες θα έχει κατασκευαστεί και το τμήμα από Αντίρριο μέχρι Αγρίνιο. Όταν λέμε σαράντα μήνες εννοούμε το εξής. Επειδή η έναρξη της σύμβασης παραχώρησης είναι από το τέλος Απριλίου και μετράνε από το τέλος Απριλίου, δηλαδή σ' ένα μήνα, οι προθεσμίες αυτές, σημαίνει ότι το φθινόπωρο του 2010 θα είναι κατασκευασμένο το τμήμα Αντίρριο-Αγρίνιο, θα δοθεί στην κυκλοφορία και θα είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος και βεβαίως θα έχουν γίνει εργασίες και στο υπόλοιπο τμήμα, όταν λέμε ότι σε εβδομήντα δύο μήνες θα πρέπει να έχει τελειώσει.

Η δημοπράτηση του έργου έγινε το Φεβρουάριο του 2006. Για τα διόδια αλλάζουμε το σύστημα. Μέχρι τώρα στα διόδια, ανεξαρτήτως διαδρομής, πληρώνεις τα ίδια διόδια. Τώρα πλέον θα πληρώνεις ανάλογα με τα χιλιόμετρα που κάνεις. Μάλιστα, δε, στο τμήμα Αντίρριο-Γιάννενα θα υπάρχουν δύο μετωπικοί σταθμοί, ένας μετά την Παλαιοβούνα κι ένας ο οποίος θα είναι λίγο πριν από τη διασταύρωση με την Εγνατία. Δεν θα υπάρχει άλλος μετωπικός, αλλά θα υπάρχουν πλάγιοι σταθμοί, όπου όποιος μπαίνει στον αυτοκινητόδρομο θα παίρνει κάποιο κουπόνι και στον επόμενο κόμβο που θα βγαίνει θα πληρώνει. Άρα, λοιπόν, αλλάζει κι είναι ανάλογα με τα χιλιόμετρα που θα διανύει στο δρόμο αυτόν. Και φυσικά αυτό είναι το βασικό στοιχείο που χαρακτηρίζει τα έργα με σύμβαση παραχώρησης. Δηλαδή τα πληρώνει ο χρήστης, όχι ο Έλληνας φορολογούμενος.

Ο Έλληνας φορολογούμενος θα πληρώσει τα εξής χρήματα. Από τα 330.000.000 που είναι η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου –και το λέω για σας, κύριε Κοσιώνη, αλλά και για τους άλλους συναδέλφους- τα 165.000.000 θα τα δώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, τα 165.000.000 το δημόσιο, δηλαδή ο Έλληνας φορολογούμενος. Όλα τα υπόλοιπα μέχρι το 1,5 δισεκατομμύρια θα τα δώσουν οι χρήστες του έργου. Δεν θα τα δώσουν, όπως είπατε, οι απλοί εργαζόμενοι ή οι φορολογούμενοι. Και αυτό είναι το καλό με τις συμβάσεις παραχώρησης. Πληρώνει αυτός, ο οποίος κάνει χρήση του αντικειμένου.

Εξάλλου είναι ένα σύστημα, το οποίο εμείς αργήσαμε να εφαρμόσουμε στην Ελλάδα. Οι χώρες της Ευρώπης το είχαν εφαρμόσει δυο δεκαετίες πριν από μας. Και φυσικά το καλύτερο παράδειγμα είναι η Ιταλία, η οποία έχει θαυμάσιους δρόμους. Εμείς καθυστερήσαμε, με τις αγκυλώσεις που χαρακτηρίζουν πάρα πολλές φορές την πολιτική μας ζωή και που είναι αποτέλεσμα του κομματικού φανατισμού ή, αν θέλετε, των βιωμάτων, τα οποία επικράτησαν στην πολιτική.

Σήμερα δεν υπάρχουν αυτές οι αδυναμίες. Έχουν ξεπεραστεί. Υπάρχουν άλλες αδυναμίες στην πολιτική ζωή, αλλά αυτό δεν περιλαμβάνεται μέσα στη σύμβαση και δεν θα προχωρήσω περισσότερο.

Εν πάση περιπτώσει, συνεχίζω για τα στοιχεία λέγοντας ότι μετά το πέρας της κατασκευής του έργου, βάσει της προσφοράς, περίπου το 80% των εσόδων θα έρχονται στο δημόσιο. Είναι δηλαδή μια πολύ συμφέρουσα σύμβαση για το δημόσιο. Έγινε σκληρός ανταγωνισμός. Δύο ήταν οι όμιλοι που συμμετείχαν. Συμμετείχαν από τις μεγαλύτερες ελληνικές τεχνικές εταιρείες αλλά και από τις μεγαλύτερες τεχνικές εταιρείες της Ευρώπης. Έγινε ένας πολύ σκληρός ανταγωνισμός και είχαμε ένα εξαιρετικό αποτέλεσμα, όπως είναι αυτό.

Το αντίτιμο του διοδίου μετά τους εβδομήντα δύο μήνες θα είναι, σε σημερινές τιμές, 0,046 ευρώ ανά χιλιόμετρο. Ενδιάμεσα, μέχρι τους είκοσι μήνες παραδείγματος χάριν, θα είναι 1,25 στα τρία διόδια που θα υπάρχουν στην εθνική -φυσικά, διόδια στην εθνική οδό Αντίρριο-Γιάννενα θα μπουν μετά τους σαράντα μήνες, θα μπει ο μετωπικός σταθμός που είπαμε στην Παλαιοβούνα και οι πλευρικοί- και θα αυξάνεται σταδιακά ώστε να φθάσει στο 0,046 ανά χιλιόμετρο.

Στη σύμβαση περιλαμβάνονται και ορισμένες άλλες ρυθμίσεις. Παραδείγματος χάριν, οι ρυθμίσεις που αφορούν το προσωπικό του Τ.Ε.Ο.. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι πάρα πολύ σημαντικές για το προσωπικό. Εξασφαλίζονται όλοι, εξασφαλίζονται και οι αορίστου χρόνου -που φυσικά δεν προβλεπόταν- και ταυτόχρονα εξασφαλίζεται και η προϋπηρεσία τους.

Περιλαμβάνονται δύο διατάξεις που αναφέρονται στις απαλλοτριώσεις. Είναι ένα τεράστιο πρόβλημα. Αυτά τα έργα παραχώρησης με συμβάσεις παραχώρησης έχουν πάρα πολλές απαλλοτριώσεις. Αν δεν πάμε γρήγορα, δεν θα τελειώσουν τα έργα γρήγορα και ταυτόχρονα θα δίνουμε αποζημιώσεις στον παραχωρησιούχο. Διότι οι συμβάσεις αυτές είναι συμβάσεις ανάληψης κινδύνων. Δηλαδή ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει τον κατασκευαστικό κίνδυνο, αναλαμβάνει τον κίνδυνο της χρηματοδότησης, αναλαμβάνει τον κίνδυνο των εσόδων και βεβαίως της λειτουργίας και συντήρησης του δρόμου.

Ανάλογα αναλαμβάνει ορισμένες υποχρεώσεις και το κράτος και οι συμβαλλόμενοι –θα το επαναλάβω- δεν είναι μόνο το κράτος και ο παραχωρησιούχος, αλλά είναι και οι τράπεζες που δανείζουν για να κατασκευαστεί ο δρόμος και οι οποίες κυρίως αυτές απαιτούν τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος πληρώνεται βέβαια απ' αυτούς, διότι οι δανείστριες τράπεζες μπορεί να έρθει η στιγμή που να έχουν εντελώς αντίθετα συμφέροντα με τον παραχωρησιούχο, εάν αυτός δηλαδή δεν προχωρά μέσα στο χρονοδιάγραμμα που τους είπε και τον δανειοδότησαν ή αν δεν είναι τόσο φερέγγυος όσο όταν συζήτησαν, για να τον δανείσουν.

Θα ήθελα τώρα να απαντήσω σε ορισμένα πράγματα τα οποία ελέχθησαν. Πρώτα-πρώτα, μάλλον θα αρχίσω, για να ξεκαθαρίσω ένα θέμα και να απαντήσω στον κ. Γείτονα. Ξεκινώ από εκεί, διότι είπε ότι σχεδιάστηκαν και δημοπρατήθηκαν όλα αυτά τα έργα από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Κατ' αρχάς, συμφωνούμε όλοι βέβαια ότι όλα τα έργα είναι του ελληνικού λαού, αλλά τελικώς βεβαίως υπάρχει μια πολιτική διαμάχη τίνος είναι τα έργα, πού θα πιστωθούν αυτά τα έργα, ιδιαίτερα δε όταν είναι τόσο μεγάλα έργα, τα οποία τελικώς έχουν αρκετό χρόνο ωρίμανσης και φυσικό είναι να ξεκινούν πιθανότατα από μια κυβέρνηση και να ολοκληρώνονται από μια άλλη κυβέρνηση.

Όμως, εν πάση περιπτώσει, το έργο αυτό δεν σχεδιάστηκε ούτε δημοπρατήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση. Η προηγούμενη κυβέρνηση απεφάσισε να κατασκευαστεί αυτό το έργο και να το εντάξει στο δυτικοευρωπαϊκό δίκτυο. Απεφάσισε και έκανε την προεπιλογή των ομίλων. Οφείλω να επισημάνω ότι αυτό έγινε κατά ανορθόδοξο τρόπο, διότι έγινε η επιλογή το 2001-2002 χωρίς στοιχειώδη προσέγγιση του φυσικού αντικειμένου. Αυτό είναι ανορθόδοξο. Από εκεί και πέρα δεν έκανε τίποτα άλλο.

Βεβαίως, σε αυτήν την «Ιόνια Οδό» η συμμετοχή της και η προσφορά της είναι σημαντική, διότι κατασκεύασε τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Δεν διεκδικήσαμε εμείς ποτέ ούτε τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, παρ' όλο που είχαμε αρχίσει το διαγωνισμό ως παράταξη, ούτε το αεροδρόμιο, παρ' όλο που επίσης είχαμε κάνει το διαγωνισμό.

Επομένως και εσείς πρέπει να δέχεστε ορισμένα πράγματα, δηλαδή να πούμε ότι τελικώς –και το έχω ξαναπεί στη Βουλή- όποιος μελετά, δημοπρατεί και αρχίζει την κατασκευή ενός έργου σ' αυτόν πιστώνεται αυτό το έργο. Πρέπει να μπει κάποια αρχή, κάποια τάξη, για να μη συζητάμε πράγματα τα οποία δεν στέκουν.

Δεν μου λείπει το θάρρος –και το ξέρετε- να παραδεχτώ την προσφορά σας και την προσφορά σας την καταγράφω και σήμερα, όπως επίσης καταγράφω τα δεκατρία χιλιόμετρα της παράκαμψης του Αγρινίου, τα οποία έμειναν ημιτελή και κατασκευάζονται τώρα οριστικά με τη σύμβαση παραχώρησης και τα δέκα και μισό χιλιόμετρα που ήταν η παράκαμψη της Άρτας. Αυτά είναι.

Όμως, εν πάση περιπτώσει, είναι ένα έργο για το οποίο μοχθήσαμε πάρα πολύ στο Υπουργείο. Μπορεί να έγινε η προεπιλογή των ομίλων το 2002, όπως παρατήρησε και η κ. Ξηροτύρη ότι καθυστερήσαμε, αλλά δεν καθυστερήσαμε.

Μέσα σε δυόμισι χρόνια –διότι το μισό χρόνο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τον κατανάλωσε και το ξέρετε πάρα πολύ καλά, για να τελειώσουμε τα έργα των Ολυμπιακών Αγώνων- προωθήσαμε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, έξι συμβάσεις και μια που είναι τα έργα Αττικής –που θα ζητήσουμε το φθινόπωρο να μας δώσουν

την προσφορά τους, διότι τελειώνει η μελέτη- σύνολο επτά συμβάσεις παραχώρησης προϋπολογισμού πάνω από 8.000.000.000, ευρώ.

Πού τα βρήκαμε τότε, το 2004; Υπήρχε η προεπιλογή των ομίλων και από εκεί και πέρα, στην ουσία δεν βρήκαμε ούτε χάραξη ούτε μελέτες. Δηλαδή, να σκεφθείτε τώρα ότι, κατ' αρχήν, η Ιόνια Οδός δεν είχε τίποτε από χάραξη από το Αντίρριο και πάνω. Υπήρχε μια αναγνωριστική μελέτη –δηλαδή, κάποια χάραξη πριν από το Αγρίνιο μέχρι το Αντίρριο- η οποία άλλαξε. Την αλλάξαμε, διότι τελικώς με τις έρευνες που κάναμε προέκυψε ότι έπρεπε να την αλλάξουμε. Φανταστείτε ότι λέει στην Παλαιοβούνα προβλεπόταν να γίνει σήραγγα και οι μελέτες μας έδειξαν ότι δεν μπορεί να γίνει σήραγγα και βρήκαμε άλλη λύση. Για να αποφύγουμε τον αρχαιολογικό χώρο Μακύνεια κάναμε σήραγγα, ενώ προβλεπόταν να γίνει παράκαμψη.

Λοιπόν, δεν βρήκαμε μελέτες. Κατ' αρχήν οριστικοποιήσαμε τη χάραξη. Επί των ημερών μας έγιναν όλες οι μελέτες οδοποιίας, γεωτεχνικές, γεωλογικές, περιβαλλοντικές, συντάχθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης και η δημοπράτηση έγινε το Φεβρουάριο του 2006.

Δεν είναι εδώ ο κ. Γείτονας, αλλά φαντάζομαι ότι θα το διαβάσει στα Πρακτικά. Πρέπει να συνεννοηθούμε στην ορολογία εδώ μέσα. Όταν λέμε δημοπράτηση εννοούμε την ημερομηνία κατά την οποία καταθέτουν τις προσφορές τους αυτοί που διαγωνίζονται για να κατασκευάσουν το έργο. Αυτή είναι η ημερομηνία δημοπράτησης, δεν είναι η έναρξη κάποιας πρόσκλησης σε ομίλους για να γίνει η προεπιλογή. Η δημοπράτηση έγινε το Φεβρουάριο του 2006.

Για τον κ. Κολιοπάνο και για όλους οι οποίοι ανέφεραν το θέμα της Αμβρακίας – Άκτιο, αν είναι ανταγωνιστικό ή όχι βάσει της σύμβασης, θέλω να ξεκαθαρίσω δυο, τρία πράγματα:

Κατ' αρχήν, ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει το μεγάλο κίνδυνο των εσόδων. Δανείζεται, δηλαδή, για να κατασκευάσει το έργο και ως αντάλλαγμα παίρνει το δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων για τριάντα χρόνια. Για να κάνει το χρηματοοικονομικό μοντέλο του και να καταθέσει την προσφορά του και να πάει στις τράπεζες να πει ότι εγώ αυτό πρόκειται να κάνω και θέλω να με δανείσετε, πρέπει να ξέρει τι γίνεται με το έργο. Πρέπει να υπάρχουν ορισμένα δεδομένα, τα οποία δεν μπορούν να αλλάξουν. Δεν μπορείς, δηλαδή, εσύ αύριο να του κάνεις ένα δρόμο, ο οποίος είναι ανταγωνιστικός, χωρίς να ζητήσει αποζημίωση, αν αποδείξει ότι είναι ανταγωνιστικός.

Η σύμβαση δεν απαγορεύει καθόλου στο δημόσιο, ούτε στην Τοπική Αυτοδιοίκηση να κατασκευάσουν οποιοδήποτε έργο. Τα πάντα μπορεί να τα κάνει το δημόσιο και οι δημοτικές αρχές και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση με τη μόνη διαφορά ότι ο παραχωρησιούχος, αν κρίνει ότι κάποιο έργο είναι ανταγωνιστικό, πρέπει να αποδείξει ότι έχει μείωση των εσόδων και να συμφωνήσουμε και εμείς ότι έχει δίκιο ότι έχει μείωση των εσόδων, διότι εάν διαφωνήσουμε το θέμα θα πάει στη διαιτησία, όπως προβλέπει η σύμβαση.

Θέλω τώρα να επικεντρώσω το θέμα στην Αμβρακία – Άκτιο. Πρέπει να σας πω ότι το 85% του κόστους του έργου είναι από Αντίρριο μέχρι Γιάννενα. Στο κομμάτι αυτό μόνο το 15% των εσόδων εισπράττει ο παραχωρησιούχος. Στο άλλο κομμάτι Αθήνα – Σκάρφεια είναι το 85% των εσόδων.

Αντιληφθείτε αυτό με δεδομένο ότι η σύμβαση λέει ότι, πρώτον, πρέπει ουσιωδώς –όχι απλώς να υπάρχει κάποια μικρή μεταβολή- να μειώνονται τα έσοδά του από κάποιον δρόμο που θεωρεί αυτός ότι είναι ανταγωνιστικός και, δεύτερον, χαρακτηρίζονται ως ανταγωνιστικοί μόνο οι αυτοκινητόδρομοι κατά Κ.Ο.Κ.. Ποιος είναι αυτοκινητόδρομος κατά Κ.Ο.Κ.; Είναι ο δρόμος του οποίου χωρίζονται οι δύο κατευθύνσεις είτε με μία νησίδα είτε με κάποιο άλλο μέσο, έχει δύο λωρίδες τουλάχιστον προς κάθε κατεύθυνση, δεν εξυπηρετεί τις συνορεύουσες ιδιοκτησίες με το δρόμο –δεν μπορείς να βγεις, δηλαδή, από το δρόμο παρά μόνο μέσω των κόμβων- και δεν έχει ισόπεδους κόμβους. Μια άλλη προϋπόθεση είναι ότι θα πρέπει να χαρακτηριστεί αυτός ο δρόμος με απόφαση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ότι είναι αυτοκινητόδρομος.

Με όλα αυτά τα εισαγωγικά που σας είπα -για να απαντήσω και στις γενικότερες θέσεις για το ανταγωνιστικό- ο δρόμος Αμβρακία-Άκτιο δεν μπορεί να θεωρηθεί ανταγωνιστικός. Είναι τροφοδότης δρόμος. Η Ιόνια Οδός, όπως κατασκευάζεται, έχει άλλη κατεύθυνση. Πάει προς τα Γιάννενα, δεν πάει στην Αμβρακία. Δεν μπορεί να θεωρηθεί ανταγωνιστικός, γιατί δεν είναι ανταγωνιστικός δρόμος. Το κομμάτι Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα δεν θα το κάνουμε αυτοκινητόδρομο. Η κίνηση που έχει, εκτός από κάποιο μήνα του καλοκαιριού, δεν δικαιολογεί την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου. Εκείνο το οποίο μελετάμε είναι να βελτιώσουμε το δρόμο. Άρα δεν γεννάται θέμα να κριθεί αν το κομμάτι Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα είναι ανταγωνιστικό ή όχι.

Σε ό,τι αφορά το Αμβρακία-Άκτιο, το μελετάμε. Είχαν έλθει οι νομάρχες όλων των νομών που ενδιαφέρονται γι' αυτό το έργο, είχαν έλθει και οι Βουλευτές και το συζητήσαμε. Το έθεσαν σήμερα πάρα πολλοί συνάδελφοι Βουλευτές από όλες τις παρατάξεις. Τότε είχα πει στους νομάρχες ότι το μελετάμε και δεν δεσμεύομαι, αλλά θέλω να πιστεύω -και είμαι πολύ αισιόδοξος- ότι θα το εντάξουμε στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο. Σήμερα, λοιπόν, είμαι στην ευχάριστη θέση να πω στη Βουλή ότι η μελέτη του έργου θα τελειώσει το αργότερα στους δύο πρώτους μήνες του 2008 και μέχρι την αρχή του καλοκαιριού του 2008 θα δημοπρατηθεί και θα ενταχθεί στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο.

(Χειροκροτήματα)

Τώρα για τον κόμβο της Άρτας, έχει πάρει μία απάντηση ο κ. Κολιοπάνος. Εγώ την ίδια απάντηση θα του δώσω. Ως προς το θέμα αυτό υπήρχαν αυτοί που ήθελαν τον κόμβο ανεστραμμένο, δηλαδή ο δρόμος Άρτας-Τρικάλων να είναι στο επίπεδο του εδάφους και ο άλλος να είναι από πάνω. Υπήρχε όμως και η άλλη ομάδα, η οποία έλεγε το αντίθετο. Προσέφυγε η μία ομάδα στο Συμβούλιο της Επικρατείας, βγήκε μία απόφαση το 2006 να κατασκευαστεί όπως πάει να κατασκευαστεί. Εάν τώρα αλλάξουμε αυτό το πράγμα θα προσφύγει η άλλη ομάδα. Πέρα δηλαδή από την ανακατωσούρα της κατασκευής, των περιβαλλοντικών όρων κ.λπ., θα υπάρχει και μία διαμάχη. Σε αυτήν, λοιπόν, τη διαμάχη, η οποία δεν κλείνει ποτέ, δώσαμε μία λύση. Αυτή τη λύση δώσαμε που αποφάσισε το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Όσον αφορά τον κ. Κοσιώνη που λέει ότι είναι ιδιωτικός ο αυτοκινητόδρομος και είναι εις βάρος του Έλληνα φορολογούμενου και του απλού εργαζόμενου, νομίζω ότι απήντησα. Δεν είναι ιδιωτικός δρόμος. Υπάρχει κάτι πολύ απλό. Το δημόσιο δεν μπορεί να κατασκευάσει όλους αυτούς τους δρόμους. Αυτοί οι δρόμοι που θα κατασκευάσουμε με συμβάσεις παραχώρησης θα έχουν με τις σημερινές τιμές πάνω από 8,5 δισεκατομμύρια ευρώ κόστος κατασκευής. Σκεφθείτε ότι ταυτόχρονα έχουμε δημοπρατήσει και κατασκευάζουμε έργα άλλων 8.000.000.000 περίπου. Το δημόσιο δεν έχει αυτές τις δυνατότητες να κατασκευάσει αυτό το τεράστιο -γιατί πραγματικά πρόκειται για πρωτόγνωρο- πρόγραμμα έργων. Είναι 16.000.000.000, συν άλλα 10.000.000.000 που προγραμματίζουμε και θα ενταχθούν στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο. Δεν σηκώνουν οι δυνατότητες του προϋπολογισμού να κατασκευαστούν όλα αυτά. Ακολουθούμε τη μέθοδο που ακολούθησαν και άλλες χώρες.

Γίνεται, λοιπόν, η σύμβαση παραχώρησης, δεν είναι ιδιωτικός αυτοκινητόδρομος, δεν μειώνεται σε τίποτα η επίβλεψη και η εποπτεία του κράτους στο δρόμο. Η σύμβαση είναι σαφής και περιλαμβάνει τις υποχρεώσεις του καθενός.

Όσο για τον ανεξάρτητο μελετητή, δεν είναι μελετητής κατ' αρχήν, κύριε Κοσιώνη. Ο ανεξάρτητος μελετητής, όπως λέγεται, δεν είναι αυτός ο μελετητής. Υπάρχουν άλλοι μελετητές. Αυτός βλέπει τελικώς τις μελέτες και εισηγείται ή δεν εισηγείται. Αλλά το ελληνικό δημόσιο, όμως –και απαντώ και στην κ. Ξηροτύρη- δεν κάθεται την τελευταία στιγμή να του δώσουν τις μελέτες, να τις εγκρίνει, να μην τις εγκρίνει ή οτιδήποτε άλλο. Παρακολουθεί συνεχώς, εποπτεύει συνεχώς την κατασκευή του έργου.

Να φανταστείτε ότι στη σύμβαση το πιο ογκώδες κομμάτι είναι η συγγραφή υποχρεώσεων, και μάλιστα για την ακρίβεια οι συγγραφές υποχρεώσεων που υπάρχουν και έχουν τις προδιαγραφές για το πώς θα κατασκευαστεί ο δρόμος, ώστε να είναι ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Όλα αυτά, λοιπόν, θα τα παρακολουθεί η δημόσια αρχή, θα τα παρακολουθεί το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Θα παρακολουθεί την εκτέλεση της σύμβασης, αλλά και την ποιότητα και τον τρόπο της κατασκευής.

Φέρατε ένα παράδειγμα παράκαμψης των Πατρών. Εκείνο ήταν ένα δημόσιο έργο και πράγματι έγιναν επάλληλες, συμπληρωματικές συμβάσεις και το έργο πήγε πολλαπλάσια από το αρχικό κόστος.

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

Δεν θέλω περισσότερο να αναφερθώ σ' αυτό, αλλά είναι ατυχές το παράδειγμα για τον εξής απλό λόγο: Εμείς, με τη σύμβαση, λέμε ότι ως κράτος θα δώσουμε τα 330.000.000 ευρώ, τα μισά θα τα πάρουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα μισά από το δημόσιο κορβανά. Από εκεί και πέρα, αν στοιχίσει παραπάνω στον παραχωρησιούχο ή όχι, εμείς δεν δίνουμε φράγκο. Άρα δεν έχει κανένα λόγο ο παραχωρησιούχος να τα βρει με τους επιβλέποντες, για να βάλει παραπάνω κόστος. Έχει κάθε λόγο ο παραχωρησιούχος να τελειώσει γρήγορα το έργο, να το κάνει καλά, διότι θα το έχει για συντήρηση και εκμετάλλευση για τριάντα χρόνια και να το κάνει με όσο το δυνατόν λιγότερα χρήματα. Άρα θα κάνει τα αναγκαία και τα καλά. Αυτές είναι και οι δύο βασικές αρχές που υπάρχουν για την κατασκευή των έργων.

Όσον αφορά αυτό που είπε η κ. Ξηροτύρη σχετικά με το γιατί καθυστέρησαν τα έργα με συμβάσεις παραχώρησης, έχω να πω ότι αυτά δεν καθυστέρησαν. Είπα προηγουμένως ότι μέσα σε δυόμισι χρόνια είμαστε σ' αυτό το πραγματικά αξιοζήλευτο σημείο και αυτό οφείλεται στην τεράστια προσπάθεια που κατέθεσαν δεκάδες άνθρωποι για να φτάσουμε εδώ που φτάσαμε. Κυρώσαμε τη σύμβαση για την υποθαλάσσια, κυρώνουμε σήμερα τη σύμβαση για την Ιόνια Οδό και φέρνουμε εντός των ημερών για κύρωση στη Βουλή τη σύμβαση Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα. Μέσα στον Απρίλιο, πιστεύουμε ότι θα υπογράψουμε τις συμβάσεις για τον Ε-65 και για το Μαλιακός-Κλειδί. Βρίσκεται μάλιστα στην τελική ευθεία –διότι έχει αναδειχθεί ο προσωρινός ανάδοχος- το μεγαλύτερο έργο, του Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, πέραν των 8.000.000.000 περίπου που έχουμε δημοπρατήσει ως δημόσια έργα και κατασκευάζουμε.

Έθεσε ως θέμα η κ. Ξηροτύρη γιατί αυτό το έργο να μην μπορούσε να κατασκευαστεί ως δημόσιο. Δεν μπορούσε, διότι όταν λέμε ότι το κόστος του αντικειμένου της σύμβασης, δηλαδή από το Αντίρριο στα Γιάννενα, είναι το 85% δηλαδή 1.100.000.000 ευρώ, πού να βρεθούν να τα δώσουμε, να το εντάξουμε και αυτό και να κατασκευάσουμε και τα άλλα έργα από χρήματα του δημοσίου και, εν πάση περιπτώσει, έστω και με τη συνεισφορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης; Δεν μπορούσε να γίνει, διότι αυτό το έργο έχει υψηλότατο κόστος και σας είπα ότι τα έσοδά του είναι το 15% του συνόλου της σύμβασης.

Λέει η κ. Ξηροτύρη ότι δεν μπορούν, έτσι όπως έρχεται η σύμβαση, να συζητηθούν θέματα όπως η χάραξη. Το έχουμε πει και στην επιτροπή. Δεν είναι αρμοδιότητα της Βουλής να συζητάει τη χάραξη ενός δρόμου. Δεν είναι αρμοδιότητά της. Αλίμονο αν η Βουλή πρέπει να μπαίνει στα ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά του οποιουδήποτε έργου. Αυτά είναι θέματα της δημόσιας διοίκησης και της εκτελεστικής εξουσίας.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Για τη σκοπιμότητα της χάραξης;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: Κανένα έργο δεν έρχεται εδώ για να κυρωθεί με σύμβαση σε ότι αφορά στα τεχνικά χαρακτηριστικά του. Απαντώ και στον Πρόεδρο κ. Κακλαμάνη πως αυτές οι συμβάσεις έρχονται εδώ διότι, όπως είπε, πράγματι έχουν παρεκκλίσεις από την ισχύουσα νομοθεσία των δημοσίων έργων. Και δεν μπορούν να μην έχουν παρεκκλίσεις. Είναι τεράστια έργα, με πάρα πολλές ιδιαιτερότητες. Και αυτές οι παρεκκλίσεις δεν είναι μόνο στην Ελλάδα, είναι γενικότερα σε όλον τον κόσμο, όπου εφαρμόζουν αυτήν τη μέθοδο.

Πρέπει να σας πω δε ότι κυρώνοντας αυτές τις συμβάσεις, στην ουσία δημιουργούμε ένα πλαίσιο για συμβάσεις παραχώρησης. Όχι το πλαίσιο, αλλά ένα πλαίσιο. Διότι αν έρθει αύριο το πρωί κάποια άλλη σύμβαση παραχώρησης, η Βουλή θα συγκρίνει αυτήν την άλλη σύμβαση με αυτές τις συμβάσεις που κυρώνουμε τώρα.

Ο κ. Κακλαμάνης πρότεινε να έρχονταν μόνο αυτές οι παρεκκλίσεις από τη νομοθεσία των δημοσίων έργων. Πρόκειται για μία σκέψη την οποία δεν θα απέρριπτα. Με την εξής διαφορά όμως, κύριε Πρόεδρε. Εσείς που έχετε υπηρετήσει τόσα χρόνια -νομίζω ότι μαζί μπήκαμε στη Βουλή, το 1974- φανταστείτε τη συζήτηση που θα γινόταν αν φέρναμε μόνο αυτά. Θα υπήρχε η απορία για το πού είναι η υπόλοιπη σύμβαση. Εδώ φέρνουμε ολόκληρη τη σύμβαση και ακούμε γιατί δεν μπορούμε να συζητήσουμε για τη χάραξη. Εγώ δεν θα είχα αντίρρηση και το λέω ειλικρινά. Όμως, είμαι σίγουρος ότι θα δημιουργηθούν πολλές αντιδράσεις για το ότι δεν φέρνουμε ολόκληρη τη σύμβαση και επιλέγουμε εμείς αυτά που νομίζουμε ότι παρεκκλίνουν της νομοθεσίας των δημοσίων έργων. Δηλαδή, δεν μπορούμε να επιλέξουμε εμείς, διότι θα κατηγορηθούμε. Γι' αυτόν το λόγο, λοιπόν, έρχονται, παρά το γεγονός ότι συμφωνώ μαζί σας ότι θα μπορούσαν να έρθουν μόνο οι παρεκκλίσεις από τη νομοθεσία.

Όσον αφορά το θέμα που έθιξε και η κ. Ξηροτύρη, αλλά και εσείς, δηλαδή το να υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο, θα ήθελα να σας πω ότι κατ' αρχήν αυτά τα μεγάλα έργα έχουν πάρα πολλές ιδιαιτερότητες. Το θεσμικό πλαίσιο λοιπόν ή θα έπρεπε να είναι γενικόλογο, οπότε στην ουσία δεν θα είχε και κανένα ιδιαίτερο νόημα η ύπαρξή του ή θα ήταν εξειδικευμένο, οπότε και δεν θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τις ιδιαιτερότητες ορισμένων έργων. Υπάρχει δηλαδή ένα δίλημμα.

Βεβαίως, για τα μικρότερα έργα η Κυβέρνηση έχει ψηφίσει νομοσχέδιο το οποίο περιλαμβάνει ένα θεσμικό πλαίσιο, αλλά για έργα μέχρι 250.000.000 ευρώ.

Εξάλλου αυτές οι συμβάσεις είναι τεράστιες και φυσικά πρέπει να σας πω ότι την κύρωση στη Βουλή την ζητούν σ' ένα βαθμό και οι δανείστριες τράπεζες. Και οι δανείστριες τράπεζες αποτελούν έναν πολύ μεγάλο συντελεστή, διότι αν αυτές δεν δανείσουν, δεν μπορεί να γίνει και η σύμβαση. Βεβαίως, το κύρος της Βουλής είναι διαφορετικό από μία απόφαση της διοίκησης.

Επίσης, λέχθηκε ότι καταργείται η διευθύνουσα υπηρεσία και η προϊσταμένη αρχή. Είπα προηγουμένως ότι όχι απλώς δεν καταργούνται αλλά ούτε καν συρρικνώνονται. Έχουν όλες τις αρμοδιότητες που έχουν στην κατασκευή ενός δημόσιου έργου και εξήγησα προηγουμένως γιατί.

Η κ. Ξηροτύρη είπε ότι εφόσον είναι θετική η απόδοση των εσόδων στο δημόσιο, θα έπρεπε να αποδοθεί νωρίτερα στο δημόσιο. Αυτή η μέθοδος της απόδοσης στο δημόσιο νωρίτερα εάν εκπληρωθούν ορισμένοι στόχοι εφαρμόσθηκε στην υποθαλάσσια αρτηρία, όπως και στην Αττική Οδό, όπου βάζουμε ότι αν ο παραχωρησιούχος πετύχει μία απόδοση «άλφα» των ιδίων κεφαλαίων που προβλεπόταν στην προσφορά του, τότε αυτό επιστρέφει στο δημόσιο. Υπάρχει όμως μία βασική διαφορά, ότι αυτά τα έργα είναι σε αστικό περιβάλλον και φυσικό είναι να επιδιώκουμε να δοθεί ελεύθερα στον πολίτη το ταχύτερο δυνατόν.

Το δεύτερο θέμα το οποίο μας προβληματίσε είναι το εξής: Όταν θέλεις να επιστρέψει ένα έργο στο δημόσιο, πρέπει να ελέγχεις τα έσοδα και τις δαπάνες, για να δεις αν πράγματι έπιασε την απόδοση που είχε θέσει στην προσφορά του και την οποία ζήταγες και εσύ στο διαγωνισμό. Ας μη γελιόμαστε, αλλά ο έλεγχος της συντήρησης και των δαπανών –λυπάμαι που το λέω- όχι απλώς είναι δυσχερής, αλλά είμαι σχεδόν σίγουρος ότι δεν μπορεί να γίνει.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Εμείς προτιμήσαμε σ' αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης να μιλάμε για τα έσοδα του δημοσίου όχι επί των κερδών αλλά επί των εισόδων.

Αυτή είναι μια επιτυχία. Διότι τα έσοδα μπορεί να τα έχεις. Θα συνδεθείς και θα συνδεθούμε με τα διόδια όλα με ηλεκτρονικό σύστημα και θα καταγράφουμε πόσοι περνούν και θα ξέρουμε ακριβώς τι έσοδα έχει.

Πρέπει εδώ να πω ότι η διαφορά στα έργα στις συμβάσεις

παραχώρησης που κ'ανουμε εμείς από τις συμβάσεις παραχώρησης που έγιναν επί της προηγούμενης κυβέρνησης είναι, πρώτον, ότι στις δικές μας συμβάσεις παραχώρησης το δημόσιο δεν εγγυάται τα δάνεια του παραχωρησιούχου, όπως συνέβαινε στις προηγούμενες παραχωρήσεις που έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση.

Το δεύτερο είναι ότι μετά το διαγωνισμό εμείς δεν κάνουμε καμμία διαπραγμάτευση και δεν αλλάζει σε τίποτα το σχέδιο σύμβασης παραχώρησης, όπως δόθηκε προ του διαγωνισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, τελειώνετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ζήτησε ο κ. Γείτονας το σχέδιο της σύμβασης παραχώρησης που είχαμε δώσει προ του διαγωνισμού, ώστε να συγκριθεί με τη σύμβαση παραχώρησης αν έχουν γίνει αλλαγές. Δεν έγινε απολύτως καμμία αλλαγή. Καταθέτω ακριβώς αυτό το σχέδιο σύμβασης παραχώρησης προ του διαγωνισμού και καταθέτω, βέβαια, και τη διακήρυξη. Οι προσθήκες που έγιναν είναι τα στοιχεία που έδωσε στην προσφορά του ο παραχωρησιούχος. Δηλαδή πόσα έσοδα θα δίνει στο δημόσιο, σε πόσο χρόνο θα φτιάξει το τάδε τμήμα, πότε θα πάρει τη χρηματοδοτική συμβολή, που ήταν και στοιχείο του διαγωνισμού, καθώς επίσης και τα νομιμοποιητικά στοιχεία, δηλαδή ποιος ήταν ο κατασκευαστής κ.ο.κ.. Άρα δεν υπάρχει καμμία απολύτως μεταβολή.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Γεώργιος Σουφλιάς καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν σχέδιο σύμβασης, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Για τα προβλήματα της παράδοσης του τμήματος των Καμένων Βούρλων και του Αγίου Κωνσταντίνου, πήγαν οι κύριοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και πήραν τη διαβεβαίωση όχι μόνο από την πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., αλλά και από τους ίδιους τους εργολάβους ότι αυτά τα δύο τμήματα θα τελειώσουν μέσα στον Ιούλιο. Εμείς έχουμε υποχρέωση να τα παραδώσουμε στο τέλος του έτους. Άρα, δεν θα υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Για να κλείσω, θέλω να απαντήσω στον κ. Τζέκη σχετικά με τη φορολογία. Κατ' αρχάς, ο νόμος σχετικά με τη φορολογία, που άλλαξε, ισχύει, όπως λέει ο ίδιος ο νόμος, για τα έργα που η σύμβασή τους γίνεται από 1-1-2007. Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε το Δεκέμβριο, δηλαδή πριν από την ισχύ που προέβλεπε ο νόμος. Στις επόμενες συμβάσεις που θα φέρουμε εδώ στη Βουλή θα δείτε ότι θα έχουμε τις διατάξεις του νέου νόμου. Δεν υπάρχει τίποτα. Το επισημαίνει και η επιτροπή.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ: Μπορώ να σας διακόψω, κύριε Υπουργέ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Τζέκη, μη διακόπτετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Βεβαίως, κύριε Τζέκη, καταγράφεται και η επανάσταση και η εξέγερση και η κοινωνική αναταραχή. Μη δίνετε τέτοιες πολιτικές παραμέτρους. Εδώ μιλάμε για δισεκατομμύρια ευρώ και αυτοί που δανείζουν ή βάζουν τα χρήματά τους θέλουν να τα εξασφαλίσουν από οποιοδήποτε πιθανό –έστω και με ελάχιστη πιθανότητα- γεγονός. Αυτά δεν είναι μόνο θέματα για την Ελλάδα. Είναι εις τη διεθνή πρακτική.

Τέλος, κύριοι συνάδελφοι, επαναλαμβάνω και πάλι ότι σας ευχαριστώ για τη συζήτηση που έγινε και στην επιτροπή και εδώ. Χαίρομαι ειλικρινώς που η Αξιωματική Αντιπολίτευση θα πει το «ναι» στην κύρωση αυτής της σύμβασης. Επαναλαμβάνω ότι αισθάνομαι πολύ ευχάριστα και υπερήφανα, θα έλεγα, που κυρώνουμε σήμερα αυτήν τη σύμβαση. Και επειδή είπε ο κ. Γείτονας ότι δεν ξαναγράφεται η Ιστορία, επιτρέψτε μου να σας πω ότι με αυτές τις συμβάσεις γράφουμε ιστορία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να πάρει το λόγο. Επομένως το λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Παπαγεωργίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Νομού Ευβοίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζητείται σήμερα από το Σώμα του ελληνικού Κοινοβουλίου να κυρώσει τη σύμβαση για την κατασκευή της Ιονίας Οδού και πρέπει να πω εξ'αρχής ότι αυτό το εξαιρετικά σύνθετο έργο αποτελεί ένα προϊόν μιας πρωτότυπης, εμπνευσμένης και μεγαλοφυούς θα έλεγα, διαδικασίας. Πράγματι αυτή η σύλληψη δίνει την απάντηση πώς μπορούμε να υλοποιήσουμε ένα μεγάλο έργο σε μια περίοδο που σπανίζουν οι διαθέσιμοι κρατικοί πόροι.

Πρόκειται για ένα συνδυασμό ιδιωτικών πόρων, δημοσίων, κοινοτικών πόρων και περιλαμβάνει τη συμμετοχή και αξιοποίηση και ενός υφισταμένου κρατικού πόρου που είναι το διόδιο τμήματος του Π.Α.Θ.Ε. με σκοπό τη μερική υποκατάσταση της αναγκαίας αλλά δυσεύρετης, σε μια περίοδο δημοσιονομικής στενότητας, εθνικής συμμετοχής. Αυτός ο σχεδιασμός αφορά - όπως όλοι γνωρίζουμε και σε άλλα μεγάλα προγράμματα, που τα ονομάσαμε συνδυασμούς παραχώρησης- στα τμήματα Μαλιακός-Κλειδί, Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα, Σκάρφεια-Παναγιά, Εγνατία Οδός-Ε65, Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα, επεκτάσεις Αττικής Οδού κ.λπ..

Πρέπει όμως εδώ να παραδεχθούμε και να ομολογήσουμε όλοι κάτι. Βεβαίως ο Υπουργός είχε τη γενναιότητα να το αναγνωρίσει ως ένα βαθμό, αλλά πολλοί συνάδελφοι από τη Νέα Δημοκρατία διαφώνησαν με αυτό και περίπου μας είπαν εδώ ότι σήμερα αρχίζει ο κόσμος να κινείται, να το πω έτσι σχηματικά. Είναι αλήθεια ότι εκπονήθηκε και τέθηκε σε τροχιά υλοποίησης από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. με Πρωθυπουργό τον Κώστα Σημίτη, Υπουργό τότε τον Κώστα Λαλιώτη και αργότερα τη Βάσω Παπανδρέου ο σχεδιασμός όσον αφορά την υποθαλάσσια αρτηρία της Θεσσαλονίκης.

Μερικά πράγματα πρέπει να λέγονται και να καταγράφονται στα Πρακτικά με το όνομά τους. Είναι ορόσημο η από 9.4.2001 απόφαση του τότε Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Κώστα Λαλιώτη, με την οποία εγκρίθηκε η διακήρυξη της προεπιλογής και δημοπρατήθηκε το έργο του συνδυασμού παραχώρησης που συζητάμε σήμερα και κατέληξε στην προεπιλογή δύο εταιρειών, από τις οποίες εσείς επιλέξατε τη μια και συνάψατε τη σύμβαση που καταθέσατε σήμερα στη Βουλή προς συζήτηση και έγκριση.

Εσείς υλοποιείτε την τελευταία πράξη ενός μεγαλοφυούς σχεδιασμού. Αποπερατώνετε στην ουσία ένα ρετιρέ πάνω σε ένα στιβαρό οικοδόμημα.

Ας μην απαξιώνουν, λοιπόν, οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας πάνω στην αγωνία τους να εμφανίσουν ότι τάχα μόνο η δική σας Κυβέρνηση εμφανίζει έργο τα όσα έγιναν από το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Είναι απαράδεκτο να γράφετε στην εισηγητική έκθεση ότι η προηγούμενη κυβέρνηση το μόνο που έκανε ήταν η προεπιλογή και μάλιστα με ανορθόδοξο τρόπο και ότι τάχα εσείς εκπονήσατε όλες τις μελέτες του έργου.

Ελλείψεις σε επίπεδο μελετών υπήρχαν, ελλείψεις που θα μπορούσαν να καλυφθούν στην πορεία. Αλλά αν τελικά εσείς καλύψατε, αν και εκπονήσατε όπως ισχυρίζεστε όλες τις αναγκαίες μελέτες, πριν την υπογραφή της σύμβασης, τότε δώστε μια απάντηση: Γιατί εκτελείτε αυτό το έργο ως μελέτη-κατασκευή μαζί; Γιατί δεν το εκτελείτε ως κατασκευή επί ολοκληρωμένης μελέτης, ώστε να υπάρχει επιπλέον διαφάνεια και προστασία του δημόσιου χρήματος;

Μάλιστα -και εδώ είναι οι μεγάλες μου αντιρρήσεις- γιατί προβλέπεται ότι η επίβλεψη και η παραλαβή των μελετών του έργου θα γίνει από τον παράγοντα που τον ονομάζετε «ανεξάρτητο μηχανικό», στον οποίο εκχωρείτε απαράδεκτα κάθε αρμοδιότητα επίβλεψης και παραλαβής μελετών και κατασκευών του έργου; Δηλαδή εξουσία που αντικειμενικά, ιστορικά και δεοντολογικά ανήκει στην αναθέτουσα αρχή, δηλαδή στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Ο ανεξάρτητος μηχανικός δεν παύει σε καμμιά περίπτωση να είναι ιδιωτική επιχείρηση. Με βάση τη σύμβαση που κυρώνουμε, πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο με ποσοστό επί του προϋπολογισμού και των μελετών του έργου. Κάθε αύξηση του προϋπολογισμού –κι αυτό πρέπει, παρά τα όσα μας είπε ο κύριος Υπουργός, να το επισημάνουμε- που μπορεί να γίνει μέχρι 50% σύμφωνα με τη σύμβαση, επιφέρει και αύξηση των

αμοιβών του ανεξάρτητου μηχανικού. Την ίδια στιγμή προβλέπεται στο άρθρο 18 η δυνατότητα αύξησης του προϋπολογισμού των έργων, μελετών και της δεσμευτικής επένδυσης του παραχωρησιούχου με συμπληρωματικές εργασίες μέχρι και 50%.

Ποιος τελικά είναι αυτός ο ανεξάρτητος μηχανικός, με ποια διαδικασία και ποιες εγγυήσεις διαφάνειας και αξιοκρατίας επιλέχθηκε; Δεν έχει ελεγχθεί αυτό το πράγμα από τη Βουλή με βάση το υλικό που μας διανείματε, αφού παραλείψατε να διανείμετε ακόμη και το παράρτημα 10, που αφορά τη σύμβαση μεταξύ ανεξάρτητου μηχανικού και παραχωρησιούχου. Και, εν τέλει, πώς είναι δυνατόν να εκχωρείτε σε οποιοδήποτε ιδιωτικό σύστημα εκτός κράτους τόσο σημαντικές κρατικές αρμοδιότητες αποξενώνοντας πλήρως το φυσικό φορέα αυτών των αρμοδιοτήτων;

Εδώ πρέπει να πω ότι όλος αυτός ο σχεδιασμός –και έρχομαι σ' αυτό που με ενδιαφέρει και για το οποίο παίρνω περισσότερο το λόγο- έχει ένα βασικό πρόβλημα ότι δεν συζητήθηκε επαρκώς ώστε να βελτιωθεί με τις περιφερειακές κοινωνίες τις οποίες αφορά. Στην κοινωνία της Εύβοιας έγινε γνωστό μόλις το 2003 ότι το τμήμα Σχηματάρι-Χαλκίδα προοριζόταν για συμμετοχή στο συνδυασμό παραχώρησης στη λογική ότι έπρεπε να ενισχυθεί το ασύμφορο τμήμα της Ιόνιας Οδού από ένα εύρωστο και προσοδοφόρο τμήμα όπως είναι, κύριε Υπουργέ, το Σχηματάρι-Χαλκίδα. Δηλαδή καλούμαστε εμείς οι Ευβοείς, που χρησιμοποιούμε ένα οδικό τμήμα που δεν ανήκει στον Π.Α.Θ.Ε. -το Σχηματάρι-Χαλκίδα, είναι ένας περιφερειακός δρόμος, η πύλη εισόδου σε έναν εγκαταλελειμμένο νομό, όπου πραγματικά κανείς ντρέπεται να κυκλοφορεί εσωτερικά- για να πληρώσουμε και να ενισχύσουμε και να συμβάλουμε στην υλοποίηση της Ιόνιας Οδού. Αυτό θα μπορούσε να γίνει αποδεκτό στα πλαίσια μιας αντίληψης πανελλαδικής αλληλεγγύης, αν είχαμε όμως λυμένα τα δικά μας οδικά προβλήματα. Άλλωστε για περισσότερο από μια δεκαετία συμβάλλουμε ήδη με το υπέρμετρο και μη αναλογικό διόδιο του Σχηματαρίου, επιπλέον αυτού που πληρώνουμε στο Καπανδρίτι για τα οδικά έργα της χώρας μας.

Σας τονίζω, λοιπόν, ότι αυτό το πράγμα εμείς οι Ευβοείς δεν θα το ανεχθούμε. Σας το δηλώνουμε σε κάθε περίπτωση και σας λέμε ότι θα αγωνιστούμε με κάθε νόμιμο τρόπο και σας καλούμε να το απεντάξετε από τη σύμβαση παραχώρησης. Και το λέω, αυτό κύριε Υπουργέ, γιατί –σας το ξαναλέω- είναι ένας περιφερειακός δρόμος και δεν έχει καμμία σχέση με την Ιόνια Οδό. Προσβάλλει τις αρχές της συνταγματικότητας και της αναλογικότητας. Δεν είναι μόνο ζήτημα οικονομικό αλλά προσβάλλει την αξιοπρέπεια και του ευβοϊκού λαού, ο οποίος καλείται να πληρώνει διόδια για ένα δρόμο ο οποίος δεν του ανήκει, δεν έχει καμμία σχέση, δεν έχει καμμία επαφή ούτε τροφοδότης είναι ούτε, εν πάση περιπτώσει, έχει καμμία σχέση.

Βεβαίως, δεν έχουμε καμμία αντίρρηση να κατασκευαστεί το έργο από την Ιόνια Οδό. Ας κατασκευαστεί όμως από τα διόδια που θα επιβληθούν εκεί. Ας κατασκευαστεί από διόδια σε παρεμφερείς δρόμους και όχι βεβαίως από τον εθνικό δρόμο Σχηματάρι-Χαλκίδα. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάτε ότι αυτό το έργο, το Σχηματάρι, Χαλκίδα, έχει ενταχθεί στα Π.Ε.Π., πληρώνεται από εθνικούς πόρους, λειτουργεί σε βάρος των πόρων που αναλογούν στο νομό μας και δεν αντιλαμβάνομαι, γιατί λειτουργείτε σε βάρος της Εύβοιας....

Και, τέλος, κύριε Υπουργέ, επειδή σήμερα υπάρχει και ένας άλλος φόβος, δηλαδή ότι μπορεί το οδικό έργο που ελπίζουμε κάποια στιγμή να γίνει, το Σχηματάρι-Χαλκίδα, δεν θα έχει καμμία χρησιμότητα εάν δεν κατασκευαστεί τουλάχιστον μια ακόμη γέφυρα και αν δεν βελτιωθεί εσωτερικά το οδικό δίκτυο και η παράκαμψη Χαλκίδας και τα υπόλοιπα δίκτυα στο νομό μας, διότι σε περιόδους συμφόρησης θα δημιουργείται αδιέξοδο - θέλουμε να δεσμευθείτε ότι δεν θα θεωρηθεί επ' ουδενί ανταγωνιστικό το έργο Χαλκίδα-Ιστιαία διότι είναι πολύ πιθανόν ο παραχωρησιούχος -και μην εκπλήσσεστε- να μας πει ότι εφόσον μπορεί να πάει ο ταξιδιώτης στην Αιδηψό και στην Ιστιαία δια της Π.Α.Θ.Ε. μέσω Αρκίτσας ότι δεν θέλει να κατασκευαστεί ένα τμήμα το οποίο θα του αφαιρεί αυτοκίνητα και επομένως διόδια, άρα και έσοδα.

Αυτά είναι μεγάλες αλήθειες. Εμείς θα αντισταθούμε. Μπορεί να είναι σύμβαση είναι όμως ταυτόχρονα και διοικητική πράξη. Αφορά τρίτους που είμαστε εμείς οι Ευβοείς θα που πληρώνουμε για τη σύμβαση χωρίς τη θέλησή μας και μπορούμε συνεπώς να προσφύγουμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας αλλά και στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αν χρειαστεί. Οι Ευβοείς δεν έχουν καμμία υποχρέωση να πληρώνουν ένα έργο που δεν τους αφορά.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θέλω να σας πω ότι είναι ακόμη να μιλήσουν δεκαεφτά συνάδελφοι. Το πέρας της συνεδρίασης ορίστηκε για τις 00.30'. Κι επειδή υπάρχει ενδιαφέρον και λόγω εντοπιότητας –και δικαιολογημένα- για να μιλήσουν όλοι οι συνάδελφοι, όχι μόνο δεν πρέπει να ξεπερνάμε τα οκτώ λεπτά, αλλά να αποφασίσετε να οριστεί ο χρόνος στα εφτά λεπτά.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Τότε, στα οκτώ λεπτά σταματάτε, αφαιρείται ο λόγος. Δεν σκέπτεστε τους συναδέλφους που είναι στις τελευταίες σειρές. Αυτό δεν σημαίνει συναδελφική αλληλεγγύη για μία λογική πρόταση που κάνει το Προεδρείο. Στα οκτώ λεπτά αφαιρείται ο λόγος. Και κακώς δεν το έκανα και στους προηγούμενους συναδέλφους.

Ο κ. Μαγγίνας έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πολύ σύντομα μερικές σκέψεις, για να διευκολυνθούν και οι συνάδελφοι, ώστε να μιλήσουν όσο το δυνατόν περισσότεροι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ήπειρος, αλλά και γενικότερα η δυτική Ελλάδα, σε μεγάλο βαθμό, για δύο τουλάχιστον και πλέον δεκαετίες είναι από τις φτωχότερες περιοχές της Ευρώπης. Και σε μεγάλο βαθμό αυτό το χαρακτηριστικό συνεχίζεται, παρά τις προσπάθειες οι οποίες γίνονται. Το λέω αυτό, γιατί σήμερα προχωρεί ένα πολύ μεγάλο έργο υποδομής και στις τοποθετήσεις ορισμένων εκ των συναδέλφων διέβλεψα μια μιζέρια, παρά το γεγονός ότι ο εξ Άρτης καταγόμενος συνάδελφος εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. υπήρξε ευγενής, ευπρεπής και κράτησε σε χαμηλούς τόνους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ελέχθη ότι αν δεν γινόταν η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου δεν θα ήταν δυνατόν να γίνει η Ιονία Οδός. Επιτρέψτε μου να πω ότι αυτός ο συλλογισμός, ο οποίος προφανώς επιδιώκει να αναβαθμίσει, να μεγεθύνει την τεράστια σημασία του έργου της γέφυρας, δεν είναι ακριβής.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Το είπε και ο Υπουργός.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Ο Υπουργός είπε ότι από το σύνολο της Ιονίας Οδού έγινε επί της προηγούμενης κυβέρνησης η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου.

Κύριοι συνάδελφοι, αν είμαστε σοβαρή χώρα, θα έπρεπε το έργο αυτό, δηλαδή το Κόρινθος- Ρίο-Αντίρριο και Αντίρριο-Ιωάννινα να είναι ένα ενιαίο έργο. Θυμίζω ότι πολλές αμερικάνικες εφημερίδες επήνεσαν τη σπουδαία κατασκευή της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Έγραψε, όμως, η "Washington Post" ότι είναι μία καταπληκτική γέφυρα, η οποία ξεκινάει από το πουθενά και καταλήγει στο πουθενά, θέλοντας να δηλώσει το πόσο κακής ποιότητας είναι οι δύο αυτοκινητόδρομοι, μεταξύ των οποίων υπάρχει αυτή η γέφυρα.

Κύριοι συνάδελφοι, έχει εξαγγελθεί από τον Πρωθυπουργό –και νομίζω πως όλοι συμφωνούμε σε αυτό- ότι το 82% από το Δ' Κ.Π.Σ. θα δοθεί στην περιφέρεια και με αυτούς τους τεράστιους πόρους ασφαλώς θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε στην κατασκευή πολλών και σημαντικών και αναγκαίων δημοσίων έργων.

Λυπάμαι, γιατί ορισμένοι εκ των συναδέλφων, κυρίως του ΠΑΣΟΚ, διακατέχονται από το σύνδρομο ότι η ανάπτυξη της Ελλάδας άρχισε επί ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και φοβάμαι πως πιστεύουν ότι τελείωσε η ανάπτυξη πάλι επί κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Δεν είναι έτσι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αυτά τα μεγάλα έργα είναι έργα τα οποία ξεπερνούν τη ζωή μιας κυβέρνησης και είναι πολύ λογικό άλλος να το σχεδιάζει, άλλος να το μελετά, άλλος να το κατασκευάζει, άλλος να το εγκαινιάζει. Και

είναι προς τιμήν του σημερινού Υπουργού κ. Σουφλιά, ο οποίος όχι μόνο κάλεσε αλλά και επήνεσε στα εγκαίνια της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και τον πρώην Υπουργό Δημοσίων Έργων κ. Λαλιώτη αλλά και τον τότε Πρωθυπουργό κ. Σημίτη.

Δεν χρειάζεται, λοιπόν, να μπαίνουμε σε μία αντιπαράθεση η οποία δεν έχει κανένα νόημα. Το έργο είναι υψίστης εθνικής σημασίας και νομίζω ότι όλοι το αντιλαμβανόμαστε. Θα αναζωογονήσει όλη τη δυτική Ελλάδα και είναι πολύ θετικό το γεγονός ότι παρά τις κάποιες διαφοροποιημένες απόψεις όλοι συμφωνούμε σε αυτό.

Έγινε πολύς λόγος για τη μέθοδο της παραχώρησης. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αργήσαμε δεκαετίες ως χώρα να αντιληφθούμε τη μεγάλη σημασία αυτής της μεθόδου, διότι σε ολόκληρη την Ευρώπη αυτό το σύστημα ισχύει.

Είπε κάποια στιγμή ο κ. Σουφλιάς ότι δεν θα μπορούσε να γίνει το έργο από αποκλειστικά δημόσιους πόρους. Εγώ θα προχωρούσα ακόμα περισσότερο και θα σας έλεγα ότι κι αν ακόμα θα μπορούσε να γίνει, ποιος είναι ο λόγος να μη γίνονται όσα έργα επιλέγονται να γίνονται με αυτήν τη μέθοδο της παραχώρησης; Είναι ένας πολύ ασφαλής, πολύ βέβαιος και ορθός τρόπος και μάλιστα ένας τρόπος από τον οποίον περισσεύουν, περισώζονται τεράστιοι πόροι για να υλοποιεί κάθε κυβέρνηση και άλλες πολιτικές.

Ελέχθησαν πολλά και για τα διόδια, γιατί δεν είναι μόνο στα χιλιόμετρα της Ιονίας Οδού αλλά πάμε και σε άλλα κ.λπ.. Αυτά είναι απλά μαθηματικά. Αυτός που επενδύει κάποια χρήματα, πρέπει αφ'ενός να επιστρέψει τα δανειακά κεφάλαια και βεβαίως ως επιχείρηση να έχει και κάποιο κέρδος και αυτό δεν μπορούσε να γίνει μόνο με την Ιονία Οδό. Μη φθάσουμε στο σημείο να μιλάμε για κοινωνική προσέγγιση -που το κάνει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος κατά κόρον- και σ'ό,τι αφορά τη χρήση των αυτοκινητοδρόμων. Από πού θα βρεθούν αυτά τα χρήματα, αγαπητέ κύριε Κοσιώνη; Το είπε και ο συνάδελφός σας ο κ. Τζέκης. Από πού να περισσέψουν αυτά τα χρήματα; Βεβαίως εγώ δεν πιστεύω ότι αυτή η επιχειρηματολογία σας βάλλει κατά της ανάπτυξης της χώρας. Την αποδέχεστε την ανάπτυξη, συμφωνείτε ότι αυτά τα μεγάλα έργα υποδομής συμβάλλουν στην ανάπτυξη, μη φθάνετε, όμως, στο σημείο να λέτε πράγματα, τα οποία φοβάμαι πολύ ότι δεν τα πιστεύουν ούτε και οι οπαδοί σας. Διότι και οι οπαδοί σας χρησιμοποιούν αυτοκίνητα ιδιωτικά, χρησιμοποιούν αυτούς τους αυτοκινητοδρόμους. Καταφέρομαι εναντίον των προϊόντων, τα οποία θα μεταφέρονται από τα ευρωπαϊκά μονοπώλια. Μα, και οι δικοί σας φίλοι και οι οπαδοί καταναλώνουν τέτοια προϊόντα. Να λέμε πράγματα τα οποία να στέκονται.

Εγώ σέβομαι τη φιλοσοφική σας προσέγγιση, ακόμη και τις ιδεοληψίες, στις οποίες μπορεί να μένετε, αλλά είμαστε στο 2007 και πρέπει να σεβόμαστε αυτό που συμβαίνει γύρω μας.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Δεν είμαστε όλοι σοφοί, όπως είστε εσείς!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΑΓΓΙΝΑΣ: Εγώ δεν διεκδικώ τίποτα τέτοιο, κύριε Κοσιώνη. Το μόνο που κάνω είναι να ασκώ κριτική στα επιχειρήματά σας. Έχετε χρέος να την αντέχετε, όπως εμείς αντέχουμε και δεχόμαστε πολύ θετικά τη δική σας κριτική. Αυτό θα πει δημοκρατία και καλό είναι να το υιοθετείτε.

Κλείνω, αναφερόμενος στην πολύ θετική διαβεβαίωση του Υπουργού Δημοσίων Έργων κ. Σουφλιά, ότι αυτό το έργο της Αμβρακίας-Ακτίου θα προχωρήσει, ελπίζω μέχρι τη Λευκάδα και θα ενταχθεί στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Είναι μία διαβεβαίωση, που αφορά ένα σημαντικό κομμάτι, αυτού του έργου, που έχει μεγάλη σημασία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι πρέπει να είμαστε όλοι υπερήφανοι, γιατί παίρνουμε μέρος σε αυτήν τη διαδικασία, που κυρώνει μία σύμβαση για ένα υψίστης εθνικής σημασίας έργο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Μαγγίνα, που δεν έκανε χρήση όλου του χρόνου και θα δοθεί η δυνατότητα να μιλήσουν και άλλοι συνάδελφοι.

Ο κ. Παντούλας έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΝΤΟΥΛΑΣ: Διαδέχομαι στο Βήμα της Βουλής τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Προσωπικά πιστεύω ότι ο ρόλος του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου είναι να προσθέτει ποιοτικά στον κοινοβουλευτικό διάλογο. Με συγχωρείτε, κύριε Μαγγίνα, αλλά η σημερινή σας τοποθέτηση δεν προσέθεσε τίποτε. Πιστεύω ότι δεν απογοήτευσε μόνο τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Διαβάζοντας τα Πρακτικά, θα διαπιστώσετε ότι θα απογοητεύσετε και τον εαυτό σας.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ο δυτικός οδικός άξονας, η Ιονία Οδός, αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο τμήμα του στρατηγικού σχεδιασμού ανάπτυξης των συγκοινωνιακών υποδομών της χώρας μας. Σύμφωνα με όλες τις μελέτες σκοπιμότητας το έργο αυτό παρουσιάζει τεράστιο περιφερειακό και εθνικό ενδιαφέρον. Μέσω του συγκεκριμένου έργου οι περιφέρειες της δυτικής Ελλάδας και όχι μόνο η Ήπειρος, περιοχές με υστέρηση στους οικονομικούς δείκτες ανάπτυξης, με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, αλλά και με σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες, εντάσσονται πλέον στον εθνικό αναπτυξιακό σχεδιασμό από διαφορετική αφετηρία και στη βάση νέων δεδομένων στρατηγικής. Οι δυνατότητες και οι ρόλοι που προδιαγράφονται για τις συγκεκριμένες περιοχές με την κατασκευή της Ιονίας Οδού είναι βέβαιο ότι θα ενεργοποιήσουν θετικά το σύνολο των παραγωγικών δυνάμεων σε όφελος των ιδίων και κυρίως σε όφελος της χώρας.

Στα χρόνια που προηγήθηκαν το σύνολο των φορέων της περιοχής με πρωταγωνιστές τους τεχνικούς, το Τ.Ε.Ε., -το Τμήμα Ηπείρου και άλλα τμήματα- δεν περιορίστηκε απλά και μόνο στο να εκφράσει σθεναρώς και συνεχώς την αναγκαιότητα της κατασκευής του έργου, αλλά κυρίως στο να καταθέτει συγκεκριμένες προτάσεις, ώστε η Ιονία Οδός να αποτελέσει ένα πραγματικά ολοκληρωμένο αναπτυξιακό έργο και να μη μετατραπεί απλά και μόνο σε μία οδό γρήγορης και εύκολης μετακίνησης προϊόντων και επιβατών στη διεύθυνση βορράνότο και το αντίθετο.

Οι βασικές προτάσεις, που οι φορείς έχουν εκφράσει διαχρονικά προς αυτήν την κατεύθυνση και οι οποίες στη συνέχεια αποτέλεσαν αποφάσεις συνεδρίων και ημερίδων με θέμα την Ιονία Οδό, θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα εξής σημεία, όπως αυτά αποτυπώνονται και στο τελευταίο έγγραφο του Τ.Ε.Ε. -Τμήμα Ηπείρου.

Πρώτον, στην κατασκευή του αυτοκινητόδρομου για τη σύνδεση της Πρέβεζας με την Ιονία Οδό στο ύψος της Φιλιππιάδας. Είναι μια σύνδεση που πέρα από την αυτονόητη σημασία της καθίσταται επιβεβλημένη για τη γρήγορη και την απρόσκοπτη μετακίνηση από τα μεγάλα αστικά κέντρα της Ηπείρου, όπως για παράδειγμα τα Γιάννενα και την Άρτα, προς το αεροδρόμιο του Ακτίου, που το χωροταξικό σχέδιο της Ηπείρου το καθιστά διεθνές.

Δεύτερον, αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός και δεσμεύτηκε και το θεωρώ πάρα πολύ θετικό, τη σύνδεση δηλαδή της υποθαλάσσιας σήραγγας του Ακτίου με την Ιονία Οδό, στο ύψος της λίμνης Αμβρακίας, με αυτοκινητόδρομο υψηλών προδιαγραφών, καθώς επίσης –κάτι που δεν ανέφερε ο Υπουργός- τη σύνδεση της Λευκάδας με το Άκτιο και κατά προέκταση με την Ιονία Οδό.

Τρίτον, τη βελτίωση των χαρακτηριστικών της παραλιακής οδού Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας, ώστε να αποτελέσει ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο, που θα συνεισφέρει στην ανάδειξη και στην ανάπτυξη της περιοχής.

Τα συγκεκριμένα έργα είναι εξίσου σημαντικά με την Ιονία Οδό. Λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία και είναι αδιαμφισβήτητη η αναγκαιότητα της κατασκευής τους για την ανάπτυξη του συνόλου της περιοχής. Η δέσμευση του κ. Σουφλιά για την ολοκλήρωση των μελετών και για την από τώρα ένταξή τους σε συγκεκριμένα προγράμματα χρηματοδότησης στο πλαίσιο του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης -και όχι μόνο του τμήματος Αμβρακία-Άκτιο-, θέλω να πιστεύω ότι είναι αυτονόητη και επιβεβλημένη. Πριν από την κύρωση της σύμβασης θα πρέπει να κατατεθεί η κυβερνητική δέσμευση.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δύο ακόμη παρατηρήσεις για τη σύμβαση παραχώρησης, την οποία καλούμαστε να κυρώ-

σουμε σήμερα. Η πρώτη παρατήρηση αναφέρεται στη ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν σε ανταγωνιστικά έργα της Ιονίας Οδού, η κατασκευή ή η λειτουργία των οποίων ενδέχεται να επηρεάσει την κυκλοφορία και τα έσοδα του συγκεκριμένου έργου, όπως αναφέρεται και στη σύμβαση. Ενώ, λοιπόν, στην αιτιολογική έκθεση, αλλά και στις διατάξεις του σχεδίου νόμου από τα ανταγωνιστικά έργα εξαιρείται ρητώς, μεταξύ των άλλων, το σιδηροδρομικό δίκτυο «Αθήνα-Ειδομένη», δεν γίνεται καμία, μα, καμία αναφορά στο υπό μελέτη σιδηροδρομικό δίκτυο Ηγουμενίτσα-Καλαμπάκα και Αντίρριο-Ιωάννινα.

Προκύπτει, επομένως, κύριε Υπουργέ, η αναγκαιότητα απόλυτης και σαφούς δέσμευσής σας ότι τα συγκεκριμένα σιδηροδρομικά έργα δεν εμπεριέχονται στην έννοια των ανταγωνιστικών έργων της Ιονίας Οδού και άρα ο παραχωρησιούχος δεν έχει δικαίωμα να εκφράσει τις ενστάσεις του ή να προσφύγει στη διαιτησία για να αποτρέψει την κατασκευή τους.

Εάν δεν συμβεί αυτό τότε ουδείς μπορεί να πεισθεί ότι η αποσιώπησή τους στη σύμβαση παραχώρησης δεν υποκρύπτει σκοπιμότητα υπονόμευσης, διά της πλαγίας οδού, της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηπείρου και της δυτικής Ελλάδας γενικότερα.

Η δεύτερη παρατήρηση έχει να κάνει με το γεγονός ότι η Ιονία Οδός δεν περιορίζεται μόνο στο τμήμα Αντίρριο-κόμβος Εγνατίας, στην περιοχή των Ιωαννίνων, όπως μνημονεύεται στη σύμβαση παραχώρησης, αλλά επεκτείνεται έως τα σύνορα με την Αλβανία, ώστε να αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο, σύγχρονο και απολύτως ασφαλή αυτοκινητόδρομο, ενταγμένο στα διευρωπαϊκά διεθνή δίκτυα.

Για το λόγο αυτό η κατασκευή του τμήματος της Ιονίας Οδού που έμενε εκτός της σύμβασης παραχώρησης, δηλαδή από τον κόμβο της Εγνατίας των Ιωαννίνων μέχρι την Κακαβιά, στα σύνορα με την Αλβανία, αποτελεί απαίτηση του συνόλου των φορέων και των πολιτών του Νομού Ιωαννίνων. Η ταχεία ολοκλήρωση των μελετών και η ένταξη του έργου σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα στο πλαίσιο του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης αναμένουμε να καταγραφεί ως δέσμευση της πολιτικής ηγεσίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ενώπιον της Βουλής σήμερα και, μάλιστα, μη επιδέχουσα καμία απολύτως αμφισβήτηση.

Με την κατάθεση αυτών των παρατηρήσεων, την αναμονή των απαντήσεων και την έκφραση της βεβαιότητας ότι το σύνολο του πολιτικού κόσμου της χώρας αισθάνεται την πολιτική ευθύνη να συμβάλει, ώστε η Ήπειρος και η δυτική Ελλάδα να ενισχυθούν τάχιστα με τις αναγκαίες συγκοινωνιακές υποδομές και πολύ σύντομα να αρθεί η απομόνωσή τους, υπερψηφίζω τη σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή της Ιονίας Οδού. Από το 2001 η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ προγραμμάτισε τη διαδικασία ανάθεσης της κατασκευής της Ιονίας Οδού με σύμβαση παραχώρησης και παρέδωσε ολοκληρωμένες τεχνικές, υποστηρικτικές και περιβαλλοντικές μελέτες του έργου. Δεν το λέω εγώ αυτό, το λέει το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το οποίο ουδείς μπορεί να αμφισβητήσει. Σήμερα η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται. Είμαι ευτυχής, που η σύμβαση παραχώρησης της Ιονίας Οδού θα έχει και τη δική μου θετική ψήφο, τη δική μου υπογραφή. Το θεωρώ σημαντική στιγμή του κοινοβουλευτικού μου βίου, γιατί γνωρίζω πως με τη στάση μου αυτή, με τη θετική μου ψήφο, προσφέρω στον τόπο μου και στους ανθρώπους του.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Προεδρείο σας ευχαριστεί, κύριε Παντούλα, που ήσασταν μέσα στα όρια του χρόνου και παρακαλώ να το τηρήσουν και οι επόμενοι συνάδελφοι, για να δοθεί η δυνατότητα να μιλήσουν όλοι.

Το λόγο έχει ο κ. Αργύρης, ο οποίος πιστεύω ότι θα κινηθεί στο οκτάλεπτο.

Ορίστε, κύριε Αργύρη, έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι σήμερα συζητούμε τη σύμβαση ενός μεγάλου έργου. Ξέρετε, τα μεγάλα έργα δημιουργούν και μεγάλες προσδοκίες. Οι μεγάλες προσδοκίες, που είχαν δημιουργηθεί στη δυτική Ελλάδα και στην Ήπειρο, υπολείπονται αυτής της σύμβασης. Και υπολείπονται, γιατί θα έλεγα ότι ισχύει αυτό που λέμε «είναι κολοβό». Κολοβό λένε εκείνο, το οποίο δεν φθάνει, εκείνο που είναι δηλαδή λειψό.

Ξεκινώντας από αυτό, θα πρέπει να πω ότι αυτός ο συγκεκριμένος άξονας δεν καταλήγει εκεί που θα έπρεπε, δηλαδή πέρα από την Εγνατία. Θα έπρεπε να καταλήγει και στα σύνορα, δηλαδή προς την Κακαβιά, για να δημιουργήσει έτσι μία ενδοχώρα που θα αναπτυχθεί, την οποία έχουν ανάγκη η δυτική Ελλάδα και η Ήπειρος.

Το δεύτερο που όλοι λένε –και το λένε, μάλιστα, και οι ειδικοί- είναι ότι ένας μεγάλος αυτοκινητόδρομος δεν είναι κατ' ανάγκη αναπτυξιακός. Μπορεί κάποια στιγμή να είναι ένας δρόμος φυγής ή ένας δρόμος μεταφοράς ξένων εμπορευμάτων προς την περιοχή. Εμείς δεν ζητάμε τέτοιου είδους έργα, ζητάμε έργα τα οποία θα είναι αναπτυξιακά.

Για να μπορούν, λοιπόν, να είναι αναπτυξιακά τα έργα στη δυτική Ελλάδα και στην Ήπειρο, θα έπρεπε να αναδειχθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα θα ήταν πολύ μεγαλύτερα, εάν πραγματικά αυτό που λέγεται ως ονομασία Ιονία Οδός κατέληγε σε αυτές τις περιοχές, που δημιουργούν ουσιαστικά και το μεγάλο συγκριτικό πλεονέκτημα της δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου. Κάτι τέτοιο δεν γίνεται και θα έλεγα ότι η ευθύνη της σημερινής Κυβέρνησης είναι πολύ μεγάλη.

Ακούσαμε εδώ τον κύριο Υπουργό. Θα ήθελα να είναι εδώ για να του θυμίσω αυτόν τον περιβόητο διάλογο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, αυτό δηλαδή που επαγγελλόταν η Κυβέρνηση, ότι όλα τα κάνει μετά από συνεννόηση. Σε μια σύσκεψη που γινόταν με τους φορείς στα Γιάννενα, όταν οι εκπρόσωποι των φορέων έβαλαν το θέμα ότι αυτή η χάραξη δεν είναι σωστή και θα πρέπει να δούμε το Τεχνικό Επιμελητήριο, τις νομαρχίες κ.λπ., ο κ. Σουφλιάς απάντησε ως σχολάρχης παλιάς εποχής, «άμα σας αρέσει». Αυτά είναι καταγεγραμμένα. Όταν οι εκπρόσωποι των φορέων είπαν ότι δεν είναι σωστό και ότι κάτι άλλο πρέπει να γίνει, ο κ. Σουφλιάς απάντησε με αυτές τις λέξεις.

Βέβαια τότε, επειδή κι εμείς είμαστε πολύ φιλόξενοι, ο νομάρχης του έδωσε μια γκλίτσα. Του έκανε δώρο μια γκλίτσα, για να μας μαλώσει περισσότερο. Και αυτήν τη σκυτάλη σήμερα εδώ είδαμε να την παίρνουν συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας. Πολλές φορές αναρωτήθηκα, τελικά τον κυβερνήσατε αυτόν τον τόπο ή δεν τον κυβερνήσατε; Γιατί όποτε είναι να θυμηθείτε κάποιο έργο που να είχατε κάποια συμμετοχή, λέτε ότι έγινε επί των ημερών σας. Τελικά αυτές οι ημέρες δεν καταγράφονται; Θα αποφασίσετε τελικά ποια είναι η συμμετοχή σας σε αυτόν τον τόπο ή όχι; Είναι πολύ σημαντικό να το ξέρουμε και εμείς, για να μην μπερδευόμαστε στους αριθμητικούς υπολογισμούς για το πότε κυβερνήσατε αυτόν και πόσο κυβερνήσατε τον τόπο.

Δεν περίμενα από τον κ. Μαγγίνα να υποβαθμίζει τη μεγάλη σημασία του έργου της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Ειλικρινά δεν το περίμενα.

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

Γιατί εάν κάποιος ήθελε να το πει με μεγάλη έμφαση για ένα θέμα που δεν θα γινόταν ποτέ, αν ήθελε να τάξει κάτι που δεν θα γινόταν, έλεγε κάποτε, αν γίνει καμιά φορά αυτή η «έρμη» γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, τότε θα γίνει και αυτό το θέμα. Αυτή η γέφυρα είναι μια πραγματικότητα, αλλά τελικά μάθαμε εδώ από την ΠΟΣΤΟΝ, ότι τελικά δεν αρχίζει και δεν καταλήγει πουθενά. Τελικά η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι στο δυτικό άξονα, είναι στην Ιονία Οδό; Για να δούμε τελικά μήπως γίνεται κάποια καινούργια χάραξη, δηλαδή αυτήν τη καινούργια χάραξη, που μας φέρατε εδώ με τη σύμβαση.

Η παράκαμψη της πόλης του Αγρινίου είναι στο δυτικό άξονα ή στην Ιονία Οδό, όπως θέλετε να το λέτε; Η παράκαμψη της Άρτας-Φιλιππιάδας είναι στο δυτικό άξονα ή στην Ιονία Οδό, όπως θέλετε να το λέτε ή δεν είναι; Αποφασίστε, λοιπόν, και ενημερώστε στον ελληνικό λαό ότι αυτήν τη στιγμή, μέσα από τη σύμβαση παραχώρησης, θα πληρώσει περισσότερα από αυτά που θα απολαύσει. Γιατί όταν λέγαμε, τι θα γίνει με το κομ-

μάτι του δρόμου από την Εγνατία μέχρι την Κακαβιά ή τι θα γίνει με το κομμάτι του δρόμου Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα, υποθαλάσσια του Ακτίου και Αιτωλοακαρνανία, λέγατε ότι αυτές οι μελέτες θα γίνουν από το ταμείο, το οποίο καταργείτε. Αποφασίστε τελικά από ποιο ταμείο θα γίνουν, πώς θα γίνουν αυτές οι μελέτες και ποιος ακριβώς θα είναι ο χρόνος που θα ολοκληρωθούν, για να μπορούν να ενταχθούν στο πρόγραμμα.

Θέλω, λοιπόν, εδώ να συμπληρώσω και να πω, ότι αυτήν τη στιγμή η συγκεκριμένη περιοχή έχει μια μεγάλη αγωνία για το τι ακριβώς θα γίνει με τους συνδετήριους δρόμους για τις πόλεις της Πρέβεζας ή από την άλλη μεριά του Ακτίου και της Αιτωλοακαρνανίας. Είναι ένα θέμα πάρα πολύ σημαντικό και αυτό φαίνεται και από τις παρατηρήσεις που έκαναν και οι συνάδελφοι των άλλων παρατάξεων.

Θέλω να κλείσω μ' ένα θέμα. Εγώ πίστευα ότι αυτή η σύμβαση έρχεται εδώ από τον κ. Σουφλιά, για το σεβασμό προς τη Βουλή και για την επικύρωσή της. Σήμερα μας είπε ότι εάν δεν υπήρχε η δέσμευση από τις τράπεζες, για να έχει ένα μεγαλύτερο κύρος η σύμβαση, πιθανόν να μην ερχόταν και καθόλου στη Βουλή. Είναι ένα από τα θέματα, που πρέπει να ξεκαθαριστεί. Είναι ένα από τα θέματα που ο ίδιος ο κ. Σουφλιάς είπε εδώ στη συζήτησή μας. Νομίζω, λοιπόν, ότι είναι ένα από τα θέματα που πρέπει να μας απασχολήσει για να μην υπάρχουν τέτοιου είδους αντιρρήσεις ή πολλές φορές και ο φόβος ότι εδώ επικυρώνουμε κάτι, μόνο και μόνο για άλλο λόγο, όχι, όμως, για τη διαφάνεια και για την καλύτερη συμμετοχή.

Θέλω, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, να διαβεβαιώσετε εδώ το Σώμα ότι πράγματι τα τμήματα, τα οποία υπολείπονται, θα έχουν την τύχη, που εσείς θα προσδιορίσετε και εμείς και ο ελληνικός λαός θα ελέγξουμε στο τέλος.

Πρέπει, όμως, να το κάνετε εδώ απλά, για να μην πανηγυρίζουμε για κάτι το οποίο δεν θα βλέπουμε και δεν θα μπορεί να αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την ανάπτυξη της περιοχής.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Μακρυπίδης.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προηγουμένως ο Πρόεδρος της Βουλής καλωσόρισε στην Αίθουσα της Ολομέλειας τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, προκειμένου να ακούσουν σήμερα από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ την κύρωση της σύμβασης για την Ιονία Οδό. Και δεν θα ήμασταν αντίθετοι στην ενέργεια αυτή, εάν είχε κάνει το ίδιο ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ και στην αρμόδια επιτροπή. Δυστυχώς εκεί, ακατανόητη με επιμονή από τη μεριά μας, απέκλεισε από τη συμμετοχή και τη διαδικασία διαβούλευσης τους εκπροσώπους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης γι' αυτό το μεγάλο έργο, για την Ιονία Οδό, για το δυτικό άξονα, που είναι όντως ένα μεγάλο και χρήσιμο έργο για την ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας, για την ανάπτυξη της Αιτωλοακαρνανίας.

Και επειδή όντως το θεωρούμε κρίσιμο έργο, γι' αυτό και σήμερα το ΠΑ.ΣΟ.Κ και εγώ υπερψηφίζουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση και φυσικά στηρίζουμε το έργο. Αυτή είναι μια σοβαρή πολιτική στάση, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, είναι μια υπεύθυνη στάση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σήμερα απέναντι σε μια ανεύθυνη στάση, που τηρήσατε εσείς χθες σ' ένα άλλο μεγάλο έργο της δυτικής Ελλάδας, τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.

Και αν η Ιονία Οδός και ο δυτικός άξονας είναι ένα χρήσιμο έργο, είναι όντως αναγκαίο έργο, κύριοι της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, η Παραϊόνια Οδός, είναι αναγκαίο έργο η οδική σύνδεση Αμβρακίας-Ακτίου-Λευκάδας-Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας. Είναι αναγκαίο έργο για την ανάπτυξη και της δυτικής Ελλάδας και της Αιτωλοακαρνανίας. Και αυτό, γιατί μια σειρά από άλλα έργα θα αξιοποιηθούν, εάν συνδεθούν με το δυτικό άξονα. Θα αξιοποιηθεί επιτέλους, κύριε Υπουργέ, η υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας. Θα αξιοποιηθεί το μεγάλο αεροδρόμιο του Ακτίου, που είναι το τέταρτο μεγάλο αεροδρόμιο της χώρας. Θα βγει από την οδική απομόνωση και την περιθωριοποίηση μια μεγάλη επαρχία του Νομού Αιτωλοακαρνανίας, που είναι το Ξηρόμερο, αν ολοκληρωθεί αυτή η μεγάλη οδική αρτηρία. Θα αξιοποιηθούν τα μεγάλα τουριστικά θέρετρα της δυτικής Ελλάδας, όπως είναι η Πάλερος, η Βόνιτσα, η Λευκάδα, η Πρέβεζα, η Πάργα, η Ηγουμενίτσα, η Κέρκυρα. Θα αξιοποιηθούν μια σειρά από περιοχές και τότε μόνο μπορούμε να μιλάμε για ουσιαστική συμβολή του δυτικού άξονα στην ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας.

Άκουσα τον κύριο Υπουργό προηγουμένως να λέει, όσον αφορά την οδική αρτηρία Αμβρακίας-Ακτίου-Λευκάδας-Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας ότι η μελέτη -αν σημείωσα καλά, κύριε Υφυπουργέ- ολοκληρώνεται στις αρχές του 2008 και θα χρηματοδοτηθεί από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης μέσα το καλοκαίρι του 2008. Μπορείτε τώρα να μας διαβεβαιώσετε ότι δεν θα έχουμε πρόβλημα όσον αφορά τη μελέτη, επειδή θα πάει το 2008 η ολοκλήρωσή της; Με ποιόν τρόπο θα έχουμε τη διασφάλιση των πόρων και των πιστώσεων, για να χρηματοδοτηθεί από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Γιατί πολύ φοβάμαι ότι μιλάτε για χρόνο μετά τις εκλογές και τότε θα μας πείτε ότι δεν υπάρχουν τα λεφτά, γιατί όντως έγινε κάποια άλλη κατανομή και υπήρξαν κάποιες άλλες προτεραιότητες.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα συγχρόνως να σας θέσω κάποια ερωτήματα, τα οποία έχει θέσει η τοπική κοινωνία, σχετικά και με μία σειρά από άλλα παράλληλα έργα, στην περιοχή τουλάχιστον της Αιτωλοακαρνανίας, όπως είναι η σύνδεση με τα μεγάλα αστικά, οικονομικά και εμπορικά κέντρα του νομού, το Αντίρριο και η Ναύπακτος, το Μεσολόγγι, το Αγρίνιο με την ευρύτερη περιοχή και η Αμφιλοχία. Φυσικά και δεν σας ακούσαμε μέχρι σήμερα -παρά την επιμονή μας- να αναφέρεσθε στην πρόβλεψη σύνδεσης του δυτικού άξονα με το Πλατυγιάλι, τη μεγάλη σοβαρή υποδομή που έχει γίνει στην περιοχή μας, που είναι το μόνο εμπορικό λιμάνι της Δυτικής Ελλάδας, όπου έχουμε κάνει σοβαρές επενδύσεις και όχι μόνο επενδύσεις πάνω σε αυτό το λιμάνι και δεν κάνετε καμία δέσμευση σε ό,τι αφορά τη σύνδεση. Εκτιμάται ότι υπάρχει προοπτική ανάπτυξης του Πλατυγιαλού στον Αστακό, εάν δεν συνδεθεί άμεσα με το δυτικό άξονα, αν υπάρχει προοπτική, χρονοδιάγραμμα και εξασφάλιση των απαιτούμενων πιστώσεων. Γιατί μόνο τότε μπορούμε να λέμε, κύριε Υπουργέ, ότι αυτός ο σοβαρός οδικός δυτικός άξονας, θα συμβάλει στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας επισημάνω ότι η πολιτεία, το κράτος, χρωστάει πολλά στην Αιτωλοακαρνανία και δεν είναι ώρα να αναφερθώ στην ύδρευση του Λεκανοπεδίου, που γίνεται από τα νερά του φράγματος του Μόρνου και του Ευήνου. Δεν είναι ώρα να αναφερθώ στα τρία μεγάλα υδροηλεκτρικά εργοστάσια, που συμβάλλουν τα μέγιστα στην οικονομία της χώρας μας, όπως είναι τα υδροηλεκτρικά εργοστάσια στα Κρεμαστά, στο Καστράκι και στο Στράτο.

Παρ' όλη αυτή τη συμβολή της Αιτωλοακαρνανίας στην ανάπτυξη της χώρας μας, ακούσαμε προεκλογικά τον κ. Καραμανλή να υπόσχεται την 1η Μαρτίου του τόση στο Αγρίνιο, για το Πανεπιστήμιο του Αγρινίου, τη διεύρυνση των τμημάτων και την αυτονόμηση του πανεπιστημίου, για το νοσοκομείο του Αγρινίου, παχιά προεκλογικά λόγια! Και μιλάμε μετά από τρία χρόνια, απέναντι σε αυτά που χρωστάει το κράτος στην Αιτωλοακαρνανία, τι βλέπουμε; Το νοσοκομείο να είναι στάσιμο και το πανεπιστήμιο να καρκινοβατεί. Αντίθετα, πριν από οκτώ μήνες είδαμε την εμμονή της Κυβέρνησης για την εκτροπή του Αχελώου.

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

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι, δυστυχώς, τα τελευταία ογδόντα χρόνια είμαστε μάρτυρες μίας πολιτικής ετεροβαρούς ανάπτυξης της ανατολικής Ελλάδας εις βάρος της δυτικής Ελλάδας. Από τη μία, ανατολικά βλέπουμε σύγχρονο οδικό δίκτυο. Ο «Κ.Α.Θ.Ε.», γιατί ξεκινάει από την Κόρινθο, δεν είναι Π.Α.Θ.Ε., όπως λέγεται, γιατί από Κόρινθο προς Πάτρα πάει προς τα δυτικά και έχουμε ένα πρόβλημα με τα δυτικά. Θέλουμε να στηρίζουμε μόνο ανατολικά. Υπάρχει σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο ανατολικά. Υπάρχουν πολλά σύγχρονα λιμάνια ανατολικά. Υπάρχουν βιομηχανικές περιοχές

στην ανατολική Ελλάδα. Στη δυτική Ελλάδα; Υπάρχουν ελλείψεις όσον αφορά το οδικό δίκτυο, γιατί αυτό που ζητάμε σήμερα, κύριε Υπουργέ, θα ολοκληρωθεί μετά από επτά χρόνια, που σημαίνει ότι για άλλα επτά χρόνια θα στερείται σοβαρού οδικού δικτύου η δυτική Ελλάδα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τελειώσατε, κύριε συνάδελφε, με αυτό.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, με το εξής: Θεωρώ σύμπτωση το ότι ο Υπουργός ανακοίνωσε και σήμερα ότι εντός των ημερών θα φέρει τη σύμβαση για τον Ε 65, που προβλέπει οδικό δίκτυο, κλειστό αυτοκινητόδρομο Λαμία-Δομοκό-Καρδίτσα-Τρίκαλα. Σύμπτωση είναι ότι είναι και αυτό κεντροανατολικά!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Καλώς, ευχαριστούμε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Σύμπτωση είναι ότι είναι προς τη Θεσσαλία και δεν βλέπουμε την ίδια ευαισθησία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώσατε, παρακαλώ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Και σύμπτωση είναι ότι δεν έχουμε αντίστοιχα οδικά δίκτυα προς τη δυτική Ελλάδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Τελειώνω ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τελειώσατε. Σας παρακαλώ!

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Τελείωσα ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τελειώσατε τώρα και θα πω γιατί.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι βλέπω σύμπτωση και σήμερα ο κ. Σουφλιάς, με τροπολογία δίνει το όνομα στη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου «Χαρίλαος Τρικούπης».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ακούστε, σας παρακαλώ. Μη με αναγκάσετε να σας κλείσω το μικρόφωνο. Ολοκληρώσατε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Χρειάστηκε τρία χρόνια για να μπορέσει να φέρει μία διάταξη για να δώσει την επίσημη ονομασία στη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας παρακαλώ πολύ, κύριε συνάδελφε! Κλείνει το μικρόφωνο. Ευχαριστούμε, ολοκληρώσατε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΑΚΡΥΠΙΔΗΣ: Και αν για τρία χρόνια ήθελε τροπολογία, για μία ονομασία, φαντάζεσθε πόσα χρόνια χρειάζεται για τα έργα ...

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Για εσάς που χειροκροτείτε, δεν βλέπω να φθάσουμε στον κατάλογο μέχρι τον κ. Λοβέρδο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Χάνετε χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, δεν χάνω χρόνο. Θα κάνω μία πρόταση, ο χρόνος ομιλίας να γίνει στο εξάλεπτο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Όχι, δεν το δεχόμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν το δέχεστε. Ο κ. Λοβέρδος δεν θα μιλήσει τελικά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Στις 00.30' ολοκληρώνουμε. Το λέω για να το ξέρετε. Εγώ έκανα μια δίκαιη πρόταση, την οποία απορρίψατε.

Η κ. Γκερέκου έχει το λόγο.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΓΚΕΡΕΚΟΥ: Αγαπητοί συνάδελφοι, το έργο της κατασκευής της Ιονίας Οδού είναι ένα έργο τεραστίας σημασίας τόσο για ολόκληρη τη χώρα όσο κυρίως για τη δυτική Ελλάδα. Είναι ένα έργο, που ειδικά οι κάτοικοι των περιοχών της δυτικής Ελλάδας περίμεναν εδώ και πολύ καιρό για να βγουν από την συγκοινωνιακή και την αναπτυξιακή απομόνωση. Πιστεύω ότι σ' αυτό δεν διαφωνεί κάποιος. Πιστεύω ότι αυτό πρέπει να το θέσουμε από την αρχή.

Επιτρέψτε μου, όμως, ως Βουλευτής Κέρκυρας –κυρίως γι' αυτόν το λόγο βρίσκομαι σήμερα στο Βήμα- να περάσω στο ιστορικό μέρος του θέματος της Ιονίας Οδού, γιατί μερικά σημεία έχουν ξεχαστεί πολύ εύκολα. Πρέπει να σας θυμίσω ότι η αρχική σκέψη για τη δημιουργία αυτού του έργου ήταν η ένταξή του στο ονομαζόμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση πολυτροπικό σύστημα μεταφορών, το οποίο εντασσόταν στο πρόγραμμα «ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ-ΙΟΝΙΟΥ-ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ». Σε αυτήν την πρώτη του μορφή το έργο περιελάμβανε τη βασική οδική αρτηρία στον άξονα Ηγουμενίτσα-Πρέβεζα-Αντίρριο με την ονομασία Ιονία Οδός. Έτσι εξηγείται και το όνομά του. Προέβλεπε και ένα παράλληλο σιδηροδρομικό δίκτυο ανατολικότερα στον άξονα Ιωαννίνων-Αντιρρίου. Και επειδή αυτά δεν τα έχω βγάλει από το μυαλό μου και δεν πρόκειται για τη φαντασία μου, θα σας επισημάνω ότι αυτός ο αρχικός συντονισμός είχε επαναβεβαιωθεί στις εξής τρεις περιστάσεις:

Πρώτον, στη διημερίδα, η οποία έλαβε χώρα στην Πρέβεζα στις 14 και στις 15 Μαΐου του 2005 δηλαδή με Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, στο πλαίσιο σύνταξης των κατευθύνσεων της εθνικής στρατηγικής για την ανάπτυξη 2007-2013 της Περιφέρειας Ιονίων Νήσων, τον Ιανουάριο του 2005 δηλαδή από κείμενο συντεταγμένο από περιφερειάρχη, που εσείς είχατε διορίσει και από το προϋπάρχον περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης περιφέρειας Ιονίων Νήσων ΦΕΚ 56/19.1.2004.

Απ' όλα αυτά, λοιπόν, προέκυπταν τα εξής απλά πράγματα: Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η υποθαλάσσια ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζα και το νέο λιμάνι της Ηγουμενίτσας -βεβαίως έργα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.- είχαν κατασκευαστεί με τη λογική ότι αποτελούν τους βασικούς κρίκους ενός ευρύτερου μελλοντικού άξονα με την ονομασία Ιονία Οδός. Και για να προλάβω το οποιοδήποτε επιχείρημα και για να είμαι δίκαιη οφείλω να πω ότι η επαναχάραξη είχε ξεκινήσει επί κυβέρνησης ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Αλλά για να ξεκαθαρίσω και τη θέση μου πρέπει να επισημάνω ότι ήμουν αντίθετη με αυτήν την απόφαση από οποιονδήποτε και αν είχε παρθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως κάθε Έλληνας πολίτης είμαι υπέρ κάθε αναπτυξιακού έργου, αλλά είμαι και υπέρ της ανάπτυξης με ισομερή τρόπο. Εδώ, όμως, βλέπουμε ότι όλα τα μεγάλα οδικά αναπτυξιακά έργα γίνονται ανατολικά στο κέντρο της χώρας. Αλλά στη δυτική παράκτια ζώνη και στα Νησιά Λευκάδα, Κέρκυρα, περιοχή Αμφιλοχίας, Πρέβεζα, δεν γίνεται το παραμικρό. Αυτή η ανάπτυξη κάθε άλλο παρά ισομερής είναι. Δεν είμαστε, λοιπόν, κατά των έργων. Για όνομα του Θεού! Απλώς επιθυμούμε έργα παντού και στις περιφέρειές μας.

Εδώ, τελικά, έχουμε μια Ιονία Οδό, η οποία είναι «Ηπειρωτική Οδός». Δεν καταλαβαίνω γιατί την ονομάζετε έτσι και έχει παραμείνει Ιονία Οδός. Παρά τρίχα δεν είναι τελικά «Θεσσαλική Οδός». Σ' αυτά πρέπει να προσθέσουμε και την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Ε65, που βεβαίως πρέπει να γίνει. Έχω, όμως, ή δεν έχω δίκιο ως κάτοικος των Επτανήσων και της δυτικής παράκτιας ζώνης να θεωρούμαι ριγμένη και παρατημένη; Και μη μου πείτε ότι οι αντιδράσεις των κατοίκων αυτών των περιοχών είναι παράλογες.

Οφείλω, όμως, να ξεκαθαρίσω ακόμη περισσότερο τη θέση μου, γιατί πληροφορήθηκα ότι εν τη απουσία μου ο συντοπίτης και συνάδελφός μου της Νέας Δημοκρατίας κ. Δένδιας στη συζήτηση στην επιτροπή, αλλά και μετά, σε σχετικές δηλώσεις του στα τοπικά μέσα ενημέρωσης στην Κέρκυρα με κατηγόρησε προσωπικά ότι αυτές οι θέσεις μου είναι άκαιρες, αποπροσανατολιστικές και ότι είμαι υπεύθυνη για διγλωσσία στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και άλλα παρόμοια.

Ας απαντήσω πρώτα ότι είναι άκαιρο το να υπενθυμίζω το θέμα της επαναχάραξης. Δεν το λέω για πρώτη φορά. Δεν το λέω τώρα. Συγκεκριμένη ερώτηση για το θέμα της επαναχάραξης είχα υποβάλει στον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στις 19.1.2006 μόλις είχε γίνει γνωστή η χάραξη του έργου. Βεβαίως απάντηση στην ερώτηση δεν πήρα ποτέ. Τότε, όμως, που ήταν έγκαιρο και όχι άκαιρο το θέμα δεν άκουσα κάποιον Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας του νησιού μου να παίρνει θέση. Στη συνέχεια επανειλημμένες ερωτήσεις είχαμε υποβάλει με τους συναδέλφους Παπαχρήστο και Μακρυπίδη για θέματα που είχαν

σχέση με το παράκτιο δίκτυο και αναφέρονταν επίσης στο θέμα της Ιονίας Οδού. Πάλι, όμως, τίποτα από την πλευρά σας.

Στην επιτροπή, αλλά και εδώ ειπώθηκε το επιχείρημα ότι υπήρξε διαφωνία για τη χάραξη της Ιονίας Οδού για περιβαλλοντικούς λόγους από την παράκτια περιοχή. Πρώτον, είναι σαφές ότι μπορούμε να έχουμε τις ανάλογες μελέτες και να μην έχουμε περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις και μπορεί να γίνει θαυμάσια οποιοδήποτε έργο, όταν έχουμε τις κατάλληλες μελέτες και τους κατάλληλους μελετητές. Δεύτερον, δεν είδα το ίδιο ενδιαφέρον για άλλα σοβαρά προβλήματα, περιβαλλοντικά θέματα, όπως για παράδειγμα για την προστασία των περιοχών «NATURA» στο νησί μου, την Κέρκυρα.

Να διευκρινίσω, όμως, και τα περί διγλωσσίας. Είναι ένα θέμα για το οποίο επίσης κατηγορήθηκα από το συνάδελφο. Εν αντιθέσει με τις πρακτικές του δικού σας κόμματος, πριν από το 2004, εμείς θα ψηφίσουμε το έργο της Ιονίας Οδού και θα το στηρίξουμε και εγώ επίσης. Ζητάω, όμως, παράλληλα την Παραϊόνια Οδό, τη χάραξή της και την κατασκευή της.

Επομένως δεν υπάρχει διγλωσσία στο θέμα αυτό, αλλά πάει πολύ το να προσπαθούμε να κάνουμε το άσπρο μαύρο και να λέμε στους κατοίκους της δυτικής παράκτιας ζώνης, της Κέρκυρας, της Λευκάδας ότι η Ιονία Οδός είναι ένα έργο που τους αφορά άμεσα. Ε, όχι δεν είναι!

Ξέρετε για ποιο λόγο δεν δικαιούμαστε να το λέμε αυτό; Γιατί εκεί που οι κάτοικοι αυτών των υποβαθμισμένων αδύναμων περιοχών περίμεναν να ωφεληθούν πραγματικά άμεσα από το μεγάλο έργο της Ιονίας Οδού, έχουν φθάσει πλέον να ζητιανεύουν τα ψίχουλα αυτού του μεγάλου έργου και παρ'όλα αυτά η Κυβέρνηση να τους αρνείται ακόμη και αυτά. Αυτή είναι, δυστυχώς, η αλήθεια όσο και αν θέλετε να μας χρυσώσετε το χάπι.

Η λεγόμενη, λοιπόν, Παραϊόνια Οδός, δηλαδή ο άξονας Αμφιλοχία-Άκτιο-Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα είναι πλέον ένα αναγκαίο και απαραίτητο έργο τόσο για να μπορέσουν να έχουν κάποια οφέλη και οι κάτοικοι της παράκτιας ζώνης και των νησιών όσο και για να μπορέσει τελικά ο κύριος άξονας της Ιονίας Οδού να εκμεταλλευτεί πλήρως την αναπτυξιακή του δυναμική για ολόκληρη τη δυτική Ελλάδα.

Ήλθαν, όμως, οι νομάρχες των πέντε νομών στο Υπουργείο και το μόνο που τους υποσχεθήκατε –ο κ. Σουφλιάς συγκεκριμένα- είναι ότι για ένα τμήμα του άξονα Αμφιλοχία-Αμβρακία-Άκτιο θα προσπαθήσετε να τελειώσετε τη μελέτη μέχρι το τέλος του χρόνου και θα αγωνιστείτε να βρείτε πόρους από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο. Εν ολίγοις τους είπατε ότι το αίτημα αυτό δεν μπορεί να υλοποιηθεί, γιατί για να υλοποιηθεί θα πρέπει πραγματικά αυτή η μελέτη να ολοκληρωθεί μέσα στο 2007, κάτι για το οποίο μας μπέρδεψε λίγο ο κ. Σουφλιάς, μιλώντας για το 2008.

Εδώ δεν θέλω να μπω καν στη συζήτηση του ενδεχομένου η Παραϊόνια Οδός να θεωρηθεί ανταγωνιστικός άξονας ως προς την Ιονία Οδό. Και εδώ μας τα μπέρδεψε λίγο ο κύριος Υπουργός. Στην ουσία μάς είπε, λίγο ως πολύ, ότι το τμήμα Αμβρακία-Άκτιο, έτσι όπως έχει προβλεφθεί από τη μελέτη, δηλαδή με δύο και δύο λωρίδες και ανισόπεδους κόμβους θα είναι ανταγωνιστική οδός, θα είναι ανταγωνιστικός άξονας.

Και εγώ ρωτώ το εξής: Από την Πρέβεζα μέχρι την Ηγουμενίτσα οι πολίτες θα είναι τρίτης κατηγορίας, αν υποθέσουμε ότι τελικά η μελέτη θα είναι ακριβώς, όπως είναι σήμερα; Άρα δεν δεχόμαστε αυτό το επιχείρημα. Οποιαδήποτε και αν είναι η σύμβαση αυτή, δεν έχει δικαίωμα να υποβάλει αυτούς τους κατοίκους στην ουσία στη μη ανάπτυξή τους εσαεί.

Σε καμιά περίπτωση, λοιπόν, ενώ θα στηρίξουμε αυτό το έργο, δεν θα σταματήσουμε να πιέζουμε, να αγωνιζόμαστε και να απαιτούμε να γίνει το παράλληλο δίκτυο, όπως πρέπει, ένας σύγχρονος, ασφαλής, ταχύς αυτοκινητόδρομος. Δεν διαφωνούμε, λοιπόν, με την Ιονία Οδό...

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

Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ ένα λεπτό ακόμα.

Συναινούμε στην κατασκευή της...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρά τη δεδομένη συμπάθεια που σας έχω ούτε ένα λεπτό.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΓΚΕΡΕΚΟΥ: Η δυτική παράκτια περιοχή και τα νησιά του Ιονίου πρέπει να κάνουν το άλμα της ανάπτυξης και καμία κυβέρνηση δεν μπορεί να τους το στερήσει αυτό.

Τελειώνοντας, θέλω να πω εκείνο που ξέρω -μετά από όλα αυτά που έχουν ειπωθεί σ' αυτήν την Αίθουσα απ' όλους τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας- ότι πηγαίνοντας οδικώς στην Κέρκυρα οι συντοπίτες μου και εγώ θα περνάμε σε λίγο καιρό μέσα από έναν αξιοπρεπή –ελπίζω- δρόμο μέχρι να φθάσουμε στην Αμφιλοχία, αλλά από την Αμφιλοχία μέχρι την Ηγουμενίτσα θα συνεχίζουμε να περνάμε από έναν επαρχιακό δρόμο πολύ δύσκολο, πολύ επικίνδυνο και πολύ παλιό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Γκερέκου.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΓΚΕΡΕΚΟΥ: Και αυτό δεν είναι η καλύτερη εξέλιξη για την περιφέρειά μου και για την ευρύτερη περιφέρεια.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς πρέπει και εγώ να πω ότι, αν και εξωκοινοβουλευτικός, αισθάνθηκα σήμερα ιδιαίτερη ικανοποίηση, γιατί ήταν μια υψηλού επιπέδου συζήτηση με μικρές παραφωνίες, στις οποίες θα αναφερθώ στη συνέχεια. Είναι κάποιες αν θέλετε μιζέριες, αλλά είναι μέσα στο πνεύμα ασφαλώς και της αντιπαράθεσης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Σε ποιους αναφέρεσθε;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα σας αναφέρω αμέσως τι εννοώ. Δεν αναφέρομαι σ' εσάς, μην ανησυχείτε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Παρακαλώ, μη διακόπτετε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πάντως εκτίμησα ιδιαίτερα και την άποψη που εκφράστηκε επίσημα και τις κριτικές που έγιναν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ας είμαστε αντικειμενικοί, ολίγον τεχνοκράτες και με καθαρό μυαλό. Πράγματι, έχουν δίκιο ο κ. Μακρυπίδης, η κ. Γκερέκου και πολλοί άλλοι, αλλά και οι Βουλευτές της Συμπολίτευσης, λέγοντας ότι η δυτική Ελλάδα είχε παραμεληθεί και πάντως, οπωσδήποτε, τα τελευταία είκοσι πέντε χρόνια. Αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Ξεχνάμε, όμως, ότι σήμερα όχι σχεδιάζονται, όχι οραματιζόμαστε, αλλά υλοποιούνται επιτέλους έργα αξίας 6.000.000.000 ευρώ και πλέον; Είναι δυνατόν αυτό να αγνοείται; Και όλα αυτά μάλιστα γίνονται με προσπάθεια και δουλειά. Δεν γίνονται με λόγια ούτε με καλές προθέσεις, οι οποίες κατά κανόνα οδηγούν στην κόλαση και όχι στον παράδεισο. Γίνονται με φοβερή δουλειά, όχι δική μας μόνο, αλλά όλων των υπηρεσιακών παραγόντων οι οποίοι αγωνίστηκαν επί τόσα χρόνια για να γίνουν αυτά τα έργα υλοποιήσιμα. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Ορθώς είπε κάποιος εκλεκτός συνάδελφος από την Αντιπολίτευση ότι πράγματι, λόγω Ολυμπιακών Αγώνων, αυτά είχαν παραμεληθεί τα τελευταία δύο χρόνια από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. Τι να κάνουμε; Έτσι είναι. Τόσο μπορούσε η καθ' όλα αξιόλογη τότε πολιτική ηγεσία. Και σήμερα πραγματικά υλοποιούνται.

Και για να γίνω συγκεκριμένος, πέραν της Ιονίας Οδού, η οποία δεν είναι κολοβό έργο, κύριε Αργύρη –έλεος δηλαδή- επειδή το κομμάτι μέχρι την Αγία Ελεούσα, δεκαπέντε χιλιόμετρα, δεν μπήκε στο σύστημα. Βεβαίως δεν μπήκε, γιατί θα πήγαινε η Ιονία Οδός δύο χρόνια πίσω. Όταν πήγε ο Υπουργός στα Γιάννενα με τη γνωστή, απόλυτη δημοκρατικότητά του -γιατί έτσι φέρεται πάντα- και τους άκουσε όλους, του είπαν: «Δεν θα περάσει ο δρόμος από εκεί» -και είχε γίνει ήδη η μελέτη, είχαν γίνει οι απαλλοτριώσεις- που σημαίνει: σταμάτα όλο το έργο, περίμενε δύο χρόνια για να γίνει νέα μελέτη –αν εγκριθεί

από τις υπηρεσίες του Υπουργείου, που εργάζονται αντικειμενικά- και το ξαναβλέπουμε. Υπήρχε τέτοια δυνατότητα πραγματικά; Θα θέλατε το έργο να πάει δύο χρόνια πίσω; Ασφαλώς όχι. Αυτή είναι η αλήθεια.

Διότι κι εκεί υπήρξε μιζέρια. Είπε ο Υπουργός τότε: «Ας γίνει ο δρόμος μέχρι την Αγία Ελεούσα και αν τα Γιάννενα γίνουν κάποτε μια πόλη, που το ευχόμαστε όλοι, ενάμισι εκατομμυρίου κατοίκων, ας περάσουν από την άλλη μεριά. Θα έχουν ένα καλό δρόμο εσωτερικό». Δεν το δέχθηκαν. Άρα υπάρχει σ' όλα τα πράγματα μια αιτία σαφής, που δεν αφήνει περιθώρια αμφισβητήσεων.

Πάμε, λοιπόν, τώρα στα έργα, πλην της Ιονίας Οδού, για την οποία σήμερα συζητούμε, για την περιοχή, την παραμελημένη πράγματι, της δυτικής Ελλάδας.

Να τα πάρουμε με τη σειρά. Για πρώτη φορά έγκαιρα μπήκαν οι μελέτες στο τρέχον Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και ήδη μελετώνται τα παρακάτω έργα. Ελέχθη και από έναν Βουλευτή της Αντιπολίτευσης, επιτέλους να γίνει η σύνδεση της Ιονίας Οδού με τον πράγματι σημαντικό λιμένα στο Πλατυγιάλι. Δηλαδή από τον κόμβο του Αγίου Ηλία στο Πλατυγιάλι, η σύνδεση να αξιοποιήσει και τη σήραγγα που κατασκευάστηκε και είναι αυτήν τη στιγμή χωρίς προσβάσεις. Μελετιέται αυτό το έργο αυτήν τη στιγμή και ασφαλώς θα ενταχθεί κατά πρώτη προτεραιότητα - σας το δηλώνω υπεύθυνα εγώ ο ίδιος- στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Το έχουμε ήδη προβλέψει αυτό και αποτελεί και δέσμευση του ίδιου του Υπουργού.

Στη συνέχεια είπε ο Υπουργός ότι εντάσσεται σε χρηματοδότηση το έργο Αμβρακία- Άκτιο, με παράκαμψη Αμφιλοχίας και Βόνιτσας, πενήντα χιλιόμετρα δηλαδή. Και τέθηκε ένα εύλογο ερώτημα: Είναι βέβαιο αυτό; Είναι βέβαιο, γιατί έχουμε δώσει μια μάχη όχι εύκολη και εξασφαλίσαμε ήδη τους πόρους από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης -αναμένεται σε λίγο καιρό και επίσημη έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή- που κάνουν το έργο αυτό υλοποιήσιμο με έγκριση από τώρα.

Ασφαλώς, θα αλλάξει ως τότε η όποια κυβέρνηση, μπορεί να αλλάξει και ο Υπουργός –δεν ξέρουμε, είναι μέσα στο πρόγραμμα της δημοκρατίας αυτά- αλλά το έργο αυτό θα το φτιάξει ο επόμενος, που εγώ προσωπικά ελπίζω να είναι ο κ. Σουφλιάς για να το κάνει και σχετικά γρήγορα, αλλά αυτό είναι θέμα του ελληνικού λαού.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Αυτά συνέβησαν αυτήν την εβδομάδα; Πριν μία εβδομάδα δεν δεσμευτήκατε στους νομάρχες; Μέσα σε μία εβδομάδα τι άλλαξε και είναι σίγουρο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ένα λεπτό! Παρακαλώ μη διακόπτετε!

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Σας εξηγώ, λοιπόν, ότι αλλάζει από το γεγονός ότι έρχονται εδώ δύο επίτροποι της Επιτροπής, για να μας πουν «μπράβο» για τις προτάσεις μας και ελπίζουμε ότι αυτό θα είναι και το τελικό ο.κ. για να προχωρήσουν τα έργα αυτά. Αυτό αλλάζει. Θα ξέρετε ότι ο κ. Μπαρνιέ και η κ. Χούμηνερ έρχονται εδώ αυτήν την εβδομάδα, την Πέμπτη και την Παρασκευή. Αλλάζει, πράγματι.

Προχωρώ παρακάτω. Ετέθη και από τον κ. Βεργίνη και από άλλους η ιστορία της σύνδεσης της Λευκάδας με τον άξονα Άκτιο-Αμβρακία και τον κλάδο προς Άκτιο. Πράγματι, είναι αναγκαίο έργο και αυτό και είναι επίσης στον ίδιο προγραμματισμό ένταξης για χρηματοδότηση στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Η μελέτη ήδη προωθείται και βεβαίως η σύνδεση Πρέβεζα-Φιλιππιάδα και Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα με βελτιώσεις κατά τμήματα και βελτιώσεις του υφιστάμενου άξονα.

Είναι επίσης και κάτι άλλο σημαντικό, το οποίο δεν ελέχθη μέχρι στιγμής. Πρόκειται για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Δημοπρατήθηκε επιτέλους η δεύτερη φάση του έργου, που δεν είχε προωθηθεί ούτε οι μελέτες είχαν γίνει προηγουμένως και μπαίνει στο πρόγραμμα των μελετών και η μελλοντική τρίτη φάση, για να γίνει ένα πλήρες λιμάνι υπερευρωπαϊκών προδιαγραφών. Αντίστοιχα συμβαίνουν και με το λιμάνι της Πάτρας, που έχουμε ήδη δύο δημοπρατήσεις εν εξελίξει για τις υποδομές και για τα υπόλοιπα θαλάσσια έργα, που είχαν μείνει μισά.

Συνεπώς αυτά όλα προωθούνται ταχύτατα και συνολικά. Αυτή είναι η εικόνα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και λυπάμαι που δεν έγινε κατανοητή όσο θα έπρεπε από τους δικαίως διαμαρτυρόμενους, μέχρι σήμερα τουλάχιστον, Βουλευτές της δυτικής Ελλάδας.

Περνάω σε δύο άλλα σημεία, για τα οποία υπάρχει μία αντίδραση, δικαιολογημένη, της περιοχής Αγρινίου. Η παράκαμψη Αγρινίου πράγματι, όπως και η χάραξη της Ιονίας Οδού, κυρία Γκερέκου, έγινε επί ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ήταν σωστή; Επιτρέψτε μου να πω ότι ήταν πολύ σωστή επιλογή και ορθώς έγινε και η μεσόγεια χάραξη της Ιονίας Οδού και η ευρεία παράκαμψη Αγρινίου. Έτσι αναπτύσσονται σήμερα αυτοί οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι. Αλίμονο αν στην Ιονία Οδό γινόταν παραλιακή η χάραξη.

Αντιθέτως με τη μεσόγεια χάραξη και μία καλή παραθαλάσσια οδοποιία αναπτύσσεται αυτή η περιοχή, χωρίς τραυματισμούς του φυσικού περιβάλλοντος και κυρίως χωρίς να υφίσταται διελεύσεις μεγάλων φορτηγών κ.λπ. διακρατικών μεταφορών, που οπωσδήποτε τραυματίζουν μία τουριστική περιοχή.

Αυτά είναι και γνωστά σε όλους, είναι δεδομένα. Έτσι έπρεπε να γίνει. Ορθώς το χαράξατε και ορθώς το συνεχίζουμε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ο Υπουργός είπε ότι εμείς δεν κάναμε καμία χάραξη. Έτσι είπε!

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Σας επαναλαμβάνω, κύριε Λοβέρδο, ότι ο γενικός σχεδιασμός του έργου άλλαξε ριζικά για λόγους ερευνών επιτόπου. Δεν ήταν εφαρμόσιμος, αλλά η γενική γραμμή επίσης ήταν σωστή. Η γενική επιλογή ήταν διπλή, παραθαλάσσια χάραξη ή μεσόγεια χάραξη. Είπατε μεσόγεια. Την ακολουθήσαμε, ορθώς.

Επίσης, βέβαια, λέει ο κ. Νομάρχης Αγρινίου, δικαίως, ότι απέχουμε είκοσι χιλιόμετρα από το Αγρίνιο τώρα με αυτή την ευρεία παράκαμψη. Τι θα κάνουμε; Τι γίνεται;

Η απάντηση είναι απλή. Υπάρχουν αυτήν τη στιγμή πέντε ανισόπεδοι κόμβοι που συνδέουν το Αγρίνιο με την Ιονία Οδό. Όμως, αν δείτε το χάρτη, λείπει κάποιος κόμβος ενδεχομένως ενδιάμεσα. Υπάρχει μια περιοχή, η οποία έχει κάποιο έλλειμμα. Και αν δεν είναι κόμβος αυτό που λείπει, τουλάχιστον λείπει μία δευτερεύουσα οδός καλής ποιότητος μέχρι το Αγρίνιο.

Είπαμε, λοιπόν, ότι αυτό είναι υπόθεση της περιφέρειας και πρέπει να το εντάξει η περιφέρεια στο πρόγραμμά της, έχει τις σχετικές πιστώσεις, έτσι ώστε αυτό το έλλειμμα –που και κατά την ταπεινή μου γνώμη υπάρχει- να καλυφθεί, δηλαδή να είναι πιο εύκολη η πρόσβαση στην Ιόνια Οδό.

Επειδή ετέθη θέμα, κυρίως από Βουλευτές της Αριστεράς, περί συμφέροντος ή μη αυτού του δρόμου από πλευράς γενικού συμφέροντος του ελληνικού δημοσίου, πρέπει να σας πω το εξής: Ούτε εμείς περιμέναμε –ασφαλώς ούτε και εσείς- ότι θα πετυχαίναμε προσφορά με επιστροφή στο δημόσιο του 80% των ακαθάριστων εσόδων.

Ήταν καταπληκτική η επιστροφή αυτή ως έκπληξη για μας. Δηλαδή, εισπράττει 100 από τα διόδια ο παραχωρησιούχος, δίνει τα 80 στο δημόσιο. Πράγματι αυτή η ευχάριστη έκπληξη μας καλύπτει όχι μόνο τις ανάγκες του υπ' όψιν έργου, αλλά και αυτό έχει σημασία- τη συντήρηση των δέκα χιλιάδων χιλιομέτρων του εθνικού μας δικτύου, το οποίο σήμερα συντηρείται από τους πόρους του ΤΕΟ Α.Ε. και το οποίο κάποια στιγμή απενεργοποιείται λόγω εκχώρησης των διοδίων στους παραχωρησιούχους. Δηλαδή ανακουφιστήκαμε, διότι διαπιστώσαμε ότι, επιτέλους, τα έργα αυτά επιτρέπουν και τη συντήρηση του εθνικού μας δικτύου. Και όχι μόνο αυτό, αλλά εάν η απόδοση ιδίων κεφαλαίων του παραχωρησιούχου ξεπεράσει το 12% –πράγμα μάλλον απίθανο, αλλά μπορεί να συμβεί- τότε μας δίνει ο παραχωρησιούχος πέραν του 80% και το 60% των κερδών του επί του έργου.

Δεν είναι βέβαια επίτευγμα δικό μας αυτό αλλά του επιτευχθέντος ανταγωνισμού. Τα σχέδια που είχατε σε πρωτόλειο στάδιο τα ακολουθήσαμε και όπως θα δει και ο κ. Γείτονας από αυτά που του στείλαμε, δεν έχει αλλάξει τίποτε στην αρχική διακήρυξη. Ήταν όμως μια πολύ καλή έκπληξη, η οποία μας αφήνει όλους καλυμμένους από πλευράς συμφέροντος του ελληνικού δημοσίου.

Εκεί που πραγματικά στενοχωρήθηκα είναι στις παρεμβάσεις, που έκανε ο κ. Παπαγεωργίου για τον ανεξάρτητο μηχανικό. Θα έπρεπε να τον παρακαλέσω -λόγω ηλικίας το λέω- να βλέπει λίγο τα θέματα, πώς ξεκίνησαν, πώς προχώρησαν και πού καταλήγουν πριν κάνει τέτοιες κριτικές. Ο ανεξάρτητος μηχανικός δεν είναι δική μας εφεύρεση. Εφευρέθηκε από το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ορθώς διότι μόνο σ' αυτόν εμπιστεύονται αυτά τα έργα οι τράπεζες που χρηματοδοτούν, αλλά και διότι ο ίδιος δεν είναι ανεξέλεγκτος. Ελέγχεται ασφυκτικά από το ισχύον εκάστοτε καθεστώς του ελληνικού δημοσίου.

Άρα, κύριε Παπαγεωργίου, υπήρχε ανεξάρτητος μηχανικός σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, που υπέγραψε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ευτυχώς, λειτουργεί άψογα ως τώρα και στις συμβάσεις αυτές και θα υπάρχει και στο μέλλον, όπως επιβάλλει η διεθνής πρακτική.

Πρέπει να σας πω, επίσης, ότι το τμήμα Σχηματάρι – Χαλκίδα, για το οποίο δικαίως διαμαρτύρονται εν τίνι μέτρο οι Ευβοείς, υπήρχε και αυτό στο σχέδιο της σύμβασης παραχώρησης, το αρχικό τού 2004 ως έργο, που τροφοδοτεί για να στηρίξει οικονομικά την Ιονία Οδό. Δεν το αλλάξαμε, το συνεχίσαμε καλώς ή κακώς. Εν πάση περιπτώσει, έχετε δίκιο στο εξής ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Έπρεπε να το αλλάξετε, κύριε Υπουργέ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν το αλλάξαμε, αλλά έχετε δίκιο στο εξής: Πρέπει να βοηθηθεί η Εύβοια με ουσιαστική, αν θέλετε, ανταποδοτική υποδομή στο διάστημα κατασκευής των έργων.

Πράγματι, όπως έχω απαντήσει και άλλη φορά απ' αυτήν τη θέση και όπως ασφαλώς ξέρετε, στα πλαίσια του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, μελέτες ύψους πολλών εκατομμυρίων ευρώ του βορειοδυτικού άξονα της Εύβοιας είναι ήδη σε εξέλιξη και ελπίζουμε, πριν τελειώσει η Ιόνια Οδός, να έχουν κατασκευαστεί και τα σχετικά τμήματα.

Έχουμε εντάξει πάλι κατά προτεραιότητα στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης πιστώσεις για τα έργα αυτά. Θα απαντήσει ο Υπουργός αναλυτικά, ενδεχομένως και στην Εύβοια, που έχει σκοπό να κάνει μια επίσκεψη και επί τόπου.

Άρα, έχετε δίκιο. Είναι παραμελημένη η Εύβοια, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, αλλά λαμβάνεται υπ' όψιν και η συμβολή της στην Ιόνια Οδό και θα καλυφθεί όντως ...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, το έργο σαν τεχνικό αντικείμενο απεντάχθηκε από την Ιόνια Οδό, γίνεται σαν περιφερειακό έργο ενταγμένο στο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ...

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πιπεργιά, σας απαντώ και πάλι ότι γίνεται δημόσιο έργο. Έχετε δίκιο. Απεντάχθηκε από πλευράς κατασκευής, αλλά δεν μπορούσε να απενταχθεί από πλευράς χρηματοδότησης του έργου της Ιονίας Οδού. Καλώς ή κακώς, το κρατήσαμε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Η Κυβέρνηση έχει συνέχεια.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Εν πάση περιπτώσει, επειδή και η Εύβοια είναι παραμελημένη μέχρι τώρα, αναγνωρίστε και εσείς ότι έργα ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντάξει, τα λέτε και κατ' ιδίαν αυτά.

Κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να ολοκληρώσετε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): ... περίπου 200.000.000 ευρώ στα επόμενα πέντε με δέκα χρόνια θα γίνουν ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, παρακαλώ, διότι ο χρόνος, όπως ξέρετε, είναι περιορισμένος και βλέπω συναδέλφους που περιμένουν με αγωνία να μιλήσουν.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Έχω τελειώσει πρακτικώς. Μια φράση μόνο θα πω, κύριε Πρόεδρε και τελειώνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μία τελευταία φράση, παρακαλώ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Νομίζω ότι τα έργα αυτά είναι και διαχρονικά και μείζονος εθνικής σημασίας. Και δέχομαι ότι η πατρότητα και η μητρότητα ανήκει στον ελληνικό λαό. Απλώς, όταν κανείς από το πρωί ως το βράδυ εργάζεται επί τρία χρόνια, ξενυχτώντας για τα έργα αυτά από αδυναμία ανθρώπινη –και αναφέρομαι στον εαυτό μου- θέλει να ακούει ότι του οφείλεται και κάποια αναγνώριση κάποιας μερικής πατρότητας για την υλοποίησή τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο συνάδελφος κ. Κατσιφάρας έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, μίζερη, κοντόφθαλμη, αλλά με σκοπιμότητες ήταν η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας ως αντιπολίτευση, όταν καταψήφισε όλα τα μεγάλα έργα που σχεδίασαν και δημοπράτησαν οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., όταν έπεφταν τόνοι λάσπης, όταν διαμορφώνονταν γκρίζες ζώνες, με προεξέχοντα τον κ. Τσιτουρίδη, το σημερινό Υπουργό Απασχόλησης, που τότε ήταν υπεύθυνος για τα μεγάλα έργα. Αλήθεια, βέβαια, έχει ο καιρός γυρίσματα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Τώρα πνίγεται στη μπόχα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Τα υπενθυμίζω, γιατί θυμάμαι κλασικά τις εικόνες στην Αττική Οδό, μόνο με τη σπέκουλα και τίποτα παραπάνω.

Εμείς όμως, κύριε Υπουργέ, είμαστε εδώ σήμερα, για να υπερψηφίσουμε και όχι για να καταψηφίσουμε, όπως το έκανε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για όλα τα μεγάλα αναπτυξιακά έργα. Είμαστε εδώ για να δώσουμε τη θετική μας ψήφο, γιατί πραγματικά πιστεύουμε ότι το συγκεκριμένο έργο είναι ένα από τα μεγάλα και, όπως χαρακτηρίστηκε, από τα πρωτόγνωρα έργα που θα γίνουν στη χώρα μας.

Θέλω, όμως, να υπενθυμίσω, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, ότι δεν είναι το μόνο. Προηγήθηκαν κάποια άλλα έργα. Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, η Αττική Οδός, ο Π.Α.Θ.Ε., η Εγνατία, το αεροδρόμιο των Σπάτων και βεβαίως το συγκεκριμένο έργο. Αλλά αυτό είναι ενταγμένο μέσα σ' ένα εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό, που τόλμησε να το σχεδιάσει και να το οραματιστεί το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ως κυβέρνηση να το προχωρήσει. Βεβαίως, υπήρχαν προτεραιότητες και δεν το είχε φτάσει σε όλα τα στάδια της υλοποίησης. Μέρος, όμως, αυτού του σχεδιασμού ήταν και η Ιονία Οδός.

Αυτά τα έργα σήμερα τα απολαμβάνουν οι πολίτες. Όλα αυτά που έχετε καταψηφίσει, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, τα απολαμβάνουν οι πολίτες, τα χρησιμοποιούν και είναι τα έργα που κάνουν σύγχρονη τη χώρα μας. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Εμείς ψηφίσαμε και το μεγάλο έργο στη Θεσσαλονίκη, ψηφίζουμε και αυτό. Συγκρίνετε πολιτικές και συγκρίνετε και πρακτικές.

Ταυτόχρονα όμως και εμείς σας κρίνουμε, κύριε Υπουργέ και πρέπει μια σειρά ζητήματα να τα θέσουμε στην Αίθουσα της Βουλής. Σας κρίνουμε για τη μεγάλη καθυστέρηση, για τη χαμένη τριετία. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Σας κρίνουμε επίσης για το μεγάλο κόστος των διοδίων.

Εγώ θα κάνω μια μικρή αναφορά. Αντίρριο-Γιάννενα, 8 ευρώ. Αντίρριο-Ρίο, που σημαίνει Πάτρα...

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Συν Φ.Π.Α..

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Ναι, θα το βάλω.

Αντίρριο-Πάτρα, κοντά στα 11 ευρώ συν Φ.Π.Α.. Δηλαδή ένα ολόκληρο μεροκάματο θα πληρώσει ο πολίτης, για να έρθει από τα Γιάννενα στην Πάτρα.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Για τη γέφυρα ποιος έβαλε τα διόδια των 13 ευρώ;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Αυτό είναι το πρόβλημά σας; Για όλα τα προηγούμενα δεν έχετε κάτι να πείτε; Αυτό σας πείραξε;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ορθώς το βάλατε, αλλά έτσι έγινε το έργο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Απαντήστε μετά για το κόστος.

Εγώ λέω το απλό και αυτό το καταλαβαίνουν οι πολίτες, με τους οποίους μιλώ. Θέλει ένα μεροκάματο για να έρθει κάποιος από τα Γιάννενα στην Πάτρα και άλλο ένα μεροκάματο, εάν φύγει την ίδια μέρα. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Επίσης, για να αποπληρώσετε το έργο, γιατί η σύμβαση κλείνει υπέρ του εργολάβου, παίρνετε και όλα τα χρήματα από το ανατολικό κομμάτι.

Ταυτόχρονα, δεν έχετε κανένα σχεδιασμό σ' αυτό το μεγάλο έργο για τη σιδηροδρομική γραμμή, που είναι ενταγμένη στα διευρωπαϊκά δίκτυα. Επίσης, το αφήνετε και κολοβό. Και γι' αυτά πρέπει να κριθείτε. Μην τα βλέπετε όλα τέλεια. Με συγχωρείτε, αλλά υπάρχει πρόβλεψη από Γιάννενα για Κακαβιά και Αλβανία; Όχι, δεν υπάρχει.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Γίνεται η μελέτη, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Γίνεται η μελέτη, έτσι πείτε. Δεν είναι ολοκληρωμένο. Κολοβό είναι και αυτό.

Θέλετε να σας πω και κάτι ακόμη; Γι' αυτό που πραγματικά θα κάνει το έργο αναπτυξιακό, θα συμβάλει στην ολοκλήρωση και θα λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά για την οικονομική ανάπτυξη, που τόσο ανάγκη την έχουμε μια και υπολειπόμαστε ως δυτική Ελλάδα έναντι των άλλων περιφερειών της χώρας, δεν απαντάτε, δεν έχετε κανένα σχεδιασμό. Ποιες είναι οι προβλέψεις σας για τη σύνδεση με τα παράλια, που θα ενισχύσει την ανάπτυξη και όλους αυτούς τους πόλους;

Επίσης, θέλω στο συγκεκριμένο σημείο να κάνω μια αναφορά, την οποία τη βιώνουμε και αναπτύσσεται στην πόλη της Πάτρας. Η Πάτρα, ενώ πράγματι διευκολύνεται από αυτά τα μεγάλα έργα, τα θέλει, τα επιζητεί, τα στηρίζει, θεωρεί ότι ως πυλώνας της ευρύτερης περιοχής και ως συγκοινωνιακός κόμβος θα είναι το μέλλον της και νοιώθει να απειλείται από αποκλεισμό, με την έννοια ότι παντού γύρω της έχει διόδια. Παντού!

Και θέλω να κάνω μια ερώτηση –για να ξέρω σχετικά μ' αυτό που φημολογείται για την περιμετρική της Πάτρας- για το εάν θα μπουν και εκεί διόδια. Είναι ένα μεγάλο ερώτημα, που δεν το θέτω εγώ. Εγώ εκφράζω αυτήν τη στιγμή τις ανησυχίες και τις αγωνίες των πολιτών της Πάτρας και των επαγγελματιών.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν θα μπουν διόδια.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Χαίρομαι που το ακούω, αλλά μην αλλάξει αργότερα η πολιτική σας.

Επίσης, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, είπατε ότι για το συγκεκριμένο έργο δεν υπήρξε καμία προετοιμασία από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Εγώ ερωτώ: Η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι μέρος και τμήμα της Ιόνιας Οδού, ναι ή όχι; Η παράκαμψη του Αγρινίου είναι, ναι ή όχι, τμήμα;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Μα δεν το λέτε όλοι, κύριε συνάδελφε. Μόνο ο Υπουργός το είπε. Και μάλιστα ούτε ο Υπουργός, αλλά μόνο ο Υφυπουργός το είπε. Πείτε τα. Αυτά, όμως, είχαν σχεδιαστεί και είχαν κατασκευαστεί από πριν.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν έχετε κάνει τίποτε είκοσι χρόνια. Τώρα τα κάνουμε εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σας παρακαλώ πολύ. Μη διακόπτετε, κύριοι συνάδελφοι.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Είχαν κατασκευαστεί, κύριε Κωστόπουλε, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, όπως και η παράκαμψη της Άρτας. Μιλήστε, λοιπόν, με θάρρος και πείτε: «Ναι, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. το ξεκίνησε, έφτιαξε αυτά τα τμήματα.». Πείτε το, όμως.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Το 1997 το ξεκίνησε. Τώρα έχουμε 2007.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Πείτε το, κύριε Κωστόπουλε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Τελειώνω, αγαπητέ κύριε Πρόεδρε.

Εμείς θεωρούμε ότι το έργο πράγματι θα συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη του δυτικού άξονα, παρά τις αδικίες και πικρίες που νοιώθουμε έναντι της ηγεμονεύουσας θέσης του ανατολικού άξονα. Έχουμε την πίκρα μας και ως πολίτες της Πάτρας, γιατί το μεγαλύτερο κόστος –και εδώ είναι η αδικία μεταξύ ανατολικού και δυτικού άξονα- είναι για το δυτικό και επιβαρύνει τους πολίτες. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι θα υπάρχουν επί μέρους πολιτικές που θα στηρίξουν και θα ολοκληρώσουν την περιφερειακή σύγκλιση. Και μ' αυτήν τη σκέψη, υπερψηφίζουμε το σχετικό νομοσχέδιο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βερελής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει από τον κ. Βερελή για να μιλήσω για δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Γιατί διαμαρτύρεστε, κύριε Κοσιώνη;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Θέλω να πω κάτι για δύο λεπτά. Έχω συνεννοηθεί με τον κ. Βερελή. Δεν θα παρεξηγηθεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ορίστε, έχετε το λόγο για δύο λεπτά, για να έρθετε να με αντικαταστήσετε και στην Έδρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ήθελα να απαντήσω σε δύο-τρία πράγματα που είπε ο κύριος Υπουργός, αναφερόμενος προσωπικά σ' εμένα. Όσον αφορά το κόστος των 330.000.000 ευρώ, ο φορολογούμενος λέει τι πληρώνει. Δεν πληρώνει τα 165.000.000 ευρώ της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πληρώνει μόνο τα 165.000.000 ευρώ για το δημόσιο. Αυτά τα πληρώνει ο φορολογούμενος. Ο χρήστης λέει «όχι». Μα, ο χρήστης δεν είναι ο φορολογούμενος; Ένα είναι αυτό.

Δεύτερον, πριν από μερικά χρόνια 'Ελληνες οικονομολόγοι - όταν υπήρχε ακόμα η ελληνική δραχμή- είχαν κάνει μία έρευνα, που έλεγε ότι για κάθε δραχμή που παίρνουμε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, πληρώνουμε πάνω από δύο. Άρα, λοιπόν, πάλι ο Έλληνας φορολογούμενος το πληρώνει.

Όσον αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό, έδωσε τώρα μία απάντηση ο κύριος Υφυπουργός και είπε ότι ετέθη ανεξάρτητος μηχανικός. Εντάξει, μπορεί να έχει ψηφιστεί και από προηγούμενη κυβέρνηση, αλλά εν πάση περιπτώσει, αυτόν δέχονται οι τράπεζες κ.λπ.

Επίσης, όσον αφορά τις συμπληρωματικές εργασίες στο θέμα της παράκαμψης της Πάτρας, θα ήθελα να πω ότι οι συμπληρωματικές εργασίες βαρύνουν το δημόσιο. Άλλο το ένα, άλλο το άλλο.

Τελειώνω μ' αυτά που είπε ο κ. Μαγγίνας. Δεν αξίζει τον κόπο να τα σχολιάσει κανείς. Είναι για γέλια, δηλαδή. Όταν σου λέει –ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος- ότι και οι οπαδοί και τα μέλη του κόμματος...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Πάντως, κύριε Κοσιώνη, ο κ. Μαγγίνας είναι απών και δεν πρέπει να αναφέρεστε σ' αυτόν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, αλλά κάπως έπρεπε να το πω, γιατί πραγματικά είναι για γέλια. Κανένα σχόλιο, λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Βερελή, πράγματι είχε ζητήσει την άδειά σας ο κύριος Πρόεδρος;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Βεβαίως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το λόγο έχει ο κ. Βερελής.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτός ο δρόμος έχει μια μεγάλη ιστορία και πρέπει να ξέρετε ότι αυτήν την ιστορία τη γράψαμε χωρίς τη συμμετοχή σας. Ήρθατε στο τέλος. Βεβαίως αναγνωρίζουμε τη συνεισφορά σας, αλλά δεν δικαιούται κάποιος να υποστηρίξει ότι το έργο αυτό ξεκίνησε μόλις πριν από τρία χρόνια.

Το έργο αυτό είχε ξεκινήσει ήδη το 1997, όταν έγινε μία προσπάθεια με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Πείστηκε το Υπουργείο Οικονο-

μίας τότε, ο συνάδελφός μου κ. Κολιοπάνος, ο κ. Λαλιώτης ως Υπουργός και εγώ ως Υφυπουργός Δημοσίων Έργων καταφέραμε και εντάξαμε αυτό το έργο, πήρε χρηματοδότηση, ξεκίνησαν οι μελέτες και ξεκίνησαν και ως δημόσια έργα οι δύο παρακάμψεις.

Το έργο, κύριε Υπουργέ, θα το υπερψηφίσουμε, διότι πιστεύουμε ότι είναι ένα θετικό έργο για τον τόπο. Πιστεύουμε ότι ακόμα και η χάραξή του σε γενικές γραμμές είναι σωστή, διότι λύνει μία σειρά από μεγάλα προβλήματα.

Όμως, έχω να βάλω μία σειρά από θέματα. Το πρώτο θέμα είναι το εξής: Πέρασαν τρία χρόνια και δεν δώσατε λύση σε θέματα, τα οποία αφορούν τις συνδέσεις διαφόρων αρτηριών μ' αυτόν τον άξονα.

Μέχρι πριν από λίγες ημέρες λέγατε ότι δεν μπορεί να ενταχθεί το κομμάτι Αμβρακία-Άκτιο και τώρα ξαφνικά αλλάξατε γνώμη -διότι προφανώς είδατε ότι υπάρχει πολιτικό κόστος- και ξαφνικά βρέθηκε και η δυνατότητα να ενταχθεί στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, πράγμα για το οποίο θα αμφιβάλλω, μέχρις ότου υπάρξει μία θετική απόφαση. Ουδείς γνωρίζει τι άλλαξε μέσα σε λίγες ημέρες.

Δεύτερον, μας είπατε ότι θα βρεθεί μία λύση με τον περιφερειάρχη, προκειμένου να συνδεθεί η πόλη του Αγρινίου, η οποία απέχει είκοσι χιλιόμετρα. Γιατί δεν προγραμματίστηκε αυτή η λύση επί τρία χρόνια; Γιατί δεν υπήρξε μία σχεδίαση, προκειμένου να προχωρήσουν τα πράγματα και να μην έχουμε μία καθυστέρηση; Διότι θα τελειώσει ο δρόμος και ακόμα θα συζητιέται η σχεδίαση του άξονα που θα ενώνει αυτόν το δρόμο με το Αγρίνιο. Υπάρχουν θέματα για τα οποία πρέπει να κάνουμε τη χάραξη και τα οποία βρίσκονται στην περιοχή του Μεσολογγίου.

Χάρηκα προχθές με το γεγονός ότι θα δώσετε την ευκαιρία στους δημάρχους και στο Νομάρχη Αιτωλοακαρνανίας να συζητήσουν κάποιες αλλαγές, που είπατε, όμως, ότι δεν μπορεί να είναι τέτοιες, που να δημιουργούν ευρύτερα προβλήματα.

Όσον αφορά το θέμα των διοδίων, πραγματικά υπάρχει ένα ζήτημα. Με βάση την υπάρχουσα κοστολόγηση και το σημερινό κόμιστρο, η απόσταση Αθήνα-Αγρίνιο θα στοιχίσει –με το σημερινό ύψος των διοδίων της γέφυρας- περίπου 25 ευρώ και με επιστροφή, 50 ευρώ. Πρόκειται για ένα μεγάλο ποσόν. Και σας είπαμε επανειλημμένως -το επαναλαμβάνω και τώρα- ότι ο τρόπος με τον οποίο έχει διαρθρωθεί αυτήν τη στιγμή το διόδιο στη γέφυρα Χαριλάου Τρικούπη, δημιουργεί εμπόδιο σ' αυτούς που είναι ένθεν και εκείθεν.

Με την ευκαιρία, θα ήθελα να σας πω ότι βεβαίως υπερψηφίζουμε την τροπολογία, την οποία επανειλημμένα ζητήσαμε και δεν καταλαβαίνω το λόγο αυτής της καθυστέρησης. Δεν ξέρω αν ήταν αμέλεια ή αν υπήρχε πρόβλημα με την προσωπικότητα του Χαρίλαου Τρικούπη, αλλά εν πάση περιπτώσει, την υπερψηφίζουμε σήμερα και με τα δύο χέρια.

Επαναλαμβάνω, λοιπόν, ότι αυτό που υπάρχει αυτήν τη στιγμή, είναι το εξής: Αντί να υπάρχει μία γέφυρα, υπάρχει ένα εμπόδιο ανάμεσα σ' αυτούς οι οποίοι είναι ένθεν και εκείθεν της γέφυρας Χαριλάου Τρικούπη. Πρέπει να υπάρξει μία δυνατότητα, να υπάρξουν πακέτα, προκειμένου να διευκολύνονται στην επικοινωνία τους οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Υπάρχουν!

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Δεν υπάρχουν. Δεν λειτουργούν. Δεν το ξέρετε; Με συγχωρείτε, κύριε Υφυπουργέ, αλλά δεν ξέρετε το θέμα. Υπάρχουν πακέτα των δύο ωρών. Υπάρχουν άνθρωποι οι οποίοι περνούν καθημερινά και οι οποίοι, η μέγιστη τιμή που μπορούν να αντέξουν, είναι 1 περίπου ευρώ ή 1 και κάτι. Βοηθήστε να λειτουργήσει η ιστορία θετικά.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα δώσω τώρα το σημείωμα με το πακέτο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Ρωτήστε τους κατοίκους της περιοχής. Εγώ τους έχω ρωτήσει και ξέρω ότι υπάρχει πρόβλημα.

Ένα θέμα, που βεβαίως υπάρχει και που πλέον δεν ανατάσσεται, γιατί χάθηκε η ευκαιρία εξαιτίας της Κυβέρνησης σας, είναι το εξής: Είχε ενταχθεί ο δυτικός σιδηροδρομικός άξονας. Ξέρετε ότι η Ελλάδα δεν έχει σιδηροδρομικό δίκτυο. Σας το είπα και την άλλη φορά στην επιτροπή. Αυτό το οποίο έχει η Ελλάδα, είναι ένα σημειακό τρένο. Ξεκινάει από κάπου και καταλήγει κάπου. Τελεία και παύλα. Όμως, δεν είναι σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό που έχει ανάγκη η χώρα, είναι να αποκτήσει σιδηροδρομικό δίκτυο. Και για να αποκτήσει, θα πρέπει να υπάρξει σιδηροδρομικό δίκτυο με την περιοχή της δυτικής Ελλάδας, με την Ήπειρο, τη δυτική Ελλάδα και τη δυτική Πελοπόννησο. Όλα αυτά είχαν ενταχθεί στο δυτικό σιδηροδρομικό άξονα.

Αυτό, βεβαίως, δεν σας αρέσει και δεν ξέρω γιατί. Είναι θέμα κουλτούρας; Είναι θέμα αντίληψης; Είναι θέμα του ότι δεν καταλαβαίνετε ότι τα επόμενα χρόνια όλη η ιστορία θα μετατοπιστεί στο σιδηρόδρομο; Εσείς, το Υπουργείο, ο κύριος Υπουργός πριν από λίγες μέρες μίλησε για τις περιβαλλοντικές ανάγκες που θα προκύψουν και για το τι θα λύσει το τρένο; Μα, πώς θα το λύσει το τρένο; Όταν δεν πηγαίνει το τρένο στα κυριότερα λιμάνια της μεγάλης εμπορικής κίνησης της χώρας, που είναι στις δυτικές ακτές; Δεν πρόκειται να γίνει.

Καταργήσατε εσείς, ως Κυβέρνηση, τις μελέτες που ήταν σε εξέλιξη. Καταργώντας τις μελέτες, κάνατε κάτι άλλο που δεν το καταλάβατε. Καταργήσατε τη δυνατότητα να υπάρχει συγχάραξη του δυτικού οδικού άξονα με το δυτικό σιδηροδρομικό άξονα. Χάθηκε αυτή η ευκαιρία. Τελείωσε τώρα. Πότε θα γίνει αυτό; Δεν ξέρω πότε. Ενδεχομένως θα γίνει σε μία γενιά. Πάντως, η περιοχή αυτή -πάνω από ένα εκατομμύριο άνθρωποι- στερήθηκε σιδηροδρόμου.

Εμείς, κύριε Υπουργέ, υπερψηφίζουμε το έργο αυτό. Το υπερψηφίζουμε, όπως σας είπα προηγουμένως, διότι η χώρα χρειάζεται μεγάλα έργα. Διότι η δυτική Ελλάδα χρειάζεται μεγάλα έργα. Διότι έμεινε πάρα πολλά χρόνια χωρίς αντίστοιχες υποδομές. Και βεβαίως υπήρχε μια στρατηγική, που την ακολουθήσαμε πιστά.

Κάναμε το αεροδρόμιο στο Άκτιο, ένα σημαντικό έργο. Κάναμε την υποθαλάσσια στο Άκτιο, ένα εξίσου σημαντικό έργο. Κάναμε τη γέφυρα Χαριλάου Τρικούπη, ένα εξαιρετικό έργο. Σχεδιάσαμε το έργο αυτό. Αυτό που θα πρέπει να γίνει από εδώ και πέρα, θα είναι να ολοκληρωθούν οι υποδομές. Κάναμε τη σήραγγα στον Άγιο Ηλία. Εγώ προσωπικά είχα μεριμνήσει να γίνει η σήραγγα αυτή. Υπήρχαν τα χρήματα, τα οποία απεσύρθησαν από κάποιον από τους περιφερειάρχες σας πριν από λίγο διάστημα και τώρα ξαναγίνεται από την αρχή η προσπάθεια.

Βεβαίως, πρέπει να ομολογήσω ότι υπήρχαν δύο δημοπρατήσεις, που δεν έγιναν λόγω της απεργίας των μηχανικών. Ελπίζω να προχωρήσει και αυτό γρήγορα, γιατί είναι αναγκαίο έργο και γιατί χωρίς αυτό, το Πλατυγιάλι δεν πρόκειται να λειτουργήσει.

Κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, όποια προσπάθεια και να κάνετε, η κυβέρνηση των μεγάλων έργων στη συνείδηση του ελληνικού λαού θα είναι η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Θα είναι οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. των τελευταίων ετών. Εσείς, δυστυχώς, θα παραμείνετε στη συνείδηση του ελληνικού λαού ως η κυβέρνηση των δομημένων ομολόγων. Λυπάμαι πολύ γι' αυτό. Όμως, οι εξελίξεις είναι τέτοιες, που θα πρέπει είτε να αντιδράσετε οι ίδιοι είτε ο ελληνικός λαός πολύ γρήγορα να σας απαλλάξει από τα καθήκοντά σας.

Εάν δεν επιστρέψει η Κυβέρνησή σας με ταχύτατες μεθόδους, που πρέπει να ακολουθήσει, πίσω τα πολλά εκατομμύρια ευρώ που έχουν καταληστευθεί από τα ταμεία, το θέμα δεν πρόκειται να κλείσει. Δεν θα κλείσει με «Ιφιγένειες». Διότι δεν φθάνουν οι «Ιφιγένειες»! Διότι εκεί όπου υπάρχει «Ιφιγένεια», υπάρχει και «Ωραία Ελένη», κύριε Πρόεδρε και κυρίως υπάρχει και «Μενέλαος», ο οποίος «Μενέλαος» είναι τα απατηθέντα ταμεία που έχασαν τα χρήματά τους. Αυτή είναι η πραγματικότητα! Δεν πρόκειται να κλείσει αυτό το πολιτικό ζήτημα, το οποίο είναι τεράστιο, εάν δεν επιστρέψετε πίσω τα χρήματα αυτά!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Τώρα τι σχέση έχει αυτό με το νομοσχέδιο;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Μπορείτε να υψώνετε ένα τείχος φωνών απέναντι σ' αυτήν την προοπτική, όπως κάνετε και τώρα, κύριε

Πρόεδρε, αλλά αυτό δεν πρόκειται να τελειώσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώσατε, κύριε συνάδελφε.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Η Κυβέρνησή σας θα είναι υπόλογη, μέχρις ότου ανατάξει το μεγάλο πρόβλημα που προκάλεσε, μέχρις ότου ανατάξει το μέγα θέμα που δημιουργήθηκε και από το οποίο δεν πρόκειται να λυτρωθεί, αν δεν βρεθούν τα χρήματα αυτά.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώσατε. Ευχαριστούμε πολύ. Αυτός ήταν ο λόγος που θέλατε τα οκτώ λεπτά;

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Τσαντούλας. Να ξεκινήσω από εσάς το εξάλεπτο, κύριε Τσαντούλα;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Παρατείνετε το χρόνο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, δεν παρατείνεται ο χρόνος! Κλείνει αυτό το θέμα. Στις δωδεκάμισι ακριβώς ψηφίζεται το νομοσχέδιο.

Οκτώ λεπτά, κύριε Τσαντούλα ή έξι λεπτά;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΑΝΤΟΥΛΑΣ: Θα προσπαθήσω να μιλήσω λιγότερο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Είστε συνεπής εσείς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΑΝΤΟΥΛΑΣ: Θα αρχίσω, κύριε Πρόεδρε, μη σχολιάζοντας αυτά που είπε ο κ. Βερελής, δηλαδή το ποια είναι η κυβέρνηση των έργων. Ούτε θα μιλήσω για την ιστορία που άρχισε πριν από δέκα χρόνια, όπως κατάλαβα ότι είναι η σκέψη για την Ιόνια Οδό. Αν κάνουμε δέκα χρόνια για να φθάσουμε εδώ που είμαστε σήμερα, αλίμονό μας!

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ανάπτυξη της χώρας και ιδιαίτερα η ανάπτυξη της περιφέρειας, πέρα από ένα βάθος χρόνου που χρειάζεται, απαιτεί να στηρίζεται και στην παρουσία ή στην απουσία ορισμένων παραγόντων.

Το οικονομικό νοικοκύρεμα, παραδείγματος χάρη, είναι από τη μια πλευρά ένας τέτοιος σημαντικός παράγοντας και από την άλλη πλευρά είναι ένα θεμέλιο, για να στηριχθούν οι προσπάθειες ανάπτυξης.

Πριν δύο χρόνια, περίπου, μιλώντας στο αναπτυξιακό συνέδριο για το Νομό της Πρέβεζας, είχα προσπαθήσει να απαντήσω στο ερώτημα κάτω από ποιες προϋποθέσεις και με ποια μέτρα θα υπήρχαν προοπτικές πραγματικής ανάπτυξης του νομού.

Πρώτη και αναγκαία προϋπόθεση θεωρήθηκε και είναι η άρση της απομόνωσης του νομού με την εύκολη, ταχεία και ασφαλή πρόσβαση σε μεγάλους οδικούς άξονες. Αυτό θα είχε σαν αποτέλεσμα να μειωθεί αισθητά η χρονική απόσταση των περιοχών του νομού από μεγάλες αστικές περιοχές, με συνέπεια τόσο την αύξηση της εισροής των τουριστών όσο και τη διευκόλυνση της ταχείας και ασφαλούς επαφής με τις μεγάλες εγχώριες και διεθνείς αγορές για διάθεση των αγροκτηνοτροφικών κυρίως προϊόντων.

Ας δούμε τι έχει γίνει μ' αυτήν την προϋπόθεση. Στα τρία χρόνια διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία, καταρτίστηκε και μπήκε σε εφαρμογή το μεγαλύτερο πρόγραμμα έργων που γνώρισε ποτέ η χώρα, έργων που ξεπερνούν τα 15.000.000.000 ευρώ. Ακόμα, επιταχύνθηκαν οι υπάρχοντες ρυθμοί, με χαρακτηριστικό παράδειγμα να ολοκληρωθεί η Εγνατία μέχρι το 2008. Και η Εγνατία φέρνει βέβαια πιο κοντά την Ήπειρο στην βορειοανατολική Ελλάδα, αλλά αυτό που μπορεί να άρει, κάτω και από ορισμένες άλλες προϋποθέσεις, την απομόνωση όλων των νομών της Ηπείρου αλλά και νησιών, όπως είναι η Λευκάδα, κυρίως, αλλά και η Κέρκυρα, είναι η σύμβαση του οδικού άξονα που καλούμαστε να κυρώσουμε σήμερα, της Ιόνιας Οδού.

Και δεν θα διστάσω να χρησιμοποιήσω και εγώ μια λέξη που ακούστηκε και από άλλους ομιλητές των περιοχών που εξυπηρετεί αυτός ο αυτοκινητόδρομος: «Επιτέλους». Γιατί, αληθινά, η υλοποίηση αυτού του έργου καθυστέρησε πάρα πολύ. Και όλοι οι κάτοικοι των περιοχών έχουν ταλαιπωρηθεί πολύ, με κόστος χρόνου, χρήματος αλλά και καταβολής φόρου αίματος νέων κυρίως ατόμων, υπερβολικού φόρου αίματος.

Ένα όνειρο, θα έλεγα, παίρνει σάρκα και οστά. Και η πρόθεσή μου να εκφράσω τα συγχαρητήριά μου προς την ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για την ταχύτητα και την πληρότητα των διαδικασιών, είναι ο πρώτος λόγος για τον οποίο ανέβηκα στο Βήμα.

Υπάρχει όμως και ένας δεύτερος λόγος που θέλησα να μιλήσω και αυτός είναι η ανάγκη να αναφερθώ στη σύνδεση της Πρέβεζας με την Ιόνια Οδό. Ολοκληρώνεται βέβαια το 2008 η μελέτη σύνδεσης της εθνικής οδού στο ύψος της Φιλιππιάδας, με χρηματοδότηση στη συνέχεια από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όμως ο φυσικός, ο πρακτικός, ο απαραίτητος τρόπος σύνδεσης της Πρέβεζας αλλά και της Λευκάδας με την Ιόνια Οδό, είναι ο οδικός άξονας Αμβρακία-Άκτιο. Είναι ο οδικός άξονας, που πέρα από την ταχύτερη πρόσβαση μεγάλου μέρους του Νομού Πρεβέζης στην Ιόνια Οδό, θα αξιοποιήσει την υποθαλάσσια ζεύξη του Ακτίου, το αεροδρόμιο του Ακτίου –γι' αυτά μίλησαν και άλλοι συνάδελφοι προηγουμένως- και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας προς άλλη κατεύθυνση πια, αφού σύντομα θα ολοκληρωθεί και η ανακατασκευή της Εθνικής Οδού Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα, με την προοπτική βέβαια της προέκτασής της μέχρι την Αλβανία. Και ακόμα, θα έλεγα, θα αξιοποιήσει και θα εξυπηρετήσει μελλοντικά το μεγαλύτερο αναπτυξιακό έργο που προγραμματίζεται στην Ήπειρο, το πολιτιστικό πάρκο της αρχαίας Νικόπολης, που θα ενταχθεί στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Ξέρω ότι η μελέτη του οδικού άξονα Αμβρακία-Άκτιο ολοκληρώνεται στο τέλος του 2007 ή στους πρώτους μήνες του 2008. Είχα σκοπό να εκφράσω την εμπιστοσύνη μου προς την πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και γι' αυτόν το λόγο την αισιοδοξία μου ότι θα πετύχαινε το στόχο που είχε για ένταξη αυτού του έργου είτε στο ειδικό ταμείο των διευρωπαϊκών αξόνων είτε στα υπόλοιπα του Δ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Η ανακοίνωση, η εξαγγελία του Υπουργού, νωρίτερα, για ένταξη αυτού του έργου, το καλοκαίρι του 2008, στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, μου αφήρεσε αυτήν την πρόθεση και αντί να εκφράσω εμπιστοσύνη και αισιοδοξία, εκφράζω συγχαρητήρια και ευχαριστίες προς το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., γιατί πέτυχε αυτόν το στόχο. Και παρά τις αμφισβητήσεις που εκφράστηκαν από την Αντιπολίτευση, νομίζω ότι θα πρέπει όλοι να δεχθούμε με ικανοποίηση αυτήν την εξαγγελία.

Είναι φανερό ότι η σύμβαση που συζητάμε σήμερα, στοχεύει στη σωστή κατεύθυνση, στην κατεύθυνση της ανάπτυξης της περιφέρειας. Ευνόητα, γι' αυτόν το λόγο, την υπερψηφίζω.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πάρα πολύ, κύριε συνάδελφε. Ήσασταν συνεπής στο χρόνο του εξαλέπτου.

Ο συνάδελφος κ. Καραγκούνης έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι η σημερινή μέρα είναι σημαντική. Η δυτική και η βορειοδυτική Ελλάδα βγαίνει επιτέλους από την απομόνωση. Με το εν λόγω έργο κυκλώνεται η Ελλάδα οδικώς με σύγχρονο και ασφαλές οδικό δίκτυο. Και πιστεύω ότι θα παύσει να είναι σε λίγο κοινωνία δύο ταχυτήτων, όπως είναι μέχρι σήμερα, μηδέ εξαιρουμένης και της Θεσσαλονίκης ακόμη, για να πάψουν οι κάτοικοι της περιφέρειας να είναι Ορέστηδες, για να απαντήσω και στο συμπατριώτη μου Βουλευτή κ. Βερελή, διότι περιφερόμενοι είναι πλέον.

Έτσι πλέον η Νέα Δημοκρατία κάνει πράξη πραγματικά ό,τι έχει υποσχεθεί. Βεβαίως αισθάνομαι την υποχρέωση να ευχαριστήσω προσωπικά και τον Υπουργό κ. Σουφλιά, διότι μ' αυτόν τον τρόπο εκτέλεσης των δημοσίων έργων, δηλαδή την παραχώρηση, εγκαινιάζει ένα γρήγορο, ασφαλές, αποτελεσματικό και συμφέροντα τρόπο εκτέλεσης των μεγάλων έργων με μικρή συμμετοχή του ελληνικού δημοσίου. Όπως, επίσης, κατάφερε σε μικρό χρονικό διάστημα να παρουσιάσει ένα σύνολο μελετών και εκτέλεσης των έργων, που θα κάνουν τη χώρα μας σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα.

Σαφώς προηγήθηκε η ζευξη Ρίου-Αντιρρίου. Είναι, όμως, γνωστό τι έχουν γράψει ξένες εφημερίδες, ότι οι γέφυρες χωρίς δρόμους οδηγούν στο πουθενά. Αλλά εδώ οφείλω με καλή διάθεση να δώσω ορισμένες απαντήσεις και στον εισηγη-

τή, το συνάδελφο και φίλο κ. Κολιοπάνο.

Να πω ότι όταν κουβεντιάζαμε τη ζεύξη το 1996 και τη λέγαμε τότε αποικιοκρατική, τη λέγαμε έτσι διότι, όπως θυμάστε, δεν μπορούσε να ασκήσει εκ της συμβάσεως κανένα έλεγχο το ελληνικό δημόσιο. Και όπως σας ανέπτυξε ο κύριος Υπουργός, εκτελέστηκε κατά το ήμισυ περίπου με χρήματα του ελληνικού δημοσίου. Και περιέγραφε σαφώς η σύμβαση ότι το έργο θα εκτελεστεί με 210.000.000.000 δραχμές «φιξ». Αυτό, όμως, το ποσό είμαι βέβαιος ότι έχει «ανοίξει», ενώ ταυτόχρονα σήμερα αυτή η σύμβαση δεν το προβλέπει.

Να σας πω και ένα λόγο που ασκήσαμε τότε την κριτική, διότι απόψε εδώ ακούστηκαν πολλές ανακρίβειες. Το έργο αυτό ήταν να γίνει το 1993-1997 -εγώ τότε ήμουν και Πρόεδρος στην Ο.Κ.Ε. Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και το ξέρω πολύ καλά, το είχα μελετήσει πολύ και στο κάτω-κάτω με ενδιέφερε πολύ- με κόστος –ακούστε, κύριοι συνάδελφοι- 37.000.000.000. Πρέπει να λέγονται ορισμένα πράγματα για την ιστορία. Το έργο, όμως, τελείωσε το 2004 κι αυτό πιστεύω ότι έγινε χάρη των Ολυμπιακών Αγώνων.

Διαφορετικά, θα είχε την τύχη της σημερινής παράκαμψης Αγρινίου- Άρτας, που τελικά πιστεύω ότι έγινε το γεφύρι της Άρτας και θα γίνει μέσω του έργου αυτού που προβλέπει η σημερινή μας σύμβαση.

Επίσης, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός, δίνει και έσοδα στο ελληνικό δημόσιο 80%. Πείτε μας τι χρήματα δίδονται από τα διόδια που πληρώνει ο Έλληνας πολίτης σήμερα στο ελληνικό δημόσιο; Πληρώνει 10 ευρώ, ενώ αυτή ήταν η γέφυρα που θα ένωνε με το μικρότερο κόστος μεταφοράς, πράγμα το οποίο δεν είδαμε ποτέ.

Πρέπει, επίσης, να πω άλλη μία ανακρίβεια. Ο δυτικός άξονας είχε ενταχθεί τότε από τη Νέα Δημοκρατία στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με 110.000.000.000 ευρώ. Είχα προσωπικό ενδιαφέρον. Τι αφήσατε; Την παράκαμψη του Αγρινίου, που θα άρχιζε το 1994 και θα τέλειωνε το 1998. Είπατε βεβαίως και για το Νοσοκομείο του Αγρινίου, το οποίο δεν το έκανε ακόμη η Νέα Δημοκρατία, ενώ το υποσχέθηκε. Δημοπρατείτε στις 12 Απριλίου κι εσείς είπατε -έχω υπουργική απόφαση να σας δώσω, κύριε Μακρυπίδη- ότι το έχετε εκτελέσει από το 1987. Είπατε πάρα πολλά ψέματα απόψε και τουλάχιστον οι Αιτωλοακαρνάνες που μας ακούν, γνωρίζουν πολύ καλά και δεν νομίζω ότι κάποιος μπορεί να κρύψει την πραγματικότητα.

Αυτά, για την ιστορία, γιατί είναι καλό να λέγονται. Και τα λέω αυτά, κύριοι συνάδελφοι, γιατί σήμερα ο ελληνικός λαός πληρώνει τα λάθη του χθες ακόμη και ευτυχώς σήμερα δεν έχετε τις ιδέες και τις απηρχαιωμένες αντιλήψεις, όπως όταν εξοστρακίζατε την ιδιωτική πρωτοβουλία και θα μπορούσαμε να εκτελέσουμε έργα, τα οποία έπρεπε να είχαν εκτελεστεί, όπως πολύ καλά είπε ο κ. Παπαγεωργίου, εδώ και 20 και περισσότερα χρόνια.

Για τις λεπτομέρειες της σύμβασης, μίλησε ο κ. Παπαγεωργίου και συμπλήρωσε ο Υπουργός κ. Σουφλιάς. Δεν νομίζω ότι πρέπει να αναφέρω τίποτα. Αλλά, μπορώ να σας αναφέρω δείκτες που δείχνουν την πραγματικότητα και μάλιστα θα καταθέσω το σχετικό έγγραφο και στα Πρακτικά της Βουλής. Το ένα είναι το εισόδημα που έχει σήμερα ο Αιτωλοακαρνάνας. Ξέρετε ότι είναι περίπου κατά 11.000 ευρώ μικρότερο και από της Ηπείρου;

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

Θα σας καταθέσω και ένα άλλο δεδομένο -είναι από τη Στατιστική Υπηρεσία αυτά τα έγγραφα- που λέει ότι στην Αιτωλοακαρνανία έχουμε μόνο εξήντα πέντε ξενοδοχεία, συνολικά τεσσερισήμισι χιλιάδες κλίνες. Να πάρω τη Φθιώτιδα, έναν αντίστοιχο νομό, ένα στερεοελλαδίτικο νομό, που επικοινωνεί με το δρόμο έχει εκατόν εβδομήντα ένα ξενοδοχεία. Να μη σας πάω σε άλλα μέρη. Εκεί είχατε καταντήσει το νομό.

Κύριοι συνάδελφοι, επειδή τελειώνει και ο χρόνος μου, θα ήθελα να σας πω ότι με τη σημερινή σύμβαση εγκαταλείπεται οριστικά η μιζέρια. Οι συγκοινωνίες δημιουργούν δυναμική κίνηση και μετακίνηση πληθυσμών. Οι άνθρωποι έρχονται πιο κοντά. Τίθενται πλέον οι βάσεις της πραγματικής αποκέντρωσης. Το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης έρχεται να ολοκληρώσει τις υπόλοιπες υποδομές. Η Ελλάδα αλλάζει όψη. Και αλλάζει όψη, γιατί το θέλει η Νέα Δημοκρατία.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Καραγκούνη.

Πάντως, θα σας παρακαλούσα άλλη φορά να δίνετε τα έγγραφα στα χέρια των στενογράφων.

Ο κ. Παπαχρήστος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Φαίνεται ότι θα προλάβουμε να μιλήσουμε κι εμείς οι Βουλευτές, γιατί αυτή η Βουλή έχει καταντήσει Βουλή Υπουργών και πριν μιλήσουμε, μάς μιλάνε.

Εγώ θα ήθελα να πω από την πλευρά μου, κύριοι συνάδελφοι ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Διακόπτω το χρόνο σας, για να κάνω μία παρατήρηση που αφορά το Προεδρείο. Όπως γνωρίζετε, οι Υπουργοί και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι στην οργανωμένη αυτή συζήτηση, η οποία διεξάγεται σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής, μιλούν δύο ώρες, δηλαδή για εκατόν είκοσι λεπτά, από τις έξι ώρες που προβλέπονται.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Θα μπορούσαν να μιλήσουν στο τέλος της διαδικασίας...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Σήμερα έχουν μιλήσει εκατό λεπτά και υπολείπονται τα είκοσι λεπτά. Κλείνει το θέμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Μη μου λέτε για τον Κανονισμό. Εγώ καταλαβαίνω ότι αυτή η Βουλή είναι για να νομοθετούμε εμείς και όχι για να ακούμε την εκτελεστική εξουσία. Και είχε απόλυτο δίκιο ο κ. Κακλαμάνης, ο τέως Πρόεδρος, για τα ζητήματα που έβαλε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Δεν έχετε δίκιο και έκλεισε το θέμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Μην αισθάνεστε διαρκώς την υποχρέωση να με διακόπτετε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε Παπαχρήστο, αναφέρεστε στο Προεδρείο και στην τήρηση του Κανονισμού.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Θα μπορούσατε, όταν τελειώσω, να μου απαντήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Μα, διέκοψα το χρόνο σας. Τώρα ξεκινάτε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Το κάνετε εκ συστήματος στους Βουλευτές της Αντιπολίτευσης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Συνεχίστε τώρα.

Όταν αναφέρεστε στον Κανονισμό, θα σας διακόπτω πάντοτε και θα επαναφέρω στην τάξη τα πράγματα, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Είμαι Βουλευτής και έχω το δικαίωμα να μιλάω σ' αυτήν τη Βουλή! Δεν είναι Βουλή του Προεδρείου ούτε των Υπουργών, αλλά είναι Βουλή των Βουλευτών!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Είναι Βουλή του Κανονισμού, κύριε Παπαχρήστο! Κλείνει το θέμα. Συνεχίστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, θα έλεγα ότι πραγματικά είναι ένα μεγάλο έργο, το οποίο οι κάτοικοι της δυτικής Ελλάδος το περίμεναν. Πολλοί από εσάς, από την περιοχή μας, έχουν ακούσει αυτό που λέμε, ότι η Ελλάδα μπορεί να ανήκει στη δύση, αλλά γέρνει ανατολικά. Είναι η Ελλάδα του Π.Α.Θ.Ε.. Και εμείς αυτό το έργο το αναμέναμε πάρα πολύ καιρό. Ήταν ένα έργο, για το οποίο σας είπαν οι συνάδελφοι ποιος το σχεδίασε και ποιος το ξεκίνησε. Βέβαια, εμείς εδώ δεν ακολουθούμε την τακτική της Νέας Δημοκρατίας, που κανένα από τα μεγάλα έργα δεν ψήφισε.

Και μας φέρατε και μία τροπολογία, κύριε Υπουργέ, για την ονομασία της γέφυρας Ρίου–Αντιρρίου. Θα έλεγα ότι δεν θα την ονόμαζα «τροπολογία Μακρυπίδη», γιατί ο κ. Μακρυπίδης πρώτος σας το υπενθύμισε στην επιτροπή, αλλά θα την ονομάσω «τροπολογία Βουλγαράκη». Και πρέπει να αναφερθεί αυτή η τροπολογία στον κ. Βουλγαράκη.

Κατά τη συζήτηση στη Βουλή το 1996, ακούστε τι έλεγε ο κ.

Βουλγαράκης για τη σύμβαση. Έλεγε ότι είναι αποικιακού χαρακτήρα, ότι περιέχει σκανδαλώδεις διατάξεις, ότι έχει χαριστικές διατάξεις και ότι τελικά δεν θα γίνει αυτό το έργο. 'Ελεγε συγκεκριμένα: «Ας μην σπεύδουν, λοιπόν, οι κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας να ονοματίσουν τη γέφυρα ως «γέφυρα Χαριλάου Τρικούπη». Καλύτερα να βρείτε κανένα υπάρχον γεφύρι να το ονομάσετε. Γιατί εγώ προσωπικά πιστεύω πως αυτή η γέφυρα δεν θα γίνει ποτέ και ο Χαρίλαος Τρικούπης θα περιμένει καμία εκατοστή χρόνια μέχρι να ονομαστεί γέφυρα με το όνομά του». Γι' αυτό προτείνω να ονοματίσουμε αυτήν την τροπολογία, «τροπολογία Βουλγαράκη» σαν απάντηση στον κ. Βουλγαράκη και σ' αυτό το υπόδειγμα μικροκομματικής μικροψυχίας που διέκρινε τη Νέα Δημοκρατία.

Είπα και στην επιτροπή ότι αυτός ο δυτικός άξονας δεν μπορεί να έχει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα, εάν δεν συνδεθεί με την παραλία. Και είχε απόλυτο δίκιο η κ. Γκερέκου, όταν είπε ότι ο αρχικός σχεδιασμός έγινε για παραλιακό δρόμο. Ήταν λάθος! Όταν έγινε η νέα χάραξη, έγινε με την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει και παράλληλος δρόμος, γιατί έτσι ο δυτικός άξονας είναι παράλληλος προς το Ιόνιο.

Δεν είναι η Ιόνια Οδός. Είναι παρα-Ιόνια οδός, γιατί η Ιόνια Οδός είναι η παραλιακή οδός. Αυτή είναι μεσογειακός δρόμος, δεν είναι η Ιόνια Οδός. Για να μπορέσει να γίνει, πρέπει να συνδεθεί πολλαπλά με την παραλία και για τις ανάγκες του ίδιου του έργου, αλλά και για να έχουμε πολλαπλασιαστικά αναπτυξιακά αποτελέσματα.

Μου κάνει εντύπωση ότι ενώ πριν μία εβδομάδα, πριν δεκαπέντε ημέρες που είδε τους νομάρχες, ο κύριος Υπουργός δεν είχε καμία δέσμευση για τη χρηματοδότηση του έργου και ενώ στην επιτροπή πάλι απέφυγε να δεσμευτεί, σήμερα ήρθε να μας πει ότι πλέον προκύπτει δέσμευση για το πώς θα ενταχθεί στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Δεν ξέρω εάν ενδιάμεσα προέκυψε κάποιο δομημένο ομόλογο για να βρούμε τα χρήματα.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Σας απάντησα. Δεν ακούσατε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Το άκουσα, αλλά να σας πω τι έχω ακούσει από το Υπουργείο; Ο Γενικός Γραμματέας Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Τρυφωνίδης, στο πρώτο αναπτυξιακό συνέδριο στην Πρέβεζα, είχε πει ότι η σύμβαση παραχώρησης για την Ιόνια Οδό εκτιμάται πως θα υπογραφεί μέχρι το τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2006. Τι έχουμε σήμερα; Πλησιάζουμε στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2007. Για την αναβάθμιση του άξονα Ακτίου-Αμβρακίας, είχαν δεσμευτεί για το προηγούμενο καλοκαίρι και δεν είδαμε δει τίποτε. Ξέρω από τα μελετητικά γραφεία ότι τους είχατε παγώσει επί οκτάμηνο. Επί οκτάμηνο είχατε παγώσει τις πληρωμές και οποιαδήποτε κίνηση και τους είχατε στείλει και το μήνυμα να σταματήσουν τις μελέτες.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Είναι ανακριβές αυτό που λέτε, κύριε συνάδελφε. Τους είχαμε ασφυκτικά πιέσει, σε βαθμό κακουργήματος. Διαμαρτύρονται οι άνθρωποι. Τους έχουμε εξοντώσει, αντιθέτως. Έλεος!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Άλλα λένε. Εγώ θέλω δεσμεύσεις και όχι δεσμεύσεις που θα αλλάζουν κάθε εξάμηνο για το επόμενο εξάμηνο. Θέλω δεσμεύσεις ότι θα γίνουν.

Θα ήθελα να πω και για τον άξονα Πρέβεζα-Ηγουμενίτσα. Πραγματικά δεν μπορούμε να μιλάμε για τουριστική ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης χωρίς αυτόν τον άξονα. Δυστυχώς, αυτό που λέτε στους κατοίκους της παραλίας, είναι ότι στην παλαιά χάραξη, που είναι από τη χούντα και είναι λαθεμένη, θα κάνετε μικρές παρεμβάσεις μόνο σε ορισμένα επικίνδυνα σημεία, σε ισόπεδους κόμβους και σε κάποιες γεωλογικές αστοχίες, χωρίς να αλλάξετε τη διατομή του δρόμου, που θα είναι μία και μία λωρίδα, όπως είναι στο μεγαλύτερο κομμάτι. Αυτό υπόσχεστε στον κάτοικο της παραλιακής.

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

Εγώ θα ήθελα να πω ότι μπορεί αυτό το έργο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Με διακόψατε οκτώ φορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε συνάδελφε, είχα σταματήσει το χρόνο σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΟΣ: Θα ήθελα να θίξω ένα τελευταίο θέμα, που το έθιξα και στην επιτροπή. Όλη σας η επιχειρηματολογία είναι επιχειρηματολογία για την κατασκευή του έργου. Το κράτος είναι υποχρεωμένο να εξασφαλίσει στους πολίτες υποδομές και ίση πρόσβαση προς το κέντρο. Η πρόσβαση με τα διόδια που προβλέπονται για τον κάτοικο της δυτικής Ελλάδας, δεν είναι ίδια για τον κάτοικο της Θεσσαλίας. Θα πληρώνουμε εμείς 11 ευρώ και 12 ευρώ παραπάνω για τα ίδια χιλιόμετρα διαδρομής. Άρα, δεν έχουμε ούτε τους ίδιους όρους πρόσβασης ούτε τους ίδιους όρους ανταγωνισμού.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο συνάδελφος κ. Σπηλιόπουλος έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, με την κύρωση της σύμβασης απόψε για την κατασκευή της Ιόνιας Οδού, ένα σημαντικό έργο δρομολογείται και μπαίνει στη φάση της εκτέλεσης. Είναι ένα έργο που θα βοηθήσει, για να λυθούν πολλά από τα μεγάλα προβλήματα που έχει η περιοχή της δυτικής Ελλάδας.

Είναι αλήθεια αυτό που τόνισαν εδώ πολλοί συνάδελφοι, ότι η περιοχή της δυτικής Ελλάδας παρουσιάζει υστέρηση σε σχέση με την περιοχή της ανατολικής χώρας. Ο δρόμος αυτός, ο άξονας αυτός, μαζί και με άλλα έργα που χρειάζεται η περιοχή, νομίζουμε ότι θα βοηθήσει, ούτως ώστε να λυθούν πολλά από εκείνα τα προβλήματα που παρουσιάζει. Ο δρόμος αυτός, σε συνδυασμό με τη γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου, του μεγάλου έργου το οποίο κατασκεύασε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις, για να λειτουργήσει ο δυτικός άξονας από την Καλαμάτα μέχρι την Κακαβιά.

Και εδώ, κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε να διαβάσω κάτι που το θεωρώ πολύ σημαντικό. «Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, σύμβολο στη γιορτή των πενήντα χρόνων της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Χθες έλαβε χώρα στο Βερολίνο άτυπη σύνοδος των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αφορμή την πεντηκοστή επέτειο από την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης. Στο πλαίσιο της ελληνικής παρουσίας, κατά τις σημαντικές εκδηλώσεις, προβαλλόταν σε γιγαντοοθόνη το βίντεο της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου ως κατ' εξοχήν ευρωπαϊκού έργου και σύμβολου της Ελλάδας του 21ου αιώνα. Σύμβολο της οικονομικής συνεισφοράς της ενωμένης Ευρώπης προς την Ελλάδα για την απόκτηση έργων υποδομής, η γέφυρα σηματοδοτεί τη δυναμική που αναπτύχθηκε από τη συνεργασία ενός ευρωπαϊκού ομίλου, που ηγείται διεθνώς στον τεχνικό κλάδο και ελληνικών εταιρειών που εν τη ενώσει τους αναμετρήθηκαν επιτυχώς με τα σεισμικά και τεκτονικά δεδομένα της ελληνικής γης. Σύμβολο μιας Ελλάδας ενωμένης ως προς την επιδίωξη του καλού σκοπού, η γέφυρα αποτελεί μνημείο αποφασιστικότητας των ελληνικών κυβερνήσεων...» και αναφέρει και άλλα ακόμη.

Αυτό είναι δελτίο Τύπου που έδωσε η Κυβέρνηση, για να υμνήσει αυτό το σημαντικό, μεγάλο έργο, το οποίο ως αντιπολίτευση δεν ψήφισε και σήμερα το προβάλλει ως μεγάλο επίτευγμα της χώρας. Και το προβάλλει στη μεγάλη γιορτή που έγινε στο Βερολίνο για την πεντηκοστή επέτειο της δημιουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Κάλλιο αργά, παρά ποτέ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Έκοψε την κορδέλα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Αυτά, σε αντίθεση μ' εκείνα που διάβασε πριν από λίγο ο αγαπητός συνάδελφος, ο κ. Παπαχρήστος, που εμφανίζουν το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας με δύο πρόσωπα, άλλο πρόσωπο ως αντιπολίτευση και άλλο πρόσωπο ως Κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκτός από αυτό το έργο και από αυτό που ψηφίσαμε πριν από λίγες ημέρες, την υποθαλάσσια της Θεσσαλονίκης, τα έξι μεγάλα έργα που οραματίστηκε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., που σχεδίασε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και σιγά-σιγά έρχονται στη Βουλή με συμβάσεις παραχώρησης και θα μπουν σε λίγο στη φάση εκτέλεσης, ολοκληρώνεται ένα ευρύτατο δίκτυο

έργων βασικής υποδομής που έχει ανάγκη η χώρα. Όμως, ποιος οραματίστηκε αυτά τα έργα; Ποιος αποφάσισε την κατασκευή τους; Ποιος τα δημοπράτησε; Ποιος έκανε τις προεπιλογές των αναδόχων; Ποιος έκανε τις χαράξεις; Ασφαλώς, η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σε άλλο χρόνο, όχι εδώ στη Βουλή, όταν συζητάμε αυτά τα θέματα, έχει παραδεχθεί -και σωστά- ότι τα πρώτα βήματα ενός έργου -είναι αυτά που είπα προηγουμένως- είναι τα πιο σημαντικά. Βεβαίως, είναι χρήσιμα και τα επόμενα, το να υπογραφεί η σύμβαση, να ξεκινήσει η εκτέλεση, αλλά τα πρώτα βήματα είναι εκείνα που καθορίζουν την εξέλιξη ενός έργου.

Τα έργα, λοιπόν, αυτά, όπως και αυτό που συζητάμε σήμερα, δεν είναι έργα της Νέας Δημοκρατίας, δεν είναι έργα του κ. Σουφλιά. Άλλοι τα οραματίστηκαν, άλλοι τα σχεδίασαν, άλλοι τα δημοπράτησαν -εσείς κάνατε μερικά βήματα- και άλλοι ασφαλώς θα τα εκτελέσουν. Άρα, λοιπόν, έχει πολύ μεγάλη σημασία να ξέρουμε «να αποδίδουμε τα του Καίσαρος τω Καίσαρι».

Θέλω όμως εδώ, σ' αυτό το σημείο και πολύ σύντομα να αναφέρω ορισμένα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου, τα οποία ανέφερα και στην επιτροπή, αλλά νομίζω ότι είναι πολύ σημαντικά και πρέπει να ακουστούν ξανά.

Το πρώτο το ανέφερε και κάποιος άλλος συνάδελφος. Μπορεί να μη θεωρείται κολοβό το έργο, είναι λειψό, όμως, το έργο σαν άξονας από την Καλαμάτα, δηλαδή το τμήμα του Π.Α.Θ.Ε. μέχρι τα Ιωάννινα. Του λείπει το κομμάτι από τα Ιωάννινα μέχρι τα σύνορα. Κάτι πρέπει να γίνει μ' αυτό το κομμάτι, για να έχουμε έναν ολοκληρωμένο δυτικό άξονα, που να εξυπηρετεί τις ανάγκες της περιοχής.

Το δεύτερο, το οποίο θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό. Αυτός ο δρόμος έχει δυο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και τη λωρίδα Λ.Ε.Α., τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης, με είκοσι τεσσεράμισι μέτρα πλάτος. Αυτός ο δρόμος, όμως, έρχεται και ενώνεται με τον Π.Α.Θ.Ε. στο Ρίο. Αλλά σε εκείνο το σημείο έρχεται και ο άξονας από την Καλαμάτα μέχρι την Πάτρα -και θα ενώνεται σ' αυτό το σημείο- έρχεται η κίνηση από τα Ιόνια Νησιά, έρχεται η κίνηση από το λιμάνι της Πάτρας με τα ferry boat, κυκλοφορία των μεγάλων οχημάτων κ.λπ.. Άρα, δεν είναι δυνατόν ο άλλος δρόμος, ο μεγάλος δρόμος, ο Π.Α.Θ.Ε. να έχει τα ίδια χαρακτηριστικά. Δηλαδή να είναι δυο λωρίδες κυκλοφορίας και τη λωρίδα της έκτακτης ανάγκης.

Είπατε προχθές, κύριε Υφυπουργέ -και το θεωρώ πολύ σημαντικό και θετικό αυτό που είπατε- ότι ορισμένα τμήματα ήδη τώρα τα σχεδιάζετε να είναι με τρεις λωρίδες και τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης, παρ' ότι αρχικά το Υπουργείο αρνιόταν να συζητήσει γι' αυτή την εκδοχή. Και επίσης είναι πολύ σημαντικό ότι τα τεχνικά έργα θα έχουν αυτά τα χαρακτηριστικά.

Εγώ θα ρωτούσα και σήμερα εδώ, αφού και τα τεχνικά έργα θα έχουν τέτοια χαρακτηριστικά, γιατί να μη γίνει ο δρόμος από την αρχή με τρεις λωρίδες, συν τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης; Είμαστε ακόμη στη φάση νομίζω που δεν έχει κλείσει το θέμα. Νομίζω ότι υπάρχουν περιθώρια να δώσουμε και εκεί ένα δρόμο που θα εξυπηρετεί όλες αυτές τις ανάγκες, γιατί δυστυχώς εκεί θα είναι η μπουκάλα. Εκεί θα συσσωρεύεται όλη η κίνηση και θα δημιουργούνται προβλήματα.

Θέλω ακόμη να πω κάτι σε σχέση με τη χάραξη. Θεωρώ πολύ σημαντικό ότι γίνεται καινούργια χάραξη. Καινούργια χάραξη, γιατί και τα γεωμετρικά στοιχεία του δρόμου θα είναι καλύτερα. Διότι άλλο να σχεδιάσεις ένα δρόμο που υφίσταται και άλλο ένα δρόμο που τον χαράσσεις εξ' αρχής.

Αλλά εδώ θα υπάρξει ένα ζήτημα, το ζήτημα των απαλλοτριώσεων. Εδώ οι απαλλοτριώσεις είναι πάρα πολύ μεγάλες. Θέτω ένα θέμα. Δεν ξέρω, μπορεί να έχει λυθεί, αλλά θέτω το θέμα των απαλλοτριώσεων. Έχουν εξευρεθεί όλα τα χρήματα που απαιτούνται για να πληρωθούν οι απαλλοτριώσεις; Αν ναι, έχει καλώς, διαφορετικά θα αντιμετωπίσουμε προβλήματα.

Κλείνω με το θέμα των διοδίων. Ακούστηκε ότι τα διόδια είναι ακριβά. Είναι υψηλό το κόστος. Έχετε βάλει στην προκήρυξη μια οροφή, τα τέσσερα λεπτά. Το επέλεξαν όλοι οι ενδιαφερόμενοι που δίνουν τις προσφορές ή τουλάχιστον από αυτά που ξέρουμε μέχρι στιγμής και στη Θεσσαλονίκη και εδώ και στον Π.Α.Θ.Ε. ακούμε ότι είναι τα 4 λεπτά ανά χιλιόμετρο. Θα μπορούσε, όμως, με άλλο χειρισμό να είναι μικρότερο το ποσό. Να το κατεβάσετε, να πείτε 2 ή 2 λεπτά. Να είναι μεγαλύτερη η συνεισφορά του ελληνικού δημοσίου και ενδεχομένως να αποδίδονται λιγότερα απ' αυτά που παίρνουν από τα διόδια. Αυτό θα ήταν προς όφελος των χρηστών και, βεβαίως, των πολιτών που χρησιμοποιούν αυτόν το δρόμο. Άρα, λοιπόν, είναι ένα θέμα που θα έπρεπε να το μελετήσετε, γιατί πράγματι είναι σωστό αυτό που είπαν πάρα πολλοί συνάδελφοι, είναι ακριβά τα διόδια.

Κλείνω, λέγοντας ότι αυτό το έργο είναι πολύ σημαντικό και πολύ μεγάλο. Εμείς με υπεύθυνη στάση, με σοβαρότητα και με συνέπεια ξεκινήσαμε αυτό το έργο και σήμερα το ψηφίζουμε για να ολοκληρωθεί η κατασκευή του.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο συνάδελφος κ. Πιπεργιάς έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΙΠΕΡΓΙΑΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, τα μεγάλα έργα της Αττικής Οδού, του αεροδρομίου των Σπάτων, του μετρό της Αθήνας και της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου που προχώρησε με επιτυχία η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τα απολαμβάνουν σήμερα όλοι οι Έλληνες, αποτελούν θετική εμπειρία και προηγούμενο για την υλοποίηση του σχεδιασμού που έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ., την περίοδο 2000-2002, για τα νέα μεγάλα έργα, με τη μέθοδο της σύμβασης παραχώρησης. Ένα απ' αυτά τα έργα είναι και η Ιόνια Οδός, της οποίας την κύρωση της σύμβασης συζητάμε σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Νέα Δημοκρατία ενώ μικρόψυχα, μίζερα, αντιπολιτευτικά είχε αρνηθεί ψήφο στα τέσσερα μεγάλα έργα που προανέφερα, τώρα ζητωκραυγάζει και για έργα που σχεδιάσαμε, με βάση τη θετική εμπειρία μας και προχωράμε.

Το έργο είναι πράγματι εξαιρετικά σημαντικό και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδας και ιδιαίτερα της Ηπείρου που είναι από τις φτωχότερες περιφέρειες της Ευρώπης. Είμαστε περήφανοι, γιατί με βάση το δικό μας σχεδιασμό προχωράει αυτό το έργο.

Πλην όμως θα πρέπει να επισημάνω ότι υπάρχουν προβλήματα σε σχέση με την ένταξη του κλάδου Σχηματάρι-Χαλκίδα, που κατασκευάζεται σήμερα με σημαντική καθυστέρηση σαν δημόσιο έργο στο συνδυασμό παραχώρησης. Και αυτό, γιατί το έργο Σχηματάρι-Χαλκίδα, κύριε Υπουργέ, που ήταν αρχικά σαν αντικείμενο κατασκευής, απεντάχθηκε από τις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου. Το έργο κατασκευάζεται πλέον σαν δημόσιο έργο ενταγμένο στο περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα στερώντας αναπτυξιακούς πόρους από την περιφέρεια. Θα έπρεπε, λοιπόν, να απενταχθεί και από την εκμετάλλευση- παραχώρηση.

Σήμερα μας καλείτε να ψηφίσουμε, ως εκπρόσωποι του λαού της Εύβοιας, να εισφέρουν και οι Ευβοείς με το βαλάντιό τους στη χρηματοδότηση έργου που θα εκτελεστεί –και καλώς θα εκτελεστεί- σε άλλη περιφέρεια της χώρας, όταν η Εύβοια διαθέτει ένα απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο με πολλά προβλήματα και επιπρόσθετα έχει αποκλειστεί από τα νέα οδικά έργα.

Μάλιστα την τριετία της νέας διακυβέρνησης σταμάτησαν και οι μελέτες των βασικών παρακάμψεων. Μπορεί εσείς, κύριε Υπουργέ, να είπατε ότι δίνετε μελέτες στο βόρειο άξονα ή ότι κάνετε προμελέτες για μεσογειακή χάραξη. Η παράκαμψη Χαλκίδας όμως σταμάτησε, κύριε Υπουργέ; Σταμάτησε. Δεν χρηματοδοτείται. Από εγκεκριμένες πιστώσεις 1,5 εκατομμυρίου ευρώ εκταμιεύσατε την τριετία μόνο 100.000 ευρώ και το 2006 η εκταμίευση είναι μηδέν. Οι μελέτες σταμάτησαν. Σταμάτησε η μελέτη για την παράκαμψη Αμαρύνθου; Σταμάτησε. Σταμάτησε η παράκαμψη Αλιβερίου; Σταμάτησε.

'Ενα έργο που ωρίμασε από την προσπάθεια που καταβάλαμε τα προηγούμενα χρόνια, το έργο της παράκαμψης Βασιλικού, δεν εντάχθηκε στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, γιατί φροντίσατε προηγούμενα να εντάξετε σ' αυτό, ως Κυβέρνηση, εκατοντάδες έργα που είχαν εκτελεστεί με εθνικούς πόρους.

Αφού, λοιπόν, απορροφήσατε από το Π.Ε.Π. τα χρήματα που διέθετε για να καλύψετε ανάγκες του κρατικού κορβανά, δεν έφταναν πλέον τα λεφτά, για να γίνει το τόσο σημαντικό οδικό έργο.

Μάλιστα, κύριε Υπουργέ, μας καλείτε να ψηφίσουμε τη σύμβαση της Ιονίας Οδού παρά τη διαπίστωση ότι το εθνικό οδικό δίκτυο της Εύβοιας είναι από τα πλέον φονικά οδικά δίκτυα της χώρας, με αυξανόμενο αριθμό ατυχημάτων και νεκρών σύμφωνα μάλιστα και με πρόσφατη έκθεση του Πολυτεχνείου της Κρήτης. Το 2004 ήμασταν δωδέκατοι σε κατάταξη μεταξύ των νομών της χώρας. Το 2005 κατεβήκαμε τέσσερις θέσεις και ήμαστε σαν νομός στη όγδοη θέση. Το 2006 κατακτήσαμε τη δεύτερη θέση από τους νομούς της χώρας. Είχαμε πενήντα οχτώ θανατηφόρα ατυχήματα με εξήντα νεκρούς.

Είναι προφανές ότι εκφράζοντας τα αισθήματα του ευβοϊκού λαού δεν πρόκειται να ψηφίσουμε τη σύμβαση, γιατί σ' αυτήν συμπεριλαμβάνεται και το τμήμα Σχηματάρι-Χαλκίδα. Ούτε πρόκειται να αποδεχθούμε την υπαγωγή του κομματιού αυτού στην εκμετάλλευση της σύμβασης παραχώρησης. Ήδη η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση αποφάσισε να προσφύγει σε κάθε ένδικο μέσο, προκειμένου να απενταχθεί ο κλάδος Σχηματάρι-Χαλκίδα από τη σύμβαση παραχώρησης. Αποτελεί εξάλλου ομόθυμη απόφασή μας να αντιδράσουμε με όλα τα μέσα κι αυτό γιατί θα συνεχίζεται και για τριάντα και πλέον χρόνια ακόμη η οικονομική εκμετάλλευση τόσο των Ευβοέων που χρησιμοποιούν τον Π.Α.Θ.Ε. όσο και των επισκεπτών του νομού που θα οδεύουν στη συνέχεια σ' ένα απαράδεκτο και επικίνδυνο οδικό δίκτυο, μια υπερεκμετάλλευση που καθιερώθηκε από το 1992, με τα δεύτερα διόδια μάλιστα να είναι στην είσοδο της εθνικής οδού Σχηματάρι-Χαλκίδα.

Και αυτό επειδή σύμφωνα με τις μετρήσεις που έχει κάνει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. αυτός ο άξονας είναι χρυσοφόρος. Πηγαίνουν και έρχονται κάθε μέρα δεκάδες χιλιάδες αυτοκίνητα των Ευβοέων που δουλεύουν στην εθνική οδό ή μετακινούνται προς την Αθήνα. Με τη σύμβαση παραχώρησης θα έχουμε πρόσθετη αύξηση των διοδίων κατά 50% αφού με τη θέσπιση διοδίων ανά χιλιόμετρο τα διόδια, από 4 ευρώ που είναι σήμερα πήγαινε έλα Αθήνα-Χαλκίδα θα γίνουν 6 ευρώ, συμπεριλαμβανομένου και του Φ.Π.Α..

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Εδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ**)

Δεν πρόκειται να καθίσουμε με σταυρωμένα τα χέρια. Απαιτούμε και το δικαιούμαστε συμμετοχή στην ανάπτυξη με σύγχρονους οδικούς άξονες στο Νομό της Εύβοιας. Εσείς στο Υπουργείο μπορεί να μην ακούτε, εμείς όμως πιστεύω ότι θα τα καταφέρουμε με τη βοήθεια και την εντολή του λαού όποτε και αν γίνουν οι εκλογές να προχωρήσουμε στα τόσο αναγκαία έργα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Το λόγο έχει η κ. Ξηροτύρη-Αικατερινάρη για δύο λεπτά.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Άκουσα την ομιλία του κυρίου Υπουργού και τις τοποθετήσεις των συναδέλφων με πολλά θετικά στοιχεία, με κριτική. Και από τις δύο πλευρές ακούω τελικά ότι το έργο το οραματίστηκαν αυτές, ότι αυτές το κατασκεύασαν κ.λπ..

Κύριοι συνάδελφοι, πότε θα το πούμε σ' αυτή την Αίθουσα; Εγώ έκανα έκκληση για μια διακομματική συναίνεση και για μια ειλικρίνεια για να δούμε πώς θα πορευθεί η παραγωγή των δημοσίων έργων που είναι κρίσιμα για την ανάπτυξη της χώρας. Και ούτε να πάμε στην πανάκεια των έργων παραχώρησης και των Σ.Δ.Ι.Τ. και ούτε από την άλλη πλευρά να έχουμε μια παραγωγή δημοσίων έργων η οποία δεν αποδίδει αυτά που αναμένει ο Έλληνας πολίτης.

Δηλαδή τι να κάνουμε; Να θυμίσουμε πάλι ότι τα δημόσια έργα κατασκευάζονται για να συμβάλουν στην ανάπτυξη του τόπου και για να καλυτερεύσουν τη ζωή των πολιτών και ότι γίνονται από τον ιδρώτα του ελληνικού λαού και ότι τελικά μακάρι να φθάναμε στα έργα τα οποία οραματιζόμαστε. Τα περισσότερα έργα τα οποία υλοποιούμε τα κάνουμε γιατί τελικά είναι τόσο τραγικός ο αριθμός των ατυχημάτων που πια βοά όλος ο τόπος και η Ευρώπη ακόμα με τα ατυχήματα σε κρίσιμους βασικούς άξονες. Αυτός είναι ο οραματισμός. Έτσι γίνεται ο προγραμματισμός της χώρας. Γιατί έχουμε φθάσει στο σημείο της απόγνωσης από την εγκατάλειψη η οποία υπάρχει σε βασικούς οδικούς άξονες και βέβαια από την άλλη πλευρά από την εγκατάλειψη πολλών περιοχών, όπως της δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου, οι οποίες είχαν ανάγκη από χρόνια αυτούς τους οδικούς άξονες και από μία βελτίωση του οδικού τους δικτύου η οποία δεν είχε γίνει.

Τώρα λοιπόν, υπάρχει και το σύστημα της παραχώρησης και μπορούν να γίνουν όλα αυτά τα πράγματα. Όχι δεν είναι έτσι, κύριοι συνάδελφοι. Να καθίσουμε να τα δούμε τα θέματα όλα, ένα προς ένα, πως τελικά αυτό το σύστημα και η διακυβέρνηση της χώρας κάθε φορά θα μπορεί να αποδίδει αυτά τα οποία αναμένει ο φορολογούμενος Έλληνας πολίτης. Ο φορολογούμενος 'Ελληνας πολίτης της δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου ήθελε ένα έργο φθηνότερο από αυτό που θα πληρώνει τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Λοβέρδος έχει το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, θα αρχίσω από ένα ειδικό θέμα. Στη Διαρκή Επιτροπή είχαμε μία συζήτηση με τον κύριο Υφυπουργό, σχετικά με μία κατ' εξαίρεση διάταξη του κυρωτικού σχεδίου νόμου.

Σας είχα πει, κύριε Υφυπουργέ, για το άρθρο 5 παράγραφος 3, όπου, αγαπητοί συνάδελφοι, στην παράγραφο αυτή οι ασκούντες τη νομοθετική πρωτοβουλία λένε ότι οι εξαιρετικές διατάξεις που θα ισχύσουν σε ό,τι αφορά την απαλλοτρίωση και κυρίως την επίταξη, θα ισχύσουν και σε ό,τι αφορά την απόληψη λιγνίτη, σε σχέση με ιδιοκτησιακά θέματα που θα τεθούν εδώ ή εκεί στη χώρα.

Δεν ξέρω γιατί κάθε φορά θα πρέπει να υπενθυμίζουμε τις αντιδικίες, τις διαφωνίες ανάμεσα στο ελληνικό Υπουργείο Χωροταξίας, Περιβάλλοντος και Δημοσίων Έργων και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και συγκεκριμένα τον Επίτροπο, τον κ. Δήμα. Στις 18 Μαρτίου, περίπου ίδια μέρα με την ημέρα που συζητούσαμε στη Διαρκή Επιτροπή, σε συνέντευξή του στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», ο κ. Δήμας μιλούσε για την ανάγκη απεξάρτησης της χώρας από τη χρήση λιγνίτη και τη στροφή της σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Αυτή η διάταξη είναι πάρα πολύ σοβαρή. Δεν την καλύπτουμε με την εμπιστοσύνη μας. Η ψήφος μας υπέρ του σχεδίου νόμου για την κύρωση της σχετικής σύμβασης για την Ιόνια Οδό δεν καλύπτει τη συγκεκριμένη διάταξη. Σας είχαμε επισημάνει το πρόβλημα και στη Διαρκή Επιτροπή και εσείς επιμένετε. Θεωρώ ότι είστε αντίθετοι ακόμα και μ' αυτό το προετοιμαζόμενο «εθνικό» σας πρόγραμμα, σε ό,τι αφορά την υλοποίηση των ευρωπαϊκών στόχων έως το 2020, σε σχέση με την εκπομπή ρύπων θερμοκηπίου, σε σχέση με την ανάγκη προσφυγής στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, σε σχέση με την υπόλοιπη στοχοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σε ό,τι αφορά τώρα το σχέδιο νόμου αυτό καθεαυτό, κύριε Υπουργέ, εμείς εδώ σήμερα κάναμε έκδηλο στον οποιοδήποτε, ότι η αντιπολιτευτική μας στάση είναι μία στάση δημιουργική. Προσπαθούμε να βοηθήσουμε σε ό,τι αφορά, κυρία Ξηροτύρη, όχι τον άγονο διάλογο «εμείς-εσείς», η Νέα Δημοκρατία - το ΠΑ.ΣΟ.Κ., ποιος έκανε, τι δεν έκανε. Προσπαθούμε να συμβάλουμε σε ό,τι αφορά την κατασκευή αναγκαίων για τη χώρα υποδομών.

Οι τοποθετήσεις του κ. Σπηλιόπουλου, σχετικά με την υποθαλάσσια και του κ. Κολιοπάνου σε σχέση με την Ιόνια Οδό, είναι χαρακτηριστικές. Αλλά και το σύνολο της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, νομίζω ότι κάνει μαθήματα δημιουργικής αντιπολίτευσης.

Επειδή αναφέρθηκε, ωστόσο, ο κύριος Υπουργός στο Μαλιακό και σε μία επίσκεψη που κάναμε πριν από δεκαπέντε ημέρες εκεί, θέλω να σας πω, κύριε Υφυπουργέ, ότι κατ' αρχάς, με τη στενή έννοια, το χρονοδιάγραμμα που σήμερα εδώ είπε ότι θα παραδώσει το έργο τον Ιούνιο αντιφάσκει κατ' ολίγον με το χρονοδιάγραμμα που μας έδωσαν εκεί. Μας μίλησαν για Αύγουστο, ο Υπουργός για Ιούνιο. Και εν πάση περιπτώσει, η εικόνα που υπάρχει δεν είναι ενθαρρυντική για να μπορέσετε να παραδώσετε το έργο με τις φανφάρες και τις παράτες που φαντάζεστε

προεκλογικά. Και σε κάθε περίπτωση έχουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μία επέκταση της σύμβασης και μία διαφοροποίηση του κόστους της, στη μεν πρώτη περίπτωση, για την παράκαμψη του Αγίου Κωνσταντίνου κατά 30%, στη δε δεύτερη, για την παράκαμψη των Καμένων Βούρλων κατά 50%.

Να μας καταθέσετε τις συμβάσεις για να δούμε πώς ακριβώς έχει προκύψει αυτή η διαφοροποίηση στο κόστος. Να μας καταθέσετε τις συμβάσεις για να συζητήσουμε και επ' αυτών, όταν θα έλθει η ώρα, στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή. Να μας καταθέσετε τις συμβάσεις για να δούμε ποιες είναι οι λεπτομέρειες των σχετικών επεκτάσεων ή παρατάσεων.

Κύριε Υφυπουργέ, εμείς αντιπολιτευόμαστε με ήθος. Αντιπολιτευόμαστε για το συμφέρον και το καλό του ελληνικού λαού. Δεν αντιπολιτευτήκαμε τη Νέα Δημοκρατία στις δύο απόπειρές της μέχρι στιγμής, σε σχέση με την υποθαλάσσια και την Ιόνια Οδό, όπως μας αντιπολιτευτήκατε εσείς. Και όχι μόνο με τους τότε εισηγητές σας, αλλά, όπως και ο κ. Παπαχρήστος επεσήμανε την τοποθέτηση του κ. Βουλγαράκη και εγώ βρήκα στα σχετικά πρακτικά τοποθέτηση του κ. Έβερτ που μιλούσε για εισαγγελέα. Αυτή, λοιπόν, είναι μία στάση από την οποία εμείς θέλουμε να πάρουμε αποστάσεις και νομίζω ότι με ολοφάνερο τρόπο τις πήραμε. Να μη θυμίσουμε, επίσης, αναφορές του κ. Μεϊμαράκη και άλλων στελεχών σας, που είπαν «ε, και τι έργα κάνατε, τα έργα θα γίνονταν».

Τώρα καταλαβαίνετε, που είσθε σ' αυτό το κρίσιμο Υπουργείο, πόσος κόπος χρειάζεται για να ωριμάσουν τα έργα, πόσα ξενύχτια, όπως λέτε. Η στάση «τα έργα θα γίνονταν μόνα τους» είναι μια στάση εκτός τόπου και χρόνου.

Εμείς δεν θα ανταποδώσουμε. Πιστεύουμε βέβαια ότι αναδρομικά για τη στάση κάποιων στελεχών σας και συνολικά του κόμματός σας θα πρέπει να αισθάνεστε και ντροπή, όπως θα πρέπει να αισθάνεστε και εκτίμηση για την προσφορά που κάναμε εμείς και σε ό,τι αφορά την πρώτη γενιά των μεγάλων έργων –τα είπαν οι συνάδελφοι, Ρίο- Αντίρριο, μετρό, Αττική Οδός, αεροδρόμιο- και σε ό,τι αφορά τα ολυμπιακά έργα, αλλά και σε ό,τι αφορά, κύριε Υφυπουργέ, μια νέα γενιά έργων, αυτή που σήμερα εσείς προχωράτε, μεγάλα έργα, συγχρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση –τις συγχρηματοδοτήσεις τις είχαμε εξασφαλίσει- έργα ενταγμένα στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, έργα για τα οποία κάνετε και εσείς αυτό που οφείλετε να κάνετε, με τις σχετικές, βέβαια καθυστερήσεις.

Θεωρούμε επίδειξη έλλειψης γενναιοδωρίας το γεγονός ότι και σ' αυτή την εισηγητική έκθεση διαγράφετε τη συμβολή μας. Και αν μεν στην προφορική του παρέμβαση για την υποθαλάσσια ο κ. Σουφλιάς απέδωσε και σε μας αυτά που έπρεπε να αποδώσει, εδώ επιμένει ότι δεν σας παραδώσαμε σχεδόν τίποτα.

Εσείς όμως στη δική σας τοποθέτηση κάνατε συγκεκριμένες αναφορές. Μιλήσατε για σωστή διακήρυξη, για σωστή χάραξη την οποία συνεχίσατε και με κάνετε να πιστεύω απολύτως ότι ήταν έγκυρο αυτό που το Νοέμβριο του 2003 ως απολογισμό παρέδιδε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., λέγοντας συγκεκριμένα για την Ιόνια ότι «ολοκληρώνονται οι υποστηρικτικές μελέτες και εντός του πρώτου τριμήνου του 2004 προβλέπεται να αρχίσει η δεύτερη φάση του διαγωνισμού». Εσείς τι έχετε να παρουσιάσετε ως επόμενη φάση;

Σας έκανα μία νύξη στη Διαρκή Επιτροπή για το Λεκανοπέδιο, για τα προβλήματα που αρχίζουν ήδη και εντοπίζονται σε ό,τι αφορά το φόρτο κυκλοφορίας στην Αττική Οδό. Σας είπα ότι θα ήταν μία εκ μέρους σας συμβολή να δείξετε κάτι επ' αυτού. Μου είπατε ότι τον επόμενο μήνα θα ανακοινώσετε κάτι. Ο Υπουργός είπε εδώ ότι θα ανακοινώσετε κάτι το Σεπτέμβριο.

Βρήκα όμως στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» ένα κείμενο του πρώην Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου σας, του κ. Κουλουμπή, που καταγράφει τι θα μπορούσατε και θα έπρεπε να είχατε κάνει και δεν το έχετε κάνει. Βρήκα επίσης ένα κείμενο από την εφημερίδα «EXPRESS» που καταγράφει συγκεκριμένα την κίνηση στην Αττική Οδό χαρακτηρίζοντάς την ότι είναι στο «κόκκινο». Θα έπρεπε, λοιπόν, έχοντας προωθήσει αυτά που βρήκατε, να έχετε προετοιμάσει και την επόμενη γενιά των έργων.

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

Με καθυστέρηση προχωρείτε στην ωρίμανση των έργων, με απουσία έργου δεν ανταποκρίνεσθε στις υποχρεώσεις σας σε σχέση μ' αυτά που θα έπρεπε να έχετε σχεδιάσει για το μέλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ολοκληρώστε, κύριε Λοβέρδο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κλείνω με το εξής: Τη στάση μας αυτή θα τη συναντήσετε και στα υπόλοιπα έργα για τα οποία θα φέρετε εδώ τις σχετικές συμβάσεις, στο μέτρο που οι σχετικές συμβάσεις ανταποκρίνονται στις ανάγκες των έργων. Η στάση αυτή είναι καθολική από την πλευρά μας. Περιμένουμε και από σας μεγαλύτερη ακρίβεια και γενναιοδωρία σε ό,τι αφορά τη δική μας συμβολή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Καραμπίνας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Φιλότιμη η προσπάθειά σου, αγαπητέ συνάδελφε, να κατεβάσεις τους τόνους, αφού προηγούμενα συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης μας «στόλισαν» για τα καλά, μας αμφισβήτησαν. Τώρα δεν υπάρχει κανένας από σας. Ατύχησες όμως, μια και τα όσα ελέχθησαν δεν θα μείνουν αναπάντητα.

Βρίσκεσθε σε μεγάλη σύγχυση, κύριοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, περισσότερο απ' ό,τι υπολογίζαμε. Για ποια παράταξη απούσα μιλήσατε; Για τη Νέα Δημοκρατία; Εσείς είσαστε απόντες από την κορυφαία στιγμή της νεότερης ιστορίας της Ελλάδος, αυτή της ένταξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είστε απόντες από κορυφαίες θεσμικές διαδικασίες, όπως αυτή της συνταγματικής Αναθεώρησης προσφάτως. Τι συμβαίνει λοιπόν; Δεν σας βοηθάει η μνήμη σας; Πρόβλημά σας!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα είναι μια ξεχωριστή ημέρα για το λαό της δυτικής Ελλάδος, για τους Αιτωλοακαρνάνες, για τους Ηπειρώτες, ακόμη και για τους Λευκαδίτες και τους Κερκυραίους. Με το σπουδαίο αυτό έργο η δυτική Ελλάδα βγαίνει από την απομόνωση και οδηγείται στην ανάπτυξη και την πρόοδο.

Η Νέα Δημοκρατία και η Κυβέρνηση είμαστε υπερήφανοι και χαρούμενοι γιατί κάνουμε τα οράματά μας πράξη, γιατί είμαστε συνεπείς έναντι των προγραμματικών μας δεσμεύσεων προς το λαό της δυτικής Ελλάδας, προς τον ελληνικό λαό, από τη στιγμή κατά την οποία μελετήσαμε, δημοπρατήσαμε και υπογράψαμε τη σύμβαση του έργου.

Μετά από την κύρωση από τη Βουλή η Ιόνια Οδός ξεκινάει να κατασκευάζεται τον προσεχή Μάιο, Ιούνιο. Είναι ένα όνειρο που γίνεται πραγματικότητα, απίστευτο και όμως αληθινό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Μέσα στα τρία χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας ολοκληρώθηκαν όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου. Γι' αυτό το επίτευγμα ιστορικά καταγράφονται από το λαό: Νέα Δημοκρατία, Καραμανλής και ο αρμόδιος Υπουργός Γιώργος Σουφλιάς. Αυτό μόνο μικρόψυχοι δεν θα το αναγνωρίσουν και απ' ό,τι φαίνεται υπάρχουν και αυτοί δυστυχώς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, στα πολλά χρόνια της διακυβέρνησής σας αδιαφορήσατε προκλητικά για τη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη της δυτικής Ελλάδος. Στις προτεραιότητές σας δεν υπήρξαμε ποτέ. Με «μπαλώματα» μας αντιμετωπίζατε και αυτά ακόμη τα εγκαταλείπατε, με αποτέλεσμα να βρεθούμε στις τελευταίες θέσεις των περιφερειών της Ευρώπης. Κάντε την αυτοκριτική σας και αναγνωρίστε τη μεγάλη προσπάθεια της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας να φέρει σε πέρας αυτό το δύσκολο έργο. Θα σήμαινε για σας ότι σας διακρίνει το πολιτικό θάρρος. Δεν το κάνετε όμως. Διακατέχεστε από μικροψυχία.

Ισχυρίστηκα ότι δεν ήμασταν στις προτεραιότητές σας κι ότι μας αντιμετωπίζατε με «μπαλώματα». Για να μη μου πείτε επί του προκειμένου ότι αοριστολογώ, θα γίνω πολύ συγκεκριμένος. Αφήσατε σε δεύτερη μοίρα το τμήμα της Εγνατίας Οδού στην Ήπειρο. Οι ρυθμοί κατασκευής του έργου ήταν προκλητικά αργοί. Είχε δυσκολίες, δεν λέω. Και εσείς δεν υπήρξατε κυβερνήσεις που αντιμετωπίζατε τα δύσκολα. Από το '96 μας

λέγατε στο Κοινοβούλιο ότι θα ολοκληρώνατε την Εγνατία το 2000. Σας έλεγα τότε «έστω το 2004», γιατί ούτε ένα χιλιόμετρο ασφάλτου δεν είχατε φτιάξει στο τμήμα της Ηπείρου.

Σήμερα έχουμε 2007. Ευτυχώς όμως για τη χώρα που ο ελληνικός λαός εμπιστεύθηκε τη διακυβέρνηση στη Νέα Δημοκρατία, για να φέρει σε πέρας τα δύσκολα. Στα τρία χρόνια έχουν ήδη παραδοθεί εκατόν είκοσι νέα χιλιόμετρα δρόμου στην Εγνατία και το κυριότερο, μελετήθηκαν και δημοπρατήθηκαν ώστε να κατασκευάζεται σήμερα το 40% του έργου, συνολικού προϋπολογισμού 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Το δεύτερο τμήμα της Ιόνιας Οδού στην Άρτα δεν το αρχίσατε ποτέ. Το ξεκίνησε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ολοκληρώνεται το 2008. Την παράκαμψη του Αγρινίου δεν την ολοκληρώσατε ποτέ. Καρκινοβατούσε όλα αυτά τα χρόνια της διακυβέρνησής σας. Ούτε τα «μπαλώματα» δεν φέρατε εις πέρας. Και δεν το κάνατε γιατί δεν είχατε κανένα ενδιαφέρον για την ανάπτυξη και την πρόοδο της δυτικής Ελλάδος. Αυτή είναι, δυστυχώς, για σας η σκληρή πραγματικότητα. Τι άλλες αποδείξεις χρειάζονται για να αποκαλυφθούν τα παραμύθιά σας και η αδιαφορία σας; Αρκούν, νομίζω, αυτές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο ελληνικός λαός στις εκλογές του 2008 θα επιβραβεύσει τη Νέα Δημοκρατία για το σπουδαίο έργο που επιτελεί, με νέα τετραετία, για να συνεχίσει την εργώδη προσπάθειά της και να οδηγήσει τη χώρα στην ανάπτυξη, την πρόοδο και τον ελληνικό λαό στην ευημερία. Για να συνεχίσει στη δυτική Ελλάδα, την Ήπειρο και άλλα έργα υποδομών αναγκαία, όπως την κατασκευή αυτοκινητοδρόμου για τη σύνδεση της Πρέβεζας με την Ιόνια Οδό στο ύψος της Φιλιππιάδας, τη σύνδεση της Λευκάδας με το Άκτιο και κατ' επέκταση με την Ιόνια Οδό, τη σύνδεση -με αυτοκινητόδρομο- της Πρέβεζας με την Ηγουμενίτσα και τα αλβανικά σύνορα, ώστε να είναι ένας σύγχρονος δρόμος που θα συνεισφέρει στην ανάδειξη και ανάπτυξη της περιοχής, καθώς και τη σύνδεση, με αυτοκινητόδρομο, του Ακτίου με την Ιόνια Οδό στο ύψος της λίμνης Αμβρακίας.

Χαίρομαι που απόψε ξεκαθαρίστηκε αυτό το θέμα –πήρε θέση η Κυβέρνηση- και η χρηματοδότηση πλέον για την κατασκευή του έργου αυτού είναι εξασφαλισμένη, όπως επίσης και η προέκταση της Ιονίας Οδού μέχρι την Κακαβιά, ώστε η Ιόνια Οδός να αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό έργο και να μην είναι ένας αυτοκινητόδρομος γρήγορης μετακίνησης, προϊόντων και επιβατών στη διεύθυνση βορρά-νότου, νότου-βορρά.

Κύριε Υπουργέ, με την κατασκευή της Ιόνιας Οδού δίνεται η δυνατότητα αναβάθμισης των καθέτων οδικών αξόνων, όπως αυτός των Άρτα-Τρίκαλα και Άρτα-Καρδίτσα. Σας ευχαριστώ επίσης που θα συζητήσουμε το θέμα του κόμβου της Άρτας στη θέση του Αγίου Δημητρίου, για να δώσουμε μια διέξοδο σ' αυτό το πρόβλημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πολιτεία διαχρονικά οφείλει πολλά στους Ηπειρώτες στη δυτική Ελλάδα. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το αναγνωρίζει και εκπληρώνει το χρέος αυτό. Είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι γι' αυτή μας τη στάση. Με τη κατασκευή της Ιονίας Οδού και των μεγάλων οδικών αξόνων, Εγνατία Οδός και Ε65, επιβεβαιώνουμε ακόμα την πολιτική μας για ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας και το ιδιαίτερο ενδιαφέρον μας για την ανάπτυξη της περιφέρειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τους λόγους τους οποίους εξέθεσα υπερψηφίζω την κύρωση της σύμβασης και θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα την πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., καθώς και όσους με κάθε τρόπο συνέβαλαν στην υπόθεση αυτή.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Κωστόπουλος έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, ένα ιστορικό αξίωμα –και θα το αναφέρω, γιατί έγινε πολύς λόγος για την ιστορία εδώ- λέει ότι, η ιστορία είναι πολιτική που δεν επιδέχεται διορθώσεις, ενώ η πολιτική είναι ιστορία που επιδέχεται πάρα πολλές διορθώσεις.

Και αυτό έγινε απόψε εδώ. Επικαλέστηκαν πάρα πολλοί την ιστορία και ότι την ιστορία την έχει γράψει το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Μάλιστα Βουλευτής από την Αιτωλοακαρνανία είπε: «ήμασταν και είμεθα η κυβέρνηση των μεγάλων έργων».

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Είμαστε, κύριε Κωστόπουλε!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Διαπιστώνω, κύριε συνάδελφε, πως όσα έργα σχεδιάζονται και ολοκληρώνονται, κατά τη δική σας εκτίμηση ανήκουν στο ΠΑ.ΣΟ.Κ.! Όσα έργα δεν ανήκουν στο ΠΑ.ΣΟ.Κ., ανήκουν στο λαό.

Το ερώτημα είναι απλό. Ανήκουν στο λαό ή ανήκουν σε σας; Διότι αν το πάμε έτσι, εγώ θα σας ρωτήσω ευθέως. Το αεροδρόμιο των Σπάτων που το οραματίστηκε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, που το σχεδίασε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, που εσείς τότε διά του Δημάρχου Σπάτων του κ. Μπότσαρη κάνατε επαναστάσεις και κλείνατε τους δρόμους και δεν θέλατε το αεροδρόμιο, πώς σήμερα λέτε ότι είναι δικό σας;

Θέλετε να σας πω για την Αττική Οδό πότε καταβλήθηκαν οι απαλλοτριώσεις; Εσείς δεν λέτε για τη γέφυρα του Ρίου-Αντιρρίου ότι δεν προβλέπεται σιδηροδρομική γραμμή, διότι έτσι τη σχεδίασε η Νέα Δημοκρατία; Εάν πράγματι ο σχεδιασμός, η χάραξη ανήκει στη Νέα Δημοκρατία όπως λέτε εσείς, και δεν ανήκει σε σας, τότε γιατί να μην ανήκει και αυτό το έργο στη Νέα Δημοκρατία;

Κύριοι συνάδελφοι, εγώ θα σας πω κάτι πολύ απλό, το οποίο το είδα ιδίοις όμμασι. Είχε τη μεγαλοψυχία ο Υπουργός Δημοσίων Έργων ο κ. Σουφλιάς, όταν έγιναν τα εγκαίνια της γέφυρας του Ρίου-Αντιρρίου, να καλέσει και παρίστατο σύσσωμο το ΠΑ.ΣΟ.Κ., μή δέ εξαιρουμένου και του πρώην Πρωθυπουργού του κ. Σημίτη.

Δεν το αναγνωρίζετε και αυτό; Ήταν μια έμπρακτη εκδήλωση ότι πράγματι το έργο ολοκληρώθηκε από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Γιατί δεν το αναγνωρίζετε;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Αν δεν μας καλούσατε, θα ερχόμασταν μόνοι μας, κύριε Κωστόπουλε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Εν πάση περιπτώσει, εγώ θέλω να πω ότι σήμερα, κύριε Πρόεδρε, είναι μια μεγάλη μέρα για τους κατοίκους της Δυτικής Ελλάδας. Ένα όνειρο δεκαετιών σήμερα γίνεται πραγματικότητα. Η Ιόνια Οδός αναμφισβήτητα αλλάζει στην κυριολεξία το χάρτη της δυτικής Ελλάδας. Είναι μια λεωφόρος οικιστικής, χωροταξικής, κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης σε μία περιοχή που, δυστυχώς, πολιτικές τακτικές και επιλογές του παρελθόντος την είχαν καταδικάσει σε στασιμότητα και στην υπανάπτυξη.

Με τη σύμβαση που κυρώνουμε σήμερα δεν κατασκευάζεται απλά ένας καινούργιος αυτοκινητόδρομος ευρωπαϊκών προδιαγραφών, αλλά ανοίγονται, επιτέλους, δρόμοι ανάπτυξης σε μια περιοχή που μαστίζεται από ανεργία, από αστυφιλία και απειλείται από ερήμωση. Παρά τα πλούσια και τα σύνθετα συγκριτικά πλεονεκτήματα που διαθέτει, χρόνια τώρα, αναζητούσε μια θέση στην κεντρική πολιτική εξουσία. Και αυτή τη θέση, κύριε Υπουργέ των Δημοσίων Έργων, με την παρούσα σύμβαση την προσφέρετε σήμερα στους κατοίκους της δυτικής Ελλάδας.

Ως Βουλευτής της Πλειοψηφίας, ως κυβερνητικός Βουλευτής, ως εκπρόσωπος των κατοίκων της Αιτωλοακαρνανίας αισθάνομαι ιδιαίτερη τιμή και υπερηφάνεια που συμμετέχω σ' αυτήν τη διαδικασία και κυρώνω με την ψήφο μου αυτό το μεγάλο έργο. Αισθάνομαι μια πηγαία ανθρώπινη ανάγκη να ευχαριστήσω από τη θέση αυτή την πολιτική ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και παράλληλα και τους υπαλλήλους της οδοποιίας που συνέβαλαν στο σχεδιασμό αυτού του έργου που ανοίγει αναπτυξιακούς ορίζοντες.

Η Ιονία Οδός αποτελεί διεθνή διάδρομο κατά μήκος των ακτών της Αδριατικής και του Ιονίου και αναμφίβολα συνιστά τη ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της δυτικής Ελλάδας. Ενώνει μεγάλα οδικά δίκτυα προς βορρά με την Εγνατία, προς το νότο με την Π.Α.Θ.Ε., αλλά ενώνει και μεγάλα αστικά κέντρα, όπως τα Γιάννενα, την Ηγουμενίτσα, την Πρέβεζα, την Άρτα, το Αγρίνιο, το Μεσολόγγι, τη Ναύπακτο, τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, την Πάτρα, τον Πύργο και την Καλαμάτα. Συμβάλλει στην ανάδειξη και αξιοποίηση σημαντικών πόλων ανάπτυξης: ανάπτυξη για τα λιμάνια, ανάπτυξη για τους ορεινούς όγκους,

ανάπτυξη για το περιβάλλον, ανάπτυξη και ανάδειξη στα πολιτιστικά μνημεία και το σπουδαιότερο έρχεται να υπηρετήσει αυτόν τον ίδιο τον άνθρωπο. Έχει καθαρά ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα.

Ο διεθνής ρόλος της θα είναι σημαντικός καθόσον θα αποτελεί την ανατολική πύλη της Ενωμένης Ευρώπης, θα συνδέει την Ελλάδα με την Αλβανία και με τις υπόλοιπες χώρες της βορειοδυτικής Βαλκανικής μέσω του μεθοριακού σταθμού της Κακαβιάς. Τα κύρια χαρακτηριστικά της διατομής και τα γεωμετρικά σχήματα του αυτοκινητόδρομου της Ιόνιας Οδού περιγράφονται αναλυτικά στη συζητούμενη σύμβαση.

Εκείνο που πρέπει να τονιστεί εδώ είναι πως η σύνδεσή του με το υφιστάμενο δίκτυο, ιδιαίτερα στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας, γίνεται μέσω ανισόπεδων κόμβων και με παράπλευρους οδικούς άξονες. Να επισημάνω ότι γίνονται είκοσι ένα μεγάλα τεχνικά έργα –γέφυρες, δηλαδή- και εβδομήντα δύο κυβοτοειδείς οχετοί που συνδέουν τα κανάλια και πολύ περισσότερο πλήθος μικρών τεχνικών έργων.

Υπάρχει όμως, κύριε Υπουργέ, και ένα σημαντικότατο πρόβλημα, που το επισημάνατε και εσείς και θα ήθελα πραγματικά να το δείτε ακόμα πολύ περισσότερο διότι στην πόλη του Αγρινίου, που μαζί με την ενδοχώρα, δηλαδή, την επαρχία της Τριχωνίδας και τμήμα της επαρχίας του Μεσολογγίου, δηλαδή, τη Μακρυνεία στην οποία κατοικεί περίπου το 60% του πληθυσμού του Νομού Αιτωλοακαρνανίας δεν υπάρχει κόμβος. Και δεν υπάρχει κόμβος, γιατί η χάραξη, βεβαίως της παράκαμψης του Αγρινίου είχε σχεδιαστεί και από το 1998 που έκανε τα εγκαίνια ο κ. Σημίτης, μέχρι σήμερα το μόνο που είχε γίνει ήταν επιχωματώσεις μόλις δεκατριών χιλιομέτρων από τα τριάντα τέσσερα.

Κύριε Υπουργέ, το θέμα του κόμβου του Αγρινίου θα πρέπει να το δείτε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον δεδομένου ότι εκεί υπάρχει το αεροδρόμιο του Αγρινίου, εκεί ανεγείρεται το νοσοκομείο του Αγρινίου και μόλις προ ημερών υπεγράφη και παραχωρήθηκε στις Πανεπιστημιακές Σχολές Αγρινίου έκταση εκατόν εβδομήντα οκτώ στρεμμάτων του παλαιού αεροδρομίου, προκειμένου να γίνει το πανεπιστημιακό campus της πόλεως. Είναι ακριβώς το σημείο κάτω από το Αγρίνιο και κατά συνέπεια, χρειάζεται μια είσοδος και έξοδος. Είχα υποβάλει πρόταση-ερώτηση γι' αυτό και με πληροφορήσατε σχετικά.

Αλλά εκείνο που θα ήθελα να επισημάνω ακόμα είναι ότι αυτό το περίφημο Πλατυγιάλι για το οποίο ξοδεύτηκαν 72.000.000 ευρώ στην τελευταία μόλις διετία από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ενώ είναι έτοιμο, δεν μπορεί να λειτουργήσει γιατί δεν έχει δρόμο. Επιβάλλεται και εκεί να γίνει η σύνδεση.

Θέλω να επισημάνω, επίσης, για την τροπολογία, η οποία κατετέθη εδώ αναφορικά με την ονομασία της γέφυρας. Και εγώ το 2005 με ερώτησή μου σας είχα ζητήσει να επισπευσθούν οι διαδικασίες και να ονομαστεί «Χαρίλαος Τρικούπης» και δεν νομίζω ότι αυτό μπορεί να το διεκδικεί αποκλειστικά ο καθένας.

Εκείνο όμως που πρέπει να δούμε –το κατέθεσε άλλωστε και ο κ. Βεργίνης- είναι η ζεύξη Αιτωλοακαρνανίας-Λευκάδας. Δηλαδή να πάψει η Λευκάδα να είναι νησί. Να τη συνδέσουμε με την Αιτωλοακαρνανία και μάλιστα μέσω του δρόμου, αριστερά του φρουρίου και έξοδος προς την οδό Φιλοσόφων. Έτσι θα αποφευχθεί ο συνωστισμός και πολύ περισσότερο γλιτώνει και η Λευκάδα, θα έλεγα, από τη μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Κύριε Υπουργέ, για μια ακόμη φορά αισθάνομαι ως Αιτωλοακαρνάνας την ανάγκη να ευχαριστήσω την πολιτική ηγεσία. Αισθάνομαι επίσης, ως Βουλευτής, ιδιαίτερη τιμή και περηφάνια που ψηφίζω την παρούσα σύμβαση.

Ευχαριστούμε πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Τσιαμάκης έχει το λόγο.

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΤΣΙΑΜΑΚΗΣ: Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, κάθε σχέδιο νόμου ή κύρωση συμφωνίας που συζητάμε σ' αυτό το Κοινοβούλιο έχει τη δική του βαρύτητα, αξία και σπουδαιότητα, αναλόγως με τον εκάστοτε επιδιωκόμενο σκοπό και στόχο.

Απόψε, όμως, η παρούσα κύρωση παραχώρησης του έργου μελέτης και κατασκευής της Ιόνιας Οδού προσδίδει μια ξεχωριστή νότα μέσα στο σύνολο των δημοσίων έργων που βρίσκονται υπό εξέλιξη κατασκευής, διότι έχει εντελώς ιδιαίτερη αξία και σημασία, μέσα στο γενικότερο πλέγμα του οδικού δικτύου της χώρας, στο οποίο κατέχει πρωτεύουσα θέση και συμβάλει βασικά και αποτελεσματικά στην ανάπτυξη του τόπου μας.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, όλοι μας γνωρίζουμε ότι το μήκος του οδικού δικτύου που συνδέει τη γέφυρα του Αντιρρίου με τα Γιάννενα είναι διακόσια δεκαεπτά χιλιόμετρα. Αυτό το οδικό δίκτυο, όμως, κατασκευάστηκε περίπου πριν από πενήντα χρόνια, ίσως και περισσότερο. Για εκείνα τα χρόνια ήταν των σύγχρονων τότε προδιαγραφών. Σήμερα, όμως, έχει ως αποτέλεσμα να εξυπηρετεί την περιοχή της δυτικής Ελλάδας και κάθε άλλο διερχόμενο με πολλές δυσκολίες, εκτός αν εξαιρέσουμε τα ελάχιστα κομμάτια, την παράκαμψη της Άρτας η οποία έγινε προ ετών...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΠΙΝΑΣ: Η μισή.

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΤΣΙΑΜΑΚΗΣ: Ναι, η μισή.

... και την υπό αποπεράτωση παράκαμψη του Αγρινίου που επιτρέπεται μια κυκλοφορία ογδόντα χιλιομέτρων ανά ώρα.

Με τα χαρακτηριστικά αυτά, το υπάρχον σήμερα οδικό δίκτυο, όχι μόνο δεν εξυπηρετεί την κρίσιμη παράμετρο ανάπτυξης της δυτικής Ελλάδας, αλλά αντίθετα είναι προβληματικό, τόσο από πλευράς οδικής ασφάλειας, όσο και από πλευράς χρόνου κάλυψης μέρους ή του συνόλου της διαδρομής του. Ειδικότερα δε, μετά την κατασκευή και λειτουργία της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, το πρόβλημα αναδείχτηκε περισσότερο και καθίσταται επιτακτική η ανάγκη κατασκευής του.

Από τα δεδομένα των αρχείων ατυχημάτων διαπιστώνεται ότι τα ατυχήματα που συνέβησαν την περίοδο από 2002 μέχρι το 2005 ανέρχονται σε πεντακόσια ογδόντα εννιά, εκ των οποίων υπήρξαν εκατόν σαράντα τέσσερις θάνατοι και χίλιοι πενήντα δύο τραυματίες.

Ο νέος αυτοκινητόδρομος Αντίρριο–Γιάννενα θα έχει συνολικό μήκος εκατόν ενενήντα έξι χιλιόμετρα, δηλαδή, θα είναι συντομότερος κατά είκοσι ένα χιλιόμετρα από τον υφιστάμενο και θα επιτρέπεται οριακή ταχύτητα πλέον των εκατόν είκοσι χιλιομέτρων. Περιορίζεται ο χρόνος διαδρομής από τρεισήμισι ώρες που είναι σήμερα, σε μία ώρα και σαράντα πέντε λεπτά.

Τα οφέλη δεν περιορίζονται μόνο στο σημαντικότατο κέρδος χρόνου της διαδρομής, αλλά και στα ατυχήματα και στις εργατοώρες, ακόμη και στον περιορισμό των καυσίμων από τα διερχόμενα οχήματα.

Ο δυτικός άξονας, μια διαδρομή Καλαμάτα-Πύργος-Πάτρα–Ρίο Αντίρριο- Αμφιλοχία-Άρτα-Γιάννενα–Κακαβιά-Δυρράχιο–Αυλώνας ενώνει τα μεγάλα αστικά κέντρα και τα βασικά λιμάνια της δυτικής Ελλάδας, με μελλοντική προοπτική να έχει και διεθνή ρόλο, καθώς θα συνδέει την Ελλάδα με την Αλβανία και κατ' επέκταση, με τις υπόλοιπες χώρες της βορειοδυτικής Βαλκανικής.

Παράλληλα, θα εξασφαλιστεί μέσω των λιμένων Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Πλατυγιάλι Αστακού -εφόσον γίνει η σύνδεση- όπως προανέφερε ο κ. Κωστόπουλος –και άλλοι συνάδελφοι το είπαν- η οδική σύνδεση της χώρας μας προς την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση με πλεύση της Αδριατικής.

Δεν χρειάζεται να τονίσω ιδιαίτερα τη σημασία και τη σπουδαιότητα του οδικού αυτού άξονα, ο οποίος θα συνδέει την Εγνατία Οδό με τον Π.Α.Θ.Ε., μέσω του συνδετηρίου οδικού άξονα Αντίρριο-Θερμοπύλες.

Θα μπορούσα να απαριθμήσω πολλούς λόγους που να αποδεικνύουν τη σπουδαιότητά του, αλλά ούτε ο χρόνος το επιτρέπει και το θεωρώ περιττό, διότι απόψε σ' αυτή την Αίθουσα διαπιστώθηκε ομόφωνη και ομόθυμη θέση σχεδόν του συνόλου των Βουλευτών, όλων των πτερύγων, για τη σπουδαιότητα αυτού του έργου.

Στο σημείο αυτό, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κύριο Υπουργό και όλους τους υπηρεσιακούς παράγοντες που συνέβαλαν, όπως και τον Υπουργό κ. Σουφλιά, ο οποίος με διορατικότητα, με τόλμη, με ρεαλισμό, νοικοκύρεμα και προπαντός με σωστή ιεράρχηση των μεγάλων έργων όλων των κατη-

γοριών, μέσα από επίμονες και επίπονες προσπάθειες, κατάφερε απόψε να φέρει την παρούσα σύμβαση για κύρωση από το Εθνικό Κοινοβούλιο. Είμαι βέβαιος ότι η ιστορία θα τον κατατάξει στην κατηγορία των πολιτικών εκείνων που κάνουν πολλά έργα και λένε λίγα λόγια. Ταυτοποιεί στο πρόσωπό του την πολιτική τέχνη και όχι την πολιτική τεχνολογία.

Τελειώνοντας και αναγνωρίζοντας τη σπουδαιότητα αυτού του έργου, ψηφίζω ανεπιφύλακτα την παρούσα κύρωση. Και θα ήθελα να πω στον παριστάμενο Υπουργό, τον κ. Ξανθόπουλο, ότι η αξία αυτού του έργου θα ανέβει ακόμα πιο ψηλά, αν στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης ενταχθεί ο δρόμος Λαμία-Καρπενήσι-Αγρίνιο, ένας δρόμος σύγχρονων προδιαγραφών και φυσικά να αποπερατωθεί ο παραμεθόριος δρόμος, ο οποίος ξεκινάει από Αμφιλοχία-Γέφυρα Τατάρνας-Βίνιανη-Δάφνη-Μαυρομάτα-Νεράιδα-Ωρεοί Καρδίτσας, ένας δρόμος τον οποίο οραματίστηκε ο αείμνηστος Χαρίλαος Τρικούπης, ξεκίνησε πριν από σαράντα τρία χρόνια, το 1964, αλλά, δυστυχώς, ακόμα δεν έχει τελειώσει.

Αυτοί οι δύο άξονες συνδέουν καθέτως Π.Α.Θ.Ε.-Ιόνια Οδό και Εγνατία. Κατά συνέπεια, η σπουδαιότητα και η αναγκαιότητά τους είναι υπαρκτές.

Με αυτά τα λίγα λόγια, ελπίζοντας ότι θα τα λάβετε υπ' όψιν σας, κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Κύριοι συνάδελφοι, κλείνουμε με μια πολύ σύντομη παρέμβαση δύο λεπτών του Υφυπουργού κ. Ξανθόπουλου.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στο τέλος μιας γενικά καλής συζήτησης, επιτρέψτε μου να κάνω πέντε επισημάνσεις ολίγων δευτερολέπτων η κάθε μία.

Πράγματι, έπρεπε ο κ. Βερελής να ξέρει καλύτερα από μένα τα περί διοδίων στη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, τα οποία ορίστηκαν άλλωστε από τη σύμβαση που υπέγραψε ορθώς το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Μου φαίνεται όμως ότι δεν τα ξέρει καλά.

Καταθέτω, λοιπόν, στα Πρακτικά της Βουλής τις ρυθμίσεις που κάνουν οι της γέφυρας, βάσει των οποίων η κάρτα δέκα διελεύσεων έχει έκπτωση 42%, (6 ευρώ μόνο) και η μηνιαία συνδρομή σαράντα και κάτι διελεύσεων έχει έκπτωση 46% και πληρώνουν μόνο 5,8 ευρώ.

Άρα, υπάρχουν ρυθμίσεις. Δεν τις ήξερε. Ας τις μάθει, γιατί τον ενδιαφέρει, επειδή είναι στην περιοχή του.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επαναλαμβάνω ότι δεν είναι δική μας πρωτοβουλία, αλλά του παραχωρησιούχου, είναι για να κερδίσει χρήματα. Όμως θα έπρεπε να ξέρει αυτό που προβλέπεται και τι κάνει ο παραχωρησιούχος.

Μία δεύτερη παρατήρηση που θα ήθελα να κάνω και απευθύνεται στον κ. Σπηλιόπουλο που λείπει, αφορά το αν είναι ακριβά τα διόδια. Σχετικό είναι, γιατί τα διόδια σχετικά με την ευρωπαϊκή μέση τιμή είναι φθηνά, πολύ φθηνά. Ορίστηκαν όμως το 2003 ως γενική αρχή. Μετά, ακολουθήσαμε και εμείς. Άλλωστε, γι' αυτό το λόγο –το αποδεικνύει η συνέχεια- οι τιμές που αναθεωρούμε είναι τιμές 2003.

Συνεπώς και τότε που ορίστηκαν και σήμερα, πιστεύουμε ότι είναι λογικές τιμές και για την Ελλάδα σχετικά φθηνές.

Όσον αφορά στον κ. Λοβέρδο, ήθελα να επισημάνω δύο πράγματα. Πράγματι, υπάρχουν συμπληρωματικές συμβάσεις στο Μαλιακό –έτσι είναι- λόγω ελλιπών μελετών, λόγω έλλειψης απαλλοτριώσεων κ.λπ..

Ορθώς τις ζητάτε, να τις καταθέσουμε. Όμως, ζητείστε να κατατεθούν και άλλες εκατόν πενήντα συμβάσεις με υπερβάσεις πολύ μεγαλύτερες και μισοτελειωμένα έργα.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Δεν τις έχουμε καταγγείλει εμείς, κύριε Υφυπουργέ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Όχι, όχι. Μα ούτε εγώ τις καταγγέλλω, κύριε Λοβέρδο, αλλά σας λέω ότι στο υπ' όψιν έργο δεν διερωτηθήκατε ποτέ πώς η παράκαμψη Αγρινίου, αυτό το ημιτελές κομμάτι, έχει υπέρβαση 50% με συμπληρωματική σύμβαση και δεν έχει τελειώσει;

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να πω μία λέξη μόνο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Σας παρακαλώ, κύριε Λοβέρδο. Μην ανοίγετε διάλογο τώρα. Είναι η ώρα τέτοια που δεν επιτρέπονται αυτά.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ρωτήστε το και αυτό εκ περιεργείας δηλαδή, επειδή είναι στο υπ' όψιν έργο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κύριε Υφυπουργέ, μου επιτρέπετε μία διακοπή;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Βεβαίως, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Κάθε επέκταση σύμβασης επί των ημερών της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ., την καταγγέλλατε για λόγους διαφθοράς. Ήταν ένα δείγμα γραφής...

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν την καταγγείλαμε αυτή τη σύμβαση.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΟΒΕΡΔΟΣ: ...για το πώς η Νέα Δημοκρατία έβλεπε τα πράγματα.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Καταγγέλθηκε αυτή η σύμβαση της παράκαμψης Αγρινίου; Όχι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ, μην κάνετε διάλογο. Ολοκληρώστε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Είναι μία κραυγαλέα περίπτωση που δεν καταγγέλθηκε παρά ταύτα, αν και μας προβληματίζει όλους και εμένα προσωπικά.

Δεύτερη παρατήρηση. Είπατε σωστά ότι το Λεκανοπέδιο έχει μεγάλη ανάγκη –έτσι είναι- από πρόσθετα έργα για να ανασάνει. Ήδη έχε μπλοκαριστεί. Όμως, σας επισημαίνω ότι πράγματι είμαστε έτοιμοι να αναγγείλουμε τη νέα διακήρυξη και το Σεπτέμβριο ελπίζουμε να έχουμε και τις προσφορές.

Επιπλέον, 8.000.000.000 ευρώ είναι τα νέα έργα, τα οποία προγραμματίσαμε έγκαιρα, εκ των οποίων ένα μεγάλο κομμάτι αφορά και τη δυτική Ελλάδα, για την οποία συζητάμε σήμερα, όπως είναι η Παραιόνια Οδός.

Και μία τελευταία σύντομη παρατήρηση -δεν θα απαντήσω επί της ουσίας, γιατί δεν είναι της αρμοδιότητάς μου- που αφορά το λιγνίτη.

Αν θέλετε την ταπεινή μου γνώμη, κακώς δεν ψηφίζετε αυτή τη διευκόλυνση. Είπα και την άλλη φορά ότι όλοι ευχόμαστε να απεμπλακεί η Ελλάδα από το λιγνίτη στο ορατό μέλλον. Αν όμως το επισπεύσουμε πέραν του δέοντος, θα εμπλακεί η Ελλάδα σε μια ανατίμηση της τιμής του ηλεκτρικού ρεύματος, σ' έναν τουλάχιστον διπλασιασμό τα επόμενα δεκαπέντε χρόνια. Και αυτό δεν το θέλετε ούτως ή άλλως, ούτε εσείς ούτε εμείς.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η ενιαία συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι-Χαλκίδα, και λοιπές διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο ενιαία επί της αρχής, των άρθρων, της υπ' αριθμόν 1002/44 τροπολογίας και στο σύνολό του;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Συνεπώς, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιόνια Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης)Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι-Χαλκίδα, και λοιπές διατάξεις» έγινε δεκτό ενιαία επί της αρχής, των άρθρων, της υπ' αριθμόν 1002/44 τροπολογίας και στο σύνολο του κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέ - της, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιόνια Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφω - σης)Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι-Χαλκίδα, και λοιπές διατάξεις

Άρθρο Πρώτο
Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η «Σύμβαση Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου «Ιονία Οδός» από Αντίρριο μέχρι Ιωάννινα, ΠΑΘΕ Αθήνα (Α/Κ Μεταμόρφωσης) - Μαλιακός (Σκάρφεια) και Συνδετηρίου Κλάδου του ΠΑΘΕ Σχηματάρι - Χαλκίδα», που υπογράφηκε στην Αθήνα στις 19 Δεκεμβρίου 2006 μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου: α) της εδρεύουσας στην Αθήνα Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ», και β) εκ τρίτου, των Αρχικών Μετόχων της παραπάνω Ανώνυμης Εταιρείας εταιρειών CINTRA CONCESSIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE S.A., ΓΕΚ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ, IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS S.A., ACS SERVICIOS Y CONCESIONES, SL και DRAGADOS S.A., το κείμενο της οποίας ακολουθεί:

Άρθρο Δεύτερο

1. α) Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου περιέρχονται άνευ ανταλλάγματος στο Δημόσιο κατά πλήρη κυριότητα οι παρόδιες εκτάσεις του τμήματος του οδικού διευρώπαϊκού δικτύου «Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων» (ΠΑΘΕ), από τον Ανισόπεδο Κόμβο Μεταμόρφωσης έως και τη Σκάρφεια Νομού Φθιώτιδας (θέση διασταύρωσης με Σιδηροδρομική Γραμμή Υψηλής Ταχύτητας), που μεταβιβάσθηκαν από το Δημόσιο στην Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων Α.Ε. με το διακριτικό τίτλο Τ.Ε.Ο. Α.Ε. δυνάμει της παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 2938/ 2001 (ΦΕΚ 178 Α'), στις οποίες περιλαμβάνονται και τα στοιχεία που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της ανωτέρω παραγράφου.

β) Η ανωτέρω μεταβίβαση συντελείται από της μεταγραφής του αποσπάσματος της απογραφής που διενεργήθηκε σύμφωνα με την παρ. 5 του άρθρου 5 του ανωτέρω νόμου, κατά το τμήμα της που περιέχει περιγραφή των δια του παρόντος μεταβιβαζόμενων ακινήτων και εμπράγματων δικαιωμάτων. Η μεταγραφή πραγματοποιείται ατελώς το αργότερο εντός μηνός από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, όπως αυτή ορίζεται με το άρθρο 5.2.2 της κυρούμενης Συμβάσεως Παραχώρησης.

γ) Από της μεταγραφής αυτής και με την επιφύλαξη της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, το Δημόσιο υπεισέρχεται αυτοδικαίως και σε όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. από ενοχικές συμβάσεις της με τρίτους, οι οποίες, αφορούν στα ανωτέρω μεταβιβαζόμενα περιουσιακά στοιχεία.

δ) Οι μεταβιβάσεις και μεταβολές του παρόντος άρθρου απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος, εισφορά, καθώς και δικαιώματα υπέρ του Δημοσίου ή οποιουδήποτε τρίτου.

ε) Ως αξία για την αναδιαμόρφωση του μετοχικού κεφαλαίου της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., μετά την ανωτέρω μεταβίβαση, λαμβάνεται η αξία στην οποία τα μεταβιβαζόμενα με την παρ. 1 του παρόντος άρθρου περιουσιακά στοιχεία αποτιμήθηκαν, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 2938/ 2001.

2. Από την ανωτέρω μεταγραφή και μέχρι και την ημερομηνία επίτευξης της Πρώτης Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας του άρθρου 18.2.1 της κυρούμενης με τον παρόντα νόμο Συμβάσεως Παραχώρησης, όπως αυτή προκύπτει από την οικεία Βεβαίωση Περάτωσης Εργασιών Αποκλειστικής Τμηματικής Προθεσμίας, που προβλέπεται στο άρθρο 18.4.3 (iii) της ίδιας Συμβάσεως, η εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. ασκεί αντί του Δημοσίου, αλλά για δικό της λογαριασμό, τα δικαιώματα που απορρέουν από την παρ. 1.α του άρθρου 3 του ν. 2938/2001 και έχει τις αντίστοιχες υποχρεώσεις επί του τμήματος που ορίζεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. α) Εντός πέντε (5) ημερών από την έγγραφη πρόσκληση της αρμόδιας υπηρεσίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προς την εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και την Παραχωρησιούχο εταιρεία «ΝΕΑ ΟΔΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ», στην οποία επισυνάπτεται η οικεία Βεβαίωση Περάτωσης Εργασιών της προηγούμενης παραγράφου, υπογράφεται μεταξύ της ανωτέρω υπηρεσίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και του Παραχωρησιούχου πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής, με το οποίο παραδίδονται οι αναφερόμενοι στην περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου χώροι και εγκαταστάσεις στον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 της κυρούμενης Συμβάσεως Παραχώρησης.

β) Από της υπογραφής του σχετικού πρωτοκόλλου, ο Παραχωρησιούχος υπεισέρχεται ως εκμισθωτής, αποκλειστικά για το χρόνο της Περιόδου Παραχώρησης, στις μισθωτικές συμβάσεις που περιλαμβάνονται στις αναφερόμενες στην περίπτωση (γ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου ενοχικές συμβάσεις.

γ) Εκκρεμείς δίκες της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. κατά την ημερομηνία υπογραφής του ανωτέρω πρωτοκόλλου, καθώς και εκείνες που εγείρονται εφεξής και αφορούν στο προηγούμενο διάστημα, συνεχίζονται ή ασκούνται επ' ονόματι του Δημοσίου ή απευθύνονται κατ' αυτού.

4. Για το προσωπικό της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., το οποίο κατά την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος νόμου υπηρετεί σε μόνιμες προσωποπαγείς θέσεις της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 2938/2001 ή με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου στους σταθμούς διοδίων που περιλαμβάνονται στο τμήμα του ΠΑΘΕ της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου και το οποίο δεν επιθυμεί να προσληφθεί κατά προτεραιότητα από τον Παραχωρησιούχο, σύμφωνα με το άρθρο 4.4.1 (xv) της κυρούμενης Συμβάσεως Παραχώρησης, εφαρμόζεται η διάταξη της παρ. 7 του άρθρου 12 του ν. 2938/2001, η οποία έχει ανάλογη εφαρμογή και για το ανωτέρω προσωπικό με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου.

5. α) Το προσωπικό της προηγούμενης παραγράφου το οποίο μετατάσσεται ή μεταφέρεται στο Δημόσιο ή σε Ν.Π.Δ.Δ. ή Ο.Τ.Α. διατηρεί την ίδια σχέση εργασίας, εντάσσεται σε αντίστοιχες κενές θέσεις και, εφόσον δεν υπάρχουν, σε προσωποπαγείς θέσεις που συνιστώνται με την πράξη μετάταξης ή μεταφοράς προσωπικού και εξακολουθεί να ασφαλίζεται στους ίδιους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης.

Το μετατασσόμενο προσωπικό της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 2938/2001 εξακολουθεί να δικαιούται το εφάπαξ χρηματικό βοήθημα του ν. 103/1975 (ΦΕΚ 167 Α'), με ανάλογη εφαρμογή κατά τα λοιπά των εδαφίων τρίτου έως και έκτου της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91 Α'). Το μεταφερόμενο προσωπικό της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. που υπηρετεί με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου, δικαιούται κατά τη συνταξιοδότησή του αποζημίωσης, κατά τις κείμενες διατάξεις.

β) Οι μετατασσόμενοι ή μεταφερόμενοι κατατάσσονται σε μισθολογικά κλιμάκια της οικείας κατηγορίας, ανάλογα με τα τυπικά τους προσόντα και το συνολικό χρόνο υπηρεσίας που αναγνωρίζεται από την Τ.Ε.Ο. Α.Ε. Κατά τα λοιπά εφαρμόζεται η παρ. 3 του άρθρου 20 του ν. 2515/1997 (ΦΕΚ 154 Α').

Το προσωπικό της παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 2938/ 2001 που μετατάσσεται ή μεταφέρεται, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, εντάσσεται σε βαθμό με βάση την οικεία κατηγορία και το συνολικό χρόνο υπηρεσίας που διανύθηκε στο Ν.Π.Δ.Δ. «Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας» και στην Τ.Ε.Ο. Α.Ε.. Για την ως άνω βαθμολογική ένταξη, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 98 του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/2007, ΦΕΚ 26 Α').

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζεται η διαδικασία και η επιλογή του φορέα μετάταξης ή μεταφοράς του ανωτέρω προσωπικού και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

7. Από την έναρξη ισχύος του νόμου, με τον οποίον παύουν να λειτουργούν περαιτέρω τμήματα της Τ.Ε.Ο. Α.Ε., οι διατάξεις των παραγράφων 4 έως και 6 του παρόντος άρθρου επεκτείνονται και καταλαμβάνουν και το υπόλοιπο προσωπικό των ανωτέρω κατηγοριών που υπηρετεί σε αυτά.

8. Στο προσωπικό το οποίο κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου υπηρετεί στην εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε., θεμελιώνει δικαίωμα πλήρους συντάξεως μέχρι την 31.12.2012 και επιλέγει ως φορέα συνταξιοδότησης το Ι.Κ.Α.-Ε.Τ.Α.Μ., αναγνωρίζεται ως πλασματικός χρόνος κύριας και επικουρικής ασφάλισης, ο χρόνος που απαιτείται για τη λήψη σύνταξης κατά την ανωτέρω ημερομηνία. Η σύνταξη καταβάλλεται αμέσως στον δικαιούχο, ανεξάρτητα από τη συμπλήρωση του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης. Επίσης καταβάλλεται στους δικαιούμενους και το αναλογούν, κατά το χρόνο αποχώρησης λόγω συνταξιοδότησης, εφάπαξ χρηματικό βοήθημα του ν. 103/1975 ή, κατά περίπτωση, η προβλεπόμενη από τις κείμενες διατάξεις αποζημίωση.

9. Το προσωπικό που εμπίπτει στις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου και επιθυμεί να υπαχθεί σε αυτές, πρέπει να υποβάλει σχετική έγγραφη αίτηση εντός δύο (2) μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου. Η αίτηση δεν ανακαλείται.

10. Η δαπάνη που θα προκύψει για την αναγνώριση του πλασματικού χρόνου κύριας και επικουρικής ασφάλισης θα καλυφθεί από την Τ.Ε.Ο. Α.Ε., με άμεση και εφάπαξ καταβολή των αντίστοιχων εισφορών στους φορείς κύριας και επικουρικής ασφάλισης. Οι βαρύνουσες τους εργαζομένους εισφορές θα παρακρατηθούν από τα ποσά του εφάπαξ χρηματικού βοηθήματος ή της αποζημίωσης της ανωτέρω παραγράφου 8.

Άρθρο Τρίτο

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 24.1.5 (1) και (2) της κυρούμενης με το άρθρο πρώτο του παρόντος, Συμβάσεως Παραχώρησης, εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις του άρθρου Τρίτου του ν. 3535/2007 (ΦΕΚ 41 Α').

2. Ο προβλεπόμενος από το άρθρο 15.7 της κυρούμενης με τον παρόντα νόμο Συμβάσεως Παραχώρησης πειθαρχικός έλεγχος επί των εργοληπτικών επιχειρήσεων του Κατασκευαστή, των μελών του και των τυχόν υπεργολάβων του, όπως και των τυχόν υπεργολάβων του Παραχωρησιούχου, ασκείται με ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου τέταρτου του ν. 3535/2007 (ΦΕΚ 41 Α').

Άρθρο Τέταρτο

1. Κατά την κήρυξη των απαλλοτριώσεων των εδαφικών εκτάσεων που είναι απαραίτητες για την κατασκευή των έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, τα οποία ανατίθενται με το σύστημα υποβολής προσφορών «μερική ή ολική αυτοχρηματοδότηση του έργου, με διάφορα ανταλλάγματα» του άρθρου 4 παρ. 4 περ. η' του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α') όπως ισχύει, εφαρμόζονται οι παρακάτω ρυθμίσεις:

α) Η απαλλοτρίωση κηρύσσεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Αντίγραφο της απαλλοτριωτικής απόφασης και δύο αντίτυπα του οικείου κτηματολογικού διαγράμματος αποστέλλονται στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

β) Εφόσον έχουν εγκριθεί οι Περιβαλλοντικοί Όροι του έργου, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160 Α'), όπως ισχύει, δεν απαιτείται η έκδοση γνωμοδοτήσεων υπηρεσιών Υπουργείων που έχουν εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους κατά τις διατάξεις των παραγράφων 3, 4 και 6 του άρθρου 3 του ν. 2882/2001 (ΦΕΚ 17 Α'), όπως ισχύει, και δεν απαιτείται η προβλεπόμενη από τη διάταξη της παρ. 5 του άρθρου 3 του ίδιου νόμου ανακοίνωση της υπηρεσίας που προτείνει την απαλλοτρίωση.

2. Εφόσον με την απόφαση κήρυξης της απαλλοτριώσεως κρίνεται κατεπείγουσα η ανάγκη για τη διεκπεραίωση των διαδικασιών αυτής, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί ή πρόκειται να αναληφθούν από το Δημόσιο, στο πλαίσιο των έργων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, η απαλλοτρίωση κηρύσσεται κατόπιν συντάξεως τοπογραφικού διαγράμματος σε κλίμακα όχι μεγαλύτερη του 1:2.000, που απεικονίζει την προς απαλλοτρίωση έκταση. Στην απόφαση αυτή τίθεται προθεσμία, η οποία δεν μπορεί να υπερβαίνει τους εννέα (9) μήνες, εντός της οποίας πρέπει να συνταχθούν το κτηματολογικό διάγραμμα και ο κτηματολογικός πίνακας των απαλλοτριωθέντων ακινήτων. Εφόσον η προθεσμία αυτή παρέλθει άπρακτη, η απόφαση κήρυξης της απαλλοτριώσεως θεωρείται αυτοδικαίως ανακληθείσα.

3. Τα έργα της παραγράφου 1 ανήκουν στα διευρώπαϊκά δίκτυα και θεωρούνται έργα γενικότερης σημασίας για την οικονομία της χώρας. Οι διατάξεις των παραγράφου 3, 4, 5 και 6 του άρθρου δέκατου του ν. 1955/1991 (ΦΕΚ 112 Α') εφαρμόζονται αναλόγως για την εκτέλεση των ως άνω έργων. Όπου στις διατάξεις αυτές αναφέρεται η «εταιρεία», νοείται, για τις ανάγκες του παρόντος, το Ελληνικό Δημόσιο δια του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και όπου αναφέρεται το Μονομελές Πρωτοδικείο Αθηνών, νοείται το κατά τόπον αρμόδιο Μονομελές Πρωτοδικείο.

4. Στα έργα της παραγράφου 1 έχουν ανάλογη εφαρμογή:

α) οι διατάξεις των παραγράφων 1 περ. γ' και 3 του άρθρου δεύτερου του ν. 2445/1996 (ΦΕΚ 274 Α'), επί των εδαφικών εκτάσεων που περιλαμβάνονται μέσα στα καθορισμένα όρια από το οικείο παράρτημα της Ειδικής Συγγραφής Υποχρεώσεων που συνοδεύει τη Σύμβαση Παραχώρησης κάθε έργου και

β) η διάταξη της παρ. 2 του άρθρου τέταρτου του ν. 2338/1995 (ΦΕΚ 202 Α'). Όπου στη διάταξη αυτή αναφέρεται η «εταιρεία» νοείται το Ελληνικό Δημόσιο δια του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

5. Σχετικά με τους όρους δόμησης των εκτάσεων που προορίζονται, σύμφωνα με τις μελέτες του οικείου Προσαρτήματος των Συμβάσεων Παραχώρησης για τη δημιουργία των Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.), Σταθμών Διοδίων (Σ.Δ.) και Κέντρων Εκμετάλλευσης και Συντήρησης (Κ.Ε.Σ.) των έργων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παρ. 7 περ. α' και β' του άρθρου 23 του ν. 2300/1995 (ΦΕΚ 69 Α'). Όπου στις διατάξεις αυτές αναφέρονται τα «Κέντρα Διοίκησης Αυτοκινητοδρόμων» νοούνται αντίστοιχα «Κέντρα Εκμετάλλευσης και Συντήρησης». Για τις εγκαταστάσεις αυτές δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του προεδρικού διατάγματος της 15.6.1994 (ΦΕΚ 632 Δ'/27.6.1994).

Η έγκριση των μελετών των κτιριακών εγκαταστάσεων της παραγράφου αυτής κατά τους όρους της οικείας Σύμβασης Παραχώρησης, επέχει θέση οικοδομικής άδειας, για τη σύνδεση δε των εγκαταστάσεων αυτών με τα δίκτυα Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, απαιτείται βεβαίωση της υπηρεσίας ότι τα έργα εκτελέσθηκαν σύμφωνα με την εγκεκριμένη μελέτη.

6. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 15 του ν. 2882/2001, για την προεκτίμηση της αξίας των απαλλοτριουμένων κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ακινήτων και των επικειμένων τους, περιλαμβανομένης της μείωσης της αξίας των εναπομείναντων τμημάτων, κατά το άρθρο 13 παρ. 4 του ν. 2882/2001 και της ωφέλειας των παροδίων ιδιοκτησιών κατά το άρθρο 1 του ν. 653/1977 (ΦΕΚ 214 Α'), καθώς και του ύψους της οφειλόμενης αποζημίωσης, συντάσσεται σχετική έκθεση του Σώματος Ορκωτών Εκτιμητών (Σ.Ο.Ε.) του ν. 820/1978 (ΦΕΚ 174 Α'), ανεξαρτήτως του αν οι απαλλοτριωθείσες εκτάσεις υπάγονται ή όχι στο σύστημα αντικειμενικού προσδιορισμού της αξίας των ακινήτων. Η αίτηση προς το Σ.Ο.Ε. υποβάλλεται από την αρμόδια για την εκτέλεση των έργων του παρόντος νόμου υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και η έκθεση του Σώματος υποβάλλεται σε εύλογο χρόνο, που δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος των δύο μηνών. Για τον υπολογισμό της νόμιμης αμοιβής του Σώματος, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις, οι απαλλοτριωθείσες εκτάσεις και τα επικείμενά τους, καθώς και η αποζημίωση για μείωση της αξίας των απομενόντων τμημάτων υπολογίζονται για κάθε απόφαση απαλλοτρίωσης ως ένα αντικείμενο. Η αμοιβή εκκαθαρίζεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και καταβάλλεται, μετά την παράδοση της σχετικής έκθεσης, από τις πιστώσεις του έργου.

7. Για τη διαχείριση των εν γένει εσόδων του Δημοσίου από τις Συμβάσεις Παραχώρησης ανοίγεται ειδικός έντοκος λογαριασμός σε τράπεζα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα, η οποία επιλέγεται μετά από διαγωνισμό που διενεργεί ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Οι τόκοι του Λογαριασμού ενισχύουν το ποσό του λογαριασμού και διατίθενται για τον ίδιο σκοπό. Οι πόροι του λογαριασμού διατίθενται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για τη συντήρηση, την εκτέλεση έργων βελτιώσεων και διαπλατύνσεων των οδών και τη λήψη μέτρων οδικής ασφάλειας του εν γένει οδικού δικτύου της χώρας, με ανάλογη εφαρμογή της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 2938/2001.

Άρθρο Πέμπτο

1. Για την κατασκευή των έργων της παραγράφου 1 του άρθρου τέταρτου του παρόντος, καθώς και των έργων που συγχρηματοδοτούνται από κοινοτικά προγράμματα και υπό την προϋπόθεση ότι έχει κηρυχθεί απαλλοτρίωση για την απόκτηση των αναγκαίων εκτάσεων, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 5 του ν. 1838/1951 (ΦΕΚ 170 Α'), προς εκτέλεση των έργων μέχρι τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης. Η καταβληθείσα λόγω της επίταξης αποζημίωση συμψηφίζεται με την αποζημίωση εκ της αναγκαστικής απαλλοτριώσεως, όπως αυτή καθορίζεται από τα αρμόδια δικαστήρια, εφόσον αφορά την αξία απαλλοτριούμενων ακινήτων ή και των επικειμένων τους, ενώ δεν υπόκειται σε συμψηφισμό η αποζη-

μίωση λόγω επίταξης που αφορά την προσωρινή στέρηση της χρήσης των ακινήτων.

2. Η παρ. 20β του άρθρου 6 του ν. 2052/1992 (ΦΕΚ 94 Α'), έχει ανάλογη εφαρμογή στα ως άνω έργα.

3. Οι διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων και της παραγράφου 2 του άρθρου τέταρτου του παρόντος νόμου έχουν ανάλογη εφαρμογή στις αναγκαστικές απαλλοτριώσεις εδαφικών εκτάσεων και των επικειμένων τους που κρίνονται απαραίτητες για την απόληψη λιγνίτη με σκοπό την απρόσκοπτη λειτουργία των εργοστασίων της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού.

Άρθρο Έκτο

1. Κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αφορά σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν δεν ισχύει.

2. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει δέκα ημέρες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως".

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.52' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα ημέρα Τετάρτη 28 Μαρτίου 2007 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: Αποφάσεις Βουλής: Λήψη απόφασης επί των προτάσεων για αναθεώρηση διατάξεων του Συντάγματος, σύμφωνα με τα άρθρα 110 του Συντάγματος και 119 του Κανονισμού της Βουλής (δεύτερη ψηφοφορία), σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ