

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΑ'

Πέμπτη 29 Νοεμβρίου 2007

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 1936, 1980
2. Άδεια απουσίας της Βουλευτή κ. Α. Διαμαντοπούλου, σελ. 1927
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Δημοτικό Σχολείο Καμαρών Αχαΐας, το 1ο Γυμνάσιο Παλαιού Φαλήρου, το Α' Δημοτικό Σχολείο Ακράτας, το 2ο Γυμνάσιο Αλμυρού Βόλου, το Γενικό Λύκειο Λεωνιδίου Αρκαδίας και το Λύκειο Νεοχωρίου Άρτας, σελ. 1924, 1927, 1945, 1948, 1961, 1976
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 1936, 1937, 1939, 1940, 1942, 1944, 1945, 1949, 1950
5. Επί του Κανονισμού, σελ. 1944, 1945

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 1909
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 1911
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 30 Νοεμβρίου 2007, σελ. 1952
4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
 - α) Προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με την υλοποίηση των προγραμματικών συμβάσεων του Υπουργείου με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σελ. 1918
 - β) Προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων:
 - i. σχετικά με τα προβλήματα των εργαζομένων σε εργολάβους στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης κ.λπ., σελ. 1919
 - ii. σχετικά με τη διασφάλιση στέγασης των φοιτητών που διαμένουν στην εστία «Τίμιος Σταυρός» του Ρεθύμνου, η οποία θα κλείσει λόγω επικινδυνότητας του κτηρίου κ.λπ., σελ. 1920
 - γ) Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων:
 - i. σχετικά με τη βελτίωση του εθνικού οδικού δικτύου στην Εύβοια κ.λπ., σελ. 1922
 - ii. σχετικά με την ενεργοποίηση του ν. 2742/99 για την αποκατάσταση των κατεστραμμένων περιοχών από τις πυρκαγιές κ.λπ., σελ. 1923
 - δ) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών:
 - i. σχετικά με την επίλυση του προβλήματος των λαθρομεταναστών στην περιοχή της Πάτρας κ.λπ., σελ. 1924
 - ii. σχετικά με τις πρόσφατες πλημμύρες στην περιοχή της Ροδόπης, την αποζημίωση των πληγέντων κ.λπ., σελ. 1926
 - iii. σχετικά με τους σχολικούς τροχονόμους, σελ. 1929
 - ε) Προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προβλήματα του Κέντρου Αποθεραπείας Φυσικής και Κοινωνικής Αποκατάστασης Αμφιλοχίας κ.λπ., σελ. 1927

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις», σελ. 1931
2. Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών 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 Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και ρύθμιση συναφών θεμάτων», σελ. 1936, 1977

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί Διαδικαστικού θέματος:

- | | |
|---------------|---|
| ΓΚΑΤΖΗΣ Ν., | σελ. 1936, 1937, 1940, 1942, 1944, 1949, 1950 |
| ΚΟΥΒΕΛΗΣ Σ., | σελ. 1937, 1939, 1940 |
| ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π., | σελ. 1944 |
| ΣΟΥΡΛΑΣ Γ., | σελ. 1936, 1937, 1939, 1940, 1944, 1949, 1950 |
| ΦΙΛΙΝΗ Α., | σελ. 1945 |

Β. Επί του Κανονισμού:

- | | |
|---------------|-----------------|
| ΓΚΑΤΖΗΣ Ν., | σελ. 1942, 1944 |
| ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π., | σελ. 1944 |
| ΣΟΥΡΛΑΣ Γ., | σελ. 1944 |
| ΦΙΛΙΝΗ Α., | σελ. 1945 |

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

- | | |
|---------------------|-----------------------------|
| ΖΙΩΓΑΣ Ι., | σελ. 1920 |
| ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Σ., | σελ. 1923, 1924 |
| ΚΑΡΤΑΛΗΣ Κ., | σελ. 1918 |
| ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ Σ., | σελ. 1922 |
| ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α., | σελ. 1921 |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Γ., | σελ. 1927, 1928 |
| ΛΙΑΠΗΣ Μ., | σελ. 1918, 1919 |
| ΜΠΕΚΙΡΗΣ Μ., | σελ. 1925 |
| ΜΩΡΑΪΤΗΣ Ν., | σελ. 1928 |
| ΝΑΚΟΣ Α., | σελ. 1926, 1927, 1929, 1930 |
| ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Θ., | σελ. 1922, 1923 |
| ΠΕΤΑΛΩΤΗΣ Γ., | σελ. 1926 |
| ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ Α., | σελ. 1929, 1930 |
| ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ Σ., | σελ. 1919, 1920, 1921 |
| ΦΙΛΙΝΗ Α., | σελ. 1924 |
| ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ Π., | σελ. 1925, 1926 |

Δ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων:

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Μ., | σελ. 1973 |
| ΓΚΑΤΖΗΣ Ν., | σελ. 1942, 1974, 1976 |
| ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ Η., | σελ. 1971 |
| ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ Κ., | σελ. 1955 |
| ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α., | σελ. 1961, 1964 |
| ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν., | σελ. 1951 |
| ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ Α., | σελ. 1966 |
| ΚΑΤΡΙΝΗΣ Μ., | σελ. 1970 |
| ΚΟΜΛΙΑΣ Κ., | σελ. 1965 |
| ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ Γ., | σελ. 1962 |
| ΚΟΡΚΑ-ΚΩΝΣΤΑ Α., | σελ. 1965 |
| ΚΟΥΒΕΛΗΣ Σ., | σελ. 1939, 1940, 1948 |
| ΚΟΥΣΕΛΑΣ Δ., | σελ. 1950, 1951 |
| ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ Γ., | σελ. 1954, 1955 |
| ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ Ι., | σελ. 1950 |
| ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι., | σελ. 1969, 1970 |
| ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ Π., | σελ. 1966, 1967 |
| ΜΠΕΚΙΡΗΣ Μ., | σελ. 1953 |
| ΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Α., | σελ. 1964 |
| ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Θ., | σελ. 1975, 1976 |
| ΠΛΕΥΡΗΣ Α., | σελ. 1963 |
| ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ Η., | σελ. 1947 |
| ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ Δ., | σελ. 1968 |
| ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ Π., | σελ. 1972 |
| ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ Ν., | σελ. 1972, 1973 |
| ΣΟΥΦΛΙΑΣ Γ., | σελ. 1956, 1958, 1962 |
| ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Κ., | σελ. 1967 |
| ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ Γ., | σελ. 1937, 1939 |
| ΦΙΛΙΝΗ Α., | σελ. 1945, 1946, 1950 |

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Η' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΜΑ'

Πέμπτη 29 Νοεμβρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις, 29 Νοεμβρίου 2007, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.30' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία της Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΒΕΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ**.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Μιχαήλ Μπεκίρη, Βουλευτή Αχαΐας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λευκασίου Αχαΐας ζητεί την αποδοχή της μελέτης κτηματογράφησης της περιοχής Πηγών Λάδωνα έως την εθνική οδό Κλειτορίας – Τρίπολης.

2) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Αρκαδίας υποβάλλει προτάσεις του σχετικά με φορολογικές και ασφαλιστικές ρυθμίσεις υπέρ των επιχειρήσεων των πυρόπληκτων περιοχών.

3) Ο Βουλευτής Καρδίτσας κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Επιμελητήριο Μεσσηνίας υποβάλλει προτάσεις του σχετικά με φορολογικές και ασφαλιστικές ρυθμίσεις υπέρ των επιχειρήσεων των πυρόπληκτων περιοχών.

4) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντεχνία Αρτοποιιών Αθηνών Προαστίων – Περιχώρων ζητεί τον έλεγχο των μιγμάτων για πιθανή ύπαρξη μεταλλαγμένων συστατικών.

5) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Θεσσαλικών Βιομηχανιών ζητεί την έγκαιρη εκδίκαση και έκδοση απόφασης των φορολογικών δικαστηρίων, που αφορούν σε υποθέσεις επιβολής προστίμων μετά από φορολογικό έλεγχο σε επιχειρήσεις.

6) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Οίκος Ναύτη ζητεί την τοποθέτηση ελεγκτή ιατρού στο Π.Ο.Ν. Βόλου Μαγνησίας.

7) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε

αναφορά με την οποία το Σωματείο Συμβασιούχων Πυρόσβεσης – Διάσωσης Νομού Μαγνησίας ζητεί την επέκταση του οκτάμηνου σε δωδεκάμηνη απασχόληση των Συμβασιούχων Πυροσβεστών.

8) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Διεθνές Φεστιβάλ Βόλου Μαγνησίας ζητεί τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων του.

9) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σκοπέλου ζητεί τη λήψη μέτρων για την καλύτερη και απρόσκοπτη ακτοπλοϊκή εξυπηρέτηση των κατοίκων της Νήσου Σκοπέλου.

10) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Ντίνα Τάπια, οδοντίατρος, Επιμελήτης Α' στο Αχιλλοπούλειο Γενικό Νοσοκομείο Βόλου Μαγνησίας ζητεί την προσμέτρηση προϋπηρεσίας της.

11) Ο Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΡΛΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι δήμαρχοι κεντρικού, ανατολικού και νοτίου Πηλίου ζητούν την άμεση δημοπράτηση του έργου κατασκευής της παράκαμψης Αγριάς και Λεχωνίων.

12) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η αντικατάσταση του αιματολογικού αναλυτή στο Ι.Κ.Α. Έδεσσας.

13) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Σωτήριος Αρουτζίδης ζητεί να του καταβληθεί αποζημίωση από την Αρχαιολογική Υπηρεσία Έδεσσας για την κατοχή ακινήτου του.

14) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γρηγόρης Σιδηρόπουλος ζητεί το διορισμό του στο δημόσιο τομέα, ως αθλητής με διάκριση.

15) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Δέσποινα Ζαπουνίδου ζητεί την επίλυση οικονομικού της προβλήματος με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων.

16) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Παπαδόπουλος ζητεί την επίλυση ασφαλιστικού του προβλήματος.

17) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Σοφία Ντόρβα ζητεί να της χορηγηθεί πιστοποίηση πτυχίου της από Ι.Ε.Κ. ως στέλεχος υπηρεσιών ασφαλείας.

18) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Άννα Μπογδάνη ζητεί να της εγκριθεί και χορηγηθεί δάνειο ανακατασκευής.

19) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Κωνσταντίνος Χριστοδούλου ζητεί να του δοθεί βοήθεια στις διαδικασίες υιοθεσίας.

20) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Χρήστος Μιχαηλίδης ζητεί να του χορηγηθεί σύνταξη από τον Ο.Γ.Α..

21) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Αικατερίνη Πακαλίδου ζητεί το διορισμό της στο δημόσιο τομέα, ως παιδί μεγαλωμένο σε ορφανοτροφείο.

22) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γεώργιος Κώστας ζητεί να του χορηγηθεί το οικοδομικό επίδομα από τον Ο.Α.Ε.Δ..

23) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Εργαζομένων Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ζητεί την ικανοποίηση εργασιακών και οικονομικών αιτημάτων των μελών της.

24) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Πέλλας ζητεί να συμπεριληφθούν στην καταβολή διαφοράς των ειδικών λογαριασμών του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης όλοι οι υπάλληλοι που εργάζονται σε πρώην υπηρεσίες του Υπ. Γεωργίας.

25) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Εμμανουήλ Γιαμπαλάκης ζητεί την επίλυση ιδιοκτησιακού του προβλήματος στον οικισμό Λιπαρού Γιαννιτσών.

26) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Γεωργία Κωνσταντινίδου ζητεί τη μετάταξή της σε θέση Δ.Ε. Διοικητικού από τη θέση νοσηλεύτριας Δ.Ε.

27) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Θίσβης Βοιωτίας ζητεί τη μετατροπή σε ΒΙ.ΠΑ. της ΒΙ.ΠΕ. Θίσβης.

28) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Οινόφυτων Βοιωτίας ζητεί τη δημιουργία Κέντρου Προστασίας Περιβάλλοντος.

29) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας με το οποίο ζητείται η επαναφορά των δρομολογίων της «ΛΑΝΕ Α.Ε.» στο λιμάνι του Αγίου Νικολάου.

30) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Λασιθίου ζητεί χρηματοδότηση για την αποκατάσταση των ζημιών στο αλιευτικό καταφύγιο Ιεράπετρας.

31) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων Τριών Τέκνων Νομού Ηλείας «Ο Άγιος Στυλιανός» ζητεί την ένταξη των τριτέκνων στις διατάξεις του ν. 1910/44, περί πολυτεκνίας.

32) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γουμεριωτών Ηλείας «Η Αγία Παρασκευή» ζητεί να προστατευτεί το Οροπέδιο Φολόης από τα απορρίμματα του Δήμου Ωλένης.

33) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γαστούνης Ηλείας ζητεί την άμεση στελέχωση του Ταχυδρομικού Γραφείου Γαστούνης.

34) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι δημοσιογράφοι και εργαζόμενοι στον Τύπο και τα Μ.Μ.Ε. ζητούν να διατηρηθεί η αυτοτέλεια και αυτοδιοίκηση των ασφαλιστικών τους ταμείων.

35) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ηλίας Μορογιάννης ζητεί επανεξέταση της αίτησης για πρόσληψη στο Δήμο Αθηναίων μέσω Ο.Α.Ε.Δ. της κόρης του.

36) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Αχαΐας κύριοι ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Βαρθολομίου Νομού Ηλείας ζητεί την ένταξη του Δημοτικού Διαμερίσματος Βαρθολομίου στις πυρόπληκτες περιοχές και την καταβολή μιας επί πλέον σύνταξης Ο.Γ.Α. στους αγρότες των Δημοτικού Διαμερίσματος Λυγιάς και Καλυβίων.

37) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τοπικό Συμβούλιο του Δημοτικού Διαμερίσματος Ελαιώνα του Δήμου Διακοπτού Αχαΐας ζητεί όπως ο αποστραγγιστικός αγωγός που κατασκευάζει η «ΕΡΓΟΣΕ» στην περιοχή, να εκβάλλει στη θέση του Βουραϊκού ποταμού.

38) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας με το οποίο ζητείται η τοποθέτηση οφθαλμιάτρου για την εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων του Τ.Ε.Β.Ε. Αιγίου.

39) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στον Ο.Π.Α.Δ. ζητεί τη μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του Ο.Π.Α.Δ. κ.λπ..

40) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κονιστρών ζητεί την υλοποίηση των σε εκκρεμότητα έργων υποδομής στην περιοχή του.

41) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Στεγνοκαθαριστηρίων – Ταπητοκαθαριστηρίων – Πλυντηρίων – Σιδηρωτηρίων – Βαφείων και Συναφών Επαγγελματιών ζητεί να ληφθούν μέτρα οικονομικής υποστήριξης όλων των δραστηριοτήτων που επλήγησαν από τις πυρκαγιές.

42) Ο Βουλευτής Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Περιβαλλοντικός Οικολογικός και Πολιτιστικός Σύλλογος Μεσσαπίων «Η ΓΑΙΑ» ζητεί την απόρριψη του αιτήματος της εταιρείας «ΛΑΡΚΟ» για μεταλλευτική δραστηριότητα στην περιοχή του Δήμου Μεσσαπίων.

43) Οι Βουλευτές Κερκύρας και Ιωαννίνων κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ και ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά με την οποία η κ. Μαρία Κωλέττη, κάτοικος Κέρκυρας, ζητεί τη μονιμοποίησή της στη θέση του επίκουρου καθηγητή του Τμήματος Μουσικών Σπουδών του Ιονίου Πανεπιστημίου.

44) Οι Βουλευτές Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος

Ελλησπόντου Νομού Κοζάνης ζητεί τη μετεγκατάσταση ορυχείων της Δ.Ε.Η., τη δημιουργία αρδευτικού συστήματος κ.λπ..

45) Οι Βουλευτές Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Συλλόγων Πληττομένων Ενεργειακού Λεκανοπεδίου Δυτικής Μακεδονίας ζητεί τη μετεγκατάσταση των δραστηριοτήτων της «Δ.Ε.Η. Α.Ε.» από την περιοχή της κ.λπ..

46) Οι Βουλευτές Κέρκυρας και Ιωαννίνων κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ και ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Σωματείο Περιβαλλοντική Παρέμβαση «Η ΑΝΤΙΝΙΩΤΗ» Κέρκυρας ζητεί την απαγόρευση κάθε επιχειρησιακής δραστηριότητας στην περιοχή της λιμνοθάλασσας Αντινιώτη.

47) Οι Βουλευτές Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Επιτροπή Συνδικαλιστικών και Κοινωνικοπολιτικών Φορέων Κοζάνης ζητεί να σταματήσουν οι διώξεις των διαμαρτυρομένων για τη δράση της «Δ.Ε.Η. Α.Ε.», κατοίκων της περιοχής.

48) Οι Βουλευτές Νομού Αττικής και Β' Αθηνών κύριοι ΔΗΜΟΣ ΚΟΥΜΠΟΥΡΗΣ και ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων των 26ου Δημοτικού Σχολείου, 27ου Δημοτικού Σχολείου, 12ου Γυμνασίου και 6ου Λυκείου Αχαρνών Αττικής ζητούν την ολοκλήρωση των σχολικών κτηρίων του Ολυμπιακού Χωριού.

49) Οι Βουλευτές Αιτωλοακαρνανίας και Αχαΐας κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Τοπικό Συμβούλιο του Τοπικού Διαμερίσματος Βομβοκούς Δήμου Ναυπάκτου Αιτωλοακαρνανίας ζητεί να μη δημιουργηθεί και λειτουργήσει λατομείο στην περιοχή.

50) Οι Βουλευτές Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ. ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Σωματεία Συνταξιούχων Τ.Ε.Β.Ε. – Ο.Α.Ε.Ε. Μακεδονίας, Θράκης, Θεσσαλίας και μεγάλων πόλεων ζητούν την καθιέρωση κατώτερης σύνταξης στα 1120 ευρώ κ.λπ..

51) Οι Βουλευτές Λαρίσης και Τρικάλων κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά ο Σύλλογος Φίλων του Πηνειού και του Παραποτάμιου Πολιτισμού ζητεί την προστασία του οικοσυστήματος του Πηνειού Ποταμού της Θεσσαλίας.

52) Οι Βουλευτές Κερκύρας και Ιωαννίνων κύριοι ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ και ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά με την οποία τα Σωματεία «Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Δ.Χ. Δήμου Κερκυραίων» και «Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Δ.Χ. – ΤΑ ΚΑΡΡΑ» καταγγέλλουν τη διακίνηση εμπορευμάτων από πρακτορεία μεταφορών, μάντρες και Ι.Χ. αυτοκίνητα, μέσα στο Νομό Κέρκυρας.

53) Οι Βουλευτές Λαρίσης, Μαγνησίας και Τρικάλων κύριοι ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Ολύμπου Νομού Λάρισας ζητεί την απόδοση δαπάνης ακουστικών βαρηκοΐας από τον Ο.Γ.Α..

54) Οι Βουλευτές Αιτωλοακαρνανίας και Ιωαννίνων κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ και ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΛΥΣΑΝΔΡΑΚΗΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Φυτειών Αιτωλοακαρνανίας ζητεί την άμεση αποκατάσταση των ζημιών από τις πλημμύρες.

55) Οι Βουλευτές Α' Θεσσαλονίκης κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ και κ.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία κάτοικοι της Πτολεμαΐδας Νομού Κοζάνης και περιοχής ζητούν να επαναλειτουργήσει η μονάδα εντατικής θεραπείας του Μποδοσάκειου Γενικού Νοσοκομείου Πτολεμαΐδας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1115/25.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχάλη Μπεκίρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/30555/13.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης, με αριθμό πρωτ. 1115/25-10-07, που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Μιχάλης Β. Μπεκίρης με θέμα «Εύρυθμη λειτουργία στον Δημόσιο Τομέα», σας πληροφορούμε τα εξής:

Ο διορισμός και η πρόσληψη του πάσης φύσεως προσωπικού του Δημοσίου, των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου, των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, των τοπικών ενώσεων Δήμων και Κοινοτήτων, της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων και των νομικών προσώπων ιδιωτικού δικαίου που ανήκουν στο κράτος ή επιχορηγούνται τακτικά, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, από κρατικούς πόρους κατά 50% τουλάχιστον του ετήσιου προϋπολογισμού τους επιτρέπεται κατ' εξαίρεση την ισχύουσας αναστολής διορισμών και προσλήψεων στο δημόσιο τομέα μόνο ύστερα από έγκριση της Τριμελούς Επιτροπής της ΠΥΣ 33/2006.

Παράλληλα οι δημόσιες υπηρεσίες και τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, σύμφωνα με το άρθρο 11 του ν. 3528/2007 «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ.» προγραμματίζουν σε ετήσια βάση τις ανάγκες τους σε τακτικό προσωπικό, υποχρεωτικώς μετά από γνώμη της οικείας συνδικαλιστικής οργάνωσης.

Το Υπουργείο Εσωτερικών, στο πλαίσιο της γενικότερης κυβερνητικής πολιτικής, συντονίζει τον προγραμματισμό του ανθρώπινου δυναμικού, ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες των υπηρεσιών.

Επίσης, ανάμεσα στα στοιχεία που ζητούν από την Υπηρεσία μας να υποβάλλονται από τους φορείς, στο πλαίσιο του προγραμματισμού των προσλήψεων, περιλαμβάνεται και η μεταβολή στη σύνθεση του προσωπικού τους, δηλαδή οι προσλήψεις και οι αποχωρήσεις υπαλλήλων κατά την τελευταία τριετία.

Η κινητικότητα των υπαλλήλων του δημοσίου έχει ρυθμισθεί σε πάγια εθελοντική βάση με τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα. Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές επιτρέπεται μετάταξη υπαλλήλων από μια υπηρεσία σε άλλη ή σε ν.π.δ.δ. κ.τ.λ. Επίσης στο πλαίσιο της κινητικότητας των υπαλλήλων του δημοσίου επιτρέπεται η απόσπαση υπαλλήλων για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών.

Στις περιπτώσεις αποκρτικοποιήσεων ή ιδιωτικοποιήσεων φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα τα καθ' ύλην αρμόδια υπουργεία μεριμνούν για την προώθηση ρυθμίσεων που αφορούν το προσωπικό που πλεονάζει στους φορείς αυτούς.

Πάντως η σύνταξη 10ετούς επιχειρησιακού σχεδίου εύρυθμης λειτουργίας του Δημοσίου Τομέα με ανώτατο όριο υπαλλήλων, δεν νομίζουμε ότι είναι εφικτή υπό τις συνθήκες που επικρατούν (ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, παγκοσμιοποίηση, νέες λειτουργίες, αναδιαρθρώσεις, κ.λπ.).

Η Υπηρεσία μας, βέβαια, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της φροντίζει για την κατανομή του προσωπικού αυτού ανάλογα με τις πραγματικές ανάγκες των δημοσίων υπηρεσιών με σκοπό να μη δημιουργείται πλεονάζον προσωπικό στις υπηρεσίες που μεταφέρονται υπάλληλοι.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ»

2. Στην με αριθμό 1009/23.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Πλεύρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/30552/13.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την ερώτηση, με αριθμό πρωτ. 1009/23-10-07, που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Αθανάσιος Πλεύρης, αναφορικά με «...ενιαίο τρόπο διεξαγωγής των εξετάσεων του ΑΣΕΠ», σας γνωρίζουμε ότι:

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.7 του άρθρου 103 του Συντάγματος «η πρόσληψη υπαλλήλων στο Δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αυτός καθορίζεται κάθε φορά, πλην των περιπτώσεων της παραγράφου 5, γίνεται είτε με διαγωνισμό είτε με επιλογή σύμφωνα με προκαθορισμένα και αντικειμενικά κριτήρια και υπάγεται στον έλεγχο ανεξάρτητης αρχής, όπως ο νόμος ορίζει».

Επίσης με τις διατάξεις της παρ.2 του άρθρου 12 του Ν.3528/9.2.2007 (Κώδικας Κατάστασης Δημοσίων Πολιτικών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων ΝΠΔΔ.) «η πλήρωση των θέσεων γίνεται με δημόσιο διαγωνισμό γραπτών και κατ'εξαίρεση, προφορικό ή με σειρά προτεραιότητας, βάσει σαφώς καθορισμένων και αντικειμενικών κριτηρίων, σύμφωνα με τις αρχές του άρθρου 1 του παρόντος και όπως ορίζει ο νόμος».

Η αλλαγή του τρόπου πρόσληψης σε «... ενιαίο τρόπο διεξαγωγής των εξετάσεων ΑΣΕΠ», είναι αδύνατη για τους παρακάτω λόγους:

-οι Φορείς της παρ.1 του άρθρου 14 του νόμου Ν.2190/1994, (Δημόσιες Υπηρεσίες, ΟΤΑ, νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, Δημοσίες επιχειρήσεις και δημόσιοι οργανισμοί) είναι πάνω από δύο χιλιάδες.

-Οι ειδικότητες του προσωπικού των παραπάνω φορέων υπερβαίνουν τις χίλιες. Κατά συνέπεια πως είναι δυνατόν να διενεργηθεί ένας ενιαίος διαγωνισμός γραπτών εξετάσεων για εντελώς ανόμιες μεταξύ τους ειδικότητες (νομικοί, οικονομολόγοι, κοινωνιολόγοι, περιβαλλοντολόγοι, μηχανικοί, χημικοί, πληροφορικής και άλλοι). Είναι προφανές ότι με ένα ενιαίο διαγωνισμό δεν είναι δυνατόν να ελεγχθεί και αξιολογηθεί η γνωστική υποδομή των υποψηφίων της κάθε μιας ειδικότητας συγκριτικά προς τους λοιπούς υποψηφίους της αυτής ειδικότητας ώστε να επιλεγεί ο καλύτερος.

Συνεπώς ενιαίος διαγωνισμός μπορεί να γίνει μόνο αν εγκαταλειφθεί η αξιολόγηση της γνωστικής υποδομής των υποψηφίων ανά ειδικότητα και ο διαγωνισμός πάρει την μορφή μόνο εξέτασης δεξιοτήτων-ικανοτήτων, πράγμα που δεν είναι επαρκές και γι αυτό η πρόταση του ερωτώντος Βουλευτή δεν μας βρίσκει σύμφωνους.

Από τις παραπάνω διατάξεις του Συντάγματος και των νόμων που αναφέρθηκαν προκύπτει ότι για την πρόσληψη δημοσίων υπαλλήλων εφαρμόζονται δύο διαδικασίες (διαγωνισμός-κριτήρια) που είναι γνωστές στους υποψηφίους και εφαρμόζονται ήδη επί δεκαετία (13) έτη χωρίς να προκληθεί καμία ανασφάλεια σ' αυτούς σχετικά με την αποτελεσματικότητα ή την αντικειμενικότητα τους.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ

3.Στην με αριθμό 1190/26.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ντίνου Ρόβλια δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/30553/13.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την ερώτηση, με αριθμό πρωτ. 1190/26-10-07, που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Ντίνος Ρόβλιας, με θέμα «Εφαρμογή του άρθρου 6 παρ. 6 του Ν. 3491/2006», σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με τις αποφάσεις του Υπουργείου Εσωτερικών ΔΙΔΜ/Φ.33/227/25562/08.11.06 και ΔΙΔΜ/Φ33/169/23071/17.10.06 εγκρίθηκε η ένταξη των έργων:

«Δόμηση της αξιολόγησης: Συμμετοχικό πρόγραμμα αξιολόγησης της απόδοσης των ελεγκτικών υπηρεσιών της δημόσιας διοίκησης» και «Διενέργεια Πρότυπου Συνδυασμένου Ελέγχου - Τυποποίηση Τακτικών Ελέγχων με τη χρήση ερωτηματολογίου (checklist) - Εκπαίδευση επιθεωρητών με τη μέθοδο «on the job training», προϋπολογισμού 59.000 και 45.000 Ευρώ αντίστοιχα, στο Μέτρο 5.4 του υποπρογράμματος 5 του ΕΠ Πολιτεία.

Με τις αριθμ. πρωτ. 8261/22.12.06 και 8263/22.12.06 αποφά-

σεις του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης προϋπολογισμού 10.000 και 1000 Ευρώ αντίστοιχα, ανατέθηκε σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις στο Επιστημονικό Σωματείο «Ομίλος Διοικητικών Επιστημόνων Ελλάδος-Διοικητικό Επιμελητήριο» η αναγκαία τεχνική και επιστημονική υποστήριξη και συνδρομή στις ομάδες μελών της διοίκησης που συστήθηκαν από προσωπικό του Γενικού Επιθεωρητή Δημόσιας Διοίκησης και των Σωμάτων και Υπηρεσιών Επιθεώρησης και Ελέγχου για την υλοποίηση των προαναφερθέντων έργων, τα οποία θα ολοκληρωθούν μέχρι 31.12.07.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ

4. Στην με αριθμό 842/17.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ντίνου Βρεττού δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/7512/5.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. ΒΡΕΤΤΟΣ, σας γνωρίζουμε ότι το Υπουργείο μας θα προχωρήσει στη σταδιακή πλήρωση όλων των κενών οργανικών θέσεων του προσωπικού που έχουν παρουσιαστεί και αφέθηκαν να υπάρχουν ήδη προ του 2004, ώστε τα Σώματα Ασφαλείας να επιτελέσουν την αποστολή τους, όπως απαιτεί ο ρόλος τους. Οι αστυνομικές Υπηρεσίες, σήμερα, στελεχώνονται με το απαραίτητο προσωπικό, μέσα από τις δυνατότητες που παρέχει η δύναμη του Σώματος, με ορθολογική κατανομή αυτής, λαμβανομένου πάντα υπόψη και του ισχύοντος καθεστώτος μεταθέσεων του προσωπικού όπως καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις.

Στο πλαίσιο αυτό έχει στελεχωθεί και η Διεύθυνση Αστυνομίας Αερολιμένα Αθηνών με δύναμη, η οποία παρουσιάζει έλλειμμα έναντι της οργανικής της, όπως συμβαίνει με τις περισσότερες αστυνομικές Υπηρεσίες. Ωστόσο καταβλήθηκε προσπάθεια και στα πλαίσια των υπηρεσιακών δυνατοτήτων η εν λόγω Υπηρεσία ενισχύθηκε, πρόσφατα, με σημαντικό αριθμό προσωπικού. Συγκεκριμένα τον παρελθόντα μήνα τοποθετήθηκαν σε αυτή 80 αστυφύλακες και 30 ειδικοί φρουροί, νεοεξελεθόντες των Σχολών.

Σε ό,τι αφορά τους χώρους κράτησης της εν λόγω Διεύθυνσης, σας πληροφορούμε ότι διαθέτει χώρο κράτησης ποινικών κρατουμένων, χωρητικότητας 40 ατόμων (110 τ.μ.). Επίσης, διαθέτει χώρο 300 τ.μ. για την παραμονή των επαναπροσώπων ατόμων, κατ'εφαρμογή της συνθήκης Schengen. Μέρος του χώρου αυτού, όταν ο αριθμός των ποινικών κρατουμένων είναι πολύ μεγάλος, δύναται να χρησιμοποιείται και ως χώρος κράτησης αυτών, ενώ οι γυναίκες και τα παιδιά κρατούνται σε διαφορετικούς χώρους.

Στους προαναφερόμενους χώρους, σε όλως εξαιρετικές περιπτώσεις, όπως η απολύμανση του κτιρίου ή των εγκαταστάσεων κράτησης της Διεύθυνσης Αλλοδαπών Αττικής, φιλοξενείται μεγαλύτερος αριθμός ατόμων, όπως συνέβη κατά το πρώτο 10ήμερο του παρελθόντος μηνός.

Πέραν αυτών σας πληροφορούμε ότι, από τα μέσα του μηνός Σεπτεμβρίου τρέχοντος έτους, η παράνομη μεταναστευτική κίνηση έχει αυξηθεί και ο αριθμός των συλλαμβανομένων έχει φθάσει σε ασυνήθιστο ύψος, για το χώρο του αεροδρομίου και αυτό έχει ως συνέπεια την αναγκαστική μεταφορά τους στο χώρο της Διεύθυνσης Εγκληματολογικών Ερευνών. Το ζήτημα αυτό, απασχολεί τις αρμόδιες Υπηρεσίες μας και για την αντιμετώπισή του γίνονται οι αναγκαίες ενέργειες.

Τέλος, όσον αφορά τη διενέργεια ασκήσεων ετοιμότητας του προσωπικού, επιστημαίνεται ότι το προσωπικό συμμετέχει σε ικανό αριθμό τέτοιων ασκήσεων και καταβάλλεται προσπάθεια συνεχούς μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης του. Συγκεκριμένα, κατά τον τελευταίο χρόνο, έχουν πραγματοποιηθεί σε συνεργασία με τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς του Διεθνούς Αερολιμένα (Πυροσβεστικό Σώμα, Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Διεύθυνση Ασφάλειας Αττικής κ.λπ.) ασκήσεις ετοιμότητας που αφορούν σε ατύχημα αεροσκάφους εντός του αερολιμένα (δύο φορές), πυρκαγιά στις κτιριακές εγκαταστάσεις της Ολυμπιακής Εταιρείας Καυσίμων, εκκένωση κεντρι-

κού κτιρίου αεροσταθμού λόγω γεγονότος ασφαλείας (απειλή βόμβας), ενώ πρόσφατα έγινε εκπαίδευση-επιμόρφωση των νέων αστυφυλάκων σε θέματα διαβατηριακού ελέγχου και ασφάλειας αερολιμένα.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ»

5. Στην με αριθμό 927/19.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Έξαρχου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 45519/ΕΥΣ6615/7.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού και σε ό,τι αφορά θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών, σας γνωστοποιούμε τα ακόλουθα:

Οι δομές Κοινωνικής Φροντίδας και Μέριμνας, περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων, βρεφικούς και παιδικούς σταθμούς, κέντρα δημιουργικής απασχόλησης παιδιών και παιδιών ΑΜΕΑ, δομές ηλικιωμένων 'Βοήθεια στο Σπίτι', Γραφεία Παροχής Κοινωνικών Υποστηρικτικών Υπηρεσιών κλπ. Η υλοποίηση των δράσεων αυτών πραγματοποιείται από τα Υπουργεία Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης καθώς και με την συνεργασία του Υπουργείου Εσωτερικών και της ΚΕΔΚΕ.

Για όλες τις δομές, η κατ' αρχήν περίοδος συγχρηματοδότησης στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ ήταν συγκεκριμένη (2 ή 3 έτη), ενώ μετά την περίοδο αυτή υπάρχει σχετική υποχρέωση να συνεχισθεί η χρηματοδότησή τους από τους φορείς υλοποίησης π.χ. ΟΤΑ.

Οι ελληνικές αρχές, αναγνωρίζοντας τον σημαντικό ρόλο των κοινωνικών δομών για την φροντίδα παιδιών, ηλικιωμένων και ευπαθών ομάδων πληθυσμού και υποστηρίζοντας τη συνέχιση της βιώσιμης λειτουργίας τους, πέτυχαν κατόπιν επίμονων διαβουλεύσεων με τις υπηρεσίες της Ε.Ε., στο πλαίσιο των Αναθεωρήσεων των ΕΠ, την έγκριση της παράτασης συγχρηματοδότησής τους μέχρι την 30.06.07. Στη συνέχεια και κατόπιν νέων διαβουλεύσεων, δόθηκε εκ νέου παράταση συγχρηματοδότησης, μόνο για τις δομές φροντίδας των παιδιών, μέχρι τις 31.08.08.

Όσον αφορά στις δομές Κοινωνικής Φροντίδας για τους ηλικιωμένους οι ελληνικές αρχές επανήλθαν ζητώντας επίσης έγκριση του αιτήματος παράτασης της συγχρηματοδότησης των δομών φροντίδας ηλικιωμένων «βοήθεια στο σπίτι» από τις 30.06.07 μέχρι τις 31.08.08 από το Γ' ΚΠΣ. Σημειώνεται ότι η λειτουργία των δομών αυτών πραγματοποιείται, από τις 30.06.07 μέχρι σήμερα, με αμιγώς εθνικούς πόρους.

Η επιλογή των ελληνικών αρχών για συνέχιση των προσπαθειών ενίσχυσης του τομέα κοινωνικής φροντίδας έχει αποτυπωθεί στο συγκεκριμένο από τις υπηρεσίες της Ε.Ε. σχέδιο του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013 (ΕΣΠΑ).

Το προαναφερθέν αίτημα παράτασης της συγχρηματοδότησης των δομών Κοινωνικής Φροντίδας για τους ηλικιωμένους, εκτιμάται ότι θα εγκριθεί από την Ε.Ε., με τη προϋπόθεση δημιουργίας, από το νέο ΕΠ Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού 2007-2013 (ΕΠΑΝΑΔ) του ΕΣΠΑ, ενός νέου θεσμικού, κανονιστικού και διοικητικού πλαισίου υλοποίησης παρεμβάσεων φροντίδας ηλικιωμένων βασισμένο στην εξατομικευμένη παροχή υπηρεσιών στους τελικούς αποδέκτες.

Σημειώνεται τέλος ότι η συγχρηματοδότηση των δομών φροντίδας ηλικιωμένων «βοήθεια στο σπίτι» στο ΕΣΠΑ, από 01.09.2008 και μέχρι 31.12.2010, θα πραγματοποιείται από το ΕΠΑΝΑΔ στις περιπτώσεις συμβολής στην βελτίωση της απασχολησιμότητας, και από τα ΠΕΠ, στις περιπτώσεις συμβολής στη διατήρηση της κοινωνικής συνοχής, με χρήση της ρήτρας ευελιξίας 10% για την συγχρηματοδότηση δράσεων τύπου ΕΚΤ.

Πρόσθετες πληροφορίες θα δοθούν και από το συνεργαζόμενο Υπουργείο Εσωτερικών ενώ για τα θέματα της εν γένει πολιτικής των δομών Κοινωνικής Φροντίδας αρμόδιο είναι το Υπουργείο Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»

6. Στην με αριθμό 898/18.10.07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1106416/95/7.11.07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ.898/18.10.07 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Στρακάκης, σχετικά με το ανωτέρω θέμα σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 20 του Συντάγματος ορίζεται ότι το δικαίωμα της προηγούμενης ακρόασης του ενδιαφερομένου ισχύει και για κάθε διοικητική ενέργεια ή μέτρο που λαμβάνεται σε βάρος των δικαιωμάτων ή συμφερόντων του.

2. Περαιτέρω με την 2370/2007 απόφαση του ΣτΕ κρίθηκε ότι η πράξη επιβολής προστίμου του Κ.Β.Σ. (π.δ.186/1992) η οποία εκδίδεται σε βάρος επιτηδευματία είναι αντισυνταγματική, εάν πριν την έκδοσή της δεν κληθεί αυτός να παράσχει τις απόψεις του, όπως ορίζεται από τις ως άνω διατάξεις του Συντάγματος.

3. Μετά από τα παραπάνω και επειδή το ζήτημα αυτό, για το οποίο δεν υπήρχε προηγούμενη δικαστηριακή νομολογία, συναρτάται και με άλλες διαδικασίες, ήδη μελετάται, για να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα, έτσι ώστε οι πράξεις επιβολής προστίμων του Κ.Β.Σ. που θα εκδίδονται από τις φορολογικές αρχές να μην είναι νομικά πλημμελείς.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ»

7. Στην με αριθμό 926/19-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Φώτη Κουβέλη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β- 2529/13-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 926/19-10-2007, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Φώτης Κουβέλης, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

Το Υπ.Μ.Ε. υλοποίησε το ερευνητικό πρόγραμμα με θέμα: «Ένταξη του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις και χάραξη πολιτικής για το μηχανοκίνητο δίκυκλο» το οποίο ανατέθηκε στο Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. Συγκεκριμένα, με την απόφαση υπ' αριθμ. 33523/7564/10-6-2002 του Υπ.Μ.Ε. εγκρίθηκε η ένταξη στο Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας (Δράση Β.4) της υλοποίησης του έργου: «Ένταξη του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις», με αντικείμενο την υλοποίηση παρεμβάσεων για την ασφαλή κυκλοφορία ποδηλάτων και την κατασκευή ποδηλατοδρόμων (σήμανση οδικού δικτύου, ειδική διαγράμμιση, θέσεις στάθμευσης, επεμβάσεις στο οδικό δίκτυο (διαπλατύνσεις οδών και πεζοδρομίων κλπ)).

Στο πλαίσιο του έργου αυτού εκπονήθηκαν μελέτες προκαταρκτικού χαρακτήρα για το δίκτυο λωρίδων ποδηλάτου και τη σήμανση, σε 17 ελληνικές πόλεις (Ρόδο, Κω, Κέρκυρα, Βόλο, Καρδίτσα, Λάρισα, Μεσολόγγι, Δ. Αθηνών, Ν. Ψυχικό, Παλαιό Ψυχικό, Δυτική Αθήνα (Α.Σ.Δ.Α.), Ηράκλειο Κρήτης, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Αμαλιάδα, Τρίπολη και Λαμία). Το πρόγραμμα ολοκληρώθηκε στα τέλη του 2003, οπότε και δόθηκαν προμελέτες στους δήμους με συγκεκριμένες λύσεις εφαρμογής για την κατασκευή δικτύου ποδηλάτου και εγκρίθηκαν από τα δημοτικά τους συμβούλια.

Η χρηματοδότηση του έργου έγινε από τις πιστώσεις του ειδικού λογαριασμού του ν.δ. 638/70 του Υπ.Μ.Ε. Πόροι του έργου μπορεί επίσης να είναι κάθε είδους εθνικές ή κοινοτικές εισφορές, πιστώσεις του κρατικού προϋπολογισμού, χορηγίες, ως και η συγχρηματοδότηση από άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

Σε εκτέλεση της παραπάνω απόφασης εκδόθηκαν 3 υπουργικές αποφάσεις, με τις οποίες εγκρίθηκε η κατασκευή ποδηλατοδρόμων στους Δήμους Καρδίτσας, Λάρισας, Μεσολογγίου, Ν. Ψυχικού, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου Κρήτης, Πατρών, Αθηνών και Βόλου. Με τις παραπάνω αποφάσεις οι Δήμοι εκλήθησαν να υπογράψουν τη σχετική σύμβαση αναλαμβάνοντας την υποχρέωση εκπόνησης οριστικής μελέτης και μελέτης εφαρμογής, που περιελάμβανε κατάλογο συγκεκριμένων

παρεμβάσεων που υποχρεούται ο κάθε Δήμος να υλοποιήσει με συγκεκριμένη χρηματοδότηση από το Υπ. Μ.Ε.

Σχετικά με την Αττική, στο Δ. Ν. Ψυχικού το έργο είναι υπό κατασκευή. Επίσης, υπάρχει συνεργασία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών με το Δήμο Αθηναίων για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων. Σε πρώτη φάση και λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια του Αθηναίου ποδηλάτη, κρίθηκε σκόπιμο να ξεκινήσει η δημιουργία ποδηλατοδρόμων από τα πάρκα. Το μέτρο αυτό μπορεί να επεκταθεί και στην περιοχή των προαστίων σε συνεργασία με τους Δήμους. Το ΥΜΕ προτίθεται να χρηματοδοτήσει τη μελέτη για την εφαρμογή του παραπάνω προγράμματος για τη χρήση του ποδηλάτου, όπως συμβαίνει και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Επιπλέον, για λογαριασμό του Υπ.Μ.Ε., συντάχθηκε από το Ε.Μ.Π. ο «Οδηγός Μελετών για το Ποδήλατο», ο οποίος διατίθεται στις τοπικές αυτοδιοικήσεις και τους μελετητές, και αποτελεί το πρώτο εγχειρίδιο με συγκεκριμένες οδηγίες για το πώς πρέπει να σχεδιάζεται η υποδομή δικτύου ποδηλάτου κάτω από τις συνθήκες που επικρατούν στη χώρα μας.

Ο Υπουργός
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ*

8. Στην με αριθμό 1069/24-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Μαγκριώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/7529/12-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. ΜΑΓΚΡΙΩΤΗΣ, σας γνωρίζουμε ότι, με τις διατάξεις του π.δ. 48/2006, το Υπουργείο μας προχώρησε στην αναδιάρθρωση-αναδιοργάνωση των αστυνομικών Υπηρεσιών του νομού Θεσσαλονίκης, η οποία ολοκληρώνεται. Με τις διατάξεις αυτές πραγματοποιούνται ουσιαστικές παρεμβάσεις στη διαρθρωτική δομή των Υπηρεσιών της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης, προκειμένου να ενισχυθεί περαιτέρω η αποτελεσματικότητα και η επιχειρησιακή τους δυνατότητα, να γίνει καλύτερη διαχείριση του προσωπικού και των μέσων τους και γενικότερα να αναβαθμιστούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους πολίτες σε θέματα καθημερινότητας, με εντονότερη αστυνομική παρουσία σε ολόκληρη την περιφέρεια του νομού. Με τη νέα αυτή οργανωτική δομή, στους περισσότερους Δήμους του νομού θα λειτουργούν αστυνομικές Υπηρεσίες, ενώ οι λοιποί Δήμοι αστυνομεύονται από τις όμορες και λοιπές ειδικές Υπηρεσίες της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης.

Παράλληλα το Υπουργείο μας θα προχωρήσει στη σταδιακή πλήρωση όλων των κενών οργανικών θέσεων του προσωπικού που έχουν παρουσιαστεί και αφέθηκαν να υπάρχουν ήδη προ του 2004, ώστε να μπορέσουν οι αστυνομικές Υπηρεσίες να επιτελέσουν την αποστολή τους, όπως απαιτεί ο ρόλος τους. Σήμερα οι Υπηρεσίες στελεχώνονται με το απαραίτητο προσωπικό, μέσα από τις δυνατότητες που παρέχει η δύναμη του Σώματος, με ορθολογική κατανομή αυτής, λαμβανομένου πάντα υπόψη και του ισχύοντος καθεστώτος μεταθέσεων του προσωπικού όπως καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις.

Στο πλαίσιο αυτό έχει στελεχωθεί η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης με δύναμη, η οποία σήμερα παρουσιάζει έλλειμμα έναντι της οργανικής της, όπως συμβαίνει με αρκετές Υπηρεσίες. Πρέπει όμως να σημειωθεί ότι η εν λόγω Διεύθυνση, κατά το τρέχον έτος, ενισχύθηκε σημαντικά με προσωπικό. Συγκεκριμένα, κατά τις τακτικές και συμπληρωματικές μεταθέσεις ενισχύθηκε με 292 αστυνομικούς διαφόρων βαθμών και 225 ειδικούς φρουρούς. Επίσης, πρόσφατα τοποθετήθηκαν σε αυτή 16 αξιωματικοί, 48 αστυφύλακες και 75 ειδικοί φρουροί, νεοεξελεθόντες των Σχολών, καθώς και 51 νεοπροαχθέντες αρχιφύλακες. Δηλαδή η Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης, κατά το τρέχον έτος, ενισχύθηκε συνολικά με 707 αστυνομικούς και ειδικούς φρουρούς.

Σε ό, τι αφορά την αστυνόμευση και γενικά την αντιμετώπιση της εγκληματικότητας σε όλο το νομό και ιδιαίτερα στις περιοχές της δυτικής Θεσσαλονίκης, σας πληροφορούμε ότι, στα πλαίσια της αντεγκληματικής πολιτικής, έχουν εκπονηθεί και

εφαρμόζονται από τις Υπηρεσίες μας ειδικά σχέδια δράσης, εναρμονισμένα με τις συνθήκες και ιδιαιτερότητες της κάθε περιοχής. Ειδικότερα, πέραν των τοπικών αρμόδιων αστυνομικών Υπηρεσιών, στις εν λόγω περιοχές δραστηριοποιούνται και οι λοιπές Υπηρεσίες της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης για θέματα αρμοδιότητάς τους, ενώ σημαντική είναι και η δράση των Τμημάτων Δίωξης Λαθρομετανάστευσης, των Ομάδων Πρόληψης και Καταστολής της Εγκληματικότητας (Ο.Π.Κ.Ε.), καθώς και του 10μελούς Κινητού Τμήματος, αποστολή των οποίων είναι η προγραμματισμένη και αποτελεσματική επέμβαση σε περιοχές με αυξημένα προβλήματα.

Στο πλαίσιο αυτό συγκροτούνται γενικά και ειδικά συνεργεία για τη διενέργεια καθημερινών αστυνομικών ελέγχων, ενώ εφαρμόζεται και το μέτρο των πεζών περιπολιών, με το οποίο επιτυγχάνεται η συνεχής παρουσία του αστυνομικού κοντά στους πολίτες και η πρόληψη και καταστολή των αδικημάτων που προκαλούν ανασφάλεια σε αυτούς. Ακόμη, διατάσσονται και πραγματοποιούνται εποχούμενες περιπολίες, καθ' όλο το 24ωρο, βάσει καταρτισθέντων σχεδίων. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι, στην περιοχή αρμοδιότητας της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Θεσσαλονίκης, σε καθημερινή βάση, διενεργούνται συνολικά 270 εποχούμενες περιπολίες (ασφάλειας, τάξης και τροχαίας).

Στις περιοχές δε με ιδιαίτερα προβλήματα αστυνομικής φύσεως, καθώς και γύρω από τις Μονάδες του Ο.Κ.Α.Ν.Α., λαμβάνονται αυξημένα αστυνομικά μέτρα και ασκείται έντονη και συστηματική αστυνόμευση από πλέγμα αστυνομικών περιπολιών και ειδικών συνεργείων με τη συμμετοχή διαφόρων αστυνομικών Υπηρεσιών, που διατίθενται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό.

Πέραν αυτών, ιδιαίτερη βαρύτητα δίδεται στη λήψη μέτρων, που αφορούν στην αυστηρότερη επιτήρηση σχολείων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, φροντιστηρίων, αθλητικών και λοιπών ευαίσθητων χώρων, στους οποίους σπουδάζουν και αθλούνται οι νέοι, καθώς και χώρων που αυτοί διασκεδάζουν και γενικότερα συχνάζουν, ώστε να αποτρέπεται η διάθεση ναρκωτικών ουσιών και να είναι δυνατή η άμεση και αποτελεσματική επέμβαση της Αστυνομίας, στις περιπτώσεις που απαιτείται. Στο πλαίσιο αυτό καταρτίσθηκε και εφαρμόζεται πρόγραμμα επιτήρησης, σε 24ωρη βάση, των σχολείων της Θεσσαλονίκης με πεζές και εποχούμενες περιπολίες και δόθηκαν εντολές για συχνή επικοινωνία των διοικητών των οικείων Υπηρεσιών, καθώς και των αστυνομικών της γειτονιάς με τους διευθυντές των σχολείων και τους συλλόγους γονέων.

Τέλος, στις Υπηρεσίες μας στη Θεσσαλονίκη δόθηκαν πρόσθετες εντολές και οδηγίες για εντονότερη αστυνόμευση σε όλο το νομό, με ιδιαίτερη έμφαση στις δυτικές περιοχές και κυρίως στην περιοχή Δενδροποτάμου, ώστε να μην παρουσιάζονται αυξημένα προβλήματα διακίνησης και εμπορίας ναρκωτικών. Πάντως, μετά τη σημαντική ενίσχυση σε προσωπικό των Υπηρεσιών της Θεσσαλονίκης, σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης αυτών, αλλά και τη βελτιστοποίηση των δυνατοτήτων της Αστυνομίας που επιδιώκουμε, αναμένουμε θετικότερα αποτελέσματα στην αντιμετώπιση της εγκληματικότητας και των πάσης φύσεως αστυνομικών προβλημάτων σε όλο το νομό Θεσσαλονίκης.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ*

9. Στην με αριθμό 1030/23-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Ντόλιου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/7527/12-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. ΝΤΟΛΙΟΣ, σας γνωρίζουμε ότι η χώρα μας, λόγω της κομβικής γεωγραφικής της θέσης, δέχεται μεγάλο αριθμό λαθρομεταναστών στη νησιωτική περιοχή του Βορείου και του Νοτίου Αιγαίου, αλλά και στην περιοχή του Έβρου, οι οποίοι διακινούνται κυρίως μέσω οργανωμένων κυκλωμάτων δουλεμπόρων. Όπως προκύπτει δε από τα στοιχεία των Υπηρεσιών

μας, η είσοδος λαθρομεταναστών έχει αυξηθεί σημαντικά τους τελευταίους μήνες.

Για πρώτη φορά, ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος της διαχείρισης της ροής των λαθρομεταναστών υπήρξε από τον Μάρτιο του 2004, ιδίως με την ίδρυση των δύο πρότυπων Κέντρων Φιλοξενίας Λαθρομεταναστών, τα οποία ανταποκρίνονται πλήρως στις προδιαγραφές που έχουν τεθεί από την Ύπατη Αρμοστεία του Ο.Η.Ε., του Δήμου Κυπρίνου στον νομό Έβρου που λειτουργεί ήδη από τον Απρίλιο 2007 και της Σάμου, με χωρητικότητα τουλάχιστον 300 ατόμων.

Με τον τρόπο αυτόν, μέσα σε τρία μόλις χρόνια, αντιμετωπίζουμε δραστικά, σε μεγάλο βαθμό, ένα χρόνιο πρόβλημα, όπως είναι η διαχείριση και φιλοξενία των παράνομων μεταναστών της περιοχής, υπό συνθήκες που αναμένει κανείς από ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος. Και μάλιστα η λύση αυτή είναι προϊόν αρμονικής συνεργασίας της Κεντρικής Διοίκησης με την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Γιατί η διασφάλιση ανθρωπίνων συνθηκών διαβίωσης στα Κέντρα Φιλοξενίας Λαθρομεταναστών είναι ενδεικτική του επιπέδου των εγγυήσεων τόσο για την προστασία των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου όσο και για τον σεβασμό στην αξία και αξιοπρέπεια του Ανθρώπου. Αυτό επιβάλλει, άλλωστε, η παράδοση και ο πολιτισμός μας.

Ειδικότερα, σε ό,τι αφορά την αντιμετώπιση της λαθρομετανάστευσης στην περιοχή του Έβρου, σας πληροφορούμε ότι στις Αστυνομικές Διευθύνσεις Αλεξανδρούπολης και Ορεστιάδας, συνολικά, λειτουργούν 7 Τμήματα Συνοριακής Φύλαξης, τα οποία έχουν στελεχωθεί με 53 αστυνομικούς και 479 συνοριακούς φύλακες. Τον παρελθόντα μήνα, για την αντιμετώπιση εκτάκτων υπηρεσιακών αναγκών και για χρονικό διάστημα ένδεκα ημερών, τα εν λόγω Τμήματα ενισχύθηκαν με 180 συνοριακούς φύλακες και 10 περιπολικά οχήματα. Παράλληλα, στις εν λόγω Διευθύνσεις λειτουργούν και Ομάδες Πρόληψης και Καταστολής της Εγκληματικότητας (Ο.Π.Κ.Ε.), στις αρμοδιότητες των οποίων ανήκει και ο εντοπισμός και σύλληψη λαθρομεταναστών.

Για το θέμα της στελέχωσης των ανωτέρω Υπηρεσιών, σας ενημερώνουμε ότι το Υπουργείο μας θα προχωρήσει στη σταδιακή πλήρωση όλων των κενών οργανικών θέσεων του προσωπικού που έχουν παρουσιαστεί και αφέθηκαν να υπάρχουν ήδη προ του 2004, ώστε να μπορούν οι αστυνομικές Υπηρεσίες να επιτελέσουν την αποστολή τους, όπως απαιτεί ο ρόλος τους. Σήμερα οι Υπηρεσίες στελεχώνονται με το απαραίτητο προσωπικό, μέσα από τις δυνατότητες που παρέχει η δύναμη του Σώματος, με ορθολογική κατανομή αυτής, λαμβανομένου πάντα υπόψη και του ισχύοντος καθεστώτος μεταθέσεων του προσωπικού, όπως καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις.

Στο πλαίσιο αυτό έχουν στελεχωθεί και οι εν λόγω Διευθύνσεις με δύναμη, η οποία παρουσιάζει έλλειμμα έναντι της οργανικής τους, όπως συμβαίνει με αρκετές αστυνομικές Υπηρεσίες. Πάντως στα πλαίσια των υπηρεσιακών δυνατοτήτων, κατά τις τακτικές και συμπληρωματικές μεταθέσεις του τρέχοντος έτους, ενισχύθηκαν με 31 αστυνομικούς διαφόρων βαθμών, ενώ πρόσφατα ενισχύθηκαν με 3 αξιωματικούς και 10 αστυφύλακες, νεοεξελεθόντες των Σχολών, καθώς και με 3 νεοπροαχθέντες αρχιφύλακες. Το θέμα της πληρέστερης στελέχωσης των Υπηρεσιών των ανωτέρω Διευθύνσεων και της αποτελεσματικότερης λειτουργίας τους θα αντιμετωπισθεί και με την ολοκλήρωση της αναδιάρθρωσης - αναδιοργάνωσης των περιφερειακών Υπηρεσιών που προωθούμε, με την οποία συναρτάται και η ανακατανομή της οργανικής δύναμης αυτών, ώστε να εξοικονομηθεί προσωπικό, που θα διατεθεί σε μάχιμες Υπηρεσίες.

Αναφορικά με το θέμα του υλικότεχνικού εξοπλισμού των ανωτέρω Υπηρεσιών, σας πληροφορούμε ότι σε αυτές έχουν χορηγηθεί τα αναγκαία μέσα και εφόδια, για την εκτέλεση της αποστολής τους. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι, κατά την τελευταία τριετία, εκτός των άλλων, χορηγήθηκαν σε αυτές 28 καινούργια οχήματα, διαφόρων τύπων, ενώ στα πλαίσια του έργου «Police on line» όλες οι Υπηρεσίες επιπέδου Αστυνομικού Τμήματος και άνω εφοδιάστηκαν με τρεις (3) ηλεκτρονικούς υπολογιστές (H/Y) και ένα πολυμηχάνημα έκαστη. Επίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι οι προαναφερόμενες Υπηρεσίες Συνοριακής Φύλαξης, εκτός των άλλων, κατέχουν, συνολικά, 75 οχήματα,

διαφόρων τύπων, διόπτρες ημέρας, κάμερες θερμικής απεικόνισης, διόπτρες νυκτερινής παρατήρησης, συσκευές ανίχνευσης Co2, αλεξίσφαιρα γιλέκα, αντιβλητικές πλάκες κ.λπ. Περαιτέρω ενίσχυσή τους με οχήματα και λοιπό υλικότεχνικό εξοπλισμό θα γίνει με την υλοποίηση των διαφόρων προγραμμάτων προμηθειών που βρίσκονται σε εξέλιξη. Ήδη από το Υπουργείο μας εξασφαλίστηκε, μέσω του συγχρηματοδοτούμενου Ευρωπαϊκού προγράμματος Intereg III, η προμήθεια, εντός του τρέχοντος έτους, ικανού αριθμού οχημάτων τύπου τζιπ, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να καλυφθούν οι υπηρεσιακές ανάγκες και των εν λόγω Υπηρεσιών.

Πέραν αυτών σας ενημερώνουμε ότι, με σχέδιο π.δ. που προωθούμε προς συνυπογραφή στους συναρμοδίους Υπουργούς, προβλέπεται η ίδρυση Τμημάτων Δίωξης Λαθρομετανάστευσης, στις Αστυνομικές Διευθύνσεις Λέσβου, Χίου, Σάμου, Δωδεκανήσου και Ευβοίας, ενώ οι αντίστοιχες οργανικές θέσεις συνοριακών φυλάκων αυξάνονται κατά 150, ώστε να υπάρξει αποτελεσματικότερη και ορθολογικότερη διαχείριση του λαθρομεταναστευτικού φαινομένου.

Περαιτέρω το θέμα της λαθρομετανάστευσης ετέθη μετ' επιτάσεως από τον κ. Υπουργό Εσωτερικών κατά την Άτυπη Σύνοδο Υπουργών Εσωτερικών Υποθέσεων και Δικαιοσύνης της Ε.Ε. που πραγματοποιήθηκε στη Λισσαβόνα, στο πλαίσιο της Πορτογαλικής Προεδρίας, την 01-02/10/2007, όπου έγινε σαφής η ευρωπαϊκή διάστασή του, η οποία, ως εκ τούτου, προϋποθέτει και την ενιαία αντιμετώπισή του. Συγκεκριμένα, επισημάνθηκε από τον κ. Υπουργό ότι μόνο με τη συνολική αντίληψη περί εξωτερικών ευρωπαϊκών συνόρων, η οποία λαμβάνει υπόψη της όλες παραμέτρους του τι σημαίνει στην πραγματικότητα η ύπαρξη, φύλαξη και προστασία τους, μπορεί να οδηγηθούμε και σ' ένα χρήσιμο και αποτελεσματικό κοινό μοντέλο ολοκληρωμένης διαχείρισής τους. Λόγω δε της τεράστιας σημασίας του μοντέλου αυτού για ο μέλλον της Ε.Ε. γενικότερα, η δημιουργία του δεν είναι δυνατό να θυσιαστεί σε κοντόφθαλμες λογικές οικονομικού κόστους ή, δήθεν, γεωγραφικών ιδιαιτεροτήτων. Επίσης τέθηκε το θέμα αυτό από τον κ. Υπουργό και στο Συμβούλιο Υπουργών Εσωτερικών και Δικαιοσύνης της Ε.Ε. την 08-11-2007 στις Βρυξέλλες, όπου τονίστηκε ότι τα ελληνικά σύνορα είναι και εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε. και ως εκ τούτου πρέπει και η Ένωση να αναλάβει τις ευθύνες της, τόσο με τη δημιουργία κοινού συστήματος φύλαξης τους όσο και σε εκείνο της άσκησης πιέσεων σε χώρες «είτε θέλουν να διατηρούν καλή σχέση με την Ε.Ε. είτε θέλουν να γίνουν μέλη της», αλλά «άμεσα ή έμμεσα» διευκολύνουν τη λαθρομετανάστευση.

Πάντως, μέσω των αρμοδίων Υπηρεσιών μας του νομού Έβρου υλοποιείται το Πρωτόκολλο Επανεισδοχής μεταξύ Ελλάδος-Τουρκίας, στα πλαίσια της αστυνομικής συνεργασίας μεταξύ των δύο χωρών. Οι λαθρομετανάστες, που εισέρχονται λάθρα από την τουρκική επικράτεια είτε από τα χερσαία είτε από τα θαλάσσια σύνορα και εφόσον γίνουν δεκτοί από τις τουρκικές Αρχές, μεταφέρονται σε χώρους κράτησης των ανωτέρω Υπηρεσιών μέχρι να παραδοθούν στις τουρκικές Αρχές.

Επίσης πρέπει να σημειώσουμε ότι την 29-10-2007 από τον κ. Υπουργό Εσωτερικών απεστάλη επιστολή προς τον πρόεδρο της Επιτροπής Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κ. Jean-Marie Cavada, σε απάντηση επιστολής του, διευκρινίζοντας βασικά σημεία της Έκθεσης της Επιτροπής LIBE, αναφορικά με ζητήματα λαθρομετανάστευσης. Για την πληρέστερη ενημέρωσή σας, σας διαβιβάζουμε σε φωτοτυπία το από 30-10-2007 δελτίο τύπου του Υπουργείου μας, στο οποίο περιλαμβάνεται η επιστολή του κ. Υπουργού.

Τέλος, σε ό,τι αφορά την προέλευση των λαθρομεταναστών που συνελήφθησαν από τις ελληνικές Αρχές τον παρελθόντα Οκτώβριο, αλλά και γενικότερα το τελευταίο χρονικό διάστημα, σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμοδίων Υπηρεσιών μας, αυτοί κυρίως προέρχονται από Αλβανία, Αφγανιστάν, Ιράκ, Παλαιστίνη, Σομαλία κ.λπ.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ»

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

10. Στην με αριθμό 1300/30-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΤΚΕ/Φ2/30842/15-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την ερώτηση, με αριθμό πρωτ. 1300/30-10-07, που κατέθεσε στη Βουλή ο βουλευτής κ. Μανόλης Σ. Στρατάκης με θέμα: «Έλλειψη επαρκούς εκπαίδευσης στις νέες τεχνολογίες των διευθυντικών στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης», σας γνωρίζουμε ότι:

Α) Το Ε.Κ.Δ.Δ.Α στα πλαίσια της αποστολής του έχει πραγματοποιήσει για το διοικητικό έτος 2006-2007 (μέχρι και τον Οκτώβριο) μια μεγάλη σειρά επιμορφωτικών δράσεων στον τομέα των Νέων Τεχνολογιών. Σημειώνεται ότι σε όλα αυτά τα προγράμματα μπορούν να συμμετάσχουν υπάλληλοι όλων των βαθμίδων, συνεπώς και Διευθυντές.

Ήδη συμμετείχαν 31.676 υπάλληλοι σε προγράμματα Νέων Τεχνολογιών, ενώ ο αριθμός των ωρών αυτών των προγραμμάτων ήταν συνολικά 49.771.

Πέραν των προγραμμάτων που αφορούν στην ανάπτυξη βασικών γνώσεων και δεξιοτήτων στη χρήση Η/Υ που διεξάγονται σε μια πιο τακτική βάση, ειδικά κατά τη διάρκεια του τρέχοντος έτους, έχουν υλοποιηθεί προγράμματα που εντάσσονται σε ευρύτερες δράσεις, όπως την ηλεκτρονική διακυβέρνηση (e-government), την ηλεκτρονική μάθηση (e-learning), την τηλεεκπαίδευση, τις βέλτιστες πρακτικές στην Κοινωνία της Πληροφορίας που έχουν εφαρμοσθεί σε άλλες χώρες της ΕΕ.

Τέτοιου είδους προγράμματα καλύπτουν καίρια ζητήματα που αφορούν στις επιτελικές αρμοδιότητες των διευθυντικών στελεχών, όπως την άσκηση αποτελεσματικής ηγεσίας, την υποκίνηση των υφισταμένων, την κατάσχεση στρατηγικών σχεδίων δράσης, τον ανασχεδιασμό των επιχειρησιακών διαδικασιών. Συγχρόνως όμως, εμπεριέχουν στη θεματολογία τους και ενότητες που σχετίζονται με τη χρήση των νέων τεχνολογιών ως εργαλείων δράσης της δημόσιας διοίκησης. Επισημαίνεται ότι ειδικά τα προγράμματα των βέλτιστων πρακτικών της Κοινωνίας της Πληροφορίας, απευθύνονται σε ανώτερα και ανώτατα στελέχη της δημόσιας διοίκησης, συνεπώς εκ των πραγμάτων οι προϊστάμενοι διευθύνσεων ανήκουν στην ομάδα στόχου των πιο σύγχρονων προγραμμάτων.

Β) Επιπλέον, καθίσταται υποχρεωτική η εκπαίδευση των Προϊσταμένων Διευθύνσεων, καθώς έχει ήδη ψηφισθεί σχετική διάταξη στο πρόσφατο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών και συνεπώς πρόκειται να ξεκινήσει άμεσα η υλοποίηση σειράς επιμορφωτικών προγραμμάτων, ειδικά στοχευμένων στις ανάγκες των διευθυντικών στελεχών.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ

11. Στην με αριθμό 1177/26-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Μανιάτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 558/13-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 1177/26/10-2007 εγγράφου σας, με το οποίο μας διαβιβάστηκε ερώτηση του Βουλευτή κ. Ι. Μανιάτη, που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Αναπτυξιακά προγράμματα και μελέτες διαχείρισης (master plan) λιμένων, στα οποία προσδιορίζονται εκτός των άλλων και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ή κάθε άλλο αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας (άρθρο δέκατο ένατο του ν. 2932/2001), υποβάλλονται στη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝΑΝΠ και εγκρίνονται από την αρμόδια διυπουργική Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.). Σε κάθε περίπτωση και ιδιαίτερα όταν οδικές προσβάσεις της χερσαίας ζώνης λιμένα αποτελούν συνέχεια του οδικού δικτύου της πόλης, ο φορέας διοίκησης του λιμένα συνεργάζεται με τη Λιμε-

νική Αρχή και τις λοιπές τοπικές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες (Δήμος, Αστυνομική Αρχή κ.α.) για την εξασφάλιση της λειτουργικότητας και αποτελεσματικότητας στην κυκλοφοριακή ρύθμιση της περιοχής.

2. Για παραχωρήσεις προκαθορισμένων χώρων στάθμευσης της χερσαίας ζώνης λιμένα εφαρμόζονται οι ισχύουσες διατάξεις (άρθρο 24 του ν. 2971/2001, άρθρο 34 του ν. 3153/2003) και στο πλαίσιο αυτό το ΥΕΝΑΝΠ καθορίζει με εγκυκλίους του τη διαδικασία πλειοδοτικού διαγωνισμού, με στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας, της ίσης μεταχείρισης και της χρηστής διοίκησης.

3. Σύμφωνα με σχετική ενημέρωση από το αρμόδιο διοικητικό όργανο του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ναυπλίου, το Δ.Σ. του Δήμου Ναυπλίου με πλειοψηφία διαπίστωσε κατ' αρχήν την αναγκαιότητα δημιουργίας χώρου ελεγχόμενης στάθμευσης στο λιμένα του Ναυπλίου.

Αναφορικά με το φορέα που θα αναλάβει τη λειτουργία του εν λόγω χώρου στάθμευσης, το θέμα βρίσκεται σε διερευνητικό στάδιο χωρίς να έχει ληφθεί έως σήμερα απόφαση παραχώρησης.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ

12. Στην με αριθμό 800/17-10-07 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ/ΚΕ/56/9-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 800/17.10.07 ερώτησης της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Με την με αρ. πρωτ. ΥΠ.ΠΟ./ΔΙΛΑΠ/Γ/2045/34499/22-7-1998 Υ.Α., (ΦΕΚ 840/Β/12-8-1998) χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο η «... οικία Αλεξάνδρου Ιόλα, στο Ο.Τ. 278 περιοχής Παραδείσου και Δήμου Αγίας Παρασκευής Αττικής, επί των οδών Δημοκρατίας 6-8, Χρ. Σμύρνης και Ομήρου, γιατί έχει συνδεθεί με μια από τις σημαντικότερες προσωπικότητες του αιώνα μας, που προώθησε την σύγχρονη τέχνη (με έργα ζωγραφικής και γλυπτικής), σε παγκόσμιο επίπεδο. Το κτίριο, αποτελεί, επίσης, σημείο αναφοράς για την ιστορία της σύγχρονης τέχνης στη χώρα μας, αφού φιλοξένησε μέρος από τις αξιολογότερες συλλογές του ιδιοκτήτη Αλ. Ιόλα».

Με την Υ.Α. ΥΠ.ΠΟ./ΔΝΣΑΚ/74442/2021/30-8-2007 αποφασίστηκε η απευθείας αγορά ή αναγκαστική απαλλοτρίωση της «Βίλας Ιόλα». Η ανωτέρω Υ.Α. έχει ως ακολούθως: «Εγκρίνουμε την απευθείας αγορά ή την αναγκαστική απαλλοτρίωση της «Βίλας Ιόλα» από το Υπουργείο Πολιτισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 παρ. 1 έως 9 του Ν. 3028/2002, που βρίσκονται στο Ο.Τ. 278, περιοχής Παραδείσου, του Δήμου Αγίας Παρασκευής (Ν. Αττικής), επί των οδών Δημοκρατίας 6-8, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Ομήρου, φερομένης ιδιοκτησίας Σπυριδωνος Γεωργίου και Σύλβιας - Μαρίας Ντε Κουέβα, διότι μόνο κατά τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η προστασία προβολή και ανάδειξη του μνημείου και παράλληλα καθίσταται δυνατή η αξιοποίησή του από το Υπουργείο Πολιτισμού, ως χώρου πολιτιστικών δραστηριοτήτων, Πινακοθήκης, Εκθέσεως σύγχρονης εικαστικής δημιουργίας, πολιτιστικών εκδηλώσεων κ.λπ..

Η Διεύθυνση Απαλλοτριώσεων και Ακίνητης Περιουσίας του Υπουργείου Πολιτισμού κινεί ήδη τις διαδικασίες για την απόκτηση του ως άνω ακινήτου δι' απ' ευθείας αγοράς.

Συγκεκριμένα: α) διενεργείται από το Γραφείο Νομικού Συμβούλου του Υπουργείου Πολιτισμού ο έλεγχος τίτλων ιδιοκτησίας του ακινήτου και β) η αρμόδια τριμελής Επιτροπή Εκτίμησης πραγματοποιήσει την 25η Οκτωβρίου 2007 αυτοψία στο ακίνητο και αναμένεται το πόρισμά της.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ

13. Στην με αριθμό 865/18-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Τόγια δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2535/9-11-07 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη

απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 865/18-10-2007 που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Βασ. Τόγια, σας πληροφορούμε ότι :

1. Η ανάπτυξη του Προαστιακού Σιδ/μου Αττικής προς τις γειτονικές Περιφέρειες, γενικότερα, αποτελεί προτεραιότητα του Υπ.Μ.Ε. και σχετικά έργα έχουν χρηματοδοτηθεί από το Γ' ΚΠΣ, και προγραμματίζονται να χρηματοδοτηθούν και από τους πόρους της Δ' Προγραμματικής Περιόδου (ΠΠ).

2. Όσον αφορά στα συγκεκριμένα έργα στα οποία αναφέρεται ο Βουλευτής, ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε. Α.Ε.) , που έχει την αρμοδιότητα της μελέτης και ανάπτυξης έργων στην περιοχή αυτή, απέστειλε το αριθμ. 1057685/31-10-2007 έγγραφο με στοιχεία και πληροφορίες για τα θιγόμενα θέματα το οποίο σας διαβιβάζουμε.

Ο Υπουργός
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ»

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

14. Στην με αριθμό 1206/29-10-07 ερώτηση του Βουλευτή κ. Κωστή Αϊβαλιώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 46985/ΕΥΣ/6822/16-11-07 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του ανωτέρω σχετικού και στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών το οποίο έχει την ευθύνη της οργάνωσης της διαχείρισης και του συντονισμού της υλοποίησης του ΚΠΣ 2000-2006 σας γνωστοποιούμε τα εξής:

Η αξιοποίηση του συνόλου των πόρων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και η μεγιστοποίηση των αναπτυξιακών αποτελεσμάτων του αποτελεί βασική επιδίωξη της χώρας. Οι ρυθμοί υλοποίησης του Γ' ΚΠΣ υποδεικνύουν τη θεαματική βελτίωση που έχει επιτευχθεί. Από τη συνολική κοινοτική συμμετοχή που έχει εγκριθεί για το ΚΠΣ 2000-2006, η οποία ανέρχεται στα 22.698,04 εκ ευρώ, σύμφωνα με τις αιτήσεις πληρωμών που έχουν υποβληθεί από την Ειδική Υπηρεσία Αρχή Πληρωμής στα διαρθρωτικά ταμεία μέχρι 30-10-2007, έχουν ζητηθεί αθροιστικά βάσει των πιστοποιημένων πληρωμών 15.373,49 εκ ευρώ, δηλαδή ποσοστό 67,75% του συνόλου της κοινοτικής συνδρομής. Η απορρόφηση της κοινοτικής συνδρομής, συμπεριλαμβανομένης της προκαταβολής, ανέρχεται στα 16.865,94 εκ

ευρώ, δηλαδή ποσοστό 74,3% του συνόλου.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις δαπανών μέχρι τέλος του έτους 2007 θα ζητηθούν πρόσθετα 2,5 δις ευρώ και εντός του 2008 η συνολική απορρόφηση της κοινοτικής συνδρομής θα φθάσει το 90% της εγκεκριμένης κοινοτικής συνδρομής. Το υπόλοιπο σύμφωνα με τις διαδικασίες κλεισίματος των προγραμμάτων του ΚΠΣ 2000-2006 προβλέπεται να εισπραχθεί από τα διαρθρωτικά ταμεία μετά το 2008 και μετά την υποβολή και αποδοχή των τελικών εκθέσεων.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, προκύπτει σημαντική πρόοδος στην ταχύτητα παραγωγής δαπάνης για το Γ' ΚΠΣ, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της απορρόφησης του συνόλου των διαθέσιμων κοινοτικών πόρων. Εξυπηρετώντας τον ίδιο στρατηγικό στόχο, πραγματοποιήθηκε η αναθεώρηση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του ΚΠΣ που ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 2006. Σε αυτήν ελήφθησαν ουσιαστικά μέτρα που περιελάμβαναν, μεταξύ άλλων, την επικαιροποίηση και εξυγίανση των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και τον προσδιορισμό των προϋποθέσεων για την ομαλή μετάβαση στην επόμενη προγραμματική περίοδο. Η αναθεώρηση του 2006 προσέφερε πολύ μεγάλη ώθηση στο Γ' ΚΠΣ και οφέλη που θα προκύψουν τόσο το τρέχον έτος όσο και το 2008. Εκτός από το θέμα του ποσοστού συγχρηματοδότησης, δημιουργήθηκαν προϋποθέσεις ωρίμανσης έργων του ΕΣΠΑ μέσα από το Γ' ΚΠΣ και καθορίστηκαν τα μεγάλα έργα τα οποία θα συνεχίσουν να συγχρηματοδοτούνται και στην επόμενη προγραμματική περίοδο.

Για την υπολειπόμενη περίοδο, το ΥΠΟΙΟ καθόρισε κανόνες προετοιμασίας του κλεισίματος του Γ' ΚΠΣ και μετάβασης στην επόμενη προγραμματική περίοδο, συντονίζοντας συγκεκριμένες δράσεις επιτάχυνσης των ρυθμών των Προγραμμάτων.

Μετά και τον καθορισμό των διαδικασιών κλεισίματος των προγραμμάτων, προετοιμάζεται η Αναθεώρηση του Γ' ΚΠΣ με διαφορετικού χαρακτήρα παρεμβάσεις από την προηγούμενη. Θα δώσει τη δυνατότητα οριστικής προσαρμογής των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων με ορίζοντα την ολοκλήρωση και αποπληρωμή τους από την ΕΕ.

Στο πλαίσιο αυτό θα προωθηθούν όλες οι απαραίτητες ενέργειες, προκειμένου το Γ' ΚΠΣ να κλείσει με τον όσο το δυνατόν αποδοτικότερο και ομαλότερο τρόπο, φροντίζοντας παράλληλα τα Προγράμματα του ΕΣΠΑ να ξεκινήσουν με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις.

Ο Υφυπουργός
ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ»)

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

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτα θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 271/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Καρτάλη προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με την υλοποίηση των προγραμματικών συμβάσεων του Υπουργείου με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Εδώ και τρία τουλάχιστον έτη, το Υπουργείο Πολιτισμού δεν υλοποιεί τις συμβατικές οικονομικές και άλλες υποχρεώσεις που του αντιστοιχούν από τις υπογεγραμμένες προγραμματικές συμβάσεις μεταξύ του Υπουργείου και φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα μείζονες δράσεις πολιτισμού (π.χ. φεστιβάλ εθνικής ή και διεθνούς κλίμακας) να μην υλοποιούνται, ο τοπικός πολιτισμός να συρρικνώνεται, αλλά και εκατοντάδες –αν όχι χιλιάδες– εργαζόμενοι σε δήμους, καλλιτεχνικούς ή πολιτιστικούς οργανισμούς να παραμένουν απλήρωτοι αλλά και να κινδυνεύει η εργασιακή τους σχέση. Πολλοί δήμοι έσπευσαν να συνάψουν δάνεια για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται ακόμη περισσότερο ο προϋπολογισμός τους.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

α) Ποιες είναι οι προθέσεις του Υπουργείου Πολιτισμού ως προς την υλοποίηση των συμβατικών του υποχρεώσεων, όπως απορρέουν από τις υπογεγραμμένες προγραμματικές συμβάσεις με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης;

β) Τι κονδύλια έχει προϋπολογίσει για τις υπογεγραμμένες προγραμματικές συμβάσεις στον οικονομικό προϋπολογισμό του οικονομικού έτους 2008;

γ) Πώς προτίθεται το Υπουργείο Πολιτισμού να υποστηρίξει οικονομικά τις δράσεις πολιτισμού που δρομολογούνται από τους δήμους;»

Ο Υπουργός Πολιτισμού κ. Λιάπης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Πολιτισμού):

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα οικονομικά του πολιτισμού είναι ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα, προβλήματα θα έλεγα, που αντιμετωπίζει σήμερα το Υπουργείο, διότι τα δημόσια οικονομικά είναι δεδομένα και η χάραξη της πολιτικής απαιτεί ένα μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και μια ορθολογική αντίληψη δαπανών, για να πετυχαίνουμε έτσι το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα με την πιο λελογισμένη δαπάνη. Αυτή είναι η δική μας πολιτική και αυτό απαιτεί η κοινή λογική. Αντιθέτως, η πολιτική του παρελθόντος ήταν μια πολιτική επιταγών άνευ αντικρίσματος, χωρίς σχεδιασμό, χωρίς προγραμματισμό, ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε περιόδου και το θέμα των προγραμματικών συμβάσεων με την Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι –επιτρέψτε μου να πω– ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Θα πρέπει, κατ' αρχάς, να σας επισημάνω ότι σήμερα υπάρχουν σε ισχύ διακρίσεις έντεκα συμβάσεις. Απ' αυτές οι διακρίσεις πέντε υπογράφηκαν επί των ημερών του Π.Α.Σ.Ο.Κ. και μόλις έξι τα τελευταία τέσσερα χρόνια. Γιατί συνέβη αυτό; Διότι η αλόγιστη χρήση της δυνατότητας υπογραφής των προγραμματικών συμβάσεων έχει φέρει σήμερα το σύστημα σε δεινή θέση, με συνέπεια το σημερινό οφειλόμενο ποσό να ανέρχεται στα 26.000.000 ευρώ, ένα τεράστιο ποσό. Εάν αναζητήσει κανείς σε αυτό το σύστημα λογική, ειρμό, συνέπεια και συνέχεια, δύσκολα θα βρει απάντηση. Γιατί εξαιρούνται έξι νομοί της χώρας; Ένα ερώτημα. Γιατί επιλέγονται κάποιοι δήμοι και μένουν εκτός πολλοί περισσότεροι με αντίστοιχα κοινωνικά και πληθυσμιακά χαρακτηριστικά; Το σύστημα αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν λειτουργήσει, αλλά αντίθετα, επιβάρυνε το φορολογούμενο με δαπάνες αμφίβολης σε κάποιες περιπτώσεις αποτελεσματικότητας και έτσι σήμερα βρισκόμαστε να προσπαθούμε να κλείσουμε τις μαύρες τρύπες του παρελθόντος. Αυτή είναι η αλήθεια.

Σε πρώτο επίπεδο οι προσπάθειές μας εστιάζονται στο νοι-

κοκύρεμα αυτής της κατάστασης και στην αποκατάσταση της αξιοπιστίας του δημοσίου. Γι' αυτό και έχει συσταθεί στο Υπουργείο μία επιτροπή, η οποία αξιολογεί τους όρους και τη λειτουργία του προγράμματος για να διατυπώσει μια νέα πλήρη αξιόπιστη και αποτελεσματική πρόταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο κ. Καρτάλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΤΑΛΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περίμενα ο κύριος Υπουργός να μας πει ότι αυτό που έχει πολύ μεγάλη σημασία είναι να τονώσουμε τις τοπικές κοινωνίες, να σεβαστούμε τις προγραμματικές συμβάσεις που έγιναν στο παρελθόν, γιατί η διοίκηση έχει συνέχεια και να είμαστε συνεπείς προς τις οικονομικές υποχρεώσεις που έχει το κράτος προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Αν «μαζεύτηκε» το χρέος των 26.000.000 ευρώ που είπατε, κύριε Υπουργέ, είναι γιατί επί τριάντισι χρόνια, στην προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, δεν εκταμιεύτηκαν πόροι προς τις προγραμματικές συμβάσεις και τους δήμους. Αν όλα αυτά έχουν να κάνουν με τα οικονομικά, είναι γιατί ο πολιτισμός δεν είναι υψηλής προτεραιότητας για τη σημερινή Κυβέρνηση και αυτό το βλέπουμε στο δικό σας προϋπολογισμό του 2008, όπου έχετε μόνο μια αύξηση 2% για το 2008, όταν μόνο και μόνο ο πληθωρισμός είναι πολύ μεγαλύτερος. Όταν δεν έχουμε τομεακό πρόγραμμα για τον πολιτισμό, κύριε Υπουργέ, στο Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης της επόμενης επταετίας αντιλαμβανόμαστε ποια είναι η προτεραιότητα του πολιτισμού.

Μιλήσατε για τις προγραμματικές συμβάσεις. Εγώ θα σας διαβάσω μερικά παραδείγματα πραγματικών συμβάσεων που τελούν σε ύπνωση. Καλλιτεχνικός Οργανισμός Βόλου, Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Καλαμάτας, Κρατική Ορχήστρα Ελληνικής Μουσικής, Δημοτική Επιχείρηση Ανάπτυξης Πειραιά, Ορχήστρα Δημοτικού Ωδείου Πάτρας, Φωτογραφικό Κέντρο Σκοπέλου, Ινστιτούτο Βιβλίου Ανάγνωσης Κοζάνης, Τελόγλειο Ίδρυμα Τεχνών, Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Νεάπολης-Σταυρούπολης Θεσσαλονίκης, Συμφωνική Ορχήστρα Βόλου. Μόνο στη Συμφωνική Ορχήστρα Βόλου οφείλετε 800.000 ευρώ. Έχει σε πολλά μέρη της Ελλάδος, κύριε Υπουργέ, συμφωνικές ορχήστρες του επιπέδου του Βόλου, όπως και συμφωνική ορχήστρα νέων;

Γιατί δεν αντιλαμβανόμαστε ότι μέσα από τις προγραμματικές συμβάσεις, αυτό που πραγματικά δίνουμε τη δυνατότητα στην ελληνική περιφέρεια είναι να αναπτύξει δεξιότητες, να δημιουργήσει εργαστήρια για νέους ανθρώπους, να προχωρήσει τον πολιτισμό της τοπικής κλίμακας, που είναι τελείως διαφορετικός από τον πολιτισμό των μεγάλων συνεδριακών χώρων.

Εγώ ήλπιζα πως η απάντησή σας σήμερα θα είναι τελείως διαφορετική. Ήλπιζα ότι θα ζητήσετε από όλους να διεκδικήσουμε νέους πόρους για τον πολιτισμό για να μπορέσουν να τηρηθούν όλες αυτές οι υποχρεώσεις προς την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τελικά προς τους πολίτες. Όμως τελικά αυτό που βλέπουμε είναι ότι ο πολιτισμός για σας δεν είναι δημόσιο αγαθό. Στρέφεται προς τον ιδιωτικό τομέα, με άλλα λόγια εκεί που πρακτικά υπάρχουν, αν θέλετε, χορηγίες ή κάποια τέλη πολιτισμού, που πιθανώς θα επιβληθούν στους πολίτες για να μπορέσουν να γίνουν όλα αυτά.

Αν είναι αυτή η λογική, κύριε Υπουργέ, ας κλείσουμε τα μισαίσια της χώρας γιατί δεν βγάδουμε τα λεφτά τους, ας γεμίσουμε καφετέριες και ουζερί την ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων, για να βγάλουμε τα λεφτά που κόστισε η ενοποίηση και ας κλείσουμε το κεφάλαιο πολιτισμός και τοπική κοινωνία γιατί δεν έχει κανένα νόημα.

Εγώ σας καλώ και σας ζητώ να χρησιμοποιήσετε όλες τις δυνάμεις σας προς το Υπουργείο Οικονομίας –που ξέρω πως απεμπόλησε από το Υπουργείο Πολιτισμού ένα σημαντικό πόρο, όπως είναι τα αριθμολαχεία από τον Ο.Π.Α.Π.– για να έχετε περισσότερους πόρους, ώστε να μπορέσουν να τηρηθούν αυτές οι συμβάσεις, γιατί αφορούν Έλληνες πολίτες σε όλα τα μέρη της Ελλάδος, σε κάθε γωνία της χώρας. Τώρα, γιατί λείπουν έξι νομοί, είναι στο χέρι σας να τους προσθέσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Το λόγο έχει ο κύριος

Υπουργός.

ΜΙΧΑΗΛ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΠΗΣ (Υπουργός Πολιτισμού): Κύριε Καρτάλη, νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε ότι οι δαπάνες οφείλουν να προσαρμόζονται στα γνωστά οικονομικά δεδομένα -αυτή είναι η πραγματικότητα- και ασφαλώς να εξυπηρετούν ανάγκες πρώτης προτεραιότητας, να αντιμετωπίζουν τους πολίτες ισότιμα. Δυστυχώς όλα αυτά δεν συνέβησαν στο παρελθόν και ερχόμαστε εμείς να τα διορθώσουμε.

Να αναφέρω απλώς ενδεικτικά, όπως το κάνατε και εσείς, πως για το Νομό Μαγνησίας είχαν υπογραφεί έξι συμβάσεις, για το Νομό Μεσσηνίας είχαν υπογραφεί έντεκα συμβάσεις και για το Νομό Λακωνίας καμμία, που ήταν διπλανός νομός.

Δεν θα σας κουράσω όμως αναφέροντας διάφορα παράδοξα που εντοπίζει κανείς σ' αυτό το σύστημα, όπως ότι ακόμη και στις παραμονές των εκλογών του 2004 η πολιτική ηγεσία τότε αφειδώς υπέγραφε συμβάσεις και μάλιστα χωρίς αντίκρισμα.

Επιτρέψτε μου όμως να αναφερθώ στη δική μας αντιμετώπιση του ζητήματος. Για μας αυτές οι συμβάσεις δεν αποσκοπούν στην επίφαση της απασχόλησης αλλά αποσκοπούν στην παραγωγή ουσιαστικού εμφανούς πολιτιστικού έργου.

Γι' αυτό και γίνεται έλεγχος των προγραμματικών συμβάσεων επί των ημερών μας, γιατί σε πολλές περιπτώσεις υπάρχουν σημαντικά νομικά κενά. Και επιτρέψτε μου να αναφέρω ενδεικτικά ένα. Σε πολλές συμβάσεις δεν υπήρξε εκπροσώπηση των ίδιων των οργάνων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά αυτές οι συμβάσεις υπογράφονταν απευθείας με τρίτους. Ιδού ένα παράλογο!

Πρέπει, λοιπόν, να είμαστε ειλικρινείς και με τους εαυτούς μας και με τους πολίτες. Η αλήθεια είναι ότι υπάρχουν πράγματα στον τομέα του πολιτισμού πολλά ανοικτά μέτωπα: Παντού αιτήματα χρηματοδότησης, δίκαια στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά δύσκολα στο να υλοποιηθούν. Ξέρουμε όλοι πολύ καλά ότι ο πολιτισμός είναι μια ακριβή υπόθεση. Γι' αυτό και πέρα από τις κρατικές επιχορηγήσεις, που έχουν περιορισμένα όρια, εξασφαλίζουμε το απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο για την προσέλκυση και ιδιωτικών κεφαλαίων και σε τοπικό και σε εθνικό επίπεδο. Προσπαθούμε για την καλύτερη αξιοποίηση των κρατικών κονδυλίων με τη δημιουργία θεσμών, που θα πετύχουν την ενίσχυση του ελληνικού πολιτιστικού προϊόντος, με στόχο, κύριε Καρτάλη, να εντάξουμε τον πολιτισμό στην καθημερινότητα των πολιτών και να γίνει κι αυτό ένα στοιχείο για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των περισσότερων.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Προχωρούμε στην τρίτη με αριθμό 272/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Ζίωγα προς τους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με τα προβλήματα των εργαζομένων σε εργολάβους στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (Α.Π.Θ.) προσλαμβάνεται και εργάζεται για πολλά χρόνια με το απαράδεκτο καθεστώς ενοικίασης εργαζομένων από τους εργολάβους που συνάπτουν συμβάσεις έργου για διάφορες λειτουργικές δραστηριότητες με το πανεπιστήμιο, αν και καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες.

Στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι αυτοί, προστίθεται σήμερα και η απόφαση της νέας εταιρείας «Οικολογική Α.Ε.», που ανέλαβε την καθαριότητα, να θεωρεί το χρόνο του διαλείμματος ως μη ενεργό χρόνο και να τους περικόπτει τέσσερα μεροκάματα το μήνα και αντίστοιχα ένσημα. Μάλιστα ζητά από τους εργαζόμενους να υπογράφουν δήλωση ότι συμφωνούν με τη μείωση αυτή.

Το καθεστώς ενοικίασης και στυγνής εκμετάλλευσης των εργαζομένων αυτών από τους εργολάβους είναι απαράδεκτο.

Την ευθύνη για την κατάσταση αυτή την έχουν όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Νέας Δημοκρατίας, που με την πολιτική τους και το νομικό πλαίσιο δημιούργησαν καθε-

στώς «δουλεμπορίας» για τους εργαζόμενους.

Ευθύνη έχει όμως κι η διοίκηση του πανεπιστημίου που, αντί να απαιτεί αυξημένα κονδύλια από την Κυβέρνηση για τη σωστή λειτουργία του Α.Π.Θ., συναινεί στις απαράδεκτες αυτές εργασιακές σχέσεις.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Αν θα παρέμβουν για να διασφαλίσουν τους εργαζόμενους από την εκμετάλλευση της εν λόγω εργολαβικής εταιρείας.

2. Αν η Κυβέρνηση θα μονιμοποιήσει άμεσα και χωρίς προϋποθέσεις όλους τους εργαζόμενους μέσω εργολάβων, απευθείας στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης».

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

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα απαντώντας στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου να πω, πρώτον, ότι η μονιμοποίηση προσωπικού που εργάζεται με εργολαβικές συμβάσεις στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης δεν είναι δυνατή, καθώς προσक्रύει παγίως σε κείμενες διατάξεις. Θα ήθελα να αναφερθώ, πρώτον, στο ότι το 2001 που ετέθη το θέμα, η τότε ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας έκρινε ότι οι εργαζόμενοι με αυτές τις συμβάσεις δεν ήταν δυνατόν να μονιμοποιηθούν, διότι δεν ήταν απευθείας η συνεργασία με το Ίδρυμα.

Ομοίως το 2005 το Α.Σ.Ε.Π. εξέτασε σχετική αίτηση του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και αποφάνθηκε ότι το προσωπικό δεν εμπίπτει στις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος, καθώς δεν έχει νομική σχέση με το πανεπιστήμιο καθ' όλη τη διάρκεια των συμβάσεών του.

Σε ό,τι αφορά γενικότερα όμως και κάποια άλλα θέματα που τίθενται με την ερώτηση, για παράδειγμα σχετικά με τη στήριξη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης από την πολιτεία, θα ήθελα να επισημάνω ότι με σχετικές κοινές υπουργικές αποφάσεις με το Υπουργείο Εσωτερικών συνεστήθησαν τριακόσιες ενενήντα οκτώ θέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου, αορίστου χρόνου, και κατετάγησαν οι συμβασιούχοι που είχαν σύμβαση απευθείας με το Αριστοτέλειο και εκρίθη από το Α.Σ.Ε.Π. ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του π.δ. 164/2004.

Επίσης, προωθήθηκε από το Υπουργείο Παιδείας, το αίτημα για κατ' εξαίρεση πρόσληψη δέκα Υ.Ε. φυλάκων-νυκτοφυλάκων, για να αντιμετωπισθεί ένα τμήμα των επιτακτικών αναγκών για τη φύλαξη των εγκαταστάσεων.

Θα ήθελα να πω, επίσης, ότι στο πλαίσιο του τετραετούς προγραμματισμού που έχει εισαχθεί με τις νέες διατάξεις του νόμου για την ανώτατη εκπαίδευση, τα πανεπιστήμια έχουν τη δυνατότητα μέσα στα τέσσερα χρόνια να προγραμματίσουν καλύτερα τις ανάγκες σε προσωπικό, αν δηλαδή, χρειάζονται περισσότερο προσωπικό φύλαξης, διοικητικό, τεχνικό ή εκπαιδευτικό, να αξιοποιήσουν τις διατιθέμενες πιστώσεις, όπως αρμόζει σε αυτοδιοικούμενους οργανισμούς.

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

Τέλος, να πω ότι σε κάθε περίπτωση η πολιτεία διαθέτει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς, για να ελεγχθούν οι οποιεσδήποτε παραβάσεις της εργατικής νομοθεσίας, να εξεταστούν καταγγελίες από εργαζόμενους στον ιδιωτικό τομέα, όπου βεβαίως δεν μπορούμε να δεχθούμε εμείς, όταν υπάρχουν αυτές οι δυνατότητες και η εργατική νομοθεσία, να μιλάμε για καθεστώς δουλεμπορίας απλά και μόνο γιατί είναι στον ιδιωτικό τομέα.

Όπως μας ενημέρωσε -και έχω τα στοιχεία- το Υπουργείο Απασχόλησης, στο οποίο απευθυνθήκατε, το αρμόδιο Τμήμα Κοινωνικής Επιθεώρησης του Ανατολικού Τομέα Θεσσαλονίκης γνώριζε ότι κανένας από τους εργαζόμενους της εταιρείας «Οικολογική Α.Ε.» που έχει αναλάβει την καθαριότητα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης δεν έχει προσφύγει στην τοπική υπηρεσία για να καταγγείλει την περικοπή των διακοπών του χρόνου διαλείμματος, όπως τίθεται στην ερώτηση και η «Οικολογική Α.Ε.» εκλήθη σε εργατική διαφορά στις 5 Δεκεμβρίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Υφυπουργέ, τα υπόλοιπα στη δευτερολογία σας.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Απλώς να επισημάνω ότι υπάρχουν ελεγκτικοί μηχανισμοί, ώστε να διασφαλίζονται πλήρως τα δικαιώματα των εργαζομένων στον ιδιωτικό τομέα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Ζιώγας, Βουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, επειδή υπήρξα μέλος της Συγκλήτου της περιόδου που αναφέρατε, γνωρίζω την προσπάθεια που είχε γίνει, αλλά βέβαια δεν τελεσφόρησε και επί τούτου πρόκειται. Βεβαίως, γνωρίζουμε και τις θέσεις που είπατε και αφορούν κυρίως τους Ι.Δ.Α.Χ., το εκπαιδευτικό προσωπικό που θα μπορούσε να έχει –και έχει– προσόντα να είναι μέλη Δ.Ε.Π. και παρ' όλα αυτά οι μισοί έχουν ήδη φύγει και ξέρουμε και για τον τετραετή προγραμματισμό που προβλέπεται από το νέο νόμο-πλαίσιο.

Βέβαια, αυτό το αναφερόμενο για τους πεντακόσιους εργαζόμενους, απασχολούμενους αν θέλετε, στην «Οικολογική Α.Ε.», που είναι ένα μέρος από τους εξακόσιους πενήντα εργαζόμενους ή απασχολούμενους στο Αριστοτέλειο, είναι μια παλιά αμαρτία που διαρκεί είκοσι πέντε ολόκληρα χρόνια.

Επομένως αν ήθελε η πολιτεία, δηλαδή η τωρινή Κυβέρνηση και οι προηγούμενες να κάνουν κάτι, θα μπορούσαν. Είναι προφανές βέβαια ότι αυτό δεν οφείλεται στο νέο νόμο-πλαίσιο που έχει ψηφιστεί και αντιμετωπίζει τα πανεπιστήμια ως ανώνυμες εταιρείες και επιχειρήσεις.

Έχω απλά ένα ερώτημα: Το ποσό που δαπανά η πολιτεία και το δημόσιο είναι πάνω από 15.000.000 ευρώ για την καθαριότητα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο. Αν αυτές οι θέσεις απλά ήταν σταθερές θέσεις, μόνιμες θέσεις, τα έξοδα του ελληνικού δημοσίου θα ήταν μικρότερα και βέβαια οι εργαζόμενοι θα δούλευαν σε πολύ καλύτερες συνθήκες.

Αυτό, βέβαια, δεν αφορά μόνο το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, είναι συνέπεια της συνολικότερης αντιλαϊκής πολιτικής, που έχει να κάνει με την παιδεία και την ανώτατη εκπαίδευση. Είναι μία προσφορά σε ιδιώτες, μία προσφορά «φιλέτο» σε ιδιώτες εργολάβους. Όμως, παράλληλα με την ανοχή που δείχνει η πολιτική ηγεσία και τη στήριξη που δίνει η πολιτική ηγεσία, αλλά και οι πρυτανικές αρχές, πρέπει να πούμε ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των οργανικών θέσεων στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, πάνω από 40%, κύριε Υπουργέ, παραμένουν ακάλυπτες.

Επομένως εδώ υπάρχει ένας συγκεκριμένος σχεδιασμός να αλλοιωθούν οι σχέσεις εργασίας, να πάμε δηλαδή, από τις μόνιμες και σταθερές, σε υπηρεσίες εργολάβων, που ξέρουμε πολύ καλά αυτές οι υπηρεσίες και αυτό το καθεστώς περί τίνος πρόκειται, αν είναι ελεύθερο, αν υπάρχει πίεση, αν υπάρχει τρομοκρατία, αν υπάρχει απειλή.

Ο αγώνας των εργαζομένων στον εργολάβο στο Αριστοτέλειο έχει εκφρασμένη τη συμπαράσταση από όλους τους φορείς της πανεπιστημιακής κοινότητας και βεβαίως των ταξικών δυνάμεων της πόλης μας για την πάλη που κάνει για το αυτονόητο, δηλαδή να έχει μία μόνιμη και σταθερή, πλήρη εργασία.

Εμείς παλεύουμε και συμπαραστεκόμαστε σ' αυτόν τον αγώνα, να γίνει το αντίστοιχο και το ανάλογο που έγινε στους δήμους, στη Νίκαια, στην Πολίχνη της Θεσσαλονίκης και στην Καλαμαριά της Θεσσαλονίκης, δηλαδή να πάει στην άκρη, να πεταχτεί το προεδρικό διάταγμα Παυλόπουλου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Πρέπει να ολοκληρώσετε, κύριε συνάδελφε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΙΩΓΑΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Γιατί για εμάς η υπέρτατη κοινωνική αξία, κύριε Υπουργέ, είναι ότι νόμος είναι το δίκαιο του εργαζόμενου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Πρώτα απ' όλα, θέλω να πω ότι ο νόμος-πλαίσιο δεν αντιμετωπίζει τα πανεπιστήμια ως ανώνυμες εταιρείες. Ενισχύει την αυτοδιοίκησή τους, ενισχύει τη δυνατότητα τα ίδια τα πανεπιστήμια να αυτενεργούν, να πάρουν το μεγαλύτερο μέρος των αποφάσεων και να υπάρχει λιγότερη κρατική παρέμβαση στα ακαδημαϊκά θέματα.

Σε ό,τι αφορά τη στήριξη του Υπουργείου Παιδείας και της πολιτείας γενικότερα στα πανεπιστήμια, θα ήθελα να πω ότι αυτό φαίνεται από τη συνεχή αύξηση –σε πραγματικούς αριθμούς– της χρηματοδότησης της ανώτατης εκπαίδευσης τα τελευταία τρία χρόνια. Για παράδειγμα, οι λειτουργικές δαπάνες των πανεπιστημίων αυξήθηκαν κατά 60.000.000 ευρώ την τελευταία τριετία, ποσοστό που υπερβαίνει το 26%, αυξήθηκαν οι πιστώσεις για τη σίτιση των φοιτητών, διπλασιάστηκαν οι πιστώσεις για τα συγγράμματα στα πανεπιστήμια. Και να μην αναφέρω τα 960.000.000 ευρώ που διατέθηκαν την τελευταία πενταετία στα πανεπιστήμια από πόρους του Ε.Π.Ε.Α.Κ..

Και η χρηματοδότηση του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία τρία χρόνια. Κατά 20% αυξήθηκαν οι λειτουργικές δαπάνες, κατά 12% οι πόροι για τη σίτιση των φοιτητών.

Οι τετρακόσιες περίπου νέες οργανικές θέσεις που συστήθηκαν για τους Ι.Δ.Α.Χ. και αυτό είναι μια σημαντική ενίσχυση από πλευράς διοικητικού προσωπικού του ιδρύματος. Και αυτή η προσπάθεια για στήριξη σε προσωπικό, εκπαιδευτικό, διοικητικό και Υ.Ε. φυλάκων θα συνεχιστεί και την επόμενη τετραετία, ούτως ώστε σταδιακά οι ανάγκες του Ιδρύματος να καλύπτονται.

Αυτή είναι η προσπάθεια και η μέριμνα που καταβάλλουμε για να στηρίξουμε το ελληνικό δημόσιο πανεπιστήμιο. Και αυτήν την πορεία θα τη συνεχίσουμε.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λόγω ανειλημμένων υποχρεώσεων του κ. Ταλιαδούρου και με τη σύμφωνη γνώμη του κ. Ξανθόπουλου, συνεχίζουμε με επίκαιρη ερώτηση από το δεύτερο κύκλο.

Θα συζητηθεί, λοιπόν, η τέταρτη με αριθμό 266/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αναστασίου Κουράκη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη διασφάλιση στέγασης των φοιτητών που διαμένουν στην εστία «Τίμιος Σταυρός» του Ρεθύμνου, η οποία θα κλείσει λόγω επικινδυνότητας του κτηρίου, κ.λπ.

Το κείμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Κουράκη έχει ως εξής:

«Η φοιτητική εστία Ρεθύμνου «Τίμιος Σταυρός» πρόκειται να κλείσει το αμέσως επόμενο διάστημα λόγω επικινδυνότητας του κτηρίου. Το Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας που έχει την ευθύνη της λειτουργίας της, ανακοίνωσε στις 10 Αυγούστου 2007 (Αριθμ. Πρωτ.: 606/116/12537) στους διαμένοντες φοιτητές ότι θα πρέπει να καταθέσουν εκ νέου τα δικαιολογητικά τους και αυτά να αξιολογηθούν από μηδενική βάση, προκειμένου να στεγαστούν σε κάποια άλλη από τις φοιτητικές εστίες της πόλης. Δεν τους επισήμαναν όμως ότι η προθεσμία για την υποβολή αιτήσεων είχε ήδη λήξει από τις 31 Μαΐου 2007!

Επιπλέον και με το δεδομένο ότι οι διαμένοντες στις εστίες του Εθνικού Ιδρύματος Νεότητας σε όλη τη χώρα δεν απαιτείται να καταθέτουν κάθε χρόνο τα δικαιολογητικά τους προκειμένου να συνεχίζουν τη διαμονή τους εκεί, η απόφαση του Εθνικού Ιδρύματος Νεότητας συνιστά αρνητικά διάκριση σε βάρος των εξήντα δύο φοιτητών της Εστίας «Τίμιος Σταυρός».

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Για ποιο λόγο έλαβε χώρα η προαναφερθείσα αρνητική διάκριση εις βάρος των φοιτητών του «Τίμιου Σταυρού»; Προτίθεται να παρέμβει για την άρση της και για τη διασφάλιση της στέγασής τους;

2. Σκοπεύει να παρέμβει (π.χ. μέσω άμεσης ενοικίασης εναλλακτικού χώρου) για να αποτρέψει τη μείωση της δυναμικότητας των εστιών του Ρεθύμνου (που όπως συμβαίνει σε όλη την Ελλάδα παραμένει απελπιστικά χαμηλή) κατά εξήντα δύο κλί-νες»;

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να πω ότι πράγματι το Μάιο του 2007 οι τεχνικές υπηρεσίες του Εθνικού Ιδρύματος Νεότητας και της Νομαρχίας Ρεθύμνης διαπίστωσαν σοβαρά προβλήματα στο φέροντα οργανισμό του κτηρίου του «Τιμίου Σταυρού» που καλύπτει τις ανάγκες της φοιτητικής στέγης στο Ρέθυμνο.

Γι' αυτόν το λόγο, το Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας το οποίο έχει την ευθύνη λειτουργίας του κτηρίου, αποφάσισε την αναστολή λειτουργίας της εστίας.

Όσον αφορά τα δύο ειδικότερα ερωτήματα που τίθενται με την ερώτηση του κυρίου συναδέλφου, θα ήθελα να πω τα εξής.

Πρώτον, σε ό,τι αφορά στη μείωση που αναφέρεται στην ερώτηση της δυναμικότητας των εστιών στο Ρέθυμνο, θα ήθελα να επισημάνω ότι, αντίθετα, αυξήθηκε η προσφορά κλινών για φοιτητική στέγαση στο Ρέθυμνο κατά εκατόν σαράντα τρεις κλίνες το 2007-2008, λόγω του ότι αποπερατώθηκε η νέα φοιτητική κατοικία της Πανεπιστημιούπολης Ρεθύμνου, η ανέγερση της οποίας ξεκίνησε με κονδύλια που διατέθηκαν το 2004 στον τετραετή προγραμματισμό. Βεβαίως, λειτουργεί και το Φοιτητικό Πολιτιστικό Κέντρο «ΞΕΝΙΑΣ» δυναμικότητας πενήντα οκτώ κλινών. Συνεπώς, η νέα εστία που δημιουργήθηκε έχει πολύ περισσότερες κλίνες απ' αυτές του «Τιμίου Σταυρού».

Σε ό,τι αφορά το θέμα της αρνητικής διάκρισης που επισημαίνεται εις βάρος των φοιτητών του «Τιμίου Σταυρού», θα ήθελα να πω ότι δεν υπήρξε τέτοια αρνητική διάκριση. Και τούτο διότι, όπως μας ενημέρωσε εγγράφως το Πανεπιστήμιο Κρήτης –και έχω στη διάθεσή σας όλα τα σχετικά έγγραφα- όλα τα αιτήματα των φοιτητών αξιολογούνται σύμφωνα με αντικειμενικά και διαφανή κριτήρια, όπως προσδιορίστηκαν σε αποφάσεις της Συγκλήτου το 2004 και το 2005. Ειδικότερα, γίνεται μοριοδότηση βάσει του εισοδήματος, της οικογενειακής κατάστασης και του τόπου μόνιμου κατοικίας των γονέων.

Για να διασφαλισθεί, λοιπόν, το δικαίωμα των φοιτητών στη στέγαση, η προθεσμία κατάθεσης των δικαιολογητικών, αν και ισχύει μέχρι το Μάιο, ειδικώς γι' αυτήν την περίπτωση δόθηκε παράταση και το Τμήμα Φοιτητικής Μέριμνας δεχόταν αιτήσεις μέχρι και το Νοέμβριο του 2007.

Συνεπώς όποιος φοιτητής από τον «Τίμιο Σταυρό» ενδιαφερόταν να υποβάλει αίτηση για να στεγαστεί στη νέα εστία που κατασκευάστηκε, μπορούσε να το είχε πράξει και από εκεί και πέρα θα αξιολογείτο σύμφωνα με τα οικονομικά, κοινωνικά και προσωπικά κριτήρια που είχαν τεθεί το 2004-2005. Και δεν νομίζω ότι κανείς θέλει διακριτική μεταχείριση υπέρ ή εις βάρος κάποιων φοιτητών. Όλοι οι φοιτητές είναι ίσοι και θα πρέπει να προτιμώνται εκείνοι οι οποίοι για κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους πρέπει να στεγαστούν στην εστία.

Όπως, λοιπόν, μας ενημέρωσε το Πανεπιστήμιο του Ρεθύμνου, όλοι ανεξαιρέτως οι φοιτητές που υπέβαλαν αίτηση και είχαν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, εξυπηρετήθηκαν και καλύφθηκαν από τις νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις που δημιουργήθηκαν στο Ρέθυμνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Αναστάσιος Κουράκης, Βουλευτής του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, υποψιάζομαι ότι δεν σας ενημέρωσαν σωστά για το εξής πολύ απλό θέμα. Όλοι οι φοιτητές που έχουν δικαίωμα να είναι σε μια φοιτητική εστία από το πρώτο έτος των σπουδών τους μέχρι να αποπερατώσουν τις σπουδές τους βρίσκονται στην εστία χωρίς να έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν τα δικαιολογητικά τους κάθε χρόνο.

Οι συγκεκριμένοι φοιτητές είχαν την ατυχία το κτήριο στο οποίο στεγάζονταν να έχει σοβαρά προβλήματα του φέροντος σκελετού. Αυτό δεν είναι λόγος για να τους αφαιρεθεί το δικαίωμα συνέχισης παροχής της στέγασης. Είναι τελείως άδικο αυτοί οι φοιτητές να πεταχτούν στο δρόμο και να βρεθούν σ' ένα καθεστώς δυσμενέστερο απ' ό,τι όλοι οι άλλοι συνάδελφοί τους σε όλη την Ελλάδα μόνο και μόνο γιατί το Υπουργείο και

το Εθνικό Ίδρυμα Νεότητας δεν φρόντισε να υλοποιήσει δική του υπόσχεση να παραχωρηθεί ένας χώρος ενοικίασης για να μπορούν να τακτοποιηθούν όλοι οι φοιτητές.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι αυτό που περιμένα σήμερα από εσάς είναι όχι να μου πείτε ότι το πανεπιστήμιο θα κάνει την αξιολόγηση, όπως την έκανε αξιοκρατικά κ.λπ., αλλά ότι εμείς ως πολιτεία έχουμε την υποχρέωση αυτούς τους εξήντα δύο φοιτητές να μην τους πετάξουμε στο δρόμο.

Πρέπει να σας πω και κάτι άλλο, το οποίο θα παρακαλούσα να λάβετε σοβαρά υπ' όψιν. Αυτοί οι φοιτητές από αύριο θα είναι σε διαδικασία κατάληψης. Το κτήριο είναι ετοιμόρροπο και οτιδήποτε συμβεί, καταλαβαίνετε ότι προφανώς επιβαρύνει την πολιτεία. Οι φοιτητές θα υπερασπισθούν το δίκιο τους και θα μείνουν μέσα σ' αυτό το κτήριο, έως ότου βρεθεί ένας χώρος στον οποίο να μπορούν να μεταστεγαστούν.

Απευθύνω έκκληση έστω και αυτήν τη στιγμή η πολιτεία να μη μεταθέσει το πρόβλημα στο πανεπιστήμιο και την πρυτανεία, αλλά να μπορέσει πραγματικά να ανταποκριθεί στο πλαίσιο των υποχρεώσεων που έχει.

Όσον αφορά αυτό που είπατε ότι οι κλίνες αυξήθηκαν, θα ήθελα να σας πω ότι τα δωμάτια των νέων εστιών -αν δεν υπήρχε το πρόβλημα της επικινδυνότητας του κτηρίου- θα αθροίζονταν με τα ήδη υπάρχοντα, οπότε συνολικά οι κλίνες θα ήταν διακόσιες πέντε. Αυτό θα ήταν το σύνολο. Εκατόν σαράντα τρεις είναι οι καινούργιες κλίνες και εξήντα δύο οι παλιές.

Επειδή όμως προέκυψε το πρόβλημα, αυτές οι εξήντα δύο κλίνες αφαιρούνται ως μη όφειλαν. Κατά συνέπεια καταλαβαίνετε ότι μέχρι να καλύψουμε την απώλεια με τη δημιουργία νέων κλινών, έχουμε την υποχρέωση αυτούς τους φοιτητές να τους αντιμετωπίσουμε με έναν θετικό τρόπο. Δεν περιμένω κάτι άλλο αυτήν τη στιγμή και μη μου πείτε ακριβώς τα ίδια που είπατε στην αρχή. Έλεος, κύριε Υπουργέ! Κάνω έκκληση την τελευταία στιγμή να πείτε ότι, ναι, πραγματικά θα νοικιάσουμε χώρο για να τακτοποιήσουμε αυτούς τους φοιτητές.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Θα ήθελα να πω ότι δεν αφαιρέθηκε πρώτα απ' όλα δικαίωμα σε κανέναν φοιτητή. Οι κλίνες αυξήθηκαν. Από εξήντα δύο που υπήρχαν, έγιναν εκατόν εξήντα τρεις. Συνεπώς αυξήθηκαν κατά ογδόντα οι κλίνες που υπήρχαν, αφαιρουμένων των κλινών του «Τιμίου Σταυρού», που λόγω των προβλημάτων δεν μπορεί να λειτουργήσει. Τα κριτήρια με τα οποία εισήχθησαν και οι ογδόντα επιπλέον φοιτητές στο νέο κτήριο, στη νέα φοιτητική εστία, είναι απολύτως αντικειμενικά και αδιάβλητα και δεν μπορεί να γίνει κατάχρηση των όρων και να υπάρχουν κάποιοι περισσότεροι ευνοημένοι και να μην τηρούνται τα κριτήρια. Όλοι ανεξαιρέτως, οι φοιτητές οι οποίοι πληρούσαν τις προϋποθέσεις που όρισε η Σύγκλητος, με τις δύο αποφάσεις το 2004 και το 2005 ικανοποιήθηκαν τα αιτήματά τους και στεγάζονται.

Συνεπώς στεγάζονται σήμερα στο Ρέθυμνο ογδόντα τρεις φοιτητές παραπάνω απ' ό,τι ήταν την προηγούμενη φορά.

Από εκεί και πέρα εμείς συνεχίζουμε το πρόγραμμα ανέγερσης εστιών όπως στο Ρέθυμνο και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας, ένα ευρύτατο πρόγραμμα εστιών ύψους 35.000.000 ευρώ. Βεβαίως στην Κρήτη, συνολικά μελετάμε να προχωρήσει η ανέγερση και άλλων φοιτητικών εστιών, ώστε όσο είναι δυνατόν να καλύπτονται σε μεγαλύτερο αριθμό τα προβλήματα των φοιτητών. Όμως, σε κάθε περίπτωση, πάντα θα τηρείται η σειρά, τα κριτήρια τα κοινωνικά, οικονομικά και ατομικά κριτήρια ενός εκάστου των φοιτητών και δεν μπορεί να γίνονται εξαιρέσεις για διάφορους λόγους και με διάφορα προσχήματα. Η ισότητα θα πρέπει να τηρείται.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ: Για τους άλλους φοιτητές, που ήδη βρίσκονται σε άλλες εστίες, δεν ισχύει αυτό. Δεν υποβάλλουν τα χαρτιά τους κάθε χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ολοκληρώθηκε, κύριε Κουράκη, η συζήτηση της επίκαιρης ερώτησης.

Επανερχόμαστε στις επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου

και θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 250/26.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Σίμου Κεδίκογλου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη βελτίωση του εθνικού οδικού δικτύου στην Εύβοια κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κεδίκογλου έχει ως εξής:

«Η επιστροφή από την Εύβοια των επισκεπτών τα Σαββατοκύριακα και τις γιορτές είναι ένας μικρός «Γολγοθάς». Όλο το μήκος των δρόμων από Ψαχνά-Αρτάκη και από Βασιλικό-Λάμψακο έως το Βαθύ Αυλίδος είναι ένας συνεχής συρμός αυτοκινήτων μήκους 10 χιλιομέτρων και με ταχύτητα διέλευσης σχεδόν σημειωτών. Το πρόβλημα θα επιδεινωθεί με την αποπεράτωση της οδού προς Σχηματάρι-Χαλκίδα το 2008.

Το μέγα πρόβλημα του εθνικού οδικού δικτύου στο νομό έχει επισημανθεί. Στον καθημερινό Τύπο περιγράφεται συχνά ως ένα από τα πλέον επικίνδυνα και βαρείας κυκλοφορίας προς διέλευση τμήματα εθνικών δρόμων της χώρας. Οποιαδήποτε επέμβαση είναι άνευ σημασίας, αν δεν εκσυγχρονιστεί το τμήμα από Βασιλικό-Λάμψακο-Ψηλή Γέφυρα και από Ψαχνά-Αρτάκη-Ψηλή Γέφυρα.

Από εικοσαετίας έχει ανατεθεί η μελέτη του οδικού έργου από Ψηλή Γέφυρα προς Λάμψακο-Βασιλικό και Αρτάκη-Ψαχνά. Δεν γνωρίζουμε αν οι μελέτες, οδοποιίας, τεχνικών έργων, γεωτεχνικών κ.λπ. είναι έτοιμες, αν υπάρχει ώριμη μελέτη προς ένταξη του έργου σε πρόγραμμα κατασκευής και αν εν τέλει το έργο θα ενταχθεί στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Οι χρόνοι είναι πιεστικοί και ο «Γολγοθάς» πρέπει να εκλείψει!

Παρακαλείται ο κύριος Υπουργός να πληροφορήσει λεπτομερώς τη Βουλή σχετικά με τις προοπτικές και την πρόοδο –στάδια μελέτης, ανάδοχοι, προβλεπόμενος χρόνος κατασκευής- του έργου αυτού».

Ο Υφυπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. κ. Ξανθόπουλος έχει το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κυρία Πρόεδρε, πράγματι έχουμε πει και άλλη φορά ότι η Εύβοια έχει παραμεληθεί επί πολλές δεκαετίες από πλευράς οδικής υποδομής και κακώς, γιατί εκτός των άλλων, πέραν της ιστορίας της, προσφέρει και πάρα πολλά στην ευρύτερη περιοχή της Στερεάς Ελλάδας και της Αττικής σε όλες τις εποχές του έτους και όχι μόνον το καλοκαίρι.

Επί του θέματος: Πράγματι, εδώ και πολλά χρόνια ανατέθηκε μια μελέτη δεκαεννιάμισι χιλιομέτρων περίπου, η οποία ευχαρίστως σας ανακινώω σήμερα ότι έχει επιτέλους κατά το μέγιστο κομμάτι της ολοκληρωθεί.

Συγκεκριμένα, έχει ολοκληρωθεί κατ'αρχάς όλη η διαδικασία μέχρι την οριστική μελέτη οδοποιίας, δηλαδή ανταγωνιστική οδοποιίας, προμελέτη κ.λπ. και μάλιστα η οριστική μελέτη οδοποιίας έχει εγκριθεί κιόλας με απόφαση της ΜΕΟ εδώ και περίπου ενάμιση χρόνο. Επίσης έχουν γίνει η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η μελέτη και συνεπώς υπάρχει αυτήν τη στιγμή μία κατάσταση μερικής ωριμότητας.

Παρά ταύτα, λόγω έλλειψης πιστώσεων υπάρχουν δύο εκκρεμότητες. Η πρώτη είναι ότι τα κτηματολόγια δεν έχουν προχωρήσει, διότι ορθώς ο δήμος δεν κάνει ακόμα το χαρακτηρισμό των συνδετήριων δρόμων με το σκεπτικό ότι θα τον κάνει όταν επιτέλους ξεκινήσει και η τελική φάση κάποιων κόμβων και κάποιων γεωτεχνικών για τα οποία θα μιλήσω στη συνέχεια.

Επιπλέον, σε δύο ανισόπεδους κόμβους κρίσιμους για την ασφαλή κυκλοφορία στο νέο δρόμο, στους κόμβους Αγίου Στεφάνου και Αγίας Μαρίας, δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί η εκπόνηση των τεχνικών μελετών. Αναμένουμε απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου για το τελικό σύμφωνο της γνώμης του επί των δύο αυτών κόμβων.

Ουσιαστικά, κύριε συνάδελφε, το θέμα είναι οικονομικό, ας πούμε την αλήθεια. Λείπουν κάποια χρήματα για την οριστικοποίηση αυτών των μελετών. Είναι κρίμα, διότι σε σχέση με τα άλλα έργα του επόμενου προγραμματικού πλαισίου –λεγόμενο «Δ' Κ.Π.Σ.»– το έργο αυτό είναι σχετικά ώριμο. Μπορεί πράγματι να ενταχθεί, προλαβαίνει να ενταχθεί.

Συνεπώς πρόθεση όλων μας και δική μας προσωπικά είναι να

πιέσουμε όσο μπορούμε, ώστε να δοθούν οι σχετικές πιστώσεις που δυστυχώς είναι από εθνικούς πόρους μέχρι στιγμής, για να μπορέσει να ολοκληρωθεί το μελετητικό κομμάτι και το έργο αυτό να προκληθεί προς κατασκευή στο επόμενο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

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

Τελειώνω σε μισό λεπτό, κυρία Πρόεδρε.

Παράλληλα, ακολουθώντας μία παλιά κακή συνήθεια, ένα άλλο μέρος των μελετών που σας είπα που αφορά σε συμπληρώματα –και ο τίτλος το λέει, «συμπληρωματικές μελέτες»– εκπονείται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, από την περιφέρεια και εκεί υπάρχουν ανάλογα προβλήματα, δηλαδή λείπουν κάποιες πιστώσεις για την ολοκλήρωσή του.

Θα ολοκληρώσω την παρουσίαση του θέματος στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε τον κ. Ξανθόπουλο.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κεδίκογλου.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστώ κατ'αρχάς για την απάντηση. Θα ήθελα να μου διευκρινίσετε ποιο κομμάτι είναι αυτά τα δεκαεννιάμισι χιλιόμετρα που βρίσκεται σε μερική ωριμότητα. Αυτό που δεν μπορώ να καταλάβω είναι πού φτάνει τα δημοτικά συμβούλια και δεν μπορώ να το καταλάβω για τον εξής λόγο, κύριε Υπουργέ...

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν φτάνει.

ΣΙΜΟΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Δεν φτάνει; Υπάρχουν ομόφωνες αποφάσεις του Νομαρχιακού Συμβουλίου της Εύβοιας για την ανάγκη επίτευξης της κατασκευής αυτού του δρόμου. Υπάρχουν λαϊκές αντιδράσεις. Είναι κατεπείγον το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ.

Πέρα απ' όλα αυτά, θα σας αναφέρω χαρακτηριστικά ένα παράδειγμα. Πριν από ένα μήνα έγινε στην Αρτάκη συγκέντρωση διαμαρτυρίας των κατοίκων και ήμουν κι εγώ παρών. Στην Αρτάκη, μέσα από έναν ταχύτατα αναπτυσσόμενο δήμο, περνάει εθνικός δρόμος και την ώρα της συγκέντρωσης βλέπαμε λόγω του μπουτιλιαρίσματος ένα ασθενοφόρο με τη σειρήνα ανοιχτή να μην μπορεί να περάσει. Κινδύνευε μία ανθρώπινη ζωή –και το αναφέρω σαν ένα ενδεικτικό παράδειγμα– λόγω της κατάστασης. Εκεί πέρα δεν «στραγγαλίζεται» μόνο η κυκλοφορία στην Εύβοια. Το έργο αυτό είναι έργο-«κλειδί», το τρίγωνο δηλαδή από Βασιλικό μέχρι Ψαχνά και στην Ψηλή Γέφυρα. Επιτέλους κάτι κινείται και θέλω να ευχαριστήσω για την ένταξη του βορείου άξονα στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όπως πρέπει να επιταχύνουμε την ένταξη των άλλων, πρέπει να προλάβουμε. Έχουμε και τις παρακάμψεις Βασιλικού και Αμαρύνθου, ήταν ώριμες αυτές ή σχεδόν ώριμες. Τι θα γίνει; Πότε θα ολοκληρωθούν;

Αναφέρατε όμως, όπως πιστεύω, την πηγή του προβλήματος, τις διοικητικές δυσλειτουργίες. Επειδή υπάρχουν άλλα έργα στην περιφέρεια, άλλα έργα από το Υπουργείο, μαθαίνω με ικανοποίηση ότι συζητείται στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. το ενδεχόμενο δημιουργίας ειδικής υπηρεσίας δημοσίων έργων για το οδικό δίκτυο της Εύβοιας.

Θέλω να παρακαλέσω να το δείτε γιατί η αίσθηση που έχουμε στην Εύβοια είναι ότι αν με την παρούσα ηγεσία του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. δεν λυθεί και διοικητικώς το πρόβλημα, δεν θα προχωρήσουμε ποτέ. Πιστεύουμε στην ηγεσία του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. και περιμένουμε να δούμε την επιτάχυνση αυτών των έργων.

Απλώς θα προσθέσω ότι πέρασαν τόσα πολλά χρόνια και έχουν αλλάξει τα δεδομένα, γιατί πλέον έχουμε και το δρόμο Χαλκίδα-Κύμη, ο οποίος έχει ενταχθεί στον εθνικό σχεδιασμό, λόγω της ανακήρυξης της Κύμης σε λιμένα εθνικής σημασίας. Όπως καταλαβαίνετε, θα πρέπει στη χάραξη της περιφερειακής οδού να ληφθεί υπ'όψιν και αυτός ο νέος δρόμος που αναμένεται στην Εύβοια, μια Εύβοια που μην ξεχνάτε πως είναι δίπλα στην Αθήνα, αλλά κάτω στην Κάρυστο, μιάμιση ώρα από

την Αθήνα, υπάρχουν ακόμα μέρη χωρίς ούτε καν χωματόδρομο. Για να φτάσεις μέχρι την Αμυγδαλιά, πρέπει να σπάσεις το αυτοκίνητό σου.

Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Ξανθόπουλος.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος - Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πράγματι, όπως σωστά επισημάνετε, υπάρχουν τεράστιες καθυστερήσεις. Παρά το γεγονός ότι για πρώτη φορά μπήκε ένα τεράστιο έργο για την Εύβοια, ο βόρειος άξονας, στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και προχωρεί κανονιστικά, τα υπόλοιπα λίγο-πολύ καθυστερούν λόγω και αλληλοεμπλοκής αρμοδιοτήτων.

Ρωτήσατε τι θα γίνει με την παράκαμψη στην Αμάρυνθο κ.λπ.. Εμείς πιστεύουμε όπως κι εσείς ότι πρέπει να γίνει μία ενιαία αντιμετώπιση, από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ενδεχομένως. Έχουμε ζητήσει κάποιο ποσό σημαντικό για ολοκλήρωση όλων αυτών των μελετών σε τακτό χρονικό διάστημα, σε ένα χρόνο από σήμερα, ώστε να πούμε ότι έχουμε ώριμα έργα και τα εντάσσουμε στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Ελπίζουμε να εγκριθεί αυτό το αίτημα πίστωσης που είναι σημαντικό, ώστε να είμαστε έτοιμοι εγκαίρως, περίπου κατά το τέλος του 2008, για την ουσιαστική προκήρυξη έργων.

Επισημαίνω, τέλος, για να κλείσω ότι δεν είναι ευθύνη του δήμου. Απαιτούνται πράγματι δύο πράγματα από το δήμο, δηλαδή κτηματολογία, γραπτή διατύπωση του αιτήματος για το χαρακτηρισμό συνδετηρίων δρόμων από το Δήμο Χαλκιδαιών και βέβαια πρέπει και να εγκριθούν οι προτάσεις από το δημοτικό συμβούλιο για τους δύο κόμβους που προανέφερα.

Δεν φταίει, όμως, για την καθυστέρηση ο δήμος. Ο δήμος ορθώς περιμένει, τότε θα είμαστε ώριμοι εμείς να ολοκληρώσουμε τη μελέτη, από πλευράς χρημάτων κυρίως, ώστε να είναι επίκαιρο και αυτό το οποίο θα κάνει. Συνεπώς η ευθύνη πρακτικά είναι πάλι σε εμάς, γενικότερα στην περιφέρεια, στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., που επαναλαμβάνω χρειάζεται χρήματα για να ολοκληρώσει κάτι το οποίο πράγματι έχει καθυστερήσει. Ελπίζω να τα έχουμε και να είμαστε εγκαίρως έτοιμοι, σε ένα χρόνο από σήμερα, για τη δημοπράτηση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Εμείς σας ευχαριστούμε.

Επόμενη είναι η τέταρτη με αριθμό 265/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Άννας Φιλίνη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την ενεργοποίηση του ν. 2742/99 για την αποκατάσταση των κατεστραμμένων περιοχών από τις πυρκαγιές κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση της κυρίας συναδέλφου έχει ως εξής:

«Παρά τις διαβεβαιώσεις της Κυβέρνησης ότι στις πληγείσες από τις τελευταίες πυρκαγιές περιοχές εκεί που ήταν δάσος θα ξαναγίνει δάσος και παρά την αγωνία των κατοίκων για τη σωτηρία των κατοικιών, των καλλιεργειών και των λοιπών δραστηριοτήτων τους, δεν έχει έως τώρα ενεργοποιηθεί ο χωροταξικός σχεδιασμός για την προστασία και την αιεφόρο ανάπτυξη των σχετικών περιοχών.

Παρά όλα αυτά, στο άρθρο 11 του ν. 2742/99 για το χωροταξικό σχεδιασμό και την αιεφόρο ανάπτυξη αναφέρεται ότι με κοινές υπουργικές αποφάσεις μπορούν να χαρακτηρίζονται ως περιοχές ειδικών χωρικών επεμβάσεων περιοχές που παρουσιάζουν έκτακτες και απρόβλεπτες ανάγκες λόγω φυσικών καταστροφών και κινδύνων, ενώ παράλληλα με τις παραπάνω Κ.Υ.Α. είναι δυνατόν να θεσπίζονται ειδικά καθεστώτα οικονομικής ενίσχυσης.

Η καθυστέρηση λήψης ειδικών μέτρων για το σχεδιασμό και την εφαρμογή του προαναφερόμενου άρθρου ενισχύει τις βλέψεις των καταπατητών των δασικών εκτάσεων, καθώς και τους φόβους για ερήμωση των πληγισμένων περιοχών.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Θα ενεργοποιηθεί ο ν. 2742/99 για την αποκατάσταση των

κατεστραμμένων περιοχών από τις πυρκαγιές του φετινού καλοκαιριού και παράλληλα θα τροποποιηθεί /αναθεωρηθεί το εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, καθώς και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (Γ.Π.Σ.) των πληγισμένων περιοχών, τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) και οι Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.), προκειμένου να εναρμονισθούν προς τις κατευθύνσεις και τις ρυθμίσεις των περιοχών ειδικών χωρικών παρεμβάσεων;

2. Θα εκπονηθούν και τότε οι ειδικές χωροταξικές μελέτες που θα χαρακτηρίζουν τις πληγείσες περιοχές ως περιοχές ειδικών χωρικών παρεμβάσεων και τότε θα καθορισθούν οι προδιαγραφές για τη σύνταξη των παραπάνω μελετών;».

Στην επίκαιρη ερώτηση της κυρίας συναδέλφου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Καλογιάννης.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Για το θέμα της αποκατάστασης των πληγισμένων περιοχών από τις πυρκαγιές του περασμένου καλοκαιριού, για τη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων σε επίπεδο σχεδιασμού και απαντώντας στα ερωτήματα που θέτει η κυρία συνάδελφος, θα ήθελα να αναφέρω τα εξής: Οι μελέτες των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, καθώς και των Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης, των Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π., που εκπονούνται όχι μόνο για τις περιοχές, οι οποίες επλήγησαν από τις πυρκαγιές, αλλά σε όλη τη χώρα, σε εθνικό επίπεδο, ανατίθενται από τους οικειοκλήτους και εγκρίνονται με αποφάσεις του αρμόδιου Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, σύμφωνα με το ν. 2508/1997.

Στις περιοχές της Αττικής, που επλήγησαν από τις πυρκαγιές, ο σχεδιασμός χρήσεων γης, ο οποίος έχει χαρακτήρα και προστασίας του περιβάλλοντος, αλλά παράλληλα και αναπτυξιακό, ρυθμίζεται από τα προεδρικά διατάγματα προστασίας των ορεινών όγκων, καθώς και των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου του Νομού Αττικής.

Ειδικότερα για τη Πάρνηθα, η οποία, όπως όλοι γνωρίζουμε, επλήγη από τις πυρκαγιές, θέλω να σας πω ότι ισχύει το από 19 Ιουλίου 2007 προεδρικό διάταγμα προστασίας του ορεινού όγκου και αναφέρω συγκεκριμένα ότι η περιοχή του ελατοδάσους, που επλήγη το καλοκαίρι, στο μεγαλύτερο ποσοστό της ανήκει στη ζώνη απόλυτης προστασίας.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ στο χωροταξικό σχεδιασμό, επειδή τίθεται το θέμα και στο κείμενο της ερώτησης. Θα πρέπει να πούμε ότι αυτός ο σχεδιασμός δεν μπορεί να αποτελέσει ένα εργαλείο άμεσης παρέμβασης, αφού εκ της φύσεώς του στοχεύει σε ένα μεσοπρόθεσμο ή, καλύτερα, μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Ως Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. εξετάζουμε με τα συναρμόδια Υπουργεία, για να δούμε εάν προκύπτει η αναγκαιότητα εφαρμογής του άρθρου 11 του ν. 2742/1999 περί περιοχών ειδικών χωρικών παρεμβάσεων στο Νομό Ηλείας.

Ανεξαρτήτως αυτών, θέλω να αναφέρω ότι στο γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αιεφόρου ανάπτυξης, το οποίο έχει εκπονηθεί από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., έγινε η διαβούλευση εδώ και τέσσερις μήνες περίπου και βρίσκεται στο τελικό στάδιο, δεδομένου ότι από την προηγούμενη εβδομάδα συνεδριάζει το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας. Στο γενικό πλαίσιο, λοιπόν, υπάρχουν, μεταξύ άλλων, συγκεκριμένες κατευθύνσεις που αφορούν την αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών. Αναφέρομαι σε πυρκαγιές, κατολισθήσεις κ.λπ..

Αναφέρω, επίσης, ότι στο πλαίσιο του μέτρου 7.1 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ», μέτρο το οποίο αφορά αποκλειστικά θέματα πολεοδομίας και χωροταξίας, έχουν ενταχθεί και χρηματοδοτούνται, μεταξύ άλλων, η ειδικευση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, καθώς και πολλές μελέτες γενικών πολεοδομικών σχεδίων και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. στις πυρόπληκτες περιφέρειες της χώρας, για τις οποίες μελέτες θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει η Βουλευτής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. κ. Άννα Φιλίνη.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Ευχαριστώ τον κύριο Υπουργό που απαντά σε αυτήν την ερώτηση. Όμως, η απάντηση δεν περιλαμβάνει το περιεχόμενο της ερώτησης που ακριβώς έκανα, κύριε Υπουργέ.

Ξέρουμε πολύ καλά -είμαι και εγώ συνάδελφος, είμαι αρχιτέκτων μηχανικός- ότι συζητείται και πρόκειται να έρθει στο Κοινοβούλιο το Γενικό Χωροταξικό Σχέδιο, το οποίο ετοιμάζεται από την Κυβέρνηση.

Όμως, όπως αναφέρατε και εσείς, εδώ πρόκειται για έκτακτες καταστάσεις. Αυτό που ζητώ με την ερώτησή μου είναι να μου πείτε ακριβώς, γιατί δεν ενεργοποιείται το άρθρο 11 του σχετικού νόμου για το χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη, που προβλέπει ακριβώς την αντιμετώπιση εκτάκτων καταστάσεων, που επιβάλλουν βέβαια και έκτακτα μέτρα για το σχεδιασμό αυτών των περιοχών.

Ήθελα να σας πληροφορήσω ότι είμαι ειδική εισηγήτρια του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. στη συζήτηση της κύρωσης του σχετικού νόμου για τα έκτακτα μέτρα, σχετικά με τους πυροπαθείς. Ήδη στην ειδική επιτροπή συζητήθηκε η κύρωση αυτού του νόμου και την επόμενη εβδομάδα νομίζω ότι πρόκειται να έρθει και στην Ολομέλεια.

Κύριε Υπουργέ, έγινε δεκτό από όλα τα κόμματα ότι δεν έχει υπάρξει ένας γενικός σχεδιασμός στις περιοχές αυτές που επλήγησαν με ένα μακροπρόθεσμο -βεβαίως και μεσοπρόθεσμο- πνεύμα για την αντιμετώπιση και των αγροτικών περιοχών, αλλά κυρίως και για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του περιβάλλοντος σε αυτές.

Γνωρίζουμε για παράδειγμα ότι στην περιοχή της Ζαχάρως έχουν υπάρξει σχέδια αμέσως μετά από την πυρκαγιά, για να δοθούν μεγάλες εκτάσεις από την περιοχή «NATURA» -την προστατευόμενη του Καϊάφα- προς εκμετάλλευση και μάλιστα προς εντατική τουριστική εκμετάλλευση.

Επίσης θέλω να πω ότι είναι γνωστό ότι στην Αττική μετά από τις πυρκαγιές που έχουν γίνει εδώ και πολλά χρόνια -όχι μόνο τις τελευταίες- μόνο το 10% των δασικών περιοχών έχει αναδασωθεί. Έχουμε το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας που ισχύει από το '85 ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κυρία Φιλίνη, πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Με αποτέλεσμα, οι τελευταίοι πνεύμονες πρασίνου της Αττικής και της Αθήνας να είναι διαρκώς στο στόχαστρο για να οικοδομηθούν. Πρέπει να σας πω ότι ήδη ο Πρόεδρος της Βουλής κ. Σιούφας έχει προτείνει να μεταφερθεί η Βουλή στην περιοχή του Πάρκου Γουδή και χθες και ο Δήμαρχος Αθηναίων πρότεινε να μεταφερθεί το Δημαρχείο της Αθήνας στον Ελαιώνα. Καταλαβαίνουμε ότι δεν τηρείται πλέον τίποτα, δεν προστατεύεται τίποτα και δεν σχεδιάζεται τίποτα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο Υφυπουργός κ. Καλογιάννης έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου, αγαπητή κυρία συνάδελφε, να μην τοποθετηθώ ούτε για τις εξαγγελίες του κυρίου Προέδρου της Βουλής ούτε βεβαίως του κυρίου Δημάρχου Αθηναίων. Εγώ απάντησα στην πρωτολογία μου και θα συνεχίσω και στη δευτερολογία μου να τοποθετούμαι στα ερωτήματα, τα οποία έχετε θέσει με την ερώτησή σας.

Σε ό,τι αφορά τον Οργανισμό Ρυθμιστικού της Αθήνας, όπως είπα και προηγουμένως, από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον», χρηματοδοτείται η μελέτη επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού και λαμβάνονται υπ' όψιν όλα τα τελευταία δυσάρεστα γεγονότα που συνέβησαν το περασμένο καλοκαίρι, έτσι ώστε στο νέο επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό να υπάρχουν συγκεκριμένα μέτρα γι' αυτόν τον τομέα.

Ανέφερα επίσης ότι εξετάζεται η αναγκαιότητα ενεργοποίησης του άρθρου 11 του ν. 2742/99. Είναι κάτι το οποίο στο Υπουργείο το βλέπουμε. Από εκεί και πέρα για τη Ζαχάρω, θα πρέπει υπενθυμίσω ότι έχει τοποθετηθεί κατηγορηματικά ο Υπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. κ. Σουφλιάς σε ό,τι αφορά τα θέματα

του δικτύου «NATURA» και δεν χρειάζεται να επανέλθουμε.

Πρέπει να πω ότι από το Ε.Π.ΠΕΡ. χρηματοδοτούνται δεκάδες μελετών, γενικά πολεοδομικά σχέδια και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. και στην Περιφέρεια Πελοποννήσου και στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και στην Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας. Αναλόγως σε ποιο στάδιο βρίσκεται κάθε μια από αυτές τις μελέτες, λαμβάνονται υπ' όψιν οι πυρκαγιές, οι ζημιές που έχουν προκληθεί το περασμένο καλοκαίρι, έτσι ώστε να υπάρχουν κατά τόπους συγκεκριμένα μέτρα μέσα από αυτό το σχεδιασμό, ο οποίος γίνεται σε τοπικό επίπεδο. Το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. ουσιαστικά έχει στην αρμοδιότητά του μόνο τη χρηματοδότηση αυτών των μελετών.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υφυπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος -21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων από τη Μεταπολίτευση», σαράντα δύο μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις συνοδοί - δάσκαλοι από το Δημοτικό Σχολείο Καμαρών Αχαΐας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Η πέμπτη με αριθμό 268/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνου Αϊβαλιώτη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων σχετικά με την ελεύθερη πρόσβαση στα Ίμια των Ελλήνων ψαράδων και κτηνοτρόφων κ.λπ., δεν θα συζητηθεί, λόγω αναρμοδιότητας και σε συνεννόηση με το Βουλευτή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κύριε Αϊβαλιώτη, δεν συζητείται σήμερα...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Όχι, όχι δεν συζητείται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Δεν έχετε το λόγο, έχετε το δικαίωμα όμως να επανέλθετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Έχετε πάρει επιστολή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας παρακαλώ, συνεχίζουμε.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Μπήκαμε ήδη στις επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου. Έχετε το δικαίωμα και σας το λέω για τελευταία φορά, να επανέλθετε. Δεν μπορεί να συζητηθεί σήμερα η ερώτησή σας.

Πρώτη είναι η με αριθμό 256/26.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιχαήλ Μπεκίρη προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, σχετικά με την επίλυση του προβλήματος των λαθρομεταναστών στην περιοχή της Πάτρας κ.λπ..

Το κείμενο της επίκαιρης ερώτησης του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Η αποδεδειγμένη πλέον αδυναμία των τοπικών φορέων, αιρετών και διορισμένων, να ανταποκριθούν στην απαίτηση των πολιτών του Δήμου Πατρέων να δοθεί επιτελούς λύση στο οξύτατο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη με τους λαθρομετανάστες, μεταφέρει το πρόβλημα, κακώς κατά τη γνώμη μου, στην κεντρική εξουσία. Η κατάσταση έχει ξεπεράσει τα όρια της ανοχής και του προβληματισμού και οι πολίτες δικαίως ζητούν άμεσες και δραστικές λύσεις, τις οποίες οι τοπικές αρχές ή δεν μπορούν ή δεν θέλουν ή είναι πράγματι ανίκανες να δώσουν.

Δυστυχώς η Πάτρα με την ανοχή των τοπικών φορέων κατή-

ντησε διαμετακομιστικό κέντρο λαθρομεταναστών προς το εξωτερικό. Το πρόβλημα, όμως, δεν είναι μόνο αυτό καθώς η καθημερινή αύξηση των λαθρομεταναστών στην Πάτρα δημιουργεί και άλλα προβλήματα, όπως είναι η διακίνηση ναρκωτικών, η φημολογία για επιδημίες, παιδεραστίες, εμπόριο λευκής σαρκός, εμπόριο οργάνων, που μέρα με τη μέρα διογκώνονται αντί να περιορίζονται. Παρά τις επανειλημμένες συσκέψεις, λύση δεν μπόρεσε να δοθεί καθώς ο κάθε φορέας μεταβιβάζει τις ευθύνες αλλού και όλοι μαζί στην κεντρική εξουσία, δείγμα σαφούς έλλειψης βούλησης των τοπικών φορέων να αναλογιστούν τις ευθύνες τους και να πράξουν αναλόγως.

Επειδή οι πληροφορίες αναφέρουν για μαζική προσέλευση λαθρομεταναστών στην Πάτρα με στόχο τη φυγή τους στο εξωτερικό, οι φόβοι για εγκληματικές πράξεις συνεχώς αυξάνονται, ενώ ταυτόχρονα οι συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης των ταλαιπωρων αυτών συνανθρώπων μας, που ζητούν ένα καλύτερο αύριο, είναι άθλιες και απάνθρωπες.

Ο ρόλος του Βουλευτή, όπως αυτός απορρέει από το Σύνταγμα και τους νόμους του κράτους είναι να αναδεικνύει τα ζητήματα και να επιδιώκει την επίλυσή τους μέσα από τον κοινοβουλευτικό έλεγχο, καθώς δεν διαθέτει διοικητικές αρμοδιότητες.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί τι μέτρα προτίθενται να λάβουν προκειμένου η πόλη των Πατρών να επανέλθει στους φυσιολογικούς της ρυθμούς, οι λαθρομετανάστες να μη χρησιμοποιούν την πόλη και το λιμάνι ως διαμετακομιστικό κέντρο, αλλά και να παρασχεθούν στους ταλαιπωρούς αυτούς συνανθρώπους μας στοιχειώδεις συνθήκες αξιοπρεπούς διαβίωσης και υγιεινής.»

Ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Χηνοφώτης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών):

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Σε τι έγκειται το πρόβλημα; Είναι η διέξοδος προς την Ευρώπη από τα λιμένα των Πατρών αυτήν τη στιγμή περί των χιλίων δέκα μεταναστών, οι οποίοι εισήλθαν παράνομα στη χώρα μας.

Στην περιοχή της Έξω Αγιάς, στην οδό Πολυτεχνείου, υπάρχει ένας πρόχειρος καταυλισμός γι' αυτούς τους ανθρώπους. Το πρόβλημα υφίσταται εδώ και μια δεκαετία. Έχει εξάρσεις και παρουσιάζει ορισμένες επικινδυνότητες για την ασφάλεια των κατοίκων.

Πού είμαστε τώρα; Είχαν αναληφθεί ορισμένα μέτρα αστυνόμευσης με τη γενική έννοια, όπου από 26 Οκτωβρίου με δική μου έγγραφη εντολή διετάχθησαν οι αρμόδιες αρχές -αναφέρονται στις αστυνομικές αρχές- να ενισχύσουν αυτά τα μέτρα, τα οποία όντως και ενισχύθηκαν, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι επί του παρόντος επαφιέμεθα στις συγκεκριμένες λύσεις. Είναι κάτι το οποίο πρέπει συνεχώς να είναι υπό μία διαδικασία θεώρησης όλων των μέτρων και της αποτελεσματικότητάς τους.

Ένα δεύτερο σημείο, σχετικά με αυτά τα οποία αναφέρατε, ως προς το θέμα εμπορίας λευκής σαρκός, οργάνων κ.λπ., δεν υπάρχει καμμία καταγγελία και καμμία πληροφορία, αναφορικά με το συγκεκριμένο θέμα μέχρι στιγμής από τις αρμόδιες αρχές και άλλους παράγοντες.

Ως προς το θέμα της υγιεινής και της διαβίωσης των συγκεκριμένων ανθρώπων, διετάχθησαν οι δικές μας υπηρεσίες, σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και τον Περιφερειάρχη Δυτικής Ελλάδος, να εξετάσουν άμεσα τη σκοπιμότητα δημιουργίας ενός οργανωμένου κέντρου υποδοχής των συγκεκριμένων ατόμων, σύμφωνα με τις επιταγές του Συμβουλίου της Ευρώπης -αναφέρομαι στην Επιτροπή C.P.T (Committee for the Prevention of Torture) καθώς επίσης και τις συναφείς τοποθετήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ο.Η.Ε. για τα ανθρώπινα δικαιώματα αυτών των ομάδων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε τον Υφυπουργό Εσωτερικών κ. Χηνοφώτη.

Το λόγο έχει ο κ. Μιχαήλ Μπεκίρης, Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας.

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς δεν πρόκειται μόνο για χίλιους -

δεν είναι χίλια άτομα- λαθρομετανάστες, είναι πάνω από δύο χιλιάδες και μέρα με τη μέρα που περνάει, αυτός ο αριθμός συνεχώς διογκώνεται. Το πρόβλημα, που υπάρχει, είναι οξύτατο κι έχει να κάνει με την ασφάλεια των πολιτών, οι οποίοι φοβούνται -μητέρες φοβούνται να βγάλουν τα παιδιά τους στο δρόμο - να κάνουν τη βόλτα τους στην παραλία της Πάτρας.

Υπάρχει το άλλο ζήτημα που αναφέρατε -και με ικανοποιεί η απάντησή σας- ότι έχει δοθεί εντολή να δοθεί τουλάχιστον μία λύση, ώστε να υπάρχουν ανθρώπινες συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης. Όμως, μην έχετε καμμία αμφιβολία -μπορεί οι υπηρεσίες σας να μη σας το αναφέρουν- ότι και αξιόποινες πράξεις συντελούνται και ζητήματα παιδεραστίας μπορεί να υπάρχουν και εμπόριο ναρκωτικών γίνεται και αυτό είναι γνωστό σε ολόκληρη την κοινωνία των Πατρών. Αυτά δεν μπορούν να αμφισβητηθούν, διότι τα γνωρίζουν οι πάντες. Και απορώ γιατί η υπηρεσία δεν σας έχει ενημερώσει μέχρι στιγμής σωστά.

Αυτό το οποίο θέλω να τονίσω είναι ότι και η Αστυνομία και το Λιμενικό ασφαλώς δεν έχουν το απαραίτητο προσωπικό για να επιληφθούν του ζητήματος. Κι εδώ χρειάζεται η δική σας συμπαράσταση. Οι τοπικοί φορείς προσπαθούν επί ένδεκα χρόνια, που έχει δημιουργηθεί το ζήτημα, να δώσουν λύσεις. Κατά τη γνώμη μου, έπρεπε οι τοπικοί φορείς να δώσουν τη λύση και όχι η κεντρική κυβέρνηση. Το έχω πει και δημοσίως στην περιφέρεια στην οποία εκλέγομαι, μου δίνεται η ευκαιρία και άλλη μία φορά από το Βήμα της Βουλής να το επαναλάβω. Τα λάθη, δυστυχώς, μέρα με τη μέρα πολλαπλασιάζονται, οι λαθρομετανάστες πολλαπλασιάζονται και υπάρχει ο κίνδυνος, σύμφωνα με πληροφορίες που έχουμε και όπως σας αναφέρω και στην ερώτησή, ο αριθμός αυτός υπερμετρα να αυξηθεί. Τι θα συμβεί, λοιπόν, αν αύριο το πρωί έχουμε πέντε ή δέκα χιλιάδες ανθρώπους στην Πάτρα, οι οποίοι θέλουν να διαφύγουν προς το εξωτερικό; Αυτή τη στιγμή ξέρετε ότι σπίζονται αποκλειστικά και μόνο από την Εκκλησία; Πόσο θα αντέξει η Εκκλησία να ικανοποιεί τις ανάγκες τους; Είναι σοβαρότατο το ζήτημα. Και το πρόβλημα για μένα πρέπει να λυθεί άμεσα.

Η πολιτεία, λοιπόν, από τη στιγμή την οποία οι τοπικοί φορείς δηλώνουν ανεύθυνοι και ανίκανοι να λύσουν αυτό το μείζον ζήτημα, οφείλει να αντιδράσει, κατά τη γνώμη μου, άμεσα, προστατεύοντας και τους λαθρομετανάστες, αλλά προστατεύοντας κυρίως τους κατοίκους των Πατρών που έχουν χάσει στην πραγματικότητα τον ύπνο τους. Η εικόνα που παρουσιάζει αυτή τη στιγμή η Πάτρα, η πύλη, υποτίθεται, εισόδου-εξόδου της χώρας προς και από την Ευρώπη, είναι άθλια.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστούμε τον κ. Μπεκίρη.

Ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Χηνοφώτης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών):

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να ενημερώσω τον κύριο συνάδελφο, καθώς και όλες τις κυρίες και τους κυρίους που παρευρίσκονται σ' αυτήν την Αίθουσα, καθώς επίσης και τους μαθητές από το σχολείο, οι οποίοι συμπτωματικά είναι και αυτοί σήμερα σε αυτή την ερώτησή, ότι δεν υπάρχει λάθος πληροφόρηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Είμαι απόλυτος σ' αυτό το οποίο λέω. Αναφερόμαστε σε χίλια εκατό άτομα, τα οποία διαβιούν στην παραλιακή ζώνη των Πατρών, καθώς επίσης και επιπρόσθετα σε χίλια είκοσι άτομα τα οποία έχουν συλληφθεί, αλλά γι' αυτούς έχει ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα από το Λιμενικό Σώμα, με βάση τις αρμοδιότητές, λόγω του παραλιακού, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας με αντίστοιχες κατασχέσεις, αυτοκινήτων, φορτηγών και τροχόσπιτων.

Ως προς το θέμα της εγκληματικότητας, το τελευταίο δίμηνο έχουν παραπεμφθεί στη δικαιοσύνη είκοσι πέντε αλλοδαποί για αδικήματα κυρίως ναρκωτικών, κλοπών, ληστειών κ.λπ.. Επαναλαμβάνω ότι δεν υπάρχουν ούτε καταγγελίες ούτε πληροφορίες για εμπόριο λευκής σαρκός.

Βέβαια, αντιλαμβάνεστε ότι το ενδιαφέρον και από πλευράς αστυνομίας είναι το ίδιο με το δικό σας, ίσως και παραπάνω, για θέματα πατάξεως της εγκληματικότητας.

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ: Ναι αλλά εξαφανίζονται παιδάκια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών):

Δεν το γνωρίζουμε αυτό, δεν το έχει αναφέρει κανείς και δεν αντιλαμβάνομαι γιατί το λέτε μέσα στην Αίθουσα και δεν κάνετε μία επιστολή σε μένα προσωπικά ή οπουδήποτε ή ένα τηλεφώνημα –δεν είναι ανάγκη να κάνετε επιστολή- και να μου πείτε ότι εξαφανίζονται παιδάκια. Είναι κανέναν απ' αυτήν την Αίθουσα ή από όλους τους νουνεχείς Έλληνες, ο οποίος θα αδιαφορήσει για τη συγκεκριμένη περίπτωση; Προς Θεού! Με συγχωρείτε, μη λέμε τέτοια πράγματα. Εάν υπάρχει όντως πληροφορία, ευχαρίστως να τη διαβιβάσετε εσείς και οποιοςδήποτε άλλος, να ψαχθεί σε βάθος όλο το θέμα.

Δεν θέλω να σχολιάσω την αδιαφορία, όπως εσείς επικαλείστε, των αρμοδίων φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δεν είναι αυτή η αρμοδιότητά μου, δεν είναι αυτό το καθήκον μου. Αυτό, όμως, το οποίο ακράδαντα πιστεύω είναι ότι και οι τοπικοί φορείς θα πρέπει να συμβάλλουν με την κρατική εξουσία, ώστε να επιλυθεί το πρόβλημα, όπως είπα και στην πρωτολογία μου, αναφορικά με την αστυνόμευση, την πάταξη οιασδήποτε μορφής εγκληματικότητας και όχι μόνο για τους συγκεκριμένους ανθρώπους, αλλά και για άλλους στην περιοχή και από την άλλη πλευρά, να εξυπηρετηθεί η ανθρώπινη διάσταση και τα δικαιώματα αυτών των συγκεκριμένων ομάδων.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 262/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Πεταλωτή προς τους Υπουργούς Εσωτερικών και Οικονομικών, σχετικά με τις πρόσφατες πλημμύρες στην περιοχή της Ροδόπης, την αποζημίωση των πληγέντων κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Όπως είναι γνωστό, μεγάλες καταστροφές υπέστη ο Νομός Ροδόπης από τις πλημμύρες και την πρωφανή και πολυήμερη κατοκαρία στα μέσα Νοεμβρίου. Κατοικίες, καταστήματα, βιοτεχνίες, μεγάλες αγροτικές εκτάσεις και κτηνοτροφικές μονάδες πλημμύρισαν και καταστράφηκαν, κυρίως στις περιοχές των Δήμων Κομοτηνής, Αιγείρου, Ιάσμου, Σώστη και Φιλλύρας, ενώ κινδύνευσαν και ανθρωπίνες ζωές. Να σημειωθεί μάλιστα ότι σε μεγάλο μέρος οι πληγέντες προέρχονται από «ευπαθείς κοινωνικές ομάδες» που ζουν σε άθλιες συνθήκες.

Το οδικό δίκτυο και οι υποδομές στις πληγείσες περιοχές καταστράφηκαν ολοσχερώς και ολόκληρες περιοχές έμειναν χωρίς νερό και ρεύμα.

Οι αγρότες και κτηνοτρόφοι του Νομού Ροδόπης από την καταστροφή των καλλιεργειών τους -σιτηρά, βαμβάκι κ.λπ.- και του ζωικού τους κεφαλαίου θα αντιμετωπίσουν σοβαρό οικονομικό πρόβλημα και δεν θα μπορούν, όχι μόνο να ανταπεξέλθουν προς τρίτους, αλλά ούτε και να καλύψουν τις οικογενειακές τους υποχρεώσεις και τα έξοδά διαβίωσής τους.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Προτίθεται η Κυβέρνηση για τη στήριξη των πλημμυροπαθών του Νομού Ροδόπης να εφαρμόσει όλα τα μέτρα που ίσχυαν προεκλογικά για τους πυρόπληκτους της Πελοποννήσου και της Εύβοιας (δάνεια, κεφάλαια κίνησης, πιστωτικές διευκολύνσεις με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, ρύθμιση ασφαλιστικών εισφορών, μεταθέσεις και τοποθετήσεις Ροδοπαίων στρατιωτών σε στρατιωτικές μονάδες του Νομού Ροδόπης), αποκαθιστώντας και ενισχύοντας τις υποδομές (αντιπλημμυρικά έργα, κατασκευή αντλιοστασίων, προμήθεια μηχανημάτων από τους Ο.Τ.Α. κ.λπ.), ώστε να μην επαναληφθούν οι καταστροφές αυτές;

2. Το επίδομα των 3.000 ευρώ που εξήγγειλε ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Κωνσταντόπουλος, μετά από αίτημα των φορέων του Νομού, θα καταβληθεί ανά οικογένεια ή ανά κατοικία, όπου κατ' έθιμον κατοικούν πολλές συγγενικές οικογένειες μαζί; Και πόσο άμεσα θα καταβληθεί αυτό;»

Στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Αθανάσιος Νάκος.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Αθανάσιος Νάκος.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να ενημερώσω για όλα αυτά τα θέματα που έβαλε ο συνάδελφος, τμηματικά και κατά αρμοδιότητα, αρχίζοντας από το ότι άμεσα το Υπουργείο Εσωτερικών, μετά την πλημμύρα που προέξηνσε πράγματι μεγάλες καταστροφές, χρηματοδότησε προκαταβολικά τους Δήμους Κομοτηνής με το ποσό των 150.000 ευρώ, Ιάσμου με το ποσό των 150.000 ευρώ, Σωστού με το ποσό των 150.000 ευρώ, Αιγείρου με το ποσό των 150.000 ευρώ, Μαρωνείας με το ποσό των 100.000 ευρώ, Σαπών με το ποσό των 100.000 ευρώ και Νέου Σιδηροχωρίου με το ποσό των 100.000 ευρώ. Άμεσα, λοιπόν, απεστάλησαν αυτά τα χρήματα, προκειμένου να υπάρξει η άμεση επέμβαση στις ζημιές που δημιουργήθηκαν σε αυτούς τους δήμους.

Η κήρυξη μιας περιοχής σε πλημμυροπαθή και η οριοθέτηση της πλημμυροπάθειας είναι μία διαδικασία που προβλέπεται από τις διατάξεις. Εάν δεν κάνω λάθος, η αίτηση που είναι απαραίτητη, για να κηρυχθεί η περιοχή ως πλημμυροπαθής, έγινε πριν από δέκα μέρες και αναμένεται η έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης, η οποία γίνεται με πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων μετά από αυτοψία επί τόπου, προκειμένου να οριοθετηθεί η πλημμυροπαθής περιοχή. Μετά την οριοθέτηση, ακολουθούν διάφορα μέτρα, τα οποία είναι αυτά που εφαρμόζονται σε όλες τις πλημμυροπαθείς περιοχές. Δηλαδή, το πρώτο βοήθημα, που είναι 3.000 ευρώ, όπως έχει δεσμευθεί και επίκειται, σύμφωνα με έγγραφο που έχω εδώ από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, για την οικοσκευή, αλλά και η απόφαση της οριοθέτησης της πλημμυροπαθούς περιοχής περιλαμβάνει και όλα αυτά τα έργα με τιμές μονάδος που αφορούν τις ζημιές σε κτίσματα και στα ακίνητα των επιχειρήσεων. Ακόμη, με διατάξεις που υπάρχουν, γίνεται αναστολή δόσεων προς τα ασφαλιστικά ταμεία –αυτά επαναλαμβάνω μετά την κήρυξη της πλημμυροπάθειας- συνεργεία δε της νομαρχίας πρέπει να αποτιμήσουν και να εξατομικεύσουν ζημιές που έγιναν σε επιχειρήσεις όσον αφορά τον εξοπλισμό και τα εμπορεύματα. Τέλος, μ' αυτήν την εξατομίκευση αυτών των ζημιών και μετά την αποστολή από το νομάρχη στο Υπουργείο Οικονομίας, εκδίδεται μια άλλη κοινή υπουργική απόφαση, όπου αποζημιώνονται ποσοστιαία επί του ύψους των δηλωθεισών ζημιών από τις επιχειρήσεις από το Υπουργείο Οικονομίας δια μέσου του Ε.Ο.Μ.Μ.Ε.Χ.. Αυτή είναι η διαδικασία για τους πλημμυροπαθείς και αυτή η διαδικασία έχει αρχίσει και προχωρά.

Όσον αφορά τα 3.000 ευρώ, που είναι κατ' αντιστοιχία των μέτρων που πάρθηκαν για τους πλημμυροπαθείς, δεν προβλέπεται από τις διατάξεις. Προβλέπονται 670 ευρώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Τα υπόλοιπα στη δευτερολογία σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Υπάρχει όμως δεσμευση του Υπουργού ότι στην κοινή υπουργική απόφαση τα 670 ευρώ θα γίνουν 3.000 ευρώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ευχαριστώ, κύριε Υφυπουργέ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του ΠΑ.ΣΟ.Κ κ. Γεώργιος Πεταλωτής.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΕΤΑΛΩΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, την απάντησή σας, για να είμαι ειλικρινής, θα την περίμενα πιο συγκεκριμένη, γιατί ακριβώς δεν απαντά στα ερωτήματα στα οποία έθεσα με την ερώτηση που υπέβαλα ενώπιόν σας. Το τι γίνεται στους πλημμυροπαθείς και τι προβλέπουν οι διατάξεις του νόμου πραγματικά το γνωρίζουμε και νομίζω ότι δεν θα μπαίναμε στη διαδικασία υποβολής επίκαιρης ερώτησης, προκειμένου να μας ενημερώσετε για το τι λέει ο νόμος. Εγώ συγκεκριμένα ζητώ με κάποια ερωτήματα να δεσμευτείτε εδώ ενώπιόν του Κοινοβουλίου για το αν θα υπάρχει πραγματικά μια ανάλογη αντιμετώπιση των πλημμυροπαθών της Ροδόπης με αυτήν που προεκλογικά έγινε για τους πυρόπληκτους της Πελοποννήσου και της Εύβοιας. Δεν απαντήσατε κάτι τέτοιο. Γιατί η πλημμυροπάθεια μπορεί να είναι μια συγκεκριμένη έννοια, στη Ροδόπη όμως ο μισός νομός βρισκόταν και βρίσκεται σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης. Τα 3.000 ευρώ, που επικοινωνιακά διαφημίστηκαν

τόσο πολύ στην περιοχή, ακόμη δεν τα είδαμε, γιατί ακόμη δεν έχει υπογραφεί η ανάλογη υπουργική απόφαση.

Δεύτερον, κύριε Υπουργέ, δεν απαντάτε αν αυτά τα 3.000 ευρώ αφορούν κατοικία ή οικογένεια. Και το λέω αυτό συγκεκριμένα και όχι λαϊκιστικά. Γιατί τώρα θα μου πείτε για κατοικία. Όμως, ο σκοπός αυτού του επιδόματος, που ήταν όντως γύρω στα 600 ευρώ – γίνεται τώρα γύρω στα 3.000 ευρώ, θα το δούμε αυτό – είναι η κάλυψη των άμεσων βιοτικών αγαθών και όχι στενά η κάλυψη της οικοσκευής. Και σας τα αναφέρω μέσα στην ερώτηση. Πραγματικά και ο κ. Κωνσταντόπουλος ο οποίος επισκέφτηκε την περιοχή – γιατί εμείς ως Βουλευτές της περιοχής δεν κληθήκαμε σε καμία σύσκεψη – υποπτεύομαι ότι αντελήφθη ότι στις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, οι οποίες ζουν σε άθλιες συνθήκες, σε μία αυλή μένουν τρεις και τέσσερις οικογένειες σε χωριστή κατοικία.

Τι θα γίνει ακριβώς με αυτήν την περίπτωση δεν μου απαντήσατε και ελπίζω ότι θα έχω μία απάντηση ειδική. Να μου απαντήσετε εάν οι επιχειρήσεις οι πληγείσες θα έχουν την τύχη να δικαιούνται ειδικά δάνεια με ειδικούς όρους αποπληρωμής, όπως έγινε σε ανάλογες περιπτώσεις, και πόσο άμεσα θα γίνει αυτή η καταβολή του επιδόματος των 3.000 ευρώ. Να υπενθυμίσω δε ότι με τις πλημμύρες που υπέστη η περιοχή το Μάιο του 2007, ειδικά οι βαμβάκοπαράγωγοι της περιοχής είχαν φοβερό πρόβλημα. Δεν πληρώθηκαν ακόμη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ και εγώ, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κύριος Υφυπουργός.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Εγώ δεν είμαι αρμόδιος να απαντήσω, γιατί ο κύριος συνάδελφος βάζει το θέμα εάν μπορεί να γίνει εφαρμογή των ίδιων μέτρων στις πυρόπληκτες περιοχές για τους πλημμυροπαθείς του Νομού Ροδόπης, διότι πλημμύρες δεν είχε μόνο η Ροδόπη όλο αυτό το χρονικό διάστημα και εφαρμόστηκαν οι διατάξεις για τους πλημμυροπαθείς.

Έχετε δίκιο και εκ παραδρομής είπα ότι τα 3.000 ευρώ είναι για την οικοσκευή. Για την οικοσκευή είναι 6.000 ευρώ. Τα 3.000 ευρώ είναι ανά οικογένεια για την αντιμετώπιση των πρώτων εκτακτών αναγκών, εάν έχει χαλάσει το σπίτι τους να πάνε να κοιμηθούν σε ξενοδοχείο, να φάνε στο εστιατόριο. Είναι χρήμα για την αντιμετώπιση των πρώτων αναγκών. Απ' ό,τι με ενημερώνει το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας, στην αρχή είχαν δηλώσει πεντακόσιες περίπου οικογένειες. Μετά ο νομάρχης και οι δήμαρχοι έστειλαν κατάσταση με χιλιάδες διακόσιες πενήντα οικογένειες. Έπρεπε όμως να γίνει οριστικός ο αριθμός των οικογενειών που επλήγησαν από τις πλημμύρες και κατόπιν αυτού εστάλη η οριστική κατάσταση με ονοματεπώνυμο ανά οικογένεια και είναι εξακόσιες εξήντα οικογένειες. Η κοινή υπουργική απόφαση πιθανόν να έχει υπογραφεί και αυτήν τη στιγμή από τον Υπουργό Οικονομίας και να αρχίσει η καταβολή, βάσει της καταστάσεως που απέστειλε η νομαρχία για τις οικογένειες που επλήγησαν, γιατί ουαί και αλλοίμονο εάν δεν ακολουθηθεί και μια τάξη.

Εκείνο που επίσης θέλω να σας πω, μια που είπατε για τις επιχειρήσεις, είναι το εξής: Χωρίς να γίνει εξατομίκευση των ζημιών των επιχειρήσεων, πώς είναι δυνατόν να εκδοθεί η κοινή υπουργική απόφαση, που πρωτοβουλία για την έκδοσή της έχει το Υπουργείο Οικονομίας, εάν δεν πάει η εξατομικευμένη κατάσταση από τη νομαρχία; Εκείνο το οποίο δεν γνωρίζω είναι με πόσο γρήγορους ρυθμούς προχωράει η νομαρχία στην καταγραφή και εξατομίκευση των ζημιών των επιχειρήσεων. Από εκεί και πέρα, το τι θα προβλέπει η Κ.Υ.Α. η οποία θα εκδοθεί για τις επιχειρήσεις, η οποία συνήθως, όπως έχει γίνει σε όλη την Ελλάδα, προβλέπει δωρεάν επιχορήγηση ποσού της ζημιάς που υπέστησαν οι επιχειρήσεις, όχι – επαναλαμβάνω – σε κτήρια, αλλά σε πρώτες ύλες και σε μηχανήματα, αυτό είναι που πρέπει να γίνει και αυτά όλα γίνονται. Δεν ετοιμάζονται χωρίς την εξατομίκευση των ζημιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω

δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων καθώς και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», τριάντα έξι μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το 1ο Γυμνάσιο Παλαιού Φαλήρου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, η Βουλευτής κ. Άννα Διαμαντοπούλου ζητά ολιγόμηρη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση της τρίτης με αριθμό 273/26-11-2007 επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικολάου Μωραΐτη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προβλήματα του Κέντρου Αποθεραπείας Φυσικής και Κοινωνικής Αποκατάστασης Αμφιλοχίας κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Για άλλη μια φορά έρχεται στο προσκήνιο η συνειδητή πολιτική υποβάθμισης και εμπορευματοποίησης των αναγκών των αναπήρων από τη σημερινή Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας όπως και των προηγούμενων.

Άλλο ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Κ.Α.Φ.Κ.Α. της Αμφιλοχίας, που ενώ θα έπρεπε να παρέχει ουσιαστική, ολοκληρωμένη και αποτελεσματική κάλυψη με σύγχρονες επισημονικές μεθόδους σε άτομα με αναπηρία, παραπαίει παρά τη φιλότιμη προσπάθεια των εργαζομένων.

Οι σοβαρές ελλείψεις που υπάρχουν σε μόνιμο επιστημονικό προσωπικό έχουν σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε άτομα που χρήζουν ιδιαίτερης φροντίδας και μέριμνας, αλλοιώνοντας ταυτόχρονα το χαρακτήρα και τη λειτουργία αυτού του κέντρου. Συγκεκριμένα απασχολούνται μόλις δεκατέσσερα άτομα για δεκαπέντε κλίνες, ενώ οι προβλεπόμενες προδιαγραφές ήταν για ογδόντα. Χαρακτηριστικό είναι πως υπάρχει μόνο ένας οδηγός ασθενοφόρου, ενώ οι εργαζόμενοι δεν είναι ενταγμένοι στα βαρέα και ανθυγιεινά. Η έλλειψη προσωπικού έχει σαν αποτέλεσμα σύγχρονα μηχανήματα να παραμένουν στις αποθήκες και το Κ.Α.Φ.Κ.Α. να λειτουργεί με βάρδιες χωρίς διανυκτέρευση, ενώ οι εργαζόμενοι δικαιολογημένα ανησυχούν ότι η απαξίωση αυτή έχει σκοπό την παράδοσή του στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και στους ιδιώτες.

Όλα αυτά συμβαίνουν σε μια εποχή που υπάρχει ανάγκη ενίσχυσης της λειτουργίας και του αριθμού των κέντρων αποκατάστασης, ειδικά στην επαρχία, λόγω των αυξημένων αναγκών που προκύπτουν από τα τροχαία ατυχήματα και τα εγκεφαλικά επεισόδια.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Ποια άμεσα μέτρα θα πάρει για την αναβάθμιση της λειτουργίας του Κ.Α.Φ.Κ.Α. Αμφιλοχίας, τη διασφάλιση του δημόσιου και δωρεάν χαρακτήρα του, καθώς και για την πρόσληψη όλου του προβλεπόμενου μόνιμου επιστημονικού και άλλων ειδικότητων προσωπικού».

Ο Υφυπουργός Υγείας κ. Κωνσταντόπουλος έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα Κ.Α.Φ.Κ.Α. της χώρας έχουν τη δική τους ιστορία και φυσικά δημιουργήθηκαν χωρίς καμία απολύτως εθνική στρατηγική στο χώρο της αποκατάστασης.

Το 2004 παραλάβαμε ουσιαστικά ένα Κ.Α.Φ.Κ.Α. που ήταν ένας περισσότερων. Όταν το επισκέφθηκα για πρώτη φορά, δεν υπήρχε κανένας εργαζόμενος, ένα εγκαταλελειμμένο κτίριο. Με τεράστιες προσπάθειες άρχισε να λειτουργεί τον Ιούλιο του 2006. Σε όλο αυτό το διάστημα έπρεπε να γίνουν τεράστιες τροποποιήσεις σε αυτό το κτηριακό συγκρότημα, γιατί ούτε στεγάνωση υπήρχε – έμπαζε από παντού νερά – και φυσικά έπρεπε να γίνουν τα απαραίτητα έργα στις μονάδες της υδροθεραπείας και της φυσικοθεραπείας και στα γυμναστήρια του

κέντρου.

Έπρεπε να αντιμετωπιστούν και προβλήματα τα οποία μόνο οι κάτοικοι της περιοχής τα γνωρίζουν, ώστε το κτήριο αυτό να είναι λειτουργικό. Ήταν και ανενεργό και μη λειτουργικό. Παράλληλα έπρεπε να γίνουν και οι απαραίτητες προσλήψεις. Συμπληρώθηκαν δεκατέσσερις προσλήψεις μέχρι τον Ιούλιο του 2006 για να λειτουργήσει στοιχειωδώς το κέντρο αυτό.

Σήμερα θα σας πω ότι από τον Ιούλιο του 2006 μέχρι τώρα φθάσαμε να έχουμε τρεις χιλιάδες διακρίσεις επισκέψεις στο ορθοπεδικό τμήμα, τέσσερις χιλιάδες διακρίσεις σαράντα συνεδρίες στη φυσικοθεραπεία. Στο ορθοπεδικό τμήμα έχουν εξυπηρετηθεί χίλια επτακόσια ενενήντα τέσσερα άτομα, πεντακόσια εξήντα τέσσερα στη φυσικοθεραπεία, εκατόν έντεκα στην εργοθεραπεία με χίλιες εκατόν δεκαπέντε συνεδρίες, εκατόν ενενήντα τρία άτομα στη λογοθεραπεία με δύο χιλιάδες εκατόν εβδομήντα πέντε συνεδρίες και εβδομήντα επτά άτομα στην ψυχολογική υποστήριξη με οκτακόσιες τριάντα δύο συνεδρίες.

Όλα αυτά ήταν ένα όνειρο για το συγκεκριμένο κέντρο, το οποίο σας είπα ότι ουσιαστικά δεν λειτουργούσε. Σήμερα εργάζονται δεκατέσσερα άτομα και αυτό έγινε με τεράστιες προσπάθειες, ώστε να υπάρχει εκεί ψυχολόγος, ορθοπεδικός, νοσηλεύτες, εργοθεραπευτές, φυσιοθεραπευτές, λογοθεραπευτές και εργαζόμενοι κοινωνικής εργασίας.

Θέλω να πιστεύουμε ότι μέχρι τα τέλη Δεκεμβρίου με τα επτά άτομα που έρχονται από τα προγράμματα «STAGE» συν τα έντεκα άτομα τα οποία προσλαμβάνουμε μέσω της προγραμματικής σύμβασης, την οποία κάναμε με τοπικό σύλλογο της περιοχής —«Έχω το Δικαίωμα» ονομάζεται αυτός ο σύλλογος— ώστε να μπορεί αυτό το κέντρο να είναι λειτουργικό. Δηλαδή πιστεύουμε ότι μέχρι τα τέλη Δεκεμβρίου θα έχουμε γύρω στα τριάντα άτομα, ώστε να μπορέσουμε να λειτουργήσουμε όχι μόνο ως κέντρο διημέρευσης, που είμαστε σήμερα, αλλά και να διανυκτερεύουμε και να λειτουργήσουμε και τις υπόλοιπες κλίνες.

Όλα αυτά όμως γίνονται, όπως καταλαβαίνετε, σε μια χώρα η οποία στο χώρο της αποκατάστασης, δυστυχώς, δεν έχει την απαραίτητη τεχνογνωσία. Βρισκόμαστε ακόμη σε ένα σχετικά χαμηλό επίπεδο, αλλά γίνονται τεράστιες προσπάθειες.

Άλλο πράγμα είναι η αποκατάσταση και άλλο η υγεία. Γι' αυτό πρέπει να είμαστε εξαιρετικά προσεκτικοί στα θέματα αποκατάστασης ώστε να φθάσουμε σε ένα υψηλό επίπεδο τις υπηρεσίες υγείας και αποκατάστασης που θα δώσουμε στους πολίτες.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Ο κ. Νικόλαος Μωραΐτης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν απαντήσατε στην ερώτηση. Συζητάμε σήμερα εδώ για τις οδυνηρές συνέπειες αυτής της αντιλαϊκής πολιτικής που εφαρμόζεται χρόνια τώρα απ' όλες τις κυβερνήσεις και στον τομέα της υγείας οικοδομώντας ένα σύστημα που οι δημόσιες μονάδες υγείας υπολειτουργούν, δεν προσφέρουν υπηρεσίες στα φτωχά λαϊκά στρώματα. Τους σπρώχνουν καθημερινά στον ιδιωτικό τομέα εξανερμίζοντας τα πενιχρά εισοδήματά τους, εμπορευματοποιώντας παραπέρα την υγεία, την πρόνοια, την κοινωνική ασφάλιση, την επανένταξη των αναπήρων και των τραυματιών στην παραγωγική διαδικασία. Καθρέπτης αυτής της πολιτικής είναι και η λειτουργία κέντρων αποθεραπείας φυσικής και κοινωνικής αποκατάστασης της Αμφιλοχίας του γνωστού Κ.Α.Φ.Κ.Α. που στοίχισε εκατομμύρια ευρώ από τον ιδρώτα του ελληνικού λαού και είναι, κύριε Υπουργέ, στην εντατική, βρίσκεται πραγματικά σε κώμα. Σοβαρές ελλείψεις κτιριακά, κατασκευαστικές ατέλειες και ειδικότερα ελλείψεις στον περιβάλλοντα χώρο που είναι αναπόσπαστο κομμάτι και μέρος της θεραπείας της αποκατάστασης των ατόμων που θα νοσηλεύονται. Τεχνολογικός εξοπλισμός, όπως επισημάνετε, εκατομμυρίων ευρώ σκουριάζει στα υπόγεια που μπάζουν νερά, εξοπλισμός που παραμένει ανενεργός από την έλλειψη προσωπικού, γιατί, κύριε Υπουργέ, χρόνια με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και τις κυβερνήσεις του Π.Α.Σ.Ο.Κ. προηγουμένως, η πρόσληψη του προσωπικού συναντά τη σθεναρή άρνηση όλων των Υπουργών Υγείας

για την επάνδρωση, τη στελέχωση του ιδρύματος, που θα μπορούσε να λειτουργήσει με δυνατότητες ογδόντα κλινών για να προσφέρει φροντίδα, θεραπεία στους αναπήρους, στους τραυματίες της περιοχής και ολόκληρης της δυτικής Ελλάδας. Αλλά πώς να γίνει αυτό; Με τους δεκατέσσερις εργαζόμενους που είπατε και που είναι εργαζόμενοι και στο ιατρικό και στο νοσηλευτικό προσωπικό, αφού οι πραγματικές ανάγκες είναι για ενενήντα εργαζόμενους;

Είναι συνειδητή επιλογή, αφού καθημερινά απαξιώνεται το δημόσιο σύστημα, σπρώχνεται στην εμπορευματοποίηση, στην επιχειρηματική δράση. Απόδειξη αυτού είναι ότι οι ανάγκες για την υγεία, για την αποκατάσταση των αναπήρων είναι δύο χιλιάδες κρεβάτια και έχουμε μόνο διακόσια και αυτά είναι στο λεκανοπέδιο της Αττικής και είναι για δέκα χρόνια εκεί παγωμένα. Την ίδια στιγμή, είναι σε εξέλιξη επενδύσεις δισεκατομμυρίων ευρώ διαφόρων επιχειρηματιών...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Πρέπει να ολοκληρώσετε, κύριε συνάδελφε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ: Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

...που πραγματικά ξεζουμίζουν τον ιδρώτα των αναπήρων.

Πρόκειται για οικογένειες που πουλάνε τα πάντα για να δουν τους συγγενείς τους να περπατάνε. Είναι αυτή η πολιτική που κρατάει εκατόν ογδόντα χιλιάδες παιδιά με αναπηρίες και μαθησιακές δυσκολίες εκτός ειδικής αγωγής.

Εμείς, σαν Κ.Κ.Ε., καλούμε τους ανάπηρους, τις οικογένειές τους, τα φτωχά λαϊκά στρώματα να γυρίσουν την πλάτη σ' αυτές τις πολιτικές, να οργανώσουν την πάλη, την αντίσταση για μια άλλη πολιτική που πραγματικά θα είναι στην υπηρεσία των εργαζομένων και θα εξυπηρετεί τις ανάγκες τους!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Σας ευχαριστώ, κύριε Μωραΐτη.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Κωνσταντόπουλος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε συνάδελφε, δεν θα σας κατηγορήσω για την επιλεκτική σας μνήμη, αλλά θα ήθελα να μην έχετε και επιλεκτική προσοχή σε αυτά τα οποία σας λέω.

Στο χώρο της αποκατάστασης κάναμε και αναλογιστικές μελέτες, επειδή καμμία φωνή απ' όλα τα πολιτικά κόμματα δεν κλάισε να δει το πρόβλημα αυτό σε βάθος. Είπαμε λοιπόν ότι τα ασφαλιστικά ταμεία επί πολλά χρόνια πλήρωναν 700 έως 1200 ευρώ στους ασθενείς τους για υπηρεσίες αποκατάστασης στο εξωτερικό. Αναμορφώσαμε με προεδρικό διάταγμα το νοσήλιο στα ελληνικά κέντρα αποκατάστασης και από 50 ευρώ το πήγαμε 150 ευρώ, ώστε οι ασθενείς να μην καταφεύγουν στο εξωτερικό. Το αυξήσαμε 300% μόνο και μόνο για να μην καταφεύγουν στο εξωτερικό αλλά να μένουν εδώ. Είχαν δημιουργηθεί ειδικά γραφεία τα οποία έδωχαν τον κόσμο στο εξωτερικό. Σας θυμίζω το χαρακτηριστικό παράδειγμα του πιλότου του πρωθυπουργικού «FALCON» το οποίο έπεσε τότε —είχαμε το τραγικό ατύχημα— όπου νοσηλεύτηκε για μήνες στο εξωτερικό με κόστος εκατομμυρίων. Έτσι λοιπόν προχωρήσαμε σε αυτά τα μέτρα.

Επιπλέον, είδαμε ότι το κόστος νοσηλείας στο κέντρο μας, στο Κ.Α.Φ.Κ.Α. Αμφιλοχίας, είναι 150,5 ευρώ ημερησίως. Τα ασφαλιστικά ταμεία δεν δέχονται να το πληρώσουν και να κάνουν συμβάσεις. Εμείς ευχαρίστως το αναλαμβάνουμε και σε όλα τα ασφαλιστικά ταμεία προσφέρουμε δωρεάν τις υπηρεσίες αυτές υψηλού επιπέδου. Και προχωρήσαμε και σε κάλυψη του προσωπικού. Σας είπα ότι φθάνουμε τα τριάντα άτομα στο τέλος του Δεκεμβρίου. Είναι δεκατέσσερα άτομα σήμερα. Μέχρι πριν από ένα χρόνο υπήρχαν μόνο τρία άτομα και αυτά στο διοικητικό κομμάτι.

Το κέντρο ουσιαστικά δεν λειτουργούσε.

Επιπλέον δημιουργούμε επιτέλους και την απαραίτητη τεχνογνωσία στο χώρο της αποκατάστασης, την οποία για πολλά χρόνια η χώρα μας ήταν στο τέταρτο υπόγειο. Δεν υπήρχε ουσιαστικά τίποτε. Τι θέλατε να κάνουμε δηλαδή; Νομίζετε ότι γίνονται αυτά και στο χώρο της αποκατάστασης με αυτόματο πιλότο, όταν και οι ειδικευόμενοι που βγάζουμε στη Φυσική Ιατρική και Αποκατάσταση βγαίνουν μόνο από το Εθνικό Ίδρυμα Αποκατάστασης στους Αγίους Αναργύρους και είναι ελάχιστοι;

Όλα αυτά λοιπόν γίνονται με μια εθνική στρατηγική. Γιατί εμείς παραλάβαμε κέντρα αποκατάστασης ξέρετε πού; Στο Αμύνταιο, στο Άργος Ορεστικό, στην Νιγρίτα, στα Φιλιατρά, στο Αίγιο, στην Αμφιλοχία, στη Ρόδο, χωρίς καμμία χωροταξική κατανομή, τα οποία έγιναν χωρίς κανένα σχέδιο, χωρίς κανέναν ουσιαστικό υγειονομικό χάρτη στη χώρα. Έτσι έγιναν. Αυτά τα κέντρα αποκατάστασης έπρεπε λοιπόν να τα λειτουργήσουμε. Και για να μπορέσουμε να τα λειτουργήσουμε έπρεπε να τα συνδέσουμε και με τα δευτεροβάθμια νοσοκομεία της χώρας και να παρέχουν τριτοβάθμια ουσιαστική φροντίδα. Έτσι λοιπόν έγιναν αυτά τα κέντρα.

Για να μην έχετε επιλεκτική μνήμη σας τα λέω όλα αυτά, για τις προσπάθειες οι οποίες γίνονται σήμερα. Και θέλω φυσικά τη βοήθεια όλου του πολιτικού κόσμου της χώρας ώστε να δούμε το τεράστιο θέμα της αποκατάστασης. Εμείς κάναμε τα πρώτα και ουσιαστικά βήματα, ανεβάζοντας το νοσήλιο από 50 ευρώ, που ήταν, στα 150, ώστε να δώσουμε την ευκαιρία στους Έλληνες πολίτες να μένουν εδώ για αποκατάσταση και να μην φεύγουν στις χώρες του εξωτερικού.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Βέρα Νικολαΐδου): Κι εγώ σας ευχαριστώ.

Επόμενη είναι η πέμπτη με αριθμό 257/26-11-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αστέριου Ροντούλη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τους σχολικούς τροχονόμους.

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Κατά την επικρατούσα αντίληψη των τοπικών κοινωνιών, οι σχολικοί τροχονόμοι επιτελούν ένα ιδιαίτερο σημαντικό έργο. Πράγματι, οι εργαζόμενοι αυτοί προσφέρουν στους μικρούς μαθητές το ανεκτίμητο αγαθό της ασφάλειας, αφιλώντας τις καιρικές συνθήκες, τους κινδύνους του οδοστρώματος, ακόμη και την κακή συμπεριφορά ορισμένων οδηγών, προκειμένου να αποτρεφούν οδονηρά τροχαία ατυχήματα και να σχηματιστεί μια «γέφυρα ζωής», που θα επιτρέπει στα μικρά παιδιά να επιστρέφουν σώα στο σπίτι των γονέων τους.

Δυστυχώς, όμως, οι εργαζόμενοι από το 1999 σχολικοί τροχονόμοι συνεχίζουν να προσφέρουν τις πολύτιμες υπηρεσίες τους χωρίς ασφαλιστική κάλυψη και με το πενιχρό ποσό των 146 ευρώ το μήνα. Επίσης, μολονότι υπάρχουν αποφάσεις δικαστηρίων και υπηρεσιακών συμβουλίων που αναγνωρίζουν ότι οι άνθρωποι αυτοί καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες και πληρούν αθροιστικά όλες τις προϋποθέσεις ένταξης στο π.δ. 164/2004, βιώνουν συνθήκες ενός ιδιότυπου εργασιακού ρατσισμού που ασκείται σε βάρος τους, τόσο στην ηθική όσο και στην οικονομική διάσταση των πραγμάτων.

Έτσι, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Πώς θα επιτευχθεί η κατοχύρωση των εργασιακών και οικονομικών δικαιωμάτων εκατοντάδων σχολικών τροχονόμων, που παρέχουν μια σημαντική υπηρεσία κοινωνικού χαρακτήρα;

2. Με ποιες νομοθετικές πρωτοβουλίες εκ μέρους του Υπουργείου Εσωτερικών θα μπορούσε να καταστεί εφικτή η ένταξη των ανθρώπων αυτών στο π.δ. 164/2004, προκειμένου να καταλάβουν θέσεις με σύμβαση εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου μερικής απασχόλησης;»

Στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Νάκος.

Ο Υφυπουργός Εσωτερικών κ. Νάκος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θέλω να διευκρινίσω ότι ο θεσμός του σχολικού τροχονόμου λειτουργεί από το 1997 σε σχολεία διακοσίων πενήντα δήμων της χώρας, σε εθελοντική βάση και με τη στήριξη του Υπουργείου Εσωτερικών και του Υπουργείου Παιδείας. Με απόφαση που εκδόθηκε καθορίστηκαν οι προϋποθέσεις άσκησης των καθηκόντων του σχολικού τροχονόμου.

Με την ίδια κοινή υπουργική απόφαση, ο σχολικός τροχονόμος ορίζεται από τον διευθυντή του σχολείου και μπορεί να προέρχεται είτε από το προσωπικό του ίδιου του σχολείου ή είναι άτομο προτεινόμενο από το σύλλογο γονέων και κηδεμόνων. Πριν από την ανάληψη, δε, των καθηκόντων του ο σχολι-

κός τροχονόμος εκπαιδεύεται υποχρεωτικά από τις οικείες υπηρεσίες της Τροχαίας.

Τότε είχε καθοριστεί ύψος μηνιαίας αποζημίωσης, όχι ως μισθός, αλλά με τη μορφή κάλυψης εξόδων μετακίνησης αυτών των εθελοντών και εφόσον αυτό το προσωπικό δεν ανήκει στο προσωπικό του σχολείου ή του Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Έγινε φέτος αναπροσαρμογή σ' αυτό το ποσό και καθορίστηκε ως εξής. Ήταν 149 κι έγινε 176 ευρώ, για την κάλυψη των εξόδων μετακίνησης. Είναι εθελοντική εργασία, από το νόμο. Οι σχολικοί τροχονόμοι με τη μορφή αυτή της εργασίας, όπως έχει θεσμοθετηθεί, είναι προφανές ότι δεν μπορούν να υπάγονται στις ρυθμίσεις του π.δ. 164/2004.

Ούτε προσελήφθησαν, κύριε συνάδελφε, με κάποια διαδικασία. Δεν προσελήφθησαν κατ' αρχάς, ούτε υπήρξε κάποια διαδικασία αξιολόγησης. Υπήρξε εθελοντική προσφορά εργασίας με κάποια αποζημίωση για τα έξοδα κίνησης. Ουαί και αλίμονο, αν αυτό μπορούσε να υπαχθεί στις διατάξεις του π.δ. 164/2004.

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

Σε περίπτωση όμως που υποκρύπτεται σχέση εξηρημένης εργασίας –και αναφέρομαι σε πιθανές εξαιρέσεις– τότε δεν έχουν παρά να προσφύγουν αυτοί οι οποίοι παρά τη φύση της εργασίας, παρά τα συμφωνηθέντα δηλαδή, παρέχουν εξηρημένη εργασία και καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες του δήμου. Μπορούν να προσφύγουν στο Α.Σ.Ε.Π., το οποίο είναι και το μόνο αρμόδιο να κρίνει αν υπάρχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 11 του π.δ. 164/2004.

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

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΡΟΝΤΟΥΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, θα μου επιτρέψετε να πω ότι μένω κατάπληκτος από την απάντησή σας, διότι δείχνει κατά τον πλέον σαφή τρόπο την ανακολούθια και τον εμπαιγμό που υφίστανται οι άνθρωποι αυτοί από την ελληνική πολιτεία. Έχω φέρει κάποια έγγραφα μαζί μου, κύριε Υφυπουργέ –δικά σας έγγραφα– για να σας αποδείξω τον εμπαιγμό που υφίστανται οι άνθρωποι αυτοί.

Ο ν. 3174/2003 λέει συγκεκριμένα ότι οι άνθρωποι αυτοί που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια των μαθητών είναι άνθρωποι μερικής απασχόλησης, απασχολούμενοι σε υπηρεσίες κοινωνικού χαρακτήρα. Πρόκειται για νόμο του 2003 επί προηγούμενης κυβέρνησης.

Έρχομαι τώρα στη δική σας Κυβέρνηση. Το έγγραφο που έχω στα χέρια μου, κύριε Υφυπουργέ –με ημερομηνία 20 Οκτωβρίου 2004– είναι έγγραφο από το Υπουργείο Εσωτερικών. Ερωτάται το Υπουργείο Εσωτερικών –και νομίζω ότι δεν το αμφισβητείτε– και δηλώνει: «Από τις διατάξεις του ανωτέρου προεδρικού διατάγματος, το διάταγμα Παυλόπουλου 164/2004, δεν εξαιρούνται οι σχολικοί τροχονόμοι, οι σχολικοί φύλακες και οι συμβασιούχοι των Κ.Ε.Π.»

Γιατί διερωτάσθε πώς είναι δυνατόν να ενταχθούν στο άρθρο 11 του π.δ. 164/2004; Εσείς λέτε ότι μπορούν να ενταχθούν! Άρα, αν αυτό δεν είναι ανακολούθια και εμπαιγμός, τι είναι;

Επίσης, αναφερθήκατε σε υπηρεσιακά συμβούλια, διότι έπατε πως εφόσον πληρούνται αθροιστικά οι προϋποθέσεις του άρθρου 11, θα πρέπει να επιληφθούν τα υπηρεσιακά συμβούλια και το Α.Σ.Ε.Π..

Σας επιδεικνύω έγγραφο υπηρεσιακού συμβουλίου, κύριε Υφυπουργέ, που λέει: «Εκφράζουμε θετική γνώμη για τους συμβασιούχους σχολικούς τροχονόμους» –και αναφέρει τα ονόματά τους– «προκειμένου να μετατραπούν οι συμβάσεις τους σε σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου μερικής απασχόλησης, επειδή πληρούνται αθροιστικά τις προϋποθέσεις του προεδρικού διατάγματος.»!

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

Βεβαίως, αναφερθήκατε στο Α.Σ.Ε.Π.. Προσέξτε, για δική σας ενημέρωση, κύριε Υφυπουργέ, τι έγινε όταν αυτό το πράγμα πήγε στο Α.Σ.Ε.Π.. Εδώ να δείτε τον εμπαιγμό και την ανακολούθια!

Αριθμός αποφάσεως 484 του Α.Σ.Ε.Π.. Ξέρετε τι δηλώνει,

κύριε Υφυπουργέ, το Α.Σ.Ε.Π.; Δηλώνει ότι το τάδε αρμόδιο υπηρεσιακό συμβούλιο ορθώς έκρινε ότι συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις για την υπαγωγή στις διατάξεις του άρθρου 11 του π.δ. 164/2004. Το λέει το Α.Σ.Ε.Π., κύριε Υφυπουργέ!

Δυστυχώς, μετά από διάφορες –εντός εισαγωγικών– «παρεμβάσεις» το ίδιο το Α.Σ.Ε.Π. με νέα απόφαση λέει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί είναι πολύ σημαντικό, προς ενημέρωση του κυρίου Υφυπουργού, γιατί είναι άνθρωπος αγαθών προθέσεων.

Δηλώνει το Α.Σ.Ε.Π.: «Το πέμπτο τμήμα, εκ προφανούς παραδρομής, απεφάνθη ότι δεν θα πρέπει να υπαχθούν στη ρύθμιση.»

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι εδώ έχουμε μία ανακολουθία και από το Α.Σ.Ε.Π.. Τη μία φορά ένα τμήμα λέει ότι πρέπει να ενταχθούν, την άλλη φορά άλλο τμήμα λέει ότι δεν πρέπει να υπαχθούν. Τελικά αυτοί οι άνθρωποι εμπαίζονται ή όχι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Τελειώνω σε δέκα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε.

Έχω μια απόφαση του Ο.Α.Ε.Δ.. Προσέξτε, κύριε Υφυπουργέ, απόφαση του Ο.Α.Ε.Δ. –του «χ» Ο.Α.Ε.Δ., δεν χρειάζεται να πω όνομα. Προσφεύγει μια σχολική τροχονόμος και λέει: «Θέλω να ενταχθώ στα μητρώα ανέργων.» Ο Ο.Α.Ε.Δ. έρχεται και λέει τα εξής: «Σας δηλώνουμε ότι η υπηρεσία σας διέγραψε από τα μητρώα ανέργων, δεδομένου ότι εργάζεστε ως σχολική τροχονόμος.»

Αυτοί οι άνθρωποι με όλα αυτά τα έγγραφα είναι εθελοντές, κύριε Υφυπουργέ; Θα δώσετε μια λύση στο πρόβλημα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Ροντούλη, περιμένετε να σας απαντήσει. Πώς να σας απαντήσει, αφού μιλάτε συνέχεια;

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Εάν περιμένετε εγώ να καταγγείλω το Α.Σ.Ε.Π. για ασυνέπεια...

ΑΣΤΕΡΙΟΣ ΠΟΝΤΟΥΛΗΣ: Δεν το περιμένουμε, κύριε Υπουργέ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ (Υφυπουργός Εσωτερικών): Προφανώς και δεν το περιμένετε. Γνωρίζετε τι είναι το Α.Σ.Ε.Π., ότι είναι δηλαδή ανεξάρτητη αρχή και πήρε αυτές τις αποφάσεις. Αυτή η τελευταία απόφαση της ολομέλειας είναι ισχυρή και υπάρχει νομολογία και των άλλων ανωτάτων δικαστηρίων της χώρας ότι μόνο το Α.Σ.Ε.Π. είναι αρμόδιο, σύμφωνα με τις διατάξεις του προεδρικού διατάγματος που όπως ξέρετε έτυχε επεξεργασίας από το Συμβούλιο της Επικρατείας.

Ξέρετε, επίσης, ότι έγιναν προσφυγές κατά του π.δ. 164/2004, κρίθηκαν και θεωρείται ότι το π.δ. 164/2004 είναι αυτό που ρυθμίζει. Και ο μόνος που κρίνει τη διαδικασία πλήρωσης των προϋποθέσεων του προεδρικού διατάγματος είναι το Α.Σ.Ε.Π..

Κατά συνέπεια, εμείς ούτε παρέμβαση ούτε κάτι άλλο μπορούμε να κάνουμε στο Α.Σ.Ε.Π., το οποίο κρίνει, όπως κρίνει. Και ουαί και αλίμονο αν γινόντουσαν παρεμβάσεις!

Το ότι μου λέτε ότι κάποιοι υπάλληλοι, σε κάποιον Ο.Α.Ε.Δ. της χώρας έκρινε ότι η αποζημίωση του σχολικού τροχονόμου είναι εξηρημένη εργασία και δεν μπορεί να τον εγγράψει στα μητρώα των ανέργων, αυτό πολύ ευχαρίστως, αν μου δώσετε το έγγραφο, να το δω, διότι όπως καταλαβαίνετε –και καταλαβαίνουν όλοι σε αυτήν την Αίθουσα– αυτό είναι μία άγνοια ή μιας άλλης μορφής αιτιολογία υπάρχει για μία απόλυτα άστοχη ενέργεια κάποιου Ο.Α.Ε.Δ. της χώρας.

Αυτό δεν σημαίνει ότι υπάρχει νομολογία και έχουμε τη γνωμοδότηση κάποιου Ο.Α.Ε.Δ., ότι δηλαδή νομολογεί κάποιος Ο.Α.Ε.Δ. της χώρας και, άρα, η διοίκηση πρέπει να συνταχθεί πίσω από την απάντηση ενός υπαλλήλου κάποιου Ο.Α.Ε.Δ. της χώρας. Εδώ έχουν αποφανθεί τα ανώτατα δικαστήρια και αυτή είναι η διαδικασία. Ότι είναι εθελοντική εργασία, αυτό προκύπτει ότι δεν υπάρχει καμμία κράτηση. Δεν υπάρχει κράτηση. Είναι έξοδα κίνησης. Δεν υπάρχουν κρατήσεις, δεν υπάρχει ασφαλιστικός φορέας. Είναι η έννοια αυτή, την οποία σας περιέγραψα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμεθα στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις».

Κύριε Υπουργέ, από ό,τι καταλαβαίνω δεν έχετε κάποια παρατήρηση να κάνετε.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το σχέδιο νόμου στο σύνολό του ως διενεμήθη;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία κατ' αρχήν, κατ' άρθρο και στο σύνολό του και έχει ως εξής:

«Αύξηση συντάξεων του Δημοσίου από το έτος 2007 και άλλες διατάξεις

Άρθρο 1

Αύξηση επιδόματος εξομάλυνσης

1. Το επίδομα εξομάλυνσης της περίπτωσης α' της παρ. 1 του άρθρου 29 του ν. 2768/1999 (ΦΕΚ 273 Α') από 1ης Ιανουαρίου 2007 καταβάλλεται ως εξής:

Για σύνταξη	μέχρι 330 ευρώ	Επίδομα	19ευρώ
» από 330,01 ευρώ	456 ευρώ	»	25 ευρώ
» » 456,01 ευρώ	761 ευρώ	»	37 ευρώ
» » 761,01 ευρώ	1.100 ευρώ	»	62 ευρώ
» » 1.100,01 ευρώ	1.300 ευρώ	»	67 ευρώ
» » 1.300,01 ευρώ	1.500 ευρώ	»	71 ευρώ
» » 1.500,01 ευρώ	1.800 ευρώ	»	75 ευρώ
» » 1.800,01 ευρώ	2.100 ευρώ	»	79 ευρώ
» » 2.100,01 ευρώ	2.400 ευρώ	»	84 ευρώ
» » 2.400,01 ευρώ	3.000 ευρώ	»	90 ευρώ
» » 3.000,01 ευρώ	3.500 ευρώ	»	97 ευρώ
» » 3.500,01 ευρώ	και άνω	»	105 ευρώ

2. Τα ποσά του επιδόματος εξομάλυνσης της προηγούμενης παραγράφου προσαυξάνονται για τις ακόλουθες κατηγορίες συνταξιούχων ως εξής:

Α. Για τους δικαστικούς λειτουργούς μέχρι του βαθμού του Πρωτοδικη κατά 50 ευρώ και άνω του βαθμού αυτού κατά 60 ευρώ.

Β. Για το κύριο προσωπικό του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους μέχρι του βαθμού του δικαστικού αντιπροσώπου κατά 50 ευρώ και άνω του βαθμού αυτού κατά 60 ευρώ.

Γ. Για τα μέλη Δ.Ε.Π. των Πανεπιστημίων και Ε.Π. των Τ.Ε.Ι. κατά βαθμό ως ακολούθως:

- α. Μέλη Δ.Ε.Π. των Πανεπιστημίων
 - i. Καθηγητής: 48 ευρώ.
 - ii. Αναπληρωτής Καθηγητής: 36 ευρώ.
 - iii. Επίκουρος Καθηγητής: 32 ευρώ.
 - iv. Λέκτορας: 28 ευρώ.
- β. Μέλη Ε.Π. των Τ.Ε.Ι.
 - i. Καθηγητής: 44 ευρώ.
 - ii. Αναπληρωτής Καθηγητής: 34 ευρώ.
 - iii. Επίκουρος Καθηγητής: 26 ευρώ.
 - iv. Καθηγητής Εφαρμογών: 18 ευρώ.

Δ. Για τους Βουλευτές κατά 133 ευρώ.

3. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 5 του άρθρου 55 του Κώδικα Πολιτικών και Στρατιωτικών Συντάξεων - Κ.Π.Σ.Σ. - (π.δ. 169/2007, ΦΕΚ 210 Α'), όπως ισχύουν, αντικαθίστανται από 1ης Ιανουαρίου 2007, ως εξής:

« 5. Το κατώτατο όριο σύνταξης ή βοηθήματος των συνταξιούχων και βοηθηματούχων του Δημοσίου γενικά, καθορίζεται, χωρίς το συνυπολογισμό του επιδόματος εξομάλυνσης, καθώς και του τυχόν καταβαλλόμενου επιδόματος ανικανότητας, σε ποσοστό τριάντα επτά επί τοις εκατό (37%) του μηνιαίου βασικού μισθού του εισαγωγικού μισθολογικού κλιμακίου της ΠΕ κατηγορίας, όπως ισχύει κάθε φορά.»

4. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 18 του Κώδικα Συντάξεων Προσωπικού Σιδηροδρόμων - Κ.Σ.Π.Σ. - (π.δ. 167/2007, ΦΕΚ 208 Α') αντικαθίστανται από 1ης Ιανουαρίου 2007, ως εξής:

«2. Το κατώτατο όριο σύνταξης ή βοηθήματος των συνταξιοδοτούμενων από το Δημόσιο σιδηροδρομικών συνταξιούχων και βοηθηματούχων, καθορίζεται, χωρίς το συνυπολογισμό του επιδόματος εξομάλυνσης, καθώς και του τυχόν καταβαλλόμενου επιδόματος ανικανότητας, σε ποσοστό τριάντα επτά επί τοις εκατό (37%) του μηνιαίου βασικού μισθού του εισαγωγικού μισθολογικού κλιμακίου της ΠΕ κατηγορίας, όπως ισχύει κάθε φορά.»

5. Εφόσον το δικαιούμενο, σύμφωνα με τις διατάξεις των προηγούμενων παραγράφων, επίδομα εξομάλυνσης είναι μικρότερο αυτού που καταβαλλόταν την 31η Δεκεμβρίου 2006, η διαφορά διατηρείται ως προσωπική και αμεταβίβαστη.

6. Τα ποσά των περιπτώσεων α', β' και γ' της παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 2592/1998 (ΦΕΚ 57 Α'), όπως ισχύουν, αυξάνονται από 1ης Ιανουαρίου 2007 σε 105,88, 189 και 270,96 ευρώ αντίστοιχα.

7. Η διάταξη της παρ. 1 του άρθρου 88 του Κώδικα Πολεμικών Συντάξεων - Κ.Π.Σ. - (π.δ. 168/2007, ΦΕΚ 209 Α'), όπως ισχύει, αντικαθίσταται από 1ης Ιανουαρίου 2007 ως εξής:

«1. Η βασική μηνιαία πολεμική σύνταξη ανικανότητας που αναγνωρίζεται στους ανάπηρους πολέμου οπλίτες, των οποίων η σύνταξη δεν κανονίζεται με βάση το μισθό ενεργείας, είναι ίση με το 1,227% του μηνιαίου βασικού μισθού του λοχαγού, όπως αυτός ισχύει κάθε φορά, ανά εκατοστό ανικανότητας.»

Άρθρο 2

Συντάξεις λογοτεχνών - καλλιτεχνών

Το άρθρο 1 του ν. 3075/2002 (ΦΕΚ 297 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Δικαίωμα ισόβιας σύνταξης από το Δημόσιο Ταμείο αποκτούν και οι Ελληνικής υπηκοότητας ή Έλληνες του γένους λογοτέχνες και καλλιτέχνες, γενικά, που έχουν προσφέρει διακεκριμένες υπηρεσίες στην ανάπτυξη των γραμμάτων ή των τεχνών. Η σύνταξη αυτή είναι μηνιαία, απονέμεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Πολιτισμού, ο δε αριθμός των προτεινόμενων δικαιούχων δεν μπορεί να υπερβαίνει τους τριάντα (30) ετησίως. Ειδικά για το έτος 2008 ο αριθμός των προτεινόμενων δικαιούχων δεν μπορεί να υπερβαίνει τους πενήντα (50).

2. Στην έννοια των λογοτεχνών και καλλιτεχνών της προηγούμενης παραγράφου περιλαμβάνονται:

α. Λογοτέχνες, μεταφραστές λογοτεχνίας, δοκιμιογράφοι φιλοσοφικού και φιλολογικού δοκιμίου, ιστορικοί συγγραφείς - ιστοριογράφοι και σεναριογράφοι.

β. Μεταφραστές θεατρικών έργων και θεατρικοί συγγραφείς.

γ. Εικαστικοί καλλιτέχνες, σκηνογράφοι, φωτογράφοι, σκηνογράφοι και γελιογράφοι.

δ. Μουσουργοί, αρχιμουσικοί, ερμηνευτές και λυρικοί καλλιτέχνες.

ε. Συνθέτες, στιχουργοί, ερμηνευτές ελληνικής μουσικής.

στ. Σκηνοθέτες και ηθοποιοί.

ζ. Χορογράφοι και χορευτές και

η. Λαϊκοί καλλιτέχνες, ιδίως караγκιοζοπαίχτες, ξυλογλύπτες και καλλιτέχνες του κουκλοθέατρου, των μαριονετών και της παντομίμας.

3. Για την προσφορά ή όχι διακεκριμένων υπηρεσιών αποφαίνεται, με πλήρως αιτιολογημένη γνώμη, εννεαμελής Επιτροπή η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού αποτελούμενη από έναν (1) Ακαδημαϊκό, ως Πρόεδρο, με

τον αναπληρωτή του, πέντε (5) προσωπικότητες των γραμμάτων, των τεχνών και των επιστημών, τον Προϊστάμενο της καθ' ύλην αρμόδιας Διεύθυνσης του Υπουργείου Πολιτισμού, ο οποίος μπορεί να αναπληρώνεται από τον Προϊστάμενο του οικείου Τμήματος, και δύο (2) προσωπικότητες, αναλόγως των οκτώ κατηγοριών λογοτεχνών και καλλιτεχνών της προηγούμενης παραγράφου, μετά από πρόταση των συλλογικών τους φορέων, σε όσες περιπτώσεις υπάρχει συλλογική εκπροσώπηση. Σε περίπτωση κατά την οποία οι ανωτέρω φορείς παραλείπουν εντός μηνός από τη σχετική ειδοποίηση να υποδείξουν εκπροσώπους για διορισμό, ο Υπουργός Πολιτισμού προβαίνει κατά την κρίση του στη συμπλήρωση της σύνθεσης της Επιτροπής. Καθήκοντα εισηγητή στην Επιτροπή ασκεί το οριζόμενο εκάστοτε από τον Πρόεδρο, μέλος της Επιτροπής. Καθήκοντα Γραμματέων ασκούν υπάλληλοι του Υπουργείου Πολιτισμού ή εποπτευόμενων από αυτό Δημοσίων Υπηρεσιών και Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Πολιτισμού ρυθμίζεται το θέμα της αποζημίωσης του Προέδρου, των Μελών, του Εισηγητή και των Γραμματέων της Επιτροπής, οποία καταβάλλεται κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων.

4. Για τη χορήγηση της σύνταξης της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού πρέπει στα πρόσωπα των δικαιούχων να συντρέχουν σωρευτικά και οι εξής προϋποθέσεις:

α. Να έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους ή το 50ό έτος εφόσον έχουν καταστεί ανίκανοι για την άσκηση οποιουδήποτε βιοποριστικού επαγγέλματος κατά ποσοστό ανικανότητας 67% και άνω. Η ανικανότητα κρίνεται με γνωμάτευση της Ανωτάτης του Στρατού Υγειονομικής Επιτροπής (ΑΣΥΕ), στην οποία παραπέμπεται ο αιτών από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Πολιτισμού.

β. Να μη λαμβάνουν άλλη σύνταξη μεγαλύτερη αυτής που αντιστοιχεί στο 1ο μισθολογικό κλιμάκιο της ΠΕ Κατηγορίας με 35 έτη υπηρεσίας, όπως ισχύει κάθε φορά, με εξαίρεση όσους λαμβάνουν πολεμική σύνταξη και

γ. Ο μέσος όρος του εισοδήματος που έχει δηλωθεί συνολικά κατά τα τρία προηγούμενα οικονομικά έτη, από εκείνο που υποβάλλεται η αίτηση για συνταξιοδότηση να μην υπερβαίνει το ποσό των 25.000 ευρώ. Στο εισόδημα περιλαμβάνεται και αυτό που προκύπτει με βάση τα τεκμήρια.

5. α. Η μηνιαία σύνταξη της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού ανέρχεται στο 50% του μηνιαίου βασικού μισθού του 1ου μισθολογικού κλιμακίου της ΠΕ κατηγορίας, όπως ισχύει κάθε φορά για τους δημοσίους πολιτικούς υπαλλήλους.

β. Σε περίπτωση που ο δικαιούχος λαμβάνει και άλλη σύνταξη μικρότερη αυτής της περίπτωσης β' της παρ. 4 του άρθρου αυτού, το άθροισμα των δύο συντάξεων δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό της σύνταξης του 1ου μισθολογικού κλιμακίου της ΠΕ Κατηγορίας με 35 έτη υπηρεσίας, όπως ισχύει κάθε φορά, άλλως περικόπτεται αναλόγως η κανονιζόμενη σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, σύνταξη.

γ. Οι διατάξεις της περίπτωσης α' της παρ. 17 του άρθρου 1 του ν. 3234/2004 (ΦΕΚ 52 Α') έχουν ανάλογη εφαρμογή και για την αύξηση των συντάξεων της παραγράφου αυτής.

6. Ενδιαφερόμενοι λογοτέχνες και καλλιτέχνες μετά τη συμπλήρωση του 65ου έτους της ηλικίας τους ή του 50ού, κατά περίπτωση, δύνανται να υποβάλλουν στο Υπουργείο Πολιτισμού αίτηση για απονομή σύνταξης, μαζί με τα στοιχεία εκείνα που θα αξιολογηθούν από την Επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, αναφορικά με την προσφορά των υπηρεσιών τους.

Η ανωτέρω Επιτροπή συνεδριάζει εντός του πρώτου τριμήνου κάθε έτους και αποφαινεται κατά το μέρος της αρμοδιότητάς της επί των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί μέχρι την 31η Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους.

7. Για εκείνες από τις ανωτέρω αιτήσεις που θα κριθούν θετικά από την Επιτροπή σχηματίζεται φάκελος, στον οποίο περιλαμβάνεται η αιτιολογημένη γνώμη της Επιτροπής και γραπτή η εισήγηση του εισηγητή που έχει οριστεί για την υπόθεση, ο οποίος συμπληρώνεται από τους ενδιαφερόμενους με τα κατω-

τέρω δικαιολογητικά:

α. Πιστοποιητικό οικογενειακής κατάστασης.

β. Εκκαθαριστικά σημειώματα του φόρου εισοδήματος των τριών προηγούμενων οικονομικών ετών εκείνου που υποβάλλεται η αίτηση. Υποχρέωση υποβολής εκκαθαριστικού σημειώματος φόρου εισοδήματος έχουν και οι διαμένοντες στην αλλοδαπή, υποβάλλοντας το αντίστοιχο έγγραφο της χώρας διαμονής τους.

γ. Γνωμάτευση της Α.Σ.Υ.Ε., όπου απαιτείται, με βάση τις διατάξεις του Κώδικα Πολιτικών και Στρατιωτικών Συντάξεων, όπως αυτές ισχύουν.

8. Ο ανωτέρω φάκελος διαβιβάζεται στη Διεύθυνση Ελέγχου και Εντολής Πληρωμής Πολιτικών και Προσωπικών Συντάξεων του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, για τη διαπίστωση της συνδρομής των προϋποθέσεων. Η εν λόγω Διεύθυνση συντάσσει σχέδιο κοινής απόφασης με την οποία κρίνεται το συνταξιοδοτικό δικαίωμα των προσώπων του άρθρου αυτού και η οποία αποστέλλεται για υπογραφή στους συναρμόδιους Υπουργούς και κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο.

9. Η καταβολή της σύνταξης αρχίζει από την πρώτη του επόμενου μήνα εκείνου που υποβάλλεται η αίτηση στο Υπουργείο Πολιτισμού και υπόκειται σε κράτηση 4% για υγειονομική περίθαλψη και στις λοιπές κρατήσεις στις οποίες υποβάλλονται οι συντάξεις του Δημοσίου.

10. α. Οι δικαιούχοι της σύνταξης του άρθρου αυτού, δικαιούνται υγειονομικής περίθαλψης του Δημοσίου και να λαμβάνουν δώρα εορτών Χριστουγέννων και Πάσχα, καθώς και επίδομα αδείας, σύμφωνα με τα ισχύοντα για τους πολιτικούς συνταξιούχους του Δημοσίου. Στα πρόσωπα αυτά δεν καταβάλλεται η οικογενειακή παροχή, γάμου και τέκνων.

β. Σε περίπτωση θανάτου του δικαιούχου η σύνταξη μεταβιβάζεται μόνο στον επιζώντα σύζυγο, εφόσον αυτός δεν λαμβάνει άλλη σύνταξη ή δεν έχει εισόδημα μεγαλύτερο του κατώτατου ορίου σύνταξης του Δημοσίου, όπως αυτό ισχύει κάθε φορά.

γ. Στην οικογένεια του θανόντος καταβάλλονται έξοδα κηδείας σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους πολιτικούς συνταξιούχους του Δημοσίου.

11. Όλες οι μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού κανονισθείσες συντάξεις με βάση τις διατάξεις του ν.δ. 214/1973, του ν. 2435/1996, του ν. 3075/2002 και της περίπτωσης δ' της παρ. 9 του άρθρου 1 του ν. 3234/2004 (ΦΕΚ 52 Α') συνεχίζουν να καταβάλλονται σύμφωνα με όσα ορίζονται σε αυτές.

12. Για τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από τις διατάξεις του άρθρου αυτού, εφαρμόζονται οι οικείες διατάξεις του Κώδικα Πολιτικών και Στρατιωτικών Συντάξεων, όπως κάθε φορά ισχύουν, με εξαίρεση τις διατάξεις του άρθρου 54 του Κώδικα αυτού.

13. α. Εφόσον οι αιτήσεις για χορήγηση σύνταξης απορρίπτονται από την Επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, λόγω μη προσφοράς διακεκριμένων υπηρεσιών, οι ενδιαφερόμενοι δύνανται μετά πάροδο τριετίας από την έκδοση της σχετικής απορριπτικής απόφασης, επικαλούμενοι το κατά την περίοδο αυτή παραχθέν «νέο έργο» τους, να επανέρχονται με νέα αίτησή τους προς το Υπουργείο Πολιτισμού, για τη χορήγηση σύνταξης.

β. Τυχόν μη προταθέντες από την Επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού, λόγω κάλυψης του αριθμού της παραγράφου 1 του ίδιου άρθρου, μπορούν να κρίνονται ελεύθερα, χωρίς την υποβολή νέας αίτησης, μέσα στο νέο έτος και για όσες φορές χρειαστεί.

14. α. Αιτήσεις για χορήγηση σύνταξης που έχουν υποβληθεί μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού και εκκρεμούν σε οποιοδήποτε στάδιο, κρίνονται με βάση τις διατάξεις του παρόντος νόμου, ενώ όσες από αυτές έχουν απορριφθεί, σύμφωνα με τις διατάξεις των περιπτώσεων γ' και δ' της παρ. 4 του άρθρου 1 του ν. 3075/2002, επανακρίνονται με βάση τις διατάξεις της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου και στην περίπτωση αυτή δεν απαιτείται και πάλι κρίση από την Επιτροπή της παραγράφου 3 του άρθρου αυτού.

β. Οι κατά τις διατάξεις της προηγούμενης περίπτωσης κανονιζόμενες συντάξεις χορηγούνται ανεξαρτήτως του αριθ-

μού των συντάξεων που ορίζεται στις διατάξεις της παραγράφου 1 του άρθρου αυτού.

15. Κάθε άλλη διάταξη, που προβλέπει τη χορήγηση σύνταξης σε λογοτέχνες-καλλιτέχνες, από το Δημόσιο, καταργείται.»

Άρθρο 3

Θέματα προσωπικού ΤΥΔΚΥ και άλλων Ν.Π.Δ.Δ.

1. α. Το τακτικό προσωπικό του Ταμείου Υγείας Δημοτικών και Κοινοτικών Υπαλλήλων (ΤΥΔΚΥ), καθώς και τα μέλη των οικογενειών τους, δικαιούνται συντάξεως από το ΤΥΔΚΥ με τους ίδιους όρους που αποκτούν το δικαίωμα αυτό και οι Δημοτικοί και Κοινοτικοί Υπάλληλοι. Η διάταξη αυτή, έχει εφαρμογή και για όσους ήδη έχουν εξέλθει από την Υπηρεσία, κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, εφόσον έχουν παρακρατηθεί από το Ταμείο εισφορές κλάδου σύνταξης.

β. Το τακτικό προσωπικό των περιφερειακών υπηρεσιών ΤΥΔΚΥ, που έχει διορισθεί μέχρι 31.3.1985, εξακολουθεί να διέπεται από τις διατάξεις του ειδικού συνταξιοδοτικού καθεστώτος του Ι.Κ.Α. (ν. 3163/1955).

γ. Το προσωπικό που προσλαμβάνεται ως τακτικό ή μετατάσσεται ή μεταφέρεται μετά την 31.3.1985 στις περιφερειακές υπηρεσίες του ΤΥΔΚΥ, και το οποίο καταβάλλει ασφαλιστικές εισφορές στο ΤΥΔΚΥ, υπάγεται στην ασφάλιση αυτού για κύρια σύνταξη.

δ. Οι ιατροί, οι οδοντίατροι και οι φαρμακοποιοί οι ενταγμένοι σε οργανικές θέσεις του ΤΥΔΚΥ, υπάγονται παράλληλα με την ασφάλισή τους στο ΤΣΑΥ και στην ασφάλιση του ΤΥΔΚΥ, καταργούμενης κάθε άλλης αντίθετης διάταξης, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 39 του ν. 2084/1992 για τους ασφαλισμένους από 1.1.1993. Η διάταξη αυτή έχει εφαρμογή και για τους ιατρούς που υπηρέτησαν σε οργανικές θέσεις του ΤΥΔΚΥ και έχουν εξέλθει της υπηρεσίας, πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος και για τους οποίους είχαν παρακρατηθεί από το Ταμείο αυτό εισφορές κλάδου σύνταξης. Για όσους έχουν ήδη εξέλθει της Υπηρεσίας, η καταβολή της σύνταξης αρχίζει από την ημερομηνία υποβολής της αρχικής αίτησης.

Αιτήσεις που είχαν απορριφθεί επανεξετάζονται από το Ταμείο χωρίς να απαιτείται υποβολή νέας αίτησης.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 11 του ν.δ. 4277/1962 (ΦΕΚ 191 Α') έχουν εφαρμογή στο τακτικό προσωπικό των Ν.Π.Δ.Δ., που κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 1 του ν. 1654/1986 είχε υπαχθεί στο καθεστώς του ν. 3163/1955 με υπουργικές αποφάσεις.

Η έναρξη ισχύος της διάταξης αυτής ορίζεται από την ημερομηνία ισχύος των κατά περίπτωση εκδοθεισών Υπουργικών Αποφάσεων.

3. Το τακτικό προσωπικό που υπηρετούσε στο πρώην Ν.Π.Δ.Δ. Εθνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών (Ε.Κ.Θ.Ε.) κατά το χρόνο της ενοποίησης του και ένταξης του στο Ν.Π.Δ.Δ. Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.) με το άρθρο 10 παρ. 3 του ν. 2919/2001 (ΦΕΚ 128 Α') εξακολουθεί να διέπεται από το ασφαλιστικό καθεστώς κύριας, επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας, καθώς και υγειονομικής περίθαλψης που είχε πριν την ενοποίησή του.

Η εφεξής υπηρεσία που παρέχει το προσωπικό του προηγούμενου εδαφίου στο ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. θεωρείται ως πραγματική συντάξιμη υπηρεσία που διανύθηκε στο πρώην Ν.Π.Δ.Δ. από το οποίο προέρχεται.

Οι ασφαλιστικές εισφορές που προβλέπονται από τη νομοθεσία των φορέων κύριας, επικουρικής ασφάλισης, πρόνοιας και υγειονομικής περίθαλψης καταβάλλονται, του μεν εργοδότη από το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε., του δε ασφαλισμένου από τους ίδιους.

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού έχουν εφαρμογή από την ημερομηνία ισχύος του ν. 2919/2001.

Συνταξιοδοτικές αποφάσεις που εκδόθηκαν μέχρι τη δημοσίευση του νόμου αυτού θεωρούνται ότι εκδόθηκαν νόμιμα.

Άρθρο 4

Τροποποίηση διατάξεων του Κ.Π.Σ.Σ.

1. Οι διατάξεις του προτελευταίου εδαφίου της περίπτωσης

α' της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του Κ.Π.Σ.Σ., όπως ισχύουν, αντικαθίστανται, ως εξής:

«Για τους υπαλλήλους οι οποίοι είναι παντελώς τυφλοί, παραπληγικοί ή τετραπληγικοί, καθώς και για όσους πάσχουν από διάχυτο γιγαντιαίο αιματολεμφαγγείωμα, από υπερφωσφαταισμία ή από Βήτα ομόζυγο μεσογειακή ή δρεπανοκυτταρική ή μικροδρεπανοκυτταρική αναιμία και υποβάλλονται σε μετάγγιση ή από χρόνια νεφρική ανεπάρκεια τελικού σταδίου και υποβάλλονται σε αιμοκάθαρση ή περιτοναϊκή κάθαρση ή έχουν υποστεί μεταμόσχευση μυελού των οστών ή συμπαγών οργάνων (καρδιά, πνεύμονες, ήπαρ, πάγκρεας και νεφροί), εφόσον για τις περιπτώσεις αυτές συντρέχει ποσοστό αναπηρίας τουλάχιστον 67%, αρκεί δεκαπενταετής πλήρης πραγματική συντάξιμη υπηρεσία.»

2. Στο τέλος των άρθρων 5 και 31 του Κ.Π.Σ.Σ., προστίθενται παράγραφοι 6 και 7 αντίστοιχα, με το ίδιο περιεχόμενο, ως εξής:

«Οι άγαμες θυγατέρες των οποίων η σύνταξη περιορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου δύνανται να ζητήσουν με αίτησή τους, από την αρμόδια Διεύθυνση Συντάξεων του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, την αναστολή καταβολής του μεριδίου της σύνταξής τους, στην περίπτωση δε αυτή η σύνταξη των λοιπών συνδικαιούχων προσώπων ανακαθορίζεται, σύμφωνα με τις ισχύουσες κατά κατηγορία συνταξιούχων διατάξεις σαν να μην υπάρχουν στη σύνταξη τα πρόσωπα που αναστέλλουν το μερίδιό τους.»

3. Οι διατάξεις της περίπτωσης δ' της παρ. 2 του άρθρου 9 του Κ.Π.Σ.Σ., όπως ισχύουν, αντικαθίστανται από 1ης Ιανουαρίου 2008 ως εξής:

«δ) για τα μέλη Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι. και Ε.Π. των Τ.Ε.Ι. το επίδομα διδακτικής προετοιμασίας και εξωδιδακτικής απασχόλησης, καθώς και το επίδομα πάγιας αποζημίωσης για δημιουργία και ενημέρωση βιβλιοθήκης και συμμετοχής σε συνέδρια των περιπτώσεων β' και γ' της παραγράφου 2 των άρθρων 36 και 37 του ν. 3205/2003 (ΦΕΚ 297 Α'), αντίστοιχα.»

4. Μετά την περίπτωση η' της παρ. 2 του άρθρου 9 του Κ.Π.Σ.Σ., όπως ισχύει, προστίθενται από 1ης Ιανουαρίου 2008 περιπτώσεις θ' και ι', ως εξής:

«θ) για τους διπλωματικούς υπαλλήλους, η πάγια αποζημίωση της παρ. 6 του άρθρου 47 του ν. 3205/2003,

ι) για τους πολιτικούς δημοσίους υπαλλήλους προϊσταμένους οργανικών μονάδων οποιουδήποτε επιπέδου, το επίδομα θέσης ευθύνης της παρ. 1 του άρθρου 13 του ν. 3205/2003 ή το επίδομα θέσης ευθύνης των περιπτώσεων Γ' και Δ' της παρ. 1 του άρθρου 1 της αριθμ. 2/70481/0022/ 15.4.2004 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ 1874 Β'), κατά περίπτωση, ανεξάρτητα εάν αποχωρούν από τις θέσεις αυτές. Επί συρροής αξιώσεων για υπολογισμό των εν λόγω επιδομάτων από δύο βαθμίδες, λαμβάνεται υπόψη μόνο το ποσό που αντιστοιχεί στην ανώτερη βαθμίδα.»

5. α. Οι συντάξεις όσων από τα πρόσωπα των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου αυτού έχουν αποχωρήσει ή αποχωρούν από την Υπηρεσία μέχρι 31 Δεκεμβρίου 2007 αναπροσαρμόζονται οίκοθεν ή με αίτηση των ενδιαφερομένων από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Συντάξεων του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, σύμφωνα με τα οριζόμενα στις παραγράφους αυτές.

β. Η διαφορά μεταξύ της κανονιζόμενης σύνταξης με βάση τις διατάξεις των παραγράφων 4 και 5 του άρθρου αυτού και της σύνταξης που δικαιούνται τα πρόσωπα αυτά την 31η Δεκεμβρίου 2007 θα καταβληθεί τμηματικά ως εξής: ποσοστό 30% την 1η Ιανουαρίου 2008, 30% την 1η Ιανουαρίου 2009 και 40% την 1η Ιανουαρίου 2010.

γ. Τα επιδόματα ή οι αποζημιώσεις των παραγράφων 3 και 4 του άρθρου αυτού υπόκεινται από 1ης Ιανουαρίου 2008 σε κράτηση για κύρια σύνταξη υπέρ Δημοσίου.

6. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 6 του άρθρου 11 του Κ.Π.Σ.Σ. αντικαθίστανται ως εξής:

«6. Κατ' εξαίρεση θεωρείται ως συντάξιμος χρόνος πραγματικής υπηρεσίας ο χρόνος κάθε κανονικής ή αναρρωτικής άδειας, ο χρόνος εκπαιδευτικής άδειας μέχρι μία πενταετία, ο χρόνος γονικής άδειας ανατροφής παιδιών, ο χρόνος της διαθεσιμότητας, εφόσον αυτή δεν οφείλεται σε αξιόποινη πράξη ή πει-

θαρχικό παράπτωμα για τα οποία επακολούθησε οριστική απόλυση από την υπηρεσία, καθώς και ο χρόνος της απεργίας, εφόσον θεωρείται ως χρόνος πραγματικής δημόσιας υπηρεσίας.»

7. α. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 12 του άρθρου 43 του Κ.Π.Σ.Σ. αντικαθίσταται ως εξής:

«Επίσης οι διατάξεις των παραγράφων 1 εδάφιο πρώτο και 3-10 του άρθρου αυτού εφαρμόζονται αναλόγως και στα πρόσωπα των παραγράφων 8 και 9 του άρθρου 15, καθώς και στα πρόσωπα των παραγράφων 9 και 11 του άρθρου 41 του Κώδικα αυτού.»

β. Σύνταξεις που έχουν κανονισθεί αντίθετα με όσα ορίζονται στις διατάξεις της παραγράφου αυτής ανακαθορίζονται οίκοθεν ή μετά από αίτηση των ενδιαφερομένων, από τις αρμόδιες Διευθύνσεις Σύνταξεων του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, τα δε οικονομικά αποτελέσματα αρχίζουν από την πρώτη του επόμενου της ισχύος του νόμου αυτού μήνα.

8. α. Η παράγραφος 5 του άρθρου 45 του Κ.Π.Σ.Σ. αντικαθίσταται από την 1η Ιανουαρίου 2008 ως εξής:

«5. Η σύνταξη που παρέχεται σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του άρθρου στους μόνιμους και έφεδρους αξιωματικούς, ανθυπασιπιστές, υπαξιωματικούς και οπλίτες του στρατεύματος και σε όσους αντιστοιχούν με αυτούς, οι οποίοι εξέρχονται από την υπηρεσία για τραύμα ή νόσημα που προήλθε πρόδηλα και αναμφισβήτητα εξαιτίας της υπηρεσίας τους, καθώς και στις οικογένειες αυτών που έχουν σκοτωθεί ή πεθάνει, δεν μπορεί να είναι μικρότερη από το 90%.

α) αν πρόκειται για τους παθόντες, της μηνιαίας σύνταξης που ανήκει σε ομοιόβαθμο στρατιωτικό ο οποίος έχει υποστεί την ίδια ανικανότητα εξαιτίας της υπηρεσίας του σε πόλεμο και

β) αν πρόκειται για τις οικογένειες, της μηνιαίας σύνταξης που ανήκει κάθε φορά ανάλογα με την περίπτωση σε οικογένεια ομοιόβαθμου στρατιωτικού, ο οποίος σκοτώθηκε στον πόλεμο ή που πέθανε μετά την ανικανότητά του.»

β. Από την 1η Ιανουαρίου 2008 αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής οίκοθεν όλες οι συντάξεις των αναπήρων ειρηνικής περιόδου, καθώς και των οικογενειών τους που δεν καθορίζονται με βάση μισθό ενεργείας και που έχουν αναγνωριστεί μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2007.

9. Στο τέλος της παραγράφου 9 του άρθρου 58 του Κ.Π.Σ.Σ. προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Επίσης δύο συντάξεις καταβάλλονται στον επιζώντα σύζυγο που δικαιούται ή έχει δικαιωθεί, από το Δημόσιο, σύνταξη εξ ιδίου δικαιώματος και σύνταξη κατά μεταβίβαση λόγω θανάτου του/της συζύγου του, εφόσον στη σύνταξη αυτή δεν συντρέχουν συνδικαιούχα τέκνα.

Στην περίπτωση αυτή η μία εκ των δύο συντάξεων, κατόπιν επιλογής της, καταβάλλεται μειωμένη κατά 75%.»

10. Οι διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της παραγράφου 5 του άρθρου 11 του Κ.Π.Σ.Σ. έχουν ανάλογη εφαρμογή και για τους τακτικούς υπαλλήλους των δημόσιων νοσηλευτικών ιδρυμάτων του ν.δ. 2592/1953 (ΦΕΚ 254 Α'), οι οποίοι μετατάχθηκαν ή μεταφέρθηκαν στο Δημόσιο, στους Ο.Τ.Α. και τα άλλα Ν.Π.Δ.Δ. με τις διατάξεις του άρθρου 58 του ν. 1943/1991 (ΦΕΚ 50 Α').

11. Οι διατάξεις του τελευταίου εδαφίου της περ. μη' της παρ. 1 του άρθρου 12 του π.δ. 169/2007 δεν έχουν εφαρμογή για τα μέλη Δ.Ε.Π. των Α.Ε.Ι. και Ε.Π. των Τ.Ε.Ι. που διορίστηκαν προ της 1.10.1990, εφόσον έχουν αναγνωρίσει την προϋπηρεσία τους στην αλλοδαπή με αποφάσεις των Επιτροπών του άρθρου 1 του ν.δ. 302/ 1974 ή του άρθρου 4 του α.ν. 599/1968, οι οποίες εκδόθηκαν πριν από την ισχύ του ν. 2703/1999 (ΦΕΚ 72 Α').

Άρθρο 5 Λοιπές διατάξεις

1. α. Το άρθρο 80 του Κ.Π.Σ. αντικαθίσταται ως εξής:

«Η σύνταξη που ανήκει στους παραπάνω παθόντες ορίζεται ίση με το 90% της μηνιαίας σύνταξης που ανήκει κάθε φορά, σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν για τις πολεμικές συντάξεις, σε οπλίτη που έχει υποστεί την ίδια μείωση της ικανότητας

για εργασία εξαιτίας της υπηρεσίας του σε πόλεμο.»

β. Από την 1η Ιανουαρίου 2008 αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου αυτής οίκοθεν όλες οι συντάξεις των αναπήρων αμάχου πληθυσμού και των οικογενειών τους που δεν καθορίζονται με βάση μισθό ενεργείας και που έχουν αναγνωριστεί μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2007.

2. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 2 του ν.δ. 99/1974 (ΦΕΚ 295 Α'), όπως ισχύει, προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου έχουν ανάλογη εφαρμογή και για όσους έχουν υποστεί εγκεφαλικό επεισόδιο κατά τη διάρκεια της βουλευτικής τους θητείας.»

3. Οι διατάξεις της παρ. 8 του άρθρου 8 του ν. 2227/ 1994 (ΦΕΚ 129 Α') έχουν ανάλογη εφαρμογή και για τους μετακλητούς Γενικούς Γραμματείς Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων.

4. Το ποσό που ορίζεται ως εφάπαξ οικονομικό βοήθημα με την παράγραφο 17 του άρθρου 8 του ν. 2592/1998 (ΦΕΚ 57 Α') αυξάνεται από 1ης Ιανουαρίου 2008, σε 100.000 ευρώ.

5. Οι προθεσμίες του τελευταίου εδαφίου της περίπτωσης α' της παραγράφου 11 του άρθρου 5 του ν. 2703/ 1999 παρατείνονται, από τη λήξη τους μέχρι και το τέλος του επόμενου της ισχύος του παρόντος νόμου μήνα.

6. α. Οι δήμαρχοι και οι πρόεδροι Κοινοτήτων των διατάξεων της παραγράφου 1 του άρθρου 139 του ν. 3463/ 2006 (ΦΕΚ 114 Α'), εφόσον επιλέξουν την καταβολή των εξόδων παράστασης αντί των αποδοχών της οργανικής τους θέσης, μπορούν με δήλωσή τους που υποβάλλεται εντός τριών (3) μηνών από την εκλογή τους ή από την ισχύ του νόμου αυτού, να εξακολουθήσουν να διέπονται από το ασφαλιστικό καθεστώς κύριας και επικουρικής ασφάλισης, πρόνοιας και υγειονομικής περίθαλψης που είχαν πριν από την εκλογή τους, οπότε και η θητεία τους ως αιρετών οργάνων των πρωτοβάθμιων Ο.Τ.Α. θεωρείται ως πραγματική και συντάξιμη στη θέση από την οποία προέρχονται. Στην περίπτωση αυτή οι ασφαλιστικές εισφορές που βαρύνουν τον ασφαλισμένο υπολογίζονται επί των τακτικών μηνιαίων αποδοχών της οργανικής του θέσης και παρακρατούνται από τα έξοδα παράστασης, αποδιδόμενες ανά μήνα στους οικείους ασφαλιστικούς φορείς. Όπου προβλέπεται εργοδοτική εισφορά, αυτή καταβάλλεται από τον φορέα της οργανικής τους θέσης.

β. Η ασφαλιστική – συνταξιοδοτική τακτοποίηση των προσώπων της παραγράφου αυτής για το χρονικό διάστημα από την εκλογή τους μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού γίνεται σύμφωνα με τα οριζόμενα από τις οικείες διατάξεις του κάθε φορέα ή ταμείου.

γ. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής ισχύουν από 1.1.2007.

7. α. Τα μέλη εθνικών ομάδων ολυμπιακών αθλημάτων αποκτούν δικαίωμα σύνταξης από το Δημόσιο εφόσον συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις:

αα) Να έχουν συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας τους.

ββ) Να έχουν καταστεί ανίκανοι για την άσκηση οποιουδήποτε βιοποριστικού επαγγέλματος κατά ποσοστό ανικανότητας 67% και άνω. Η ανικανότητα στην περίπτωση αυτή κρίνεται με γνωμάτευση της Ανωτάτης του Στρατού Υγειονομικής Επιτροπής (Α.Σ.Υ.Ε.) στην οποία παραπέμπεται ο αιτών από την αρμόδια 43η Διεύθυνση Κανονισμού Σύνταξεων Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. και Ειδικών Κατηγοριών.

γγ) Να μην λαμβάνουν άλλη σύνταξη από οποιονδήποτε άλλο φορέα κύριας ασφάλισης ή από το Δημόσιο, με εξαίρεση όσους λαμβάνουν πολεμική σύνταξη και

δδ) Να έχουν τουλάχιστον δέκα (10) συμμετοχές σε εθνικές ομάδες ολυμπιακών αθλημάτων.

β. Η μηνιαία σύνταξη της περίπτωσης α' της παραγράφου αυτής είναι ίση με την κατώτατη σύνταξη του Δημοσίου, όπως αυτή ισχύει κάθε φορά και υπόκειται σε κράτηση για υγειονομική περίθαλψη, καθώς και στις λοιπές κρατήσεις στις οποίες υποβάλλονται οι συντάξεις του Δημοσίου.

γ. Οι δικαιούχοι της σύνταξης της παραγράφου αυτής δικαιούνται σύμφωνα με τα ισχύοντα για τους πολιτικούς συνταξιούχους του Δημοσίου, από την ημερομηνία συνταξιοδότησής

τους: i) υγειονομική περίθαλψη του Δημοσίου και ii) δώρα εορτών Χριστουγέννων και Πάσχα, καθώς και το επίδομα αδείας. Μετά το θάνατο του δικαιούχου στην οικογένεια καταβάλλονται έξοδα κηδείας σύμφωνα με όσα ισχύουν για τους πολιτικούς συνταξιούχους του Δημοσίου.

8. Οι διατάξεις των άρθρων 9 έως και 14 του ν. 2592/ 1998, όπως τροποποιημένες ισχύουν, έχουν ανάλογη εφαρμογή και στους υπαλλήλους που υπηρετούν στο Ευρωπαϊκό Γραφείο Ευρεσιτεχνιών (European Patent Office), καθώς και όσους υπαλλήλους των Συντονισμένων Οργανισμών (Συμβούλιο της Ευρώπης, Ευρωπαϊκό Κέντρο Μεσοπρόθεσμων Μετεωρολογικών Προγνώσεων, Ευρωπαϊκή Επιτροπή Διαστήματος, ΝΑΤΟ, ΟΟΣΑ και Δυτική Ευρωπαϊκή Ένωση) έχουν αποκτήσει ή αποκτούν συνταξιοδοτικό δικαίωμα στο συνταξιοδοτικό πρόγραμμα των Συντονισμένων Οργανισμών. Οι σχετικές προθεσμίες των διατάξεων αυτών αρχίζουν από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

9. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Δικαιοσύνης καθορίζεται το ύψος, ο χρόνος, ο τρόπος και οι όροι καταβολής έκτακτης παροχής προς τους δικαστικούς λειτουργούς, καθώς και τα μέλη του κύριου προσωπικού του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, εν ενεργεία και συνταξιούχους, όλων των βαθμίδων. Η έκτακτη αυτή παροχή θα καταβληθεί τμηματικά σε μια πενταετία και θα υπολογιστεί με βάση μηνιαίο βασικό μισθό των Προέδρων των Ανωτάτων Δικαστηρίων της Χώρας, ύψους 4.072 ευρώ για το πρώτο και 3.994 ευρώ για τα λοιπά έτη και τους συντελεστές, τις προσαυξήσεις και τα χρονοεπιδόματα των μηνιαίων βασικών μισθών των δικαστικών λειτουργών και των μελών του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, ανά βαθμό, όπως ορίζονται από τις διατάξεις των άρθρων 29 (παρ. 1), 30 (παρ. Α1 και Β), 31, 32 και 33 (παρ. Α1, Β και Γ) του ν. 3205/ 2003. Η παροχή αυτή φορολογείται αυτοτελώς με συντελεστή φόρου 25%, δεν υπόκειται σε καμία άλλη κράτηση και είναι ανεξάρτητη από το εκάστοτε ισχύον ειδικό μισθολόγιο των δικαστικών λειτουργών.

Η καταβολή της ανωτέρω παροχής ουδεμία αξίωση μπορεί να δημιουργήσει σε βάρος των ασφαλιστικών οργανισμών επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας.

10. Η διαχείριση και η λειτουργία του Ειδικού Λογαριασμού Νο 2509859, που συστήθηκε σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 17 παρ. 3 του ν. 2676/1999 (ΦΕΚ 1 Α') και τηρείται στην Τράπεζα της Ελλάδος με τον τίτλο «Δικαιώματα βεβαίωσης και είσπραξης εσόδων υπέρ τρίτων» (ΔΙΒΕΕΤ), ασκείται από την «Επιτροπή Διαχείρισης Ενιαίου Λογαριασμού ΔΙΒΕΕΤ» που συγκροτήθηκε με την αριθμ. 2048622/7653/0022/2.7.1997 (ΦΕΚ 570 Β'/1997) απόφαση του Υπουργού Οικονομικών.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαχείριση, τη λειτουργία, τους δικαιούχους και το ύψος του συμπληρωματικού μερίσματος του λογαριασμού αυτού.

11. Το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 2 περίπτωση β' του άρθρου 4 του ν. 2521/1997 (ΦΕΚ 174 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Στους Ειρηνοδίκες Α' Τάξης με τη συμπλήρωση είκοσι τεσσάρων (24) ετών υπηρεσίας δικαστικού λειτουργού, χορηγείται προσαύξηση 100/100, ως επόμενος δε βαθμός για τη χορήγηση της προσαύξησης αυτής θεωρείται ο βαθμός του εφέτη.»

12. Με βάση το πρόγραμμα ευδόκιμης αποχώρησης του προσωπικού της Ο.Ε.Ο.Α. - Αθήνα 2004 Α.Ε. δικαιούνται αποζημίωσης με τον ανώτατο συντελεστή και οι εντεταλμένοι Σύμβουλοι και ο Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ., πλην της Προέδρου, της εταιρείας υπό την προϋπόθεση ότι συμμετείχαν οποιοδήποτε στο Δ.Σ. από το χρόνο καθιέρωσης του προγράμματος μέχρι τη λύση της εταιρείας.

Η αποζημίωση βαρύνει τον προϋπολογισμό της Α.Ε. Ολυμπιακά Ακίνητα, η δε σχετική δαπάνη εκπίπτει από τα ακαθάριστα έσοδα αυτής.

Άρθρο 6 Θέματα ΕΤΕΑΜ και Μ.Τ.Π.Υ.

1. α. Το τακτικό προσωπικό του νομικού προσώπου δημοσίου

δικαίου με την επωνυμία Ενιαίο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Μισθωτών (ΕΤΕΑΜ) το οποίο διέπεται από τις διατάξεις του Υπαλληλικού Κώδικα (ν. 3528/ 2007, ΦΕΚ 26 Α'), όπως αυτές εφαρμόζονται στους υπαλλήλους των Ν.Π.Δ.Δ. και το οποίο ασφαλίζεται στον κλάδο συντάξεων του Ιδρύματος Κοινωνικών Ασφαλίσεων - Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης Μισθωτών (ΙΚΑ - ΕΤΑΜ), υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 11 του ν.δ. 4277/ 1962 (ΦΕΚ 19 Α'), όπως ισχύουν κάθε φορά. Οι διατάξεις των άρθρων 3 - 18 του ν. 2084/1992 (ΦΕΚ 165 Α'), όπως ισχύουν, έχουν εφαρμογή και για το προσωπικό του ΕΤΕΑΜ που διορίζεται από 1.1.1993 και μεταγενέστερα.

β. Το προσωπικό της παραγράφου αυτής υπάγεται για επικουρική ασφάλιση στο Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού Οργανισμών Κοινωνικής Ασφάλισης (ΤΕΑΠΟΚΑ) και για πρόνοια στον Κλάδο Πρόνοιας Υπαλλήλων Ν.Π.Δ.Δ. που συστήθηκε στο Ταμείο Πρόνοιας Δημοσίων Υπαλλήλων με το άρθρο 21 του ν. 3232/2004 (ΦΕΚ 48 Α').

2. Το μόνιμο και με σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου προσωπικό του ΙΚΑ - ΕΤΑΜ που μεταφέρεται στο ΕΤΕΑΜ, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 16 του άρθρου 6 του ν. 3029/2002 (ΦΕΚ 160 Α'), όπως αυτές ισχύουν, εξακολουθεί να διέπεται από το ασφαλιστικό καθεστώς κύριας, επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας, καθώς και υγειονομικής περίθαλψης που είχε πριν τη μεταφορά του.

Η εφεξής υπηρεσία που παρέχει το προσωπικό του προηγούμενου εδαφίου στη μεταφερόμενη υπηρεσία θεωρείται ως πραγματική συντάξιμη υπηρεσία που διανύθηκε στην υπηρεσία από την οποία μεταφέρεται.

Οι ασφαλιστικές εισφορές που προβλέπονται από τη νομοθεσία των φορέων κύριας, επικουρικής ασφάλισης, πρόνοιας και υγειονομικής περίθαλψης για την ασφάλιση του παραπάνω προσωπικού βαρύνουν, του μεν εργοδότη το ΕΤΕΑΜ, του δε ασφαλισμένου τους ίδιους.

3. Το τακτικό προσωπικό του ΕΤΕΑΜ, το οποίο προέρχεται από το συγχωνευθέν σε αυτό Ταμείο Επικουρικής Ασφάλισης Προσωπικού Αεροπορικών Επιχειρήσεων (ΤΕΑΠΑΕ), υπάγεται στις διατάξεις του άρθρου 11 του ν.δ. 4277/1962 από την ημερομηνία σύστασης του συγχωνευθέντος Ταμείου.

Ύστερα από ανέκκλητη δήλωσή του το προσωπικό αυτό δύναται, αντί της αυτοδίκαιης υπαγωγής του στο ασφαλιστικό - συνταξιοδοτικό καθεστώς επικουρικής ασφάλισης και πρόνοιας που διέπει το τακτικό προσωπικό της νέας του θέσης, να διατηρήσει το ασφαλιστικό - συνταξιοδοτικό καθεστώς, στο οποίο υπαγόταν μέχρι τη συγχώνευση του ΤΕΑΠΑΕ. Η δήλωση υποβάλλεται στο ΕΤΕΑΜ μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης του νόμου αυτού.

Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής έχουν ανάλογη εφαρμογή και για το προσωπικό που προέρχεται από συγχωνευθέντα στο ΕΤΕΑΜ Ταμεία ή φορείς επικουρικής ασφάλισης.

4. Το άρθρο 4 του ν. 1395/1983 (ΦΕΚ 125 Α') αντικαθίσταται ως εξής:

«Οι υπαγόμενοι στο άρθρο 3 του ν. 2227/1994 μέτοχοι του Μ.Τ.Π.Υ. δικαιούνται να αναγνωρίσουν ως χρόνο πλασματικής συμμετοχής στο Ταμείο, τόσο χρόνο υπηρεσίας όσος αναλογεί στην απονεμηθείσα σε αυτούς σύνταξη προς απόληψη μερίσματος ανάλογου προς το χρόνο αυτόν. Το Δημόσιο επιβαρύνεται με πληρωμή κατ' έτος προς το Μ.Τ.Π.Υ. του ποσού της διαφοράς μεταξύ του επιπλέον καταβαλλόμενου μερίσματος και αυτού που προκύπτει από τα πραγματικά χρόνια ασφάλισης τους στο Ταμείο. Η αναπροσαρμογή των μερισμάτων όσων έχουν ήδη μερισματοδοτηθεί γίνεται ύστερα από αίτηση του δικαιούχου στο Μ.Τ.Π.Υ. και τα οικονομικά αποτελέσματα αρχίζουν από την πρώτη του μήνα, κατά τον οποίο υποβάλλεται η σχετική αίτηση.

Άρθρο 7 Έκταση εφαρμογής

1. Οι διατάξεις των προηγούμενων άρθρων εφαρμόζονται αναλόγως και για τους υπαλλήλους των Ο.Τ.Α. και των άλλων Ν.Π.Δ.Δ. που διέπονται από το ίδιο με τους δημοσίου υπαλλήλους συνταξιοδοτικό καθεστώς, είτε οι συντάξεις τους βαρύν-

νουν το Δημόσιο είτε τους οικείους φορείς, καθώς και για το προσωπικό του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος και των υπαλλήλων των ασφαλιστικών Ταμείων του προσωπικού των Σιδηροδρομικών Δικτύων, που διέπονται από το καθεστώς του ν.δ. 3395/1955 (ΦΕΚ 276 Α'), εκτός εάν διαφορετικά ορίζεται στις επί μέρους διατάξεις.

2. Οι διατάξεις των προηγούμενων άρθρων και του παρόντος, με την εξαίρεση του άρθρου 2, εφαρμόζονται και για τα πρόσωπα στα οποία έχουν συντρέξει οι προϋποθέσεις των διατάξεων αυτών κατά το παρελθόν και έχουν εξέλθει της Υπηρεσίας πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, καθώς και για τις οικογένειες όσων από αυτούς έχουν πεθάνει, εκτός εάν διαφορετικά ορίζεται στις επί μέρους διατάξεις.

Άρθρο 8

1. Ο μηνιαίος βασικός μισθός του Ανθυπολοχαγού και αντιστοίχων, που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 50 παρ. 3 του ν. 3205/2003, όπως ισχύει, ορίζεται από την 1η Ιανουαρίου 2008, σε οχτακόσια εξήντα ευρώ (860 ευρώ).

2. Προστίθεται νέο εδάφιο στην παρ. 2 του άρθρου 3 του ν. 2448/1996 (ΦΕΚ 279 Α'), όπως ισχύει, ως εξής:

«Τα επιδόματα κινδύνου (πητητικό, πτώσεως αλεξιπτωτιστών, καταδυτικό, υποβρυχίων καταστροφών, δυνών, εκκαθάρισης ναρκοπεδίων, Ε.Κ.Α.Μ., Μ.Α.Τ., ανιχνευτών, εξουδετερωτών βομβών και εκρηκτικών μηχανισμών, συνοδών σκύλων που χρησιμοποιούνται για την ανίχνευση εκρηκτικών υλών) αυξάνονται από 1.1.2008 κατά 8,2 %».

Άρθρο 9

Η παράγραφος 4 του άρθρου 34 α του ν. 2682/1999 (ΦΕΚ 16 Α'), όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 73 του ν. 3431/2006 (ΦΕΚ 13 Α'), αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Τα ποσά της παραγράφου 1 καταβάλλονται δύο φορές το χρόνο από το ποσό που επιστρέφεται Απρίλιο και Οκτώβριο στο Ελληνικό Δημόσιο από την εταιρεία «ΑΕΟΛΟΣ s.a.». Στην περίπτωση που το ποσό της επιστροφής ενός εξαμήνου από την εταιρεία «ΑΕΟΛΟΣ s.a.» στο Ελληνικό Δημόσιο υπολείπεται του ποσού που αντιστοιχεί στα δέκα (10) ευρώ ανά μονάδα εξυπηρέτησης διαδρομής, συμπληρώνεται από το επιστρεφόμενο ποσό του άλλου εξαμήνου του ίδιου έτους.

Το αδιάθετο υπόλοιπο των επιστρεφόμενων ποσών κάθε έτους μεταφέρεται στα έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2006.»

Άρθρο 10

1. Από 1.1.2008 οι ασφαλισμένοι και συνταξιούχοι του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Προσωπικού Τραπεζής Πίστεως υπάγονται υποχρεωτικά στο Ενιαίο Ταμείο Ασφάλισης Τραπεζοϋπαλλήλων (Ε.Τ.Α.Τ.). Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 62 του ν. 3371/2005 (ΦΕΚ 178 Α') και οι διατάξεις του π.δ. 209/2006 (ΦΕΚ 209 Α'). Η προβλεπόμενη από τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 1 του καταστατικού και κανονισμού συντάξεων και παροχών του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Προσωπικού Τραπεζής Πίστεως εφάπαξ παροχή εξακολουθεί να καταβάλλεται από το Ταμείο αυτό, το οποίο δεν διαλύεται ούτε θίγεται η περιουσία του.

2. Η οικονομική επιβάρυνση του Ε.Τ.Α.Τ. από την εφαρμογή των διατάξεων των πρώτου και δεύτερου εδαφίων της προηγούμενης παραγράφου καλύπτεται:

α. με την καταβολή των προβλεπόμενων στις διατάξεις των άρθρων 11 και 12 του καταστατικού και κανονισμού συντάξεων και παροχών του Ταμείου Αλληλοβοήθειας Προσωπικού Τραπεζής Πίστεως οικονομικούς πόρους, στους οποίους περιλαμβάνεται εισφορά ασφαλισμένου ύψους 3,5% και ισόποση εισφορά εργοδότη και

β. με την καταβολή από την ALPHA BANK A.E. ποσού πεντακοσίων σαράντα τριών εκατομμυρίων (543.000.000) ευρώ. Το ποσό αυτό καταβάλλεται σε δέκα (10) ετήσιες ισόποσες δόσεις

αποδιδόμενες εντός του μηνός Ιανουαρίου κάθε έτους, αρχής γενομένης από το έτος 2008 και το ποσό της κάθε δόσης ορίζεται σε εξήντα επτά εκατομμύρια διακόσιες ογδόντα χιλιάδες εξακόσια εβδομήντα (67.280.670) ευρώ.

3. Με τα παραπάνω ποσά εισφορών και οικονομικών επιβαρύνσεων προς το Ε.Τ.Α.Τ., εξαντλείται η υποχρέωση της ALPHA BANK A.E. για κάλυψη επιπλέον εισφορών ή παροχών προς το Ε.Τ.Α.Τ. που απορρέουν από τις κείμενες διατάξεις.

4. Με απόφαση του Υπουργού Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας ρυθμίζεται κάθε ειδικότερο θέμα που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής.

5. Οι διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 63 του ν. 3518/ 2006 (ΦΕΚ 272 Α') ισχύουν και για το διοικητικό προσωπικό του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ.

6. Η αληθής έννοια της διατάξεως της παρ. 1 του άρθρου 69 του ν. 3371/2005 (ΦΕΚ 178 Α') είναι ότι τα πιστωτικά ιδρύματα βαρύνονται εξ ολοκλήρου, συμπληρωματικά προς τα ποσά των εισφορών που προκύπτουν από τις μελέτες των άρθρων 59 περ. γ' και 63 περ. α' του νόμου αυτού και με το κόστος της διαπάνης οποιασδήποτε εθελουσίας εξόδου ή πρόωρης συνταξιοδότησης που δεν καλύπτεται από τις διατάξεις του νόμου αυτού και δεν έχει προβλεφθεί στις μελέτες των άνω άρθρων.

Άρθρο 11 Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν διαφορετικά ορίζεται στις επί μέρους διατάξεις.»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Συζήτηση και ψήφιση ενιαία 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 Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα και ρύθμιση συναφών θεμάτων».

Κύριοι συνάδελφοι, αυτό το νομοσχέδιο ψηφίστηκε στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή σε εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 70, παράγραφος 2 του Συντάγματος. Θα συζητηθεί σε μία συνεδρίαση ενιαία, όπως ορίζει το Σύνταγμα και ο Κανονισμός της Βουλής, βάσει του άρθρου 72, παράγραφος 4 του Συντάγματος και του Κανονισμού της Βουλής.

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

Σε μία συνεδρίαση θα συζητηθούν και οι εξής υπουργικές τροπολογίες: Η τροπολογία με γενικό αριθμό 55 και ειδικό 3, η τροπολογία με γενικό αριθμό 56 και ειδικό 4 και η τροπολογία με γενικό αριθμό 57 και ειδικό 5.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Οι άλλες τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Οι άλλες έχουν ενσωματωθεί στο νομοσχέδιο. Είναι τρεις οι τροπολογίες. Η τροπολογία με γενικό αριθμό 55, η τροπολογία με γενικό αριθμό 56

και η τροπολογία με γενικό αριθμό 57.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Θα συζητηθούν χωριστά ή όλες μαζί, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συζητούνται ως μία ενότητα, η συζήτηση διαρκεί έξι ώρες και σας είπα πώς κατανέμεται ο χρόνος. Οι τέσσερις ώρες είναι για τους εισηγητές, τους ειδικούς αγορητές και τους Βουλευτές και οι δύο ώρες είναι για τις αγορεύσεις του Υπουργού και των Κοινοβουλευτικών Εκπροσώπων.

Μέσα σ' αυτό το εξάωρο θα συζητηθεί στο σύνολό του το νομοσχέδιο και επί της αρχής και επί των άρθρων, ενώ θα συζητηθούν και οι τρεις τροπολογίες.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορεί να λέτε ότι θα διατεθούν τέσσερις ώρες για τους εισηγητές, για τους ειδικούς αγορητές και τους ομιλητές κ.λπ., αλλά αν εγγραφούν είκοσι ή τριάντα συνάδελφοι και από την άλλη μεριά έχουμε και τους εισηγητές και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους κ.λπ., είναι δυνατόν να φτάσουν αυτές οι τέσσερις ώρες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, απευθύναστε στον Προεδρεύοντα, ο οποίος εφαρμόζει αυστηρώς τον Κανονισμό και το Σύνταγμα. Μην κάνουμε καμμία συζήτηση πάνω σ' αυτό το θέμα. Χάνουμε χρόνο. Άρχισε το εξάωρο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μα, η Κυβέρνηση διά του Προέδρου της αποφασίζει, κύριε Πρόεδρε, και δεν μπορείτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, κανένας δεν μπορεί να αποφασίσει πάνω από το Σύνταγμα. Σας παρακαλώ πολύ! Είστε παλιός κοινοβουλευτικός και ξέρετε!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είμαι παλιός κοινοβουλευτικός, κύριε Πρόεδρε, αλλά υπάρχουν και άλλες διατάξεις που θα μπορούσαν να πάνε σε τρεις και τέσσερις συνεδριάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν υπάρχει καμμία άλλη διάταξη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Λέω ότι εσείς αποφασίσατε να συζητηθεί σε μία μέρα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αποφάσισε η διάσκεψη των Προέδρων και μάλιστα ομόφωνα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Εσείς αποφασίσατε. Η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Σύνταγμα το λέει αυτό. Η Διάσκεψη των Προέδρων το αποφάσισε και θα πρέπει να κινηθείτε στο εξάωρο. Τα κόμματα αποφάσισαν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν αρκεί το τετράωρο, κύριε Πρόεδρε, ακόμα για να συζητήσουμε και τις τέσσερις τροπολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ, κύριε Γκατζή!

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Καμμία συζήτηση επ' αυτού. Έχετε να πείτε κάτι για το εξάωρο;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Θέλω να μιλήσω συγκεκριμένα για τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν θα πείτε τίποτα, κύριε συνάδελφε. Μα, δεν μπορείτε να πείτε τίποτα επ' αυτού, κύριε συνάδελφε.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε. Υπάρχουν τρεις τροπολογίες και εμείς ζητάμε να αποσυρθούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε συνάδελφε, πρέπει να εφαρμόσουμε την απόφαση.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Είναι τροπολογίες οι οποίες είναι τελείως άσχετες με τον αντικείμενο του νομοσχεδίου και αφορούν πάρα πολύ σημαντικά θέματα. Θα μπορούσαμε να συζητήσουμε θέματα, όπως για παράδειγμα την κατεδάφιση των αυθαιρέτων μέσα σε λίγα λεπτά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε συνάδελφε, έχετε αντιληφθεί ότι εδώ λειτουργούμε όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής και υπαγορεύει το Σύνταγμα; Το έχετε καταλάβει;

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Απολύτως, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Το έχουμε καταλάβει απολύτως,

κύριε Πρόεδρε, αλλά ζητάμε να καταλάβουμε γιατί σε ένα νομοσχέδιο που αφορά την κύρωση μιας σύμβασης, καλούμαστε να συζητήσουμε ουσιαστικά θέματα για το περιβάλλον της χώρας με τη διαδικασία της τροπολογίας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε συνάδελφε, δεν επιδέχεται καμμία άλλη ερμηνεία το θέμα. Αυτήν τη στιγμή αυτό που κάνετε είναι να αφαιρείτε χρόνο από τις τοποθετήσεις σας και κακώς σας έδωσα το λόγο. Θέτετε τώρα θέματα εφαρμογής Συντάγματος και Κανονισμού και ζητάτε από τον Προεδρεύοντα να παρανομήσει; Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δια μέσου του Προέδρου, κύριε Πρόεδρε, μεταφέρουμε τις ανησυχίες μας για τις αποφάσεις που παίρνει η Κυβέρνηση μέσα σε μία μέρα και «πετάει» σοβαρά θέματα, σοβαρότατα θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, σας παρακαλώ πάρα πολύ, επιτέλους. Θα σεβαστείτε το Σύνταγμα και τον Κανονισμό; Τι ζητάτε από τον Προεδρεύοντα; Να παρανομήσει; Έτσι τον θέλετε στη θέση αυτή;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε και ο Κανονισμός ψηφίστηκε επί των ημερών σας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Να κάνει συστάσεις το Προεδρείο στην Κυβέρνηση, κύριε Πρόεδρε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εάν έχετε να κάνετε διαμαρτυρία, να πάτε στο κόμμα σας να διαμαρτυρηθείτε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Θα πάω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εκεί να πάτε! Επί των ημερών σας -ήσασαν Πλειοψηφία- ψηφίστηκε αυτός ο Κανονισμός. Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Χαλβατζής ορίζει για τη σημερινή συνεδρίαση ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Γκατζή.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αϊβαλιώτης ορίζει για τη σημερινή συνεδρίαση ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Πλεύρη.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αϊβαλιώτης ορίζει για τη σημερινή συνεδρίαση ως Ειδικό Αγορητή τον κ. Πολατίδη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Τρυφωνίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το συζητούμενο νομοσχέδιο κυρώνεται και αποκατάχεται ο ισχύς νόμου η σύμβαση παραχώρησης που αφορά στη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, του σημαντικότερου και δυσκολότερου έργου που προωθείται με το σύστημα της σύμβασης παραχώρησης.

Με τη σύμβαση αυτή ολοκληρώνονται όλοι οι διαγωνισμοί για τους μεγάλους εθνικούς αυτοκινητοδρόμους που θα υλοποιηθούν με το σύστημα παραχώρησης. Είναι ένα πρόγραμμα περίπου 9.000.000.000 ευρώ, -εκ των οποίων τα 6.000.000.000 ευρώ είναι ιδιωτικά κεφάλαια, -κατασκευής σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων, συνολικού μήκους χιλίων τετρακοσίων δεκαεπτά χιλιομέτρων, που εξαπλώνονται σε όλη την ελληνική περιφέρεια και που μαζί με την Εγνατία δημιουργούν τις προϋποθέσεις ισόροπης περιφερειακής ανάπτυξης σε όλη τη χώρα.

Τα έργα παραχώρησης ήταν από την αρχή προτεραιότητα της Κυβέρνησης. Από το 2004 έγινε ένας αγώνας δρόμου να προωθηθούν τα έργα αυτά Σ.Δ.Ι.Τ., που τόσο πολύ τα έχει ανάγκη η ελληνική περιφέρεια και είναι η προϋπόθεση για μια αυτοτροφοδοτούμενη αναπτυξιακή πορεία της εθνικής μας οικονομίας. Υπήρχαν, όμως, σοβαρές καθυστερήσεις στην υλοποίησή τους.

Γιατί ενώ η διακήρυξη προεπιλογής των ομίλων που θα συμμετείχαν στον διαγωνισμό, ξεκίνησε από τον Ιανουάριο του 2001, χρειάστηκαν περίπου δύομισι χρόνια για να οριστικοποιηθούν οι όμιλοι αυτοί -στις 8 Ιουλίου 2003- και μάλιστα χωρίς να έχει καθορισθεί το φυσικό αντικείμενο του διαγωνισμού.

Μέχρι δε το 2004 δεν είχε επιλεγεί ούτε καν η χάραξη. Για να

το πω απλά να το καταλάβουν οι μηχανικοί, ούτε από πού θα περάσουν οι δρόμοι αυτοί δεν είχε καθορισθεί και φυσικά δεν υπήρχε καμμία μελέτη.

Όσο χρόνο χρειάστηκε η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. για να επιλέξει και να οριστικοποιήσει τον κατάλογο των διαγωνιζομένων, χωρίς μάλιστα όπως προαναφέρθηκε, να έχει προκαθορίσει το φυσικό αντικείμενο του διαγωνισμού, τόσο χρόνο χρειάστηκε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για να προμελετηθούν διάφορες λύσεις ώστε να επιλεγεί η βέλτιστη χάραξη του αυτοκινητοδρόμου και μάλιστα σε μια περιοχή εξαιρετικά δυσχερή από γεωλογικής και μορφολογικής πλευράς, εν πολλοίς πυκνοδομημένη, που έπρεπε να ληφθούν σοβαρά υπ' όψιν όλοι οι περιβαλλοντικοί παράμετροι.

Με ταχείς ρυθμούς έγινε η επιλογή της βέλτιστης λύσης, ολοκληρώθηκαν όλες οι περιβαλλοντικές, γεωλογικές και μελέτες οδοποιίας, συντάχθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης και έγινε η δημοπρασία του έργου στις 18 Δεκεμβρίου 2006.

Θα ήταν παράλειψη να μην τονίσω εδώ τη μεγάλη διαφορά που υπάρχει στον τρόπο με τον οποίο δημοπρατήθηκαν οι παλαιότερες συμβάσεις Σ.Δ.Ι.Τ. –δηλαδή, η Αττική Οδός, το αεροδρόμιο Αθηνών, η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου- σε σχέση με τον τρόπο που δημοπρατούνται οι σημερινές συμβάσεις παραχώρησης της Νέας Δημοκρατίας.

Για την επίτευξη της μέγιστης δυνατής διαφάνειας, την εξασφάλιση με τον καλύτερο δυνατό τρόπο του δημοσίου συμφέροντος αλλά και την ταχύτερη ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης, καταργήθηκε η διαδικασία διαπραγμάτευσης της σύμβασης που γινότανε στο παρελθόν. Συγκεκριμένα, στους διαγωνισμούς δόθηκε ένα πλήρες σχέδιο σύμβασης παραχώρησης, επί του οποίου έπρεπε να υποβάλουν την προσφορά τους χωρίς δυνατότητα διαπραγμάτευσης επί των οικονομικών και τεχνικών δεδομένων.

Εκτός από την ανεπιφύλακτη υπογραφή του σχεδίου της σύμβασης παραχώρησης, οι διαγωνιζόμενοι –εφόσον φυσικά είχαν επιλεγεί- είχαν παράλληλα την υποχρέωση να προσκομίσουν επιστολή δανειακής υποστήριξης με την οποία οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που επρόκειτο να αναλάβουν τη χρηματοδότηση του έργου –με βάση το σχέδιο σύμβασης και τα υπόλοιπα τεύχη δημοπράτησης του έργου- να δηλώνουν εξ αρχής ότι γνωρίζουν το σχέδιο σύμβασης και το αποδέχονται.

Έτσι είχαμε διαγωνισμό όπου συμμετείχε κάθε υποψήφιος παραχωρησιούχος μαζί με το χρηματοπιστωτικό οργανισμό που θα τον στήριζε οικονομικά για την υλοποίηση του έργου. Θυμίζω στους συναδέλφους ότι στην περίπτωση της Αττικής οδού ο παραχωρησιούχος με την υπογεγραμμένη και κυρωμένη από τη Βουλή σύμβαση στο χέρι περιέτρεχε χρηματοοικονομικούς οργανισμούς επί περίπου ενάμιση χρόνο προσπαθώντας να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση του έργου η οποία τελικά επετεύχθη αφού το ελληνικό δημόσιο εγγυήθηκε τα δάνεια τα οποία πήρε ο παραχωρησιούχος.

Ως εκ τούτου, η άλλη μεγάλη και σημαντική παρέμβαση υπέρ των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου σε σχέση με τα προηγούμενα Σ.Δ.Ι.Τ. της Αττικής οδού κ.λπ. είναι ότι τα δάνεια με τα οποία χρηματοδοτούνται τα έργα παραχώρησης επί Νέας Δημοκρατίας τα εγγυάται ο παραχωρησιούχος ο οποίος αναλαμβάνει φυσικά και τον επιχειρηματικό κίνδυνο και όχι το ελληνικό δημόσιο.

Αυτές ήταν μερικές από τις σοβαρές αντιρρήσεις και διαφορές που υποχρέωσαν τότε τη Νέα Δημοκρατία, ως αξιωματική αντιπολίτευση, να μην αποδέχεται τη φιλοσοφία και τη διαδικασία ανάθεσης των συμβάσεων παραχώρησης που έφερε στη Βουλή η τότε κυβέρνηση και όχι η άρνηση στην αναγκαιότητα των έργων ή στην ανάθεση των έργων αυτών με το σύστημα της παραχώρησης.

Μην ξεχνάτε ότι αυτό το σύστημα κατασκευής δημοσίων έργων το είχε συμπεριλάβει στο πρόγραμμά της η Νέα Δημοκρατία το 1987 όταν το συνέτασσε ο σημερινός Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Σουφλιάς. Ήταν τότε που το «σοσιαλιστικό» ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατηγορούσε τα Σ.Δ.Ι.Τ. σαν ένα σύστημα εκχώρησης δημοσίου πλούτου.

Ας γυρίσουμε στο έργο. Είναι ένα έργο ιδιαίτερα απαιτητικό συνολικού μήκους τριακόσια εξήντα πέντε κόμματα τεσσάρων χιλιομέτρων εκ των οποίων τα διακόσια ογδόντα τρία κόμματα εφτά χιλιόμετρα θα κατασκευαστούν από την αρχή και τα ογδόντα ένα κόμματα εφτά θα βελτιωθούν και θα ανακατασκευαστούν σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Η βορειοδυτική οδός Πελοποννήσου, όπως αλλιώς λέγεται η οδός αυτή, ανήκει στο διευρωπαϊκό δίκτυο των σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων και οι προδιαγραφές της είναι καλύτερες απ' αυτές που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Από την αρχική προκήρυξη προβλεπόταν το πλάτος της να είναι είκοσι τέσσερα κόμματα πέντε μέτρα όποια και αν ήταν η χάραξη. Τελικά ο δρόμος από Κόρινθο έως Πάτρα θα έχει πλάτος είκοσι έξι κόμματα πέντε μέτρα με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε ρεύμα και με διαχωριστική νησίδα ασφαλείας ανάμεσα στα δύο ρεύματα. Σύμφωνα με τους ειδικούς ο δρόμος αυτός θα εξυπηρετεί άνετα και με πλήρη ασφάλεια υπερτριπλάσια κίνηση από τη σημερινή και θα επιτρέπει σε όλα τα σημεία της διαδρομής ο επιβάτης να ταξιδεύει με ταχύτητα που θα ανέρχεται στα εκατόν είκοσι χιλιόμετρα την ώρα. Είναι η ταχύτητα με την οποία έγινε η χάραξη του αυτοκινητοδρόμου.

Όπως προείπα, μελετήθηκαν πολλές λύσεις και τελικά οι ειδικοί κατέληξαν στη βέλτιστη χάραξη. Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται στα 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ. Η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου είναι 550.000.000 ευρώ, δηλαδή αντιπροσωπεύει το 20% του συνολικού κόστους εκ των οποίων τα μισά θα προέλθουν από χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μετά την κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή το έργο προβλέπεται να αρχίσει να κατασκευάζεται σε τέσσερις μήνες. Στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου περιλαμβάνεται και η λειτουργία και συντήρηση των δρόμων παραχώρησης έναντι είσπραξης διοδίων και σ' αυτό το έργο του οποίου τη σύμβαση σήμερα κυρώνουμε θα ισχύσει το σύστημα της χρέωσης ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση με κόστος ανά χιλιόμετρο 0,04 ευρώ. Η σύμβαση έχει διάρκεια τριάντα χρόνια και η συνολική προθεσμία για την ολοκλήρωση κατασκευής του έργου είναι εβδομήντα δύο μήνες.

Παράλληλα, όμως, προβλέπονται ειδικότερα οι εξής αποκλειστικές προθεσμίες για την ολοκλήρωση συγκεκριμένων τμημάτων: Επειδή το τμήμα από Ελευσίνα μέχρι Πύργος έχει μεγάλο φόρτο, προβλέπεται αυτό το κομμάτι να παραδοθεί εντός σαράντα δύο μηνών και το υπόλοιπο τμήμα Πύργος-Τσακώνα να συμπληρώσει την υπόλοιπη διαδρομή των ενενήντα χιλιομέτρων και να ολοκληρωθεί όλο το έργο σε εβδομήντα δύο μήνες.

Όπως προείπα, τα βασικά στοιχεία του έργου είναι τα εξής: Έχουμε διακόσια ογδόντα τρία κόμματα επτά χιλιόμετρα κατασκευή νέων τμημάτων και ογδόντα ένα κόμματα επτά χιλιόμετρα είναι υφιστάμενα τμήματα του εθνικού δικτύου, τα οποία θα βελτιωθούν και θα αποκτήσουν χαρακτηριστικά ευρωπαϊκού αυτοκινητοδρόμου.

Αναλυτικότερα, από την κατασκευή αυτών των τμημάτων, των διακόσια ογδόντα τρία κόμματα επτά χιλιομέτρων, τα εκατόν είκοσι χιλιόμετρα στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα, θα κατασκευαστούν ως εξής: Τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση στα πρώτα είκοσι χιλιόμετρα από τον κόμβο της Τριπόλεως μέχρι το Κιάτο. Σε μήκος έξι χιλιομέτρων, με πέντε λωρίδες κυκλοφορίας θα κατασκευαστεί το τμήμα, από την Πάτρα μέχρι τα διόδια του Ρίου. Όλο το υπόλοιπο τμήμα των τριών λωρίδων κυκλοφορίας, ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα ασφαλείας τύπου New Jersey θα έχει, όπως προείπα, συνολικό πλάτος είκοσι έξι κόμματα πέντε μέτρα.

Εδώ, όμως, θέλω να σημειώσετε την εξής ιδιαιτερότητα, η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική και έχει τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζει η Νέα Δημοκρατία τα έργα της. Όλα τα τεχνικά έργα στο τμήμα αυτό θα κατασκευαστούν σε πλάτος τριάντα τρία κόμματα δεκαπέντε μέτρα, ικανό να δεχθεί την προσθήκη μιας τέταρτης λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση όπου και όταν αυτό καταστεί αναγκαίο.

Στα εκατόν εξήντα τρία χιλιόμετρα του τμήματος Πάτρα-Πύργος- Αλφειός- Τσακώνα, το πρώτο τμήμα Πάτρα –Πύργος- Αλφειός θα έχει τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση,

το δε υπόλοιπο, το κομμάτι, δηλαδή, Αλφειός- Τσακώνα θα έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο έργο αναπτύσσονται τριάντα ένας νέοι, πλήρεις ανισόπεδοι κόμβοι και υπάρχει μια ολοκληρωμένη οργάνωση του δευτερεύοντος οδικού δικτύου μέσω ανισόπεδων διαβάσεων και παράπλευρων οδών προς τον αυτοκινητόδρομο για την αποκατάσταση της επικοινωνίας και την εξυπηρέτηση των τοπικών μετακινήσεων και τη σύνδεση με τον αυτοκινητόδρομο.

Για την καλύτερη διαχείριση του αυτοκινητοδρόμου, προβλέπεται η ανάπτυξη των ακόλουθων υποστηρικτικών λειτουργιών: πλήρες ηλεκτρονικό σύστημα σε όλο το μήκος του αυτοκινητοδρόμου για την ενημέρωση των οδηγών, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και την παρακολούθηση από τα κέντρα λειτουργίας και συντήρησης, καθώς και ένα σύστημα ενεργοποίησης σε περίπτωση έκτακτων αναγκών.

Δημιουργούνται οκτώ σταθμοί λειτουργίας και συντήρησης με διάθεση εγκαταστάσεων για την Πυροσβεστική Υπηρεσία και την Τροχαία και εκεί θα υπάρχουν χώροι για την εγκατάσταση του εξοπλισμού συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου.

Επίσης, προβλέπεται η ανάπτυξη δέκα αμφίπλευρων Σ.Ε.Α., δηλαδή Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών.

Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου, όπως είπα, ολοκληρώνεται το τμήμα Κόρινθος- Πάτρα- Πύργος, εντός σαράντα δύο μηνών. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται φυσικά και η αναβάθμιση του τμήματος Ελευσίνα -Κόρινθος. Έτσι, σε σαράντα δύο μήνες θα έχει ολοκληρωθεί το κομμάτι από Ελευσίνα μέχρι Πύργο.

Εντός δώδεκα μηνών προβλέπεται η ολοκλήρωση των εργασιών στην Εθνική Οδό Κορίνθου -Πατρών για την άρση της επικινδυνότητας και για τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών. Επειδή η κατασκευή του έργου θα διαρκέσει σαράντα δύο μήνες, γίνεται μια άμεση παρέμβαση για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας σε αυτό το κομμάτι. Εντός είκοσι μηνών ολοκληρώνεται η αναβάθμιση του τμήματος Ελευσίνα -Κόρινθος.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα ακόμη δύο λεπτά.

Όπως προαναφέρθηκε, σημαντική προσπάθεια έγινε για την περιβαλλοντική ένταξη του έργου, ώστε πράγματι να αποτελεί παράδειγμα μελετημένης παρέμβασης στο χώρο, ικανοποιώντας την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης. Υπήρχαν πολλές παράμετροι που θα έπρεπε να συνεξεταστούν, όπως το μέγεθος των ορυγμάτων επιχωμάτων, η γεωτεχνική επασφάλεια, οι χρήσεις γης, το ιστορικό περιβάλλον, το δεδομένο της ήδη υπάρχουσας απαλλοτριωθείσας ζώνης που έχει κατασκευαστεί η νέα Εθνική Οδός Κορίνθου-Πατρών με την τεράστια αξία γης και που θα επιβάρυνε το έργο με 500.000.000 περίπου ευρώ, αν άλλαζε ριζικά η χάραξη. Για την προστασία των οικοσυστημάτων της περιοχής εξετάστηκαν εναλλακτικές λύσεις και προτάσεις και επελέγησαν οι καλύτερες παρεμβάσεις που ικανοποιούν, όπως προανέφερα, την αειφόρο ανάπτυξη.

Οφέλη του έργου:

Έχουμε μία μείωση του χρόνου διέλευσης. Δεν θα μπω σε επιμέρους λεπτομέρειες. Επειδή ο χρόνος με πιέζει, θα αναφέρω ότι η διαδρομή Ελευσίνα-Τσακώνα περιορίζεται κατά μία ώρα και σαράντα πέντε λεπτά, σχεδόν δύο ώρες, για τα ελαφρά οχήματα και μία ώρα και δέκα λεπτά για τα βαρέα οχήματα.

Ανάλογα είναι τα οικονομικά οφέλη από τη μείωση των καυσίμων, τη φθορά χρήσης των οχημάτων και την οικονομική παράμετρο της μείωσης του χρόνου διάνυσης με συνθήκες άνεσης και ασφάλειας.

Η οικονομία της περιοχής, που διέρχεται το έργο, θα έχει άμεσα άλλα και μακροπρόθεσμα σημαντικά οφέλη από την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του έργου.

Θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. Η παραγωγή, το εμπόριο, η παροχή υπηρεσιών θα εντατικοποιηθούν για να καλύψουν την αυξημένη ζήτηση από την κατασκευή του έργου, συμβάλλοντας και δευτερογενώς στην καταπολέμηση της ανεργίας.

Θα δημιουργηθούν νέα δεδομένα, νέες επιχειρηματικές

ευκαιρίες από την ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής που διέρχεται και επηρεάζει το έργο και θα αναληφθούν νέες πρωτοβουλίες επενδύσεων στην βιομηχανία, το εμπόριο, τον τουρισμό. Ως εκ τούτου, η αναπτυξιακή διάσταση του έργου είναι τεράστια.

Ο αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα - Κόρινθος- Πάτρα συνδέει την Πρωτεύουσα της Χώρας, την Αθήνα με το λιμάνι της Πάτρας -που είναι η κυριότερη πύλη εξόδου προς την Ευρώπη- και επίσης μέσω της Ιόνιας Οδού -που αρχίζει να κατασκευάζεται και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας- βελτιώνοντας έτσι τις συνθήκες επικοινωνίας της χώρας με τη Δυτική Ευρώπη. Αλλά το έργο αυτό θα βελτιώσει ακόμη τα κοινωνικά και πολιτιστικά δεδομένα των περιοχών και την ποιότητα της ζωής των κατοίκων με τη διευκόλυνση της επικοινωνίας σε όλη την περιοχή που διέρχεται και επηρεάζει το έργο.

Μία ακόμα θετική εξέλιξη τεράστιας σημασίας είναι η προβλεπόμενη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που υπάρχουν σήμερα και κατόπιν επεξεργασίας των νέων δεδομένων που θα δημιουργηθούν με τον υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο, εκτιμάται ότι σημαντική θα είναι η μείωση των οδικών ατυχημάτων.

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

Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε να κλείσω σε ένα λεπτό....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γέωργιος Σούρλας): Όχι, είναι πολύ ένα λεπτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: ...να μη σας αναφέρω λεπτομέρειες- σχετικά με το διαγωνισμό.

Όπως σας ανέφερα, τον Ιούλιο εγκρίθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης, και επελέγησαν δύο όμιλοι: «HELLENIC ΑΥΤΟΡΙΣΤΑΣ» και «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» με το σταθμισμένο όφελος του έργου για το δημόσιο. Οριστικοποιήθηκε η κατάταξη των προσφορών κι έχουμε «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ» 49.051 μονάδες και ο δεύτερος διαγωνιζόμενος 45882. Δεν θέλω να πάω σε λεπτομέρειες της σύνθεσης του ομίλου, που πήρε το διαγωνισμό.

Σας αναφέρω συνοπτικά δύο στοιχεία. Το συνολικό κόστος του έργου είναι 2.809.530.160 ευρώ, το κατασκευαστικό κόστος είναι 2.089.659.000 ευρώ, η συμβολή του Δημοσίου είναι 550.000.000 ευρώ κ.λπ..

Ένα σημαντικό που ήθελα να τονίσω, κλείνοντας, είναι ότι οι προϋπολογιζόμενες πληρωμές προς το Δημόσιο, με βάση το χρηματοοικονομικό μοντέλο και τα ποσοστά του πίνακα 5 της σύμβασης, είναι 1.856.303.509 ευρώ σε τιμές 1.1.2007 και καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης προβλέπεται το ποσό αυτό να ανέλθει στο ποσό των 9.224.761.000 ευρώ.

Με βάση τα ανωτέρω, κρίνεται εξαιρετικά συμφέρουσα η σύμβαση για το ελληνικό δημόσιο. Εξασφαλίζεται γρήγορη, ασφαλής, οικονομική, οδική μεταφορά ανθρώπων και αγαθών. Δημιουργούνται θετικές συνθήκες για την ελληνική οικονομία και κατόπιν τούτου, καλώ τους συναδέλφους να επικυρώσουν τη σύμβαση που έφερε η Κυβέρνησή μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γέωργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Τρυφωνίδη.

Ο Πρόεδρος του ΣΥ.ΡΙ.Ζ.Α. ορίζει ειδική αγορήτρια τη Βουλευτή κ. Άννα Φιλίνη.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Κουβέλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ξεκινήσω με ένα θέμα που δεν είναι αναφορά στο ζήτημα του Κανονισμού, αλλά είναι θέμα ουσίας και για εμάς είναι σημαντικό. Το νομοσχέδιο, που συζητάμε σήμερα, είναι Κύρωση Σύμβασης ενός πολύ σημαντικού δημόσιου έργου που διατρέχει και τους τέσσερις πυρόπληκτους νομούς της Πελοποννήσου. Ζητείται να κάνουμε σε μία συζήτηση, με διαδικασίες-εξπρές ουσιαστικά, την Κύρωση αυτής της Σύμβασης, χωρίς να μπορούμε να υπεισέλθουμε σε ουσιαστικά θέματα, χωρίς να μπορούμε να προτείνουμε αλλαγές και καταλαβαίνετε ότι αυτό ουσιαστικά υποβαθμίζει και το λόγο που μπορεί να έχει το Βουλευτικό Σώμα.

Ο λόγος, για τον οποίο θέλουμε εμείς να κάνουμε κάποιες

παρατηρήσεις, είναι όχι γιατί δεν είμαστε υπέρ του έργου -είμαστε υπέρ του έργου, γιατί αυτό είναι ένα έργο το οποίο σχεδιάστηκε και ξεκίνησε στις ημέρες της δικής μας Κυβέρνησης- αλλά γιατί θέλουμε να αποφευχθούν πιθανά προβλήματα στο μέλλον και καθυστερήσεις στην υλοποίηση.

Επίσης, αναφέραμε το ζήτημα των τροπολογιών. Θεωρούμε ότι δεν είναι σωστό και επανερχόμαστε στο αίτημα οι τροπολογίες να αποσυρθούν. Γιατί πράγματι, δεν είναι σωστό σε ένα νομοσχέδιο που συζητείται με αυτήν τη διαδικασία να συζητάμε για παρά πολύ ουσιαστικά θέματα που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Κουβέλη, θέλω να απαντήσω στα θέματα που θέτετε. Θα κρατηθεί ο χρόνος σας.

Για την κοινοβουλευτική τάξη, θέλω να σας πω ότι αυτός ο Κανονισμός ψηφίστηκε και εφαρμόστηκε το 2001. Από το τότε μέχρι τώρα, με αυτήν τη διαδικασία, έχουν ψηφιστεί σαράντα εννέα νομοσχέδια την πρώτη περίοδο. Είκοσι επτά νομοσχέδια ήταν με τροπολογίες και μάλιστα, υπήρχαν και πέντε τροπολογίες. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, απεφάσισε ομόφωνα η Διάσκεψη των Προέδρων. Τόσο οι εκπρόσωποι του κόμματός σας στη Διάσκεψη των Προέδρων, όσο και οι εκπρόσωποι του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας απεφάσισαν ομόφωνα να ψηφιστεί το νομοσχέδιο με αυτήν τη διαδικασία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν εξηγήσατε για τις τροπολογίες. Μη λέτε για το Κομμουνιστικό Κόμμα. Δεν αναφέρθηκαν οι τροπολογίες, ότι θέλετε να τις κουβεντιάσουμε στα δεκαπέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ομόφωνα ψηφίστηκε, ομόφωνα αποφασίστηκε.

Επομένως, σας παρακαλώ πολύ να προχωρήσετε και άλλη φορά, όταν κάνετε παρατηρήσεις, να είστε πολύ καλύτερα προετοιμασμένοι και περισσότεροι αντικειμενικοί. Το Προεδρείο κάνει με θρησκευτική ευλάβεια, αντικειμενικότητα και αμεροληψία τη δουλειά του. Δεν κινείται προς καμμία κατεύθυνση.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν το αμφισβήτησα. Γι' αυτό ξεκαθάρισα από την αρχή ότι αναφέρομαι στην ουσία και όχι στην τήρηση του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η διαδικασία δεν είναι απλό πράγμα, είναι σημαντικότερη πολλές φορές και από την ουσία.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Πάντως, ο ελληνικός λαός ενδιαφέρεται για την ουσία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Χάνουμε χρόνο. Προχωρήστε, σας παρακαλώ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Ευχαριστώ.

Το δεύτερο σημείο, στο οποίο θέλω να αναφερθώ, είναι ότι -όπως είχα πει και στην επιτροπή- μένα με θλίβει η συζήτηση που ξεκίνησε από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας για το ποιος έχει την πατρότητα του έργου. Αυτό είναι κάτι που βλέπουμε να επανέρχεται κάθε φορά. Ο λαός, όμως, ενδιαφέρεται για τη συνέχεια της πολιτείας, για το πώς υλοποιούνται τα έργα και όχι για το ποιος ξεκίνησε και ποιος δεν ξεκίνησε το έργο.

Για το συγκεκριμένο έργο, πρέπει να θυμίσω ότι είναι ένα έργο το οποίο δημοπρατήθηκε από την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι έφθασε μέχρι τη διακήρυξη προεπιλογής του 2003 και από τότε και ύστερα, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έκανε τέσσερα χρόνια, για να φθάσει στη σημερινή συζήτηση. Προσπαθεί, λοιπόν, αναφερόμενη σε αδυναμίες -που δεν τεκμηριώνονται έτσι και αλλιώς- της προηγούμενης Κυβέρνησης, της δικής μας Κυβέρνησης, να καλύψει τις δικές της αδυναμίες.

Επίσης, θέλω να αναφέρω ότι στη διάρκεια αυτής της περιόδου ουσιαστικά ο διαγωνισμός καταργήθηκε, γιατί οι διαγωνιζόμενοι έχουν συμπυκωθεί σε μία κοινοπραξία και με τέτοιες διαδικασίες έρχεται το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να δώσει μαθήματα διαφάνειας για το πώς έκανε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. τη δουλειά του.

Θα μω, λοιπόν, κατευθύνω σε κάποιες παρατηρήσεις σχετικές με το έργο. Όπως είπα πριν, αυτές είναι παρατηρήσεις που εμείς θέλουμε να ανασύρουμε και να ενημερώσουμε το Βου-

λευτικό Σώμα, γιατί θεωρούμε ότι είναι σημαντικές για την καλή υλοποίηση του έργου.

Το πρώτο ερώτημα, το οποίο είχαμε θέσει και στη συζήτηση στην επιτροπή και δεν αναφέρθηκε από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας -ελπίζαμε ότι θα το ακούσουμε, γιατί είχε δεσμευτεί γι' αυτό ο Υφυπουργός Δημοσίων Έργων στη συζήτηση στην επιτροπή- είναι ότι καλούμαστε να κυρώσουμε μία Σύμβαση, της οποίας οι περιβαλλοντικοί όροι υπογράφηκαν τον Ιούλιο του 2007. Από εκείνη την εποχή μέχρι σήμερα και μετά τις καταστροφικές πυρκαγιές, τα περιβαλλοντικά δεδομένα και στους τέσσερις νομούς που διατρέχει το έργο έχουν αλλάξει άρδην.

Εμείς ζητήσαμε να γίνει επικαιροποίηση των περιβαλλοντικών όρων. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το αποδέχθηκε και υπάρχει στα Πρακτικά της συζήτησης στην Επιτροπή. Εμείς όμως θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να ακούσουμε σήμερα εδώ, στη συζήτηση στην Ολομέλεια και στην Κύρωση που θα γίνει για το έργο αυτό, με τι χρονοδιάγραμμα θα γίνει και να λάβουμε μία σαφή δέσμευση του πώς και με ποιο τρόπο θα εξεταστούν οι περιβαλλοντικοί όροι, γιατί το πρώτο και κύριο σημείο είναι να μπορέσουμε να βοηθήσουμε και με τα έργα που γίνονται την αναδημιουργία των πυρόπληκτων περιοχών την κοινωνία σε αυτές τις περιοχές.

Το δεύτερο είναι ότι μέσα στην εισηγητική έκθεση αναφέρεται εκτενέστατα η αναπτυξιακή διάσταση του συγκεκριμένου έργου. Δεν την αμφισβητούμε, είναι ένας πάρα πολύ σημαντικός άξονας, όμως και πάλι θεωρούμε ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να διευκρινιστεί γιατί αυτό το έργο και πώς συνδέεται με την αναδημιουργία των πυρόπληκτων περιοχών, καθώς και με την αναπτυξιακή διαδικασία που θα ακολουθηθεί εκεί. Δεν έχουμε δει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανασυγκρότησης για τις πυρόπληκτες περιοχές, έχουμε δει μόνο ένα πρόγραμμα που αναφέρεται στις γεωργικές χρήσεις και ζητάμε να ακουστεί σήμερα, σε αυτήν τη συζήτηση, με ποιο τρόπο συνδέεται το συγκεκριμένο έργο με τις αναπτυξιακές διαδικασίες που προτίθεται η Κυβέρνηση να εφαρμόσει για τις περιοχές αυτές και να μας πει πότε επιτέλους θα ενημερωθεί το Κοινοβούλιο.

Υπενθυμίζω ότι και στο χωροταξικό πλαίσιο που συζητείται σήμερα -αυτές τις ημέρες- στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας και στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και στον προϋπολογισμό, είναι ελάχιστες οι αναφορές στο πώς θα αντιμετωπιστεί συνολικά το ζήτημα της ανασυγκρότησης των πυρόπληκτων περιοχών.

Έρχομαι στο ζήτημα της συγκεκριμένης χάραξης στην περιοχή του Καϊάφα. Συζητήσαμε στην επιτροπή ότι ουσιαστικά έχει εξεταστεί μόνο μία χάραξη, και είναι αυτή που περνάει ανάμεσα στη Λίμνη του Καϊάφα και το πλέον καμμένο παράκτιο δάσος, που είναι ένα από τα τέσσερα σημαντικότερα παράκτια δάση στη χώρα μας, χωρίς όμως να έχουν μελετηθεί. Και δεν είδαμε κάποιες μελέτες για τις επιπτώσεις στην υδρολογία ανάμεσα στη Λίμνη του Καϊάφα και από την άλλη πλευρά, στο παράκτιο δάσος. Αυτή η υδρολογία είναι το πιο κρίσιμο σημείο για να μπορέσει να αναδημιουργηθεί αυτό το δάσος. Επειδή είναι κρίσιμη παράμετρος για το αν θα μπορέσει να αναδημιουργηθεί ένα από τα σημαντικότερα οικοσυστήματα της χώρας, εμείς επιφυλασσόμαστε ως προς την ορθότητα αυτής της χάραξης. Δεν λέμε ότι είναι λάθος, λέμε ότι πρέπει να μελετηθεί περισσότερο, για να δούμε, αν θα υπήρχαν και εναλλακτικές δυνατότητες χάραξης.

Μάλιστα, εδώ πρέπει να ενημερώσουμε -και θα καταθέσω κάποια έγγραφα- ότι οι κάτοικοι της περιοχής της Ζαχάρως έχουν κάνει ένα ψήφισμα, το οποίο θα καταθέσω, που ζητάνε να εξεταστεί και η ανατολική χάραξη, όπως επίσης υπάρχει και η απόφαση της δημορχιακής επιτροπής, που έχουν αποφασίσει την προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας για τους περιβαλλοντικούς όρους του συγκεκριμένου σημείου του έργου. Αυτό, όπως καταλαβαίνετε, είναι και εν δυνάμει μία πιθανότητα σημαντικής καθυστέρησης στην υλοποίηση του έργου.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Σπυρίδων Κουβέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της

Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, θα καταθέσω ένα έγγραφο με το οποίο έντεκα Βουλευτές, που είναι μέλη της Επιτροπής Περιβάλλοντος, είχαν ζητήσει από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Περιβάλλοντος της Βουλής, να γίνει ακρόαση των φορέων που έχουν εκφράσει αυτές τις ενστάσεις. Ζητήσαμε να γίνει ακρόαση και κατά τη συζήτηση στην επιτροπή. Η Κυβέρνηση δεν το δέχθηκε και έτσι δεν μπορέσαμε να τους ακούσουμε. Ζητήσαμε να γίνει και στην Επιτροπή Περιβάλλοντος, αλλά ούτε αυτό έγινε δυνατό. Νομίζουμε ότι για ένα τόσο σημαντικό έργο θα ήταν πρώτιστης σημασίας ο διάλογος με τους κατοίκους της περιοχής.

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

Συνεχίζω με κάποιες ακόμα παρατηρήσεις. Ο χρόνος υλοποίησης του έργου, ο οποίος ανέρχεται σε εβδομήντα δύο συνολικά μήνες, κρίνεται εξαιρετικά μεγάλος. Ερωτάται απλώς, αν αυτό δικαιολογείται από το μέγεθος του έργου. Ξέρουμε ότι είναι ένα τεχνικά δύσκολο και πολύ μεγάλο στην έκτασή του έργο, αλλά εβδομήντα δύο μήνες είναι κάτι πρωτόγνωρο.

Το επόμενο σημείο είναι το κόστος χρήσης του έργου. Αναμένεται να φθάσει, μετά τις αναπροσαρμογές, τα 7,7 ευρώ ανά 100 χιλιόμετρα. Αυτό το κόστος, όπως καταλαβαίνετε, είναι εξαιρετικά υψηλό, είναι πρωτόγνωρο για τη χώρα μας και θεωρούμε ότι θα είναι κρίσιμη παράμετρος για το πόσο θα είναι χρηστικό αυτό το έργο για τους κατοίκους των περιοχών, ιδίως για τις διανομαρχιακές μετακινήσεις, εφόσον δεν προβλέπονται και παράλληλες οδοί, που θα μπορούσαν να εξυπηρετούν τις τοπικές μετακινήσεις.

Επίσης, αναφέρεται ότι η χάραξη στο κομμάτι Κόρινθος-Πάτρα ακολουθεί σε πολύ μεγάλο μέρος την υπάρχουσα νέα εθνική οδό και εδώ βλέπουμε ότι υπάρχει η πιθανότητα να υπαρξουν δύο σοβαρά προβλήματα. Το ένα είναι προβλήματα όχλησης και ρύπανσης, καθώς περνάει κοντά από κατοικημένες περιοχές και το δεύτερο και μάλλον σημαντικότερο είναι ότι, εφόσον τα έργα θα υλοποιούνται πάνω σε μία εθνική οδό που βρίσκεται σε λειτουργία, θα υπάρξουν πολύ σοβαρά κυκλοφορικά προβλήματα κατά φάση της κατασκευής και βέβαια θα δημιουργηθούν και συνθήκες πολύ μεγάλου κινδύνου για ατυχήματα. Αυτό πρέπει να προβλεφθεί και πιθανώς να διορθωθεί.

Σε ό,τι αφορά τα τεχνικά στοιχεία, η πρόβλεψη της σύμβασης δεν είναι για τρεις λωρίδες, όπως ακούστηκε, είναι για δύο λωρίδες και τη λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας. Ουσιαστικά, δηλαδή, δύομισι λωρίδες, δύο, γιατί η λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας δεν είναι λωρίδα που κυκλοφορούν αυτοκίνητα, είναι μόνο για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει ήδη συμφωνήσει, όπως ακούσαμε, να γίνουν τα τεχνικά έργα υποδομής με την πρόβλεψη να μπει και η τρίτη λωρίδα. Εμείς ρωτάμε: Γιατί θα πρέπει, εφόσον το έργο από τη στιγμή που θα τελειώσει, ουσιαστικά θα είναι κορεσμένο από την κίνηση που θα έχει, να αρχίσουμε το ράβε-ξήλωνε και μετά από μερικά χρόνια άντε πάλι από την αρχή να ξαναφτιάχνουμε καινούργια έργα οδοποιίας.

Επίσης, για τις τρεις σήραγγες που προβλέπονται στο έργο, προβλέπονται αποκλειστικά δύο λωρίδες, χωρίς λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας. Αυτό και με διεθνή στάνταρντ, θεωρείται επικίνδυνο. Δεν μπορείς να έχεις μία σήραγγα στην οποία δεν υπάρχει λωρίδα ελεύθερης κυκλοφορίας σε περίπτωση ατυχήματος. Και μια που αναφερόμαστε στο θέμα των σηράγγων, θέλουμε επίσης να αναφέρουμε ότι στην περιοχή Δερβενίου του Δήμου Ευρωστίνης προβλέπεται μονή σήραγγα, δηλαδή μόνο στον κλάδο προς Αθήνα, ενώ στην άλλη πλευρά –προφανώς για λόγους οικονομίας, φαντάζομαι– ο κλάδος προς Πάτρα θα παραμείνει στη σημερινή χάραξη του έργου, δηλαδή στην νέα εθνική οδό.

Μόνο που εδώ, εμείς πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι αυτή η χάραξη καταλαμβάνει μέρος του σχεδίου πόλης του Δερβενίου. Ζητάμε την κατασκευή της διπλής σήραγγας, ώστε να αποφευχθεί η διάσπαση του ιστού της πόλης και θα ήθελα να καταθέσω αυτά τα έγγραφα που είναι αιτήματα από το 2006 και 2007

του Δημάρχου Ευρωστίνης, όπου έχει μεταφέρει αυτό το αίτημα και στο Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

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

Επίσης, θα ήθελα να υπεισέλθω σε κάποια σχετικά θέματα, γιατί όπως είπαμε είναι ένα έργο, το οποίο διατρέχει τις πυρόπληκτες περιοχές και μάλιστα περνάει μέσα από ένα πάρα πολύ ευαίσθητο οικοσύστημα της περιοχής του Καϊάφα και της περιοχής της Ζαχάρως. Υπάρχει το θέμα των αμμοχαλικοληψιών που έγιναν στην κοίτη του ποταμού Αλφειού, με πρόσχημα τα αντιπλημμυρικά έργα από την ανάδοχο εταιρεία. Θα θυμάστε ίσως ότι λίγες μέρες πριν, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έσπευσε να συγχαρεί τον εαυτό του για τη δουλειά που έκανε για τα αντιπλημμυρικά έργα, ενώ όλοι ξέρουμε ότι τα καιρικά φαινόμενα στην περιοχή της Ηλείας ουσιαστικά δεν ήταν τόσο έντονα που θα δικαιολογούσαν το γεγονός να γίνουν πολύ μεγάλες ζημιές. Ήταν μόνο στην περιοχή της Αρκαδίας.

Θεωρούμε ότι τα αντιπλημμυρικά έργα, όπως επίσης και τα έργα τα οποία έχουν να κάνουν με την αποφυγή των κατολισθήσεων έχουν προχωρήσει σε πολύ μικρό βαθμό και θεωρούμε επίσης ότι δεν μπορούμε να βγαίνουμε σαν συντεταγμένο κράτος και να ευχαριστούμε τις εταιρείες, οι οποίες βοήθησαν γι' αυτό, όταν είναι γνωστό –και το ξέρει όλη η κοινωνία της περιοχής της Ηλείας– ότι ουσιαστικά αυτοί έκαναν τη δουλειά τους, γιατί έκαναν τεράστιες αμμοχαλικοληψίες. Έχουν φτιάξει τρία βουνά τριών εκατομμυρίων κυβικών μέτρων αμμοχάλικο, τα οποία βρίσκονται στα χωριά Καλλικόμο και Επιτάλαιο.

Μάλιστα, θα ήθελα να καταθέσω και ένα δελτίο τύπου του Αντινομάρχη της Ηλείας, όπου αναφέρει και διαβάζω, «διαπιστώθηκε ότι υποτυπωδώς εκτελείται αντιπλημμυρικό έργο, αλλά κυριαρχεί κυρίως το οικονομικό όφελος της απόληψης των αδρανών παρά η περιβαλλοντική και αντιπλημμυρική προσαρμία. Επιβάλλεται πρωτίστως η κατασκευή αναχωμάτων και μετά η απόληψη των αδρανών, όπου βεβαίως περισσεύουν και όχι το αντίστροφο.

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

Ουσιαστικά αυτά είναι τα κυριότερα σχόλια, τα οποία έχουμε να κάνουμε πάνω σε αυτό το έργο και θα ήθελα να επανέλθω στο σημείο που λέει ότι είναι ένα έργο που προβλέπεται να έχει εξαιρετική αναπτυξιακή σημασία για την περιοχή, όμως είναι εξαιρετικά σημαντικό να δούμε σε ποιο πλαίσιο γίνεται αυτό. Πρέπει να συνδεθεί με όλες τις πολιτικές που θα εφαρμοστούν με οριζόντιο τρόπο για την αναδιοργάνωση των πυρόπληκτων περιοχών. Πρέπει να είναι ένα έργο, το οποίο θα δώσει διεξόδους και κίνητρα στους πολίτες, για να αναπτύξουν επιχειρηματική δραστηριότητα που θα τους κρατήσει στη ύπαιθρο, για να κρατηθεί και η χρήση γης, η οποία είναι πάρα πολύ σημαντική και πρέπει να συνδεθεί με όλες τις παραγωγικές διαδικασίες. Αυτά δεν τα έχουμε ακούσει για το συγκεκριμένο έργο.

Θέλω όμως να πω ότι όπως είπα και πριν, αυτό είναι ένα έργο το οποίο σχεδιάστηκε επί των ημερών μας, δημοπρατήθηκε επί των ημερών μας και θεωρούμε ότι η ανάπτυξη ενός τέτοιου άξονα είναι πάρα πολύ σημαντική. Ελπίζουμε ότι θα δούμε την επανεξέταση των περιβαλλοντικών όρων του έργου με τρόπο ώστε, όχι μόνο να μην κάνει περισσότερη ζημιά στις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει, αλλά ίσα-ίσα, αν είναι δυνατόν, να βοηθηθεί να αντιμετωπιστούν και προβλήματα που αλλιώς δεν θα αντιμετώπιζονταν.

Κατά συνέπεια, θα ήθελα κλείνοντας να πω ότι εμείς αυτό το έργο το στηρίζουμε, γιατί είναι ένα έργο που σχεδιάσαμε εμείς και θα το ψηφίσουμε. Γι' αυτό το ψηφίσαμε επί της αρχής και στη επιτροπή και περιμένουμε να ακούσουμε τις απαντήσεις στα θέματα αυτά από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, τον κύριο συνάδελφο.

Το λόγο έχει ο εισηγητής του Κ.Κ.Ε. κ. Γκατζής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, πέρα από εντοπίτες που είμαστε, ξέρετε ότι σας έχω και μία εκτίμηση και αυτά που θα πω δεν έχουν προσωπικό χαρακτήρα. Απευθύνονται, όμως, στο Προεδρείο, όσον αφορά το πώς τελικά χειρίζεται τον Κανονισμό και τα άρθρα του Συντάγματος και θεωρούμε, ότι η σημερινή ιδιαίτερα συμπεριφορά του Προεδρείου είναι απαράδεκτη, σε σχέση τελικά με την παραβίαση που γίνεται κατά την άποψή μας – και θα αναφερθώ στα συγκεκριμένα άρθρα- από τον Κανονισμό της Βουλής, με βάση φυσικά το Σύνταγμα. Και αυτό γιατί, κύριε Πρόεδρε; Γιατί σύμφωνα με το άρθρο 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος, σε συνδυασμό με το άρθρο 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής, νομοσχέδιο που συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια επιτροπή, εισάγεται και συζητείται σε μία συνεδρίαση, με ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου, με την προϋπόθεση ότι στην Ολομέλεια εισάγεται έτσι όπως ψηφίστηκε στην αρμόδια επιτροπή;

Έρχεται τώρα αυτό που φέρνεται εσείς, όπως ψηφίστηκε στην αρμόδια Επιτροπή; Εκεί συζητήθηκε η 6-1 και η 6-7 τροπολογία. Έτσι, κύριε Υπουργέ; Φέρνει η Κυβέρνηση τρεις νέες τροπολογίες. Είναι λοιπόν με βάση τον Κανονισμό της Βουλής και το Σύνταγμα; Μου λέτε ότι με βάση τον Κανονισμό της Βουλής αποφασίστηκε; Είσαθε εκτός του Κανονισμού της Βουλής και του Συντάγματος;

Και κάτι άλλο: Στη συζήτηση που έγινε στη Διάσκεψη των Προέδρων δεν υπήρχε καμμία ενημέρωση ούτε καν είχαν κατατεθεί οι τρεις τροπολογίες. Γι' αυτό λοιπόν συζητάμε να διαφυλαχθεί το κύρος της Βουλής, τα δικαιώματα των κομμάτων, τα δικαιώματα των Βουλευτών και οι τροπολογίες να συζητηθούν ξεχωριστά. Βρείτε το χρόνο. Είναι δικό σας πρόβλημα. Δεν θα μπορούσατε όμως με το «έτσι θέλω» να επιβάλετε να γίνουν συζητήσεις από το παράθυρο. Αυτά για τον Κανονισμό της Βουλής και την απόφαση που πήρε το Προεδρείο, πολύ περισσότερα επειδή μας εγκალέσατε.

Κύριοι Βουλευτές, έρχομαι στο νομοσχέδιο. Ένας ακόμη οδικός άξονας μήκους 283,7 χιλιομέτρων και κόστους 2.807.000.000 ευρώ παραδίδεται στους ιδιώτες με τη μέθοδο της παραχώρησης. Το δημόσιο θα καταβάλει 630.000.000 ή 550.000.000 σε τρέχουσες τιμές και ο παραχωρησιούχος περίπου 240.000.000 ή το 8,5% του συνόλου του κόστους του έργου, εκ των οποίων μάλιστα τα 100.000.000 θα αποτελέσουν μετοχικό κεφάλαιο. Ουσιαστικά δηλαδή, αν αφαιρεθούν και αυτά, τότε η συμμετοχή του ιδιώτη σ' αυτό το έργο θα είναι 4,3%.

Κύριοι Βουλευτές, με την όλη συζήτηση, η οποία προηγήθηκε στις επιτροπές και για τους άλλους οδικούς άξονες αναδείχθηκε η κυβερνητική πολιτική, η οποία εμπορευματοποιεί ολοκληρωτικά δημόσια έργα, επιχειρήσεις, κοινωνικές υπηρεσίες και βασικά δικαιώματα των εργαζομένων στα πλαίσια μιας αντιλαϊκής πολιτικής στις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Μάαστριχτ και της στρατηγικής της Λισσαβόνας. Όσο για τις δευτερεύουσες διαφωνίες που ακούστηκαν ιδιαίτερα για την πατρότητα του τρόπου των έργων, της ανάθεσης, των Σ.Δ.Ι.Τ., αυτής της κατάπτωσης εκμετάλλευσης που γίνεται στο δημόσιο και στους Έλληνες πολίτες, βρείτε ποιος έχει την πατρότητα. Αυτή είναι η μόνη διαφωνία που έχει το Π.Α.Σ.Ο.Κ. Οι δευτερεύουσες άλλες διαφωνίες περί διαφάνειας και ευνοιοκρατίας που επιτρέπουν οι διατάξεις της εν λόγω σύμβασης του έργου του άξονα Δυτικής Πελοποννήσου, όπως και τα άλλα, δεν μπορούν να συσκοτίσουν τη σύγκλιση στο στρατηγικό πλαίσιο που επιτρέπει την καταλήστευση του λαϊκού εισοδήματος και από τα δύο κόμματα και του κράτους από τους ιδιωτικούς ομίλους.

Κύριοι Βουλευτές, μπορεί μέσα σ' αυτό το πλαίσιο που διαμορφώνουν μαζί Κυβέρνηση και Αξιωματική Αντιπολίτευση να ισχυρισθεί κανείς σοβαρά ότι μπορεί να διασφαλισθεί για το λαό φθηνή, γρήγορη και ποιοτική παραγωγή δημοσίων έργων που να καλύπτουν το σύνολο των κοινωνικών αναγκών; Μπορεί να διασφαλισθεί η προστασία του περιβάλλοντος, η ασφάλεια

των κατοίκων και των εργαζομένων και να έχουμε εξοικονόμηση της ενέργειας και να εξασφαλισθούν παράλληλα όλα τα εργασιακά δικαιώματα; Μπορεί σε αυτό το καθεστώς της κυριαρχίας των μονοπωλίων να δοθεί προτεραιότητα σε έργα υποδομής, όπως παραδείγματος χάριν σε αντιπλημμυρικά έργα, σε έργα αναδάσωσης για τις περιοχές ιδιαίτερα που κήκαν πρόσφατα και για τις οποίες δεν ληφθεί ακόμα καμμία απόφαση αναδάσωσης τους; Μπορεί να γίνει αντιπλημμυρική προστασία ή αντισεισμική θωράκιση που δεν θα ικανοποιεί τις άμεσες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της πλουτοκρατίας για γρήγορη και ανεμπόδιστη κίνηση εμπορευμάτων, εργαζομένων και κεφαλαίου στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Ευρώπης και της Ασίας;

Είναι ξεκάθαρο ότι δεν μπορεί, κύριοι συνάδελφοι, και όποιος αμφιβάλλει ας ξανακοιτάξει πρώτα απ' όλα τους όρους αξιοποίησης της κοινοτικής χρηματοδότησης και το πώς αξιολογούνται και κρίνονται επιλέξιμα ή μη επιλέξιμα τα δημόσια έργα. Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας βάζει ως πρώτη προτεραιότητα στην κατασκευή μικρού και πολύ περισσότερο μεγάλου δημόσιου έργου το πόσο αυτό βοηθάει στη λύση των γενικότερων κοινωνικών προβλημάτων των εργαζομένων και προτείνει συγκεκριμένους πολιτικούς όρους που μπορούν να κατοχυρώσουν τα δημόσια έργα σαν κοινωνικό αγαθό.

Είμαστε κατηγορηματικά αντίθετοι με τη διαδικασία παραχώρησης, κατασκευής και εκμετάλλευσης τομέων, υπηρεσιών και παραγωγής δημοσίων έργων στους ιδιώτες. Όπως και στα προηγούμενα έργα των οδικών αξόνων και σε αυτό το έργο ο λαός μας θα χρυσοπληρώσει το έργο μία φορά μέσα από τον κρατικό προϋπολογισμό και δύο-τρεις - και βάλε- φορές από τη χρήση των πανάκριβων τελών διοδίων.

Κύριοι Βουλευτές, η ικανοποίηση του συνόλου των λαϊκών αναγκών προϋποθέτει την απαλλαγή του συστήματος παραγωγής έργων από τους σιδερένιους νόμους του καπιταλιστικού κέρδους. Αποτελεί έναν ενιαίο κρατικό φορέα που θα κατέχει τα μέσα παραγωγής, θα κατανέμει σχεδιασμένα την κρατική χρηματοδότηση και το εργατικό δυναμικό και θα καλύπτει το σύνολο των φάσεων των δημοσίων έργων στο πλαίσιο του κεντρικού σχεδιασμού της λαϊκής οικονομίας.

Ο φορέας αυτός, σε συνεργασία με τις πολυτεχνικές σχολές και τους επιστημονικούς φορείς, θα αναλάβει τον προγραμματισμό υλοποίησης των έργων, σύμφωνα με τις επείγουσες ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων, την ιεράρχηση στην κατασκευή μεγάλων έργων, την εκπόνηση κανονισμών και προδιαγραφών, την εκπόνηση ολοκληρωμένων και επικαιροποιημένων μελετών με τη διασφάλιση της αναγκαίας υποδομής και την υλοποίησή τους, την ουσιαστική επίβλεψη των έργων, την περιφερειακή ανάπτυξη, την ερευνητική δραστηριότητα για τη διερεύνηση νέων αναγκών, τη αλληλοστήριξη με αντίστοιχους κρατικούς φορείς της μεταποιητικής βιομηχανίας και παραγωγής οικοδομικών υλικών.

Στο πλαίσιο του, μπορεί να αναπτυχθεί και συνεταιριστική δραστηριότητα σε επιμέρους τομείς, παραδείγματος χάρι στις επισκευές και τη συντήρηση των έργων. Σε αυτήν την ελπιδοφόρα προοπτική πρέπει να συγκλίνουν οι διεκδικητικοί αγώνες των εργαζομένων του κλάδου για πλήρη, σταθερή απασχόληση και συλλογικές συμβάσεις που να ικανοποιούν τις ανάγκες τους σε διεκδικήσεις των αυτοαπασχολούμενων και των μικρών εργοδοτών, η προσπάθεια ανατροπής της ιδιωτικοποίησης των σχετικών κρατικών υπηρεσιών, οι τοπικοί λαϊκοί αγώνες για διαφορετική ιεράρχηση των έργων. Μόνο η κατεύθυνση της κρατικής κοινωνικής ιδιοκτησίας των βασικών μέσων παραγωγής στον αντίποδα των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να διασφαλίσει το δημόσιο έργο ως κοινωνικό αγαθό και όχι ως εμπόρευμα.

Σε σχέση τώρα με το ζήτημα κατασκευής του έργου με τη μέθοδο της παραχώρησης της εκμετάλλευσης σε ιδιώτη, το είπαμε και το ξαναλέμε: Διαφωνούμε κάθετα και οριζόντια. Πέρα από την ιδεολογική και πολιτική πλευρά του θέματος, έχουμε πλέον και πρόσφατα συμπεράσματα από προηγούμενες παρόμοιες συμβάσεις που λειτούργησαν και λειτουργούν αρνητικά σε βάρος της εθνικής οικονομίας και στο άγριο χαράτσω-

μα διαρκείας των χρηστών μέσω της επιβολής των πανάκριβων διοδίων αλλά και την εκμετάλλευση όλων των παράπλευρων έργων, όπως είναι οι σταθμοί εξυπηρέτησης. Ο ελληνικός λαός θα χρυσοπληρώσει, όπως είπα, το έργο πολλές φορές και για την κατασκευή του και για τη χρήση του.

Παρατηρήσεις επί του έργου σε σχέση με τη χρησιμότητα και προτεραιότητα. Κύριοι Βουλευτές, είναι χρήσιμη η κατασκευή οπωσδήποτε των αυτοκινητοδρόμων και μάλιστα είναι έργα τα οποία έπρεπε να έχουν γίνει πριν από πενήντα και εξήντα χρόνια, όπως και η βελτίωση του δικτύου οδικών μεταφορών. Το έργο εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα και δείχνει τις προτεραιότητες για την Ελλάδα, η οποία στο διεθνή καταμερισμό εργασίας, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παίζει το ρόλο του διαμετακομιστικού κέντρου, τον μόνιμο μεταφορέα των προϊόντων των μονοπωλιακών ομίλων κυρίως προς την περιοχή της Ασίας. Υποστηρίζουμε την ωφελιμότητα του έργου και ότι και αυτό το έργο, όπως και άλλα, θα δημιουργήσουν και θα συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη μονομερώς και όχι αυτοτελώς, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση. Θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη, όμως κανείς δεν αγνοεί ότι η ανάπτυξη δεν γίνεται ούτε με διοικητικά μέτρα, ούτε μόνο με τους άξονες, χρειάζεται αναπτυξιακή πολιτική, στήριξη της υπαίθρου. Μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των οδηγιών και των αποφάσεων της Κ.Α.Π. και των νέων κανονισμών, είναι αδύνατον η περιφέρεια να σηκώσει κεφάλι. Από την άποψη αυτή, λοιπόν, είναι αδύνατον και μόνο από τους άξονες να έχουμε ανάπτυξη της υπαίθρου. Χρειάζεται πολιτική ανάπτυξης, έργα υποδομής, όπως εγγειοβελτιωτικά, αρδευτικά έργα, τα οποία καρκινοβατούν. Πάνω απ' όλα, χρειάζεται πολιτική στήριξης της αγροτικής οικονομίας και των μικρομεσαίων αγροτών.

Ξεκληρίζονται οι αγρότες. Η εθνική παραγωγή των αγροτικών προϊόντων ξεκληρίζεται. Πάνω από δύο εκατομμύρια στρέμματα βρίσκονται ανεκμετάλλευτα. Η παραγωγή μειώνεται συνέχεια με αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καπνός, μόνο εισαγωγές, τεύτλα 70% μείον, κλείσιμο δύο εργοστασίων ζάχαρης Λάρισας και Θεσσαλονίκης. Μείωση της καλλιέργειας των ζωοτροφών. Είναι πανάκριβες οι ζωοτροφές. Θα λιμοκτονούν σε λίγο καιρό οι κτηνοτρόφοι.

Ποια είναι, λοιπόν, τα μέτρα ανάπτυξης γι' αυτές τις περιοχές, γι' αυτές τις κατηγορίες των συνανθρώπων μας της υπαίθρου που σήμερα βρίσκονται στο έλεος αυτής της βάρβαρης πολιτικής και οι οποίοι πρέπει να αντιδράσουν για να την ανατρέψουν.

Η εξασφάλιση του αναδόχου. Η Κυβέρνηση λέει ότι υπάρχει ρίσκο. Κύριοι Βουλευτές, η εξασφάλιση συντελείται από πολλές πλευρές και με την αναπροσαρμογή της χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου, ώστε λόγω της μείωσης των επιτοκίων ή της μεταβολής των δεικτών τιμών καταναλωτή -του λεγόμενου δηλαδή τιμάριθμου- γίνεται γνωστό ότι η άνοδος των τιμών των πάντων και ιδιαίτερα των δημοσίων υλικών είναι πολύ αυξημένη. Αν έχουμε ένα πληθωρισμό 3%, 4%, 5%, στα οικοδομικά υλικά φτάνει στα 11%, 12%, 13%.

Διευκολύνεται επίσης με κάθε τρόπο η κερδοφορία των κατασκευαστικών ομίλων του έργου. Λέτε ακόμη ότι μπορεί να παραχωρήσετε τα δικαιώματα του δημοσίου σε νομικά πρόσωπα δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου.

Όπως βλέπετε, κύριοι Βουλευτές, ο συγκεκριμένος επιχειρηματίας είναι οπωσδήποτε εξασφαλισμένος από πολλές πλευρές 100%, για να μη πω 1000%. Δεν έχει κανένα ρίσκο. Απλούστατα, πρώτον, δεν θα βάλει δραχμή από την τσέπη του. Μόνο το εργολαβικό κέρδος του 18%, που είναι το επίσημο, σ' ένα έργο 2,8 -μικτό φυσικά με το κέρδος του- θα φτάσει γύρω στα 350.000.000 με 400.000.000.

Πόσα βάζει; Διακόσια σαράντα. Από αυτά πόσα καταθέτει; Τα εκατόν σαράντα ευρώ. Τα υπόλοιπα τα βάζει στο μετοχικό κεφάλαιο. Από την αρχή λοιπόν ακόμη του έργου έχει βάλει στη τσέπη του, χωρίς να δώσει δραχμή, πάνω από 250.000.000 ευρώ.

Δεύτερον, θα το εκμεταλλεύεται τριάντα χρόνια. Θα απομυζά τους Έλληνες πολίτες. Τρίτον, μιλάμε για ανταγωνιστικά έργα. Και από εκεί ακόμα εξασφαλίζεται. Όταν επηρεάζεται η κυκλο-

φορία του έργου και έχει απώλειες. Και σ' αυτό το έργο που είναι ανταγωνιστικό μπορεί να παρέμβει και να βάλει διόδια.

Ακόμη, του δίνει το δικαίωμα να συμμετέχει στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Και από και ακόμη θα έχει έσοδα. Τι εγγύηση βάζει για τα λεφτά που παίρνει από την τράπεζα; Κάνει, αγαπητοί φίλοι, ότι κάνουν κάθε φορά όλοι οι χρηματοδότες. Βάζει το ίδιο το έργο, τα έσοδα του έργου. Καταλαβαίνετε λοιπόν ότι οι κίνδυνοι του παραχωρησιούχου περιορίζονται ακόμη και από το μίσθισμα του κινδύνου από γεγονότα ανωτέρας βίας, που εκεί, ανάμεσα στον παραχωρησιούχο και στο δημόσιο υπάρχει μία ιδιαίτερη σχέση.

Αναφορικά τώρα με τη σύμβαση, θεωρούμε ότι δεν είναι σωστό, αλλά έχει γίνει μια συνθήκη -και από την προηγούμενη Κυβέρνηση και από αυτή- έργα τα οποία μπορεί κάποιος να αμφισβητήσει, να περνούν με νόμους στη Βουλή για να διασφαλίζεται έτσι η ακεραιότητα και η μη προσφυγή κάποιων σε άλλες καταστάσεις. Αυτό έγινε και παλιά με αναθέσεις έργων κ.λπ. Εμείς δεν συμφωνούμε. Επίσης δεν συμφωνούμε με το ότι το δημόσιο θα πρέπει τελικά να καταβάλλει αυτά τα ποσά που αναφέρετε, και το 1,8 και τα υπόλοιπα προς τον ιδιώτη.

Διαφωνούμε και με τον τρόπο που γίνεται η επίβλεψη του έργου. Τον επιβλέποντα του έργου τον επιλέγει η τράπεζα και ο ιδιώτης, ο παραχωρησιούχος. Διαφωνούμε μ' αυτό πέρα για πέρα.

Διαφωνούμε επίσης με αυτό που λέει η Κυβέρνηση. Λέει δηλαδή ότι θα έχουμε αναπτυξιακές προοπτικές, ότι θα εμπλουτιστεί η τεχνογνωσία των εταιρειών των μεγάλων τεχνικών έργων -όλα αυτά καλά- δεν μας λέει όμως τι γίνεται με την καταστροφή του περιβάλλοντος στις περιοχές αυτές, τόσο στον Καϊάφα, όσο και στο μεγάλο και πανέμορφο δάσος.

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

Τελιώνω, κύριε Πρόεδρε, με την ανοχή σας σε δυο λεπτά.

Κύριοι Βουλευτές, σε κανένα από τα προηγούμενα έργα με τη μέθοδο της χρηματοδότησης, ανάθεσης, ο ανάδοχος δεν συμμετείχε πάνω από το 8% με 9%. Εδώ γίνονται περίπου τα ίδια. Οι παλιοί και νέοι ισχυρισμοί, της προηγούμενης κυβέρνησης και της σημερινής, είναι ότι θα έχουμε σωστή διαχείριση των κρατικών δαπανών. Πρόκειται δηλαδή για τα 550.000.000 ευρώ; Έτσι διαπιστώνεται η σωστή διαχείριση των δαπανών; Επίσης, ότι θα έχουμε συγκράτηση του δημόσιου χρέους. Άραγε με αυτά τα 500.000.000 ευρώ θα έχουμε συγκράτηση του δημόσιου χρέους; Ακόμη, έλεγαν ότι θα έχουμε μία έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου κ.λπ. από τους ιδιωτικούς ομίλους.

Κατά την άποψή μας, αυτοί οι ισχυρισμοί δεν αντέχουν καν σε κριτική. Γιατί; Πρώτον, γιατί αν αυτό το έργο το έκανε το ίδιο το Υπουργείο, το ίδιο το κράτος, το κόστος του έργου αυτού μπορεί να σας πω ότι θα ήταν λιγότερο τουλάχιστον κατά το 1/3, μείον τα εργολαβικά, το εργολαβικό κέρδος. Η προσφορά η οποία θα δίνονταν θα «χτυπιόταν», δεν θα ήταν ανάθεση κ.λπ. παρ' ότι έγινε και μία επιλογή, και πιστεύουμε ότι θα είχε πολύ μεγαλύτερη οικονομία. Αυτό είναι το ένα.

Δεύτερον, θα αξιοποιούνταν το αξιόλογο κι αξιότιμο προσωπικό που υπάρχει στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, με πλούσια εμπειρία και τεχνογνωσία, η οποία σήμερα χρησιμοποιείται από τον πιο μεγάλο ιδιώτη επιχειρηματία, που παίρνει τις γνώσεις του.

Και τρίτον, θα έπαιρναν δουλειά εργαζόμενοι και μικροεργολάβοι, με καλύτερες τιμές. Σήμερα, με τον τρόπο που τους εκμεταλλεύεται ο μεγαλοεργολάβος, οι μικροί εργοδότες είναι κάτω από το δικό του έλεος και βρίσκονται στην εξαθλίωση.

Θεωρούμε λοιπόν ότι δεν είναι ανάγκη να έρθει άλλη πολιτική, άλλο σύστημα, για να κάνει τα έργα ωφέλιμα για τον ελληνικό λαό και οικονομικότερα για το Δημόσιο. Μπορεί και αυτή η Κυβέρνηση, με αυτήν την πολιτική αν θέλετε, να περάσει το έργο και να το κάνει με τα μέσα τα οποία διαθέτει, διότι είναι αξιοζήλευτη σήμερα η Τεχνική της Υπηρεσίας.

Για τους λόγους αυτούς φυσικά καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Οριστική λύση για το δημόσιο έργο είναι η πρόταση, την οποία καταθέσαμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ.

Γκατζή.

Θα επανέλθω στο θέμα εφαρμογής του Κανονισμού της Βουλής, διότι ο κ. Γκατζής επιμένει να κατηγορεί το Προεδρείο ότι δεν εφαρμόζει τον Κανονισμό. Η συζήτηση –για να μαθαίνουμε κι όλοι μας καλύτερα– γίνεται βάσει του άρθρου 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είπατε: «όπως διαμορφώθηκε στην Επιτροπή».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Έτσι είναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Πείτε μου, πού το λέει. Διαβάστε το.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν έχω εδώ τον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ποιο άρθρο το λέει αυτό; Δεν μπορείτε από το Βήμα της Βουλής να απευθύνετε ανυπόστατες κατηγορίες. Πάρτε το λόγο και πείτε μου ποιο άρθρο το λέει αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα σας το πω. Δεν έχω όμως εδώ τον Κανονισμό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Πείτε μου, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μα, κύριε Πρόεδρε, είστε εκβιαστής. Έχω τον Κανονισμό μπροστά μου για να σας πω το άρθρο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα σας τον δώσω εγώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Σας είπα. Θα το βρω. Συνεχίστε τη δουλειά σας και δώστε μου το λόγο σε πέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, είστε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος και δεν μπορείτε να μιλάτε ανεύθυνα κι ανυπόστατα. Αν δεν έχετε διαβάσει τον Κανονισμό να μην επικαλείστε...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Σας λέω ότι τον διάβασα και το λέει το άρθρο 72, παράγραφος 4. Πείτε μου εσείς πού λέει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να σας διαβάσω εγώ το άρθρο 72, παράγραφος 4. Λέει πουθενά «όπως διατυπώθηκε στην επιτροπή»;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Για να σας το αντιστρέψω, λέει πουθενά ότι εισάγεται με τις νέες τροπολογίες, με τις τροπολογίες που κατατίθενται την τελευταία στιγμή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν το λέει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, επικαλείστε τον Κανονισμό, το άρθρο 72 παράγραφος 4, και λέτε: «όπως διαμορφώθηκε στην Επιτροπή». Πείτε μου πού το λέει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Σας είπα. Θα ζητήσω αργότερα τον λόγο, θα μου τον δώσετε και θα σας φέρω τον Κανονισμό. Θα πάω να το βρω και θα σας το φέρω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως θα σας δώσω το λόγο. Δεν το λέει. Σας το διαβάζω εγώ: «Νομοσχέδιο ή πρόταση νόμου που συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια διαρκή επιτροπή εισάγεται στην Ολομέλεια σε μία συνεδρίαση, όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής και συζητείται και ψηφίζεται ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολο». Το λέει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα σας φέρω ακριβώς τη διάταξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Να μου τη φέρετε. Άλλη φορά, όταν παίρνετε το λόγο, να είστε καλά προετοιμασμένος. Δεν μπορείτε να απευθύνετε ανυπόστατες κατηγορίες!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτές τις παρατηρήσεις να τις κάνετε μετά την απάντηση που θα σας δώσω. Σας παρακαλώ, να είστε πιο προσεκτικός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εγώ να είμαι προσεκτικός; Μα, αυτό αποτελεί θράσος κοινοβουλευτικό!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Πώς εξασφαλίζετε ότι δεν θα σας φέρω αυτό που σας είπα και μου κάνετε παρατήρηση;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ!

Βεβαίως σας κάνω παρατήρηση. Απαντάω στην κριτική που ασκήσατε στο Προεδρείο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Να απαντήσετε, όταν θα σας φέρω την απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας περιμένω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Βεβαίως. Να την φέρετε. Και για την ευπρέπεια την κοινοβουλευτική, να ζητήσετε συγγνώμη!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Αυτό θα πρέπει να κάνετε σε λίγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο για ένα λεπτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι, κύριε Σγουρίδη, σας παρακαλώ. Ξέρετε τι κάνουμε τώρα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Έχω μία παρατήρηση, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Με αυτά τώρα αφαιρείτε χρόνο από τις ομιλίες των Βουλευτών. Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και οι εισηγητές είναι κατοχυρωμένοι και έτσι αφαιρείτε χρόνο από τους Βουλευτές. Αυτό κάνουμε τώρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό μόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Σγουρίδη, σας παρακαλώ, μην επιμένετε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, για ένα λεπτό επί του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, έχετε το λόγο επί του Κανονισμού.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ξέρω πολύ καλά ότι επί του Κανονισμού για να ζητήσω το λόγο έπρεπε να κάνω αίτηση, αλλά ευχαριστώ, γιατί μου δίνετε το λόγο κατά παραχώρηση.

Εκείνο που θα ήθελα να σας θυμίσω κύριε Πρόεδρε, είναι ότι η διάταξη αυτή του Συντάγματος, αλλά και του Κανονισμού της Βουλής που ακολούθησε το Σύνταγμα έγινε για ένα και μόνο λόγο, για να μην εισάγονται τροπολογίες και να περιοριστεί ο αριθμός των τροπολογιών που εισάγονται έξω και πέρα από τη συζήτηση που γίνεται στην επιτροπή. Όμως, για την αλήθεια του λόγου μου, οφείλω να σας πω, κύριε Πρόεδρε, ότι και επί δικής μας θητείας υπήρξαν συζητήσεις νομοσχεδίων με τη διαδικασία αυτή, όπου εισήχθησαν τροπολογίες, αλλά οι τροπολογίες αυτές γίνονταν δεκτές από το σύνολο των κοινοβουλευτικών ομάδων. Υπήρχε δηλαδή μια προσυνεννόηση με όλες τις κοινοβουλευτικές ομάδες ότι δέχονται να συζητηθεί η τροπολογία και τότε εισάγονταν.

Σήμερα, αυτή η πρακτική η οποία θα συμφωνήσω ότι δεν αναγράφεται στον Κανονισμό, δεν τηρήθηκε. Δηλαδή θα έπρεπε για τις νέες τροπολογίες οι οποίες κατετέθησαν σ' αυτό το νομοσχέδιο να υπήρχε μία προσυνεννόηση από τον Πρόεδρο της Βουλής με τους Αρχηγούς των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, ώστε να μπορέσουμε να τις δεχτούμε. Σήμερα, όντως, εισάγονται χωρίς να συζητηθούν διεξοδικά στην επιτροπή.

Αυτά, έτσι για την ιστορία του Κανονισμού και της διατάξεως του Συντάγματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Σγουρίδη, να σας θυμίσω και πάλι –δεν μπορώ να κάνω διαφορετικά– ότι στη 1^η Περίοδο –άρχισε να εφαρμόζεται η διαδικασία αυτή το 2001– ψηφίστηκαν σαράντα εννέα νομοσχέδια, δηλαδή επί των κυβερνήσεών σας. Είπα δε προηγουμένως –έχω τα στοιχεία εδώ– ότι στις 16.12.2002 είχα εισαχθεί και πέντε τροπολογίες.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Σας είπα πώς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας είπα, είκοσι ένα νομοσχέδια συνοδεύονταν από τροπολογίες.

Ε, λοιπόν, εσείς σαν παλιός αντιπρόεδρος, θα έπρεπε να αποφύγετε αυτήν την αναφορά. Επί της κυβερνήσεως ΠΑ.ΣΟ.Κ. ψηφίστηκε, επί των ημερών που ήσασταν αντιπρόεδρος εφαρμόζονταν, τώρα να κάνετε κριτική στο σημερινό Προεδρείο δεν είναι σωστό!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Ο Πρωθυ-

πουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι τρεις μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί δάσκαλοι από το Α' Δημοτικό Σχολείο Ακράτας.

Η Βουλή της καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.
(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Να πω ακόμη, ότι επειδή ο κ. Σπυρίδων Κουβέλης δεν έχει την κοινοβουλευτική εμπειρία –και αυτό συνέβη με όλους μας– δεν αναφέρθηκε στις τροπολογίες, αν θέλει μπορεί να έχει το λόγο για 5' λεπτά τώρα, για να συμπληρώσει την ομιλία του, ή να το κάνει μετά το πέρας όλων των εισηγητών. Αυτή η παρέκκλιση είναι απαραίτητη, κύριε συνάδελφε, γιατί όπως είπατε δεν είχατε πλήρως ενημερωθεί πως θα γίνει η συζήτηση.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μήπως είναι καλύτερο να ολοκληρώσουν οι εισηγητές και να μιλήσω μετά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ωραία, μετά τους εισηγητές, θα συμπληρώσετε το χρόνο που απαιτείται για να μιλήσετε για τις τροπολογίες.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την επιείκεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει η ειδική αγορήτρια του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Φιλίνη.

ANNA ΦΙΛΙΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατ' αρχήν κι εγώ ήθελα να πω ότι ανεξάρτητα από το πώς είναι διατυπωμένος ο Κανονισμός, είναι ένα ζήτημα δημοκρατικής ευαισθησίας, όταν ξέρουμε ότι κυρίως οι τροπολογίες και όλα τα ζητήματα συζητούνται στα πλαίσια της ειδικής επιτροπής. Πώς είναι δυνατόν, την τελευταία στιγμή και την παραμονή συζήτησης της σχετικής κύρωσης μέσα στην Ολομέλεια να μας έρχονται νέες τροπολογίες, τις οποίες δεν έχουμε μπορέσει να συζητήσουμε, δεν έχει γίνει ο απαραίτητος διάλογος;

Βεβαίως αυτό δημιουργεί ένα επιπρόσθετο ζήτημα όχι μόνο σ' εμάς που συμμετέχουμε σ' αυτήν τη διαδικασία, αλλά και στον κόσμο, ο οποίος ενδιαφέρεται να παρέμβει στις διαδικασίες της Βουλής, να εκφράσει τα αιτήματά του κ.λπ.. Νομίζω ότι θα έπρεπε να έχει υπάρξει σχετική ευαισθησία και να μη συζητηθούν με έναν τέτοιο έκτακτο και πολύ γρήγορο τρόπο όλες αυτές οι τροπολογίες.

Αντίθετα, ήδη από την αρχή πρέπει να σημειώσω ότι θα περιμένα από τη μεριά του κυρίου Υπουργού, όπως ήδη μας είχε υποσχεθεί ο κύριος Υφυπουργός στα πλαίσια της συζήτησης της κύρωσης αυτού του νόμου γι' αυτόν τον αυτοκινητόδρομο, να είχαν υπάρξει ορισμένες εξελίξεις και ορισμένες διορθώσεις στη συζήτηση αυτή, οι οποίες δεν υπήρξαν καθόλου. Αυτές οι διορθώσεις θα έπρεπε και θα μπορούσαν να γίνουν στη διάρκεια αυτή, πριν από τη συζήτηση του νόμου αυτού στην Ολομέλεια.

Σχετικά με αυτόν το νόμο, πρώτον, ήθελα να αναφέρω ότι πρόκειται για ένα έργο, το οποίο αφορά τις πληγείσες περιοχές μετά από τις πυρκαγιές του περασμένου καλοκαιριού. Η σύμβαση αυτή είχε υπογραφεί λίγες μόνο μέρες πριν τον Ιούλιο του 2007.

Θα περιμέναμε από την ίδια την Κυβέρνηση να είχε πάρει την πρωτοβουλία για να κάνει ορισμένες τροποποιήσεις και ορισμένες αλλαγές στη σύμβαση αυτή και να επαναδιαπραγματευτεί ορισμένους όρους. Αυτό το αναφέρω, γιατί έχουμε να κάνουμε και με ιδιαίτερα σοβαρά προβλήματα των κατοίκων σ' αυτές τις πληγείσες περιοχές, αλλά και με ιδιαίτερα περιβαλλοντικά προβλήματα.

Το δεύτερο που ήθελα να τονίσω ιδιαίτερα από την αρχή είναι ότι ενώ ξέρουμε όλοι πως αυτό το έργο το περιμένει ο κόσμος εδώ και πάρα πολλά χρόνια και δεν μπορούμε να αμφισβητήσουμε την αναγκαιότητά του, από την άλλη μεριά βλέπουμε ότι το έργο αυτό που θα συνδέει την κύρια πύλη της Ελλάδας, που είναι στην περιοχή της Πάτρας, προς την Ευρώπη, με όλες τις άλλες περιοχές.

Άρα, αυτό θα είναι ένα ιδιαίτερα προσοδοφόρο έργο και συζητάμε κατά πόσο είναι σωστό το ότι πρέπει να παραχωρηθεί για τριάντα χρόνια στον ιδιώτη ή κατά πόσο η εκμετάλλευσή του θα μπορούσε να είναι πολύ γρηγορότερη. Αυτά ήθελα να

πω κατ' αρχήν.

Επίσης, ήθελα να πω ότι αυτός ο νόμος έρχεται τώρα μετά από άλλα πέντε αντίστοιχα ζητήματα που έχουν ψηφιστεί για άλλους πέντε αυτοκινητόδρομους. Μια παρατήρηση που θα θέλαμε εδώ να κάνουμε είναι ότι θα περιμέναμε να υπάρχουν μέσα στα πλαίσια ενός νόμου τα συμπεράσματα από όλες αυτές τις κυρώσεις, ώστε να ξέρουμε και στο μέλλον πώς πρέπει η πολιτεία να αντιμετωπίζει τέτοιου είδους έργα.

Επίσης, θέλω να τονίσω ότι εδώ έχουμε μία σύμβαση παραχώρησης αυτού του έργου. Με τέτοιου είδους συμβάσεις, ουσιαστικά καταργείται ο ρόλος όλων των τεχνικών υπηρεσιών της πολιτείας, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. πιο συγκεκριμένα.

Μ' αυτήν τη σύμβαση παραχώρησης το δημόσιο δεν έχει καμία απολύτως δυνατότητα ελέγχου ούτε της μελέτης ούτε τελικά και της εφαρμογής αυτής της σύμβασης. Και το θέμα μας απασχολεί και μας ανησυχεί ακόμα περισσότερο από τη στιγμή που μέσα σ' αυτό το συγκεκριμένο έργο περιλαμβάνονται σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα και προβλήματα που έχουν να κάνουν με αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής. Ο λόγος μας, όλοι μας, απαιτούμε ιδιαίτερα από το δημόσιο, την Κυβέρνηση, την Πολιτεία να ελέγξει το πώς θα εφαρμοστούν αυτά τα έργα σ' αυτές τις περιοχές και σ' αυτά τα τόσο δύσκολα και ευαίσθητα κομμάτια σημεία.

Πιστεύουμε ότι το δημόσιο πρέπει να ελέγξει την εκτέλεση αυτών των έργων, ενώ το νομοσχέδιο προβλέπει την ανάθεση του ελέγχου σ' έναν ανεξάρτητο μηχανικό. Θεωρούμε ότι αυτή η ρύθμιση δεν καλύπτει το δημόσιο, ιδιαίτερα –όπως είπα πριν– όλα τα ευαίσθητα σημεία που περιλαμβάνονται σ' αυτή τη χάραξη του έργου.

Ένα άλλο θέμα έχει να κάνει με τη χρηματοδότηση του έργου από τη μεριά του ελληνικού δημοσίου. Η χρηματοδότηση εκ μέρους του δημοσίου είναι ιδιαίτερα μεγάλη, είναι 550.000.000 ευρώ, εκ των οποίων βέβαια τα μισά τα δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ τα υπόλοιπα θα έρθουν με δάνεια από τράπεζες και από την εκμετάλλευση των διοδίων.

Επίσης, αν λάβουμε υπ' όψιν και όλα τα έξοδα που θα έχει σε βάρος του το δημόσιο για τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις προκειμένου να εφαρμοστεί αυτό το έργο, θα δούμε ότι τελικά θα μπορούσε –πιστεύουμε– και το ίδιο το δημόσιο να το αναλάβει με δικό του κόστος.

Τώρα, θέλω να μπω στο περιεχόμενο του ίδιου του σχεδιασμού του έργου αυτού, του αυτοκινητόδρομου. Πρώτα, θα ήθελα να αναφερθώ στη χάραξη του. Να πούμε, παρά το γεγονός ότι υποστηρίξαμε και δεν έγινε δεκτό στην ειδική επιτροπή, ότι έπρεπε να εισακουστούν τα νομαρχιακά συμβούλια της περιοχής που έχουν διαφορετικές απόψεις και πολύ σοβαρές απόψεις πάνω σ' αυτό το θέμα.

Δυστυχώς, το προεδρείο της επιτροπής δεν δέχτηκε να εισακουστούν τα νομαρχιακά συμβούλια και νομίζω ότι αυτό έχει σοβαρές επιπτώσεις στη δημοκρατικότητα, τέλος πάντων, της συζήτησης που κάνουμε.

Τα Νομαρχιακά Συμβούλια της Αχαΐας και της Ηλείας δεν έχουν δεχτεί και έχουν απορρίψει τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων αυτού του έργου. Αυτό πρέπει να υπογραμμιστεί.

Επίσης, υπάρχουν και ορισμένοι δήμοι της περιοχής στο Νομό Αχαΐας, ο Δήμος Βραχναϊκών και ο Δήμος Δύμης, που δεν έχουν δεχτεί αυτή τη χάραξη. Επιπλέον, έχουμε δεχθεί ειδικό υπόμνημα από τον περιβαλλοντικό σύλλογο της Ζαχάρως, μία περιοχή που έχει ιδιαίτερα πληγεί από τις πυρκαγιές, που ζητά να υπάρξει μία εντελώς διαφορετική χάραξη στην περιοχή αυτή από τη χάραξη που προβλέπεται.

Τέλος, θα ήθελα επίσης να αναφέρω ότι το Τεχνικό Επιμελητήριο Δυτικής Ελλάδας έχει ήδη με απόφασή του διαφωνήσει με τη χάραξη η οποία εδώ προβλέπεται. Μιλάμε βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για μία πάρα πολύ σημαντική περιοχή. Μιλάμε για τη χάραξη μέσα από την περιοχή «NATURA» του Καϊάφα, μία περιοχή εντελώς απαραίτητο να διατηρηθεί έτσι όπως είναι και που επιβάλλεται να μην αλλάξει η κατάσταση απ' αυτήν που υπάρχει σήμερα. Ο Καϊάφας ήδη έχει καεί. Υπέστη μία τρομερή καταστροφή. Είναι ένας χώρος εξαιρετικού κάλλους και μία περιοχή επίσης που έχει και πολύ

σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους που πρέπει να προστατευτούν.

Βέβαια, αρχαιολογικούς χώρους έχουν και άλλες περιοχές από τις οποίες περνάει δίπλα αυτός ο αυτοκινητόδρομος, όπως η Κορινθία, η Αχαΐα και η Μεσσηνία. Γι' αυτό, θα πρέπει άμεσα η Κυβέρνηση να δει πώς θα απαντήσει στα προβλήματα που υπάρχουν σχετικά με τη χάραξη και με την οποία εμείς διαφωνούμε απολύτως.

Θα αναφερθώ, όμως, πιο συγκεκριμένα και σε ένα ζήτημα που προέκυψε ακριβώς χθες, αναφορικά με την περιοχή του Καϊάφα. Ο κ. Δήμας, ο Επίτροπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον, αναφέρθηκε σχετικά με τα έργα τα οποία προβλέπονται για εκείνη την περιοχή και η απάντησή του ήταν χαρακτηριστική. Θα παρακαλούσα, λοιπόν, τον κύριο Υπουργό όταν πάρει το λόγο, να αναφερθεί σ' αυτό το ζήτημα, γιατί ο κ. Δήμας είπε με σαφήνεια –αναφέρω, «τσιτάρω» την απάντησή του– τα εξής: «Η διατήρηση των κατεστραμμένων περιοχών «NATURA 2000» στην αρχική τους κατάσταση, χωρίς αλλαγές στις χρήσεις γης και αποκαταρτισμούς, καθώς και η κατάρτιση το ταχύτερο δυνατών σχεδίων αποκατάστασης των καμμένων περιοχών, θα αποτελέσουν σημαντικά κριτήρια στο πλαίσιο των αιτήσεων κοινοτικής χρηματοδότησης». Θα πρέπει, λοιπόν, να το πάρουμε και αυτό υπ' όψιν. Εάν έχουμε καταστροφές, οι χρηματοδοτήσεις που νομίζει η Κυβέρνηση ότι θα έχει όπως προβλέπεται μ' αυτό το νόμο, δεν θα έρθουν.

Επίσης, να πάρουμε υπ' όψιν μας ότι έχει ήδη κατατεθεί, όπως γνωρίζω, από τον Απρίλιο του 2007 προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, σχετικά ακριβώς με την περιοχή του Καϊάφα, με την οποία ζητείται από τον Περιβαλλοντικό Σύλλογο Ζαχάρεως να υπάρξει μία μετατόπιση της χάραξης προς τα ανατολικά.

Πιστεύουμε ότι δεν είναι σωστή μία υπόγεια σήραγγα από την οποία θα περνάει ο αυτοκινητόδρομος. Αυτό θα ήταν ένα αποφασιστικό χτύπημα σε όλο το οικοσύστημα, γιατί ουσιαστικά μ' αυτό τον τρόπο η σύνδεση ανάμεσα στη Λιμνοθάλασσα και στη θάλασσα θα αποκόπτονταν πλήρως με ένα σινικό τείχος.

Από την άλλη μεριά, θεωρούμε ότι η μετατόπιση στο διπλανό βουνό του Λαπίθα θα ήταν, από ό,τι γνωρίζουμε, μία χάραξη εφικτή. Εξάλλου, τα πετρώματα από τα οποία περνούν τα νερά είναι υπόγεια και άρα, η καταστροφή του βουνού στην οποία αναφέρθηκε ο Υφυπουργός κ. Ξανθόπουλος στη συζήτηση που κάναμε ήδη στην Ειδική Επιτροπή γι' αυτό τον αυτοκινητόδρομο, δεν θα έχει καμία απολύτως επίπτωση για το έργο του Καϊάφα, όπως ανέφερε ο κύριος Υπουργός.

Χαρακτηριστικά, θα ήθελα να πω ότι ο χώρος «NATURA 2000» περιγράφεται επισήμως ως εξής: Η περιοχή είναι μία παράκτια ζώνη και περιλαμβάνει το πευκοδάσος της Στροφιλάς, της Λίμνης Καϊάφα, τις θίνες που εκτείνονται μεταξύ της αποξηραμένης λίμνης Αγουλινίτσας και του χωριού Κακόβατος, το λόφο Ελληνικό ή Σταυρός, τον αρχαιολογικό χώρο της περιοχής του Καϊάφα, τα Σπήλαια των Αφυγρίδων Νυμφών και τις ιαματικές πηγές του Καϊάφα». Μ' αυτό τον τρόπο χαρακτηρίζεται η περιοχή NATURA.

Πόσο χρόνο έχω ακόμα, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Έχετε τρία-τέσσερα λεπτά ακόμα.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Θα αναφερθώ, λοιπόν, σύντομα στα εξής.

Ένα άλλο σημαντικό θέμα που έχει να κάνει μ' αυτήν τη σύμβαση είναι αυτό που αφορά τα διόδια. Με τον τύπο που προβλέπει το σχετικό νομοσχέδιο, δηλαδή 0,04 ευρώ ανά χιλιόμετρο, κάναμε ένα σύντομο υπολογισμό των διοδίων και είδαμε ότι μέχρι την Πάτρα θα έχουμε στην πρώτη φάση λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου –και μάλιστα χωρίς το Φ.Π.Α.– 7,20 ευρώ.

Μέχρι την Τσακώνα θα είναι 13,70 ευρώ. Επίσης για να πάει κάποιος στα Γιάννενα, θα είναι επιπλέον 7,20 ευρώ και 10,9 ευρώ για το πέρασμα της ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου. Αν υπολογίσει κάποιος και τα αντίστοιχα που θα χρειαστούν για την επιστροφή κάποιου από τα Γιάννενα, υπολογίζουμε ότι αυτό θα είναι συν 27,6 ευρώ. Είναι ένα πολύ βαρύ τίμημα για τους κατοίκους σ' αυτές τις περιοχές.

Ειπώθηκε στη συζήτηση στην επιτροπή ότι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες το τίμημα είναι πολύ πιο υψηλό και ότι μέσα στην Ελλάδα είναι λογικό ένα τέτοιο τίμημα. Όμως, θέλουμε και εδώ να αναφέρουμε ότι στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, υπάρχουν παράπλευρες εναλλακτικές λύσεις πολύ σημαντικές, όπως –χαρακτηριστικά– είναι ο σιδηρόδρομος. Στην Ελλάδα η χρήση των σιδηροδρόμων, λόγω της ειδικής κατάστασής τους, είναι ανύπαρκτη ή για να μην είμαι υπερβολική, είναι πάρα πολύ μειωμένη. Να τονίσουμε ότι δεν αναφέρθηκε κατά πόσο είναι σίγουρο ότι δεν είναι ανταγωνιστική η σιδηροδρομική γραμμή ως προς αυτό το έργο, από την Πάτρα μέσω Πύργου προς την Καλαμάτα.

Πρέπει να πούμε ότι οι κυβερνήσεις όλων των τελευταίων χρόνων αλλά και αυτή η Κυβέρνηση σήμερα της Νέας Δημοκρατίας, ρίχνουν διαρκώς το βάρος στους αυτοκινητοδρόμους. Αυτό έχει μια τρομερή αρνητική επίπτωση και στο βαλάντιο των κατοίκων, αλλά και στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος σε όλη βέβαια την επικράτεια. Τα διόδια είναι εξαιρετικά ακριβά, παίρνοντας υπόψη το γεγονός ότι στην Ελλάδα ουσιαστικά δεν έχουμε εναλλακτικές λύσεις.

Θα ήθελα να τονίσω ότι σ' αυτό το έργο δεν προβλέπεται ο τρόπος διασύνδεσης του αυτοκινητοδρόμου με τα άλλα μέσα, όπως είναι τα πλοία ή οι σιδηρόδρομοι κ.λπ.. Κι αυτό θα έπρεπε να προβλέπεται, προκειμένου να είναι αυτός ο αυτοκινητόδρομος λειτουργικός.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνω λέγοντας ότι για λόγους οικονομικούς, για λόγους του τρόπου διαχείρισης και ανάθεσης αυτού του έργου και βεβαίως για λόγους περιβαλλοντικούς, εμείς θα καταψηφίσουμε αυτήν τη σύμβαση.

Πιστεύουμε επίσης ότι οι συνάδελφοι που θεωρούν χρήσιμο αυτό το έργο, αλλά έχει πολύ αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις για την περιοχή «NATURA» και γενικότερα, θα έπρεπε να πάρουν το πολιτικό κόστος και να πουν ότι ούτε αυτοί ψηφίζουν το έργο, τουλάχιστον αν δεν υπάρξουν οι σχετικές περιβαλλοντικές αλλαγές.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς)

ΠΑΣΤΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Πολατίδης.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, τις τροπολογίες θα τις συζητήσουμε ξεχωριστά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όχι βεβαίως. Μα, τώρα, είστε στην Αίθουσα, παρακολουθείτε...

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Προεδρείο έδωσε μία δυνατότητα στον κ. Κουβέλη, επειδή και αυτός είναι νέος Βουλευτής. Δεν μπορεί να γίνει πάλι. Άλλωστε, μιλήσατε δεκαοκτώ λεπτά. Ας μιλήσει κάποιος που είναι εγγεγραμμένος από το κόμμα σας.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Ένα λεπτό θα κάνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν μπορείτε τώρα. Σας παρακαλώ, κυρία Φιλίνη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΥΦΩΝΙΔΗΣ: Στη δευτερολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν υπάρχουν δευτερολογίες, κύριε Τρυφωνίδη. Μα, τώρα, με υποχρεώνετε να επανέρχομαι στην ανάγνωση του Κανονισμού και να σας θυμίζω διατάξεις...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Να μου δώσετε κι εμένα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν γίνεται τώρα, είναι στο Βήμα ο κ. Πολατίδης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μετά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, είναι καλύτερα να μην πάρете το λόγο. Είμαστε και από τον ίδιο νομό και σας εκτιμώ ιδιαίτερα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Οφείλω μία απάντηση και πρέπει να τη δώσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εντάξει, να δώσετε την απάντηση, αλλά αν το Προεδρείο αγνοεί τόσο πολύ τον Κανονισμό, καλύτερα να το καθαιρέσετε, να το στείλετε στο σπίτι του.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όλοι ελληνικά μιλάμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εντάξει, κύριε Γκατζή, θα πάρετε το λόγο. Θα μπορούσατε, όμως, να τον πάρετε και πριν από τον κ. Πολατίδη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είχα σηκώσει το χέρι, αλλά δεν με είδατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σηκώσατε το δεξί χέρι, όχι το αριστερό. Γι' αυτό φαίνεται!

Ορίστε, κύριε Πολατίδη, έχετε το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΠΟΛΑΤΙΔΗΣ: Το παρόν σχέδιο νόμου έρχεται απλώς να κυρώσει μία σύμβαση, επί της οποίας δεν έχει το δικαίωμα η Βουλή να αλλάξει το παραμικρό. Θεωρώ ότι θα πρέπει στις μελλοντικές συμβάσεις να έχει και ένα λόγο η Βουλή, ούτως ώστε κάποια άρθρα που θα θεωρεί ιδιαιτέρως σημαντικά, όπως αυτά που αναφέρθηκαν και πριν από τους εισηγητές της Αντιπολίτευσης ως προς τη χάραξη και ως προς ορισμένα άλλα σημεία, όπως επίσης και από τις αντιδράσεις που μπορεί να υπάρξουν εν τω μεταξύ, να μπορούν να τροποποιηθούν.

Βλέπουμε ότι και σ' αυτό το νομοσχέδιο έχουμε κάποιες συγκεκριμένες τροπολογίες, που είναι τελείως άσχετες με το αντικείμενο αυτό. Οπότε, νομίζω ότι ενδεχομένως η συζήτηση κάποιων άρθρων της σύμβασης, θα μπορούσε να χρησιμεύσει πολύ.

Το έργο αυτό είναι απαραίτητο για την περιοχή αυτή και καλώς, κατά τη γνώμη του ΛΑ.Ο.Σ., έχει σχεδιαστεί, με κάποια προβλήματα βέβαια και στο σχεδιασμό, αλλά και στη διαδικασία που έχει υιοθετηθεί και σ' αυτά θέλω να αναφερθώ.

Βέβαια, θεωρούμε ότι το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του έργου είναι ότι έρχεται να βελτιώσει το τμήμα Κιάτο-Πάτρα, στο οποίο συμβαίνουν καθημερινά πολλά ατυχήματα και πάρα πολλοί συμπατριώτες μας έχουν χάσει τη ζωή τους ή έχουν χάσει τη σωματική τους ακεραιότητα. Νομίζω ότι αυτός είναι ένας κύριος λόγος, για τον οποίο δεχόμαστε τη σύμβαση.

Οι ενστάσεις που έχω να κάνω, είναι γενικότερες και είναι κατ' αρχήν ως προς το ρόλο και το σκοπό του ανεξάρτητου μηχανικού. Διαφωνούμε με τον τρόπο που επιλέγεται ο ανεξάρτητος μηχανικός, διότι ακριβώς μιλάμε για ένα έργο, το οποίο είναι ένα έργο οδοποιίας, που σαν αυτό έχουν γίνει πάρα πολλά στην Ελλάδα. Αναφέρθηκε και πριν ότι και οι υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., αλλά και ιδιώτες μελετητές, Έλληνες, μπορούν πάρα πολύ εύκολα να κάνουν αυτό το έργο, διότι έχουν γίνει παρόμοια, να μην πω χιλιάδες εκατοντάδες, έργα στην Ελλάδα. Παρ' όλα αυτά, καλούμε τη γαλλική εταιρεία «SETEC TPI», η οποία θα παίξει το ρόλο του ανεξάρτητου μηχανικού, δηλαδή θα έχει το γενικό έλεγχο των μελετών αυτών που θα υποβάλλονται, γιατί το σύστημα είναι καταρχήν -αντίθετα απ' ό,τι μας είχε ο εισηγητής της Πλειοψηφίας- μελέτη-κατασκευή -δεν έχει παραδοθεί η χάραξη, διότι αυτό λέει τουλάχιστον μέσα τη σύμβαση- και θα έχουμε πάρα πολλές μελέτες από την ίδια την κατασκευάστρια κοινοπραξία. Το μέγεθος του έργου δεν είναι τέτοιο που να χρειάζεται κάποιον ανεξάρτητο μηχανικό.

Παρ' όλα αυτά, είναι προφανές ότι θα υπάρξει και διαπλοκή, διότι βλέπουμε -και ενδεχομένως να είναι σύμπτωση, ενδεχομένως όχι- ο ίδιος βασικός μέτοχος της κοινοπραξίας να είναι γαλλική εταιρεία, όπως και ο ανεξάρτητος μηχανικός. Τι θα γίνει; Θα καλέσει διάφορα ιδιωτικά μελετητικά ελληνικά γραφεία και διάφορους μηχανικούς Έλληνες η εταιρεία αυτή, ενδεχομένως με μία υψηλή εποπτεία από τον κύριο του έργου που αναφέρεται και μέσα στη σύμβαση. Αυτήν την υψηλή εποπτεία, που θα κάνει, θα την πληρωθεί μ' ένα πολύ σημαντικό χρηματικό ποσό από την κοινοπραξία και όχι από το ελληνικό δημόσιο.

Θεωρούμε ότι κατ' αρχήν θα χάσουν το *reference*, αυτήν την αναφορά που θα ήταν πολύ χρήσιμη για το μέλλον, γιατί σίγουρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα ακολουθήσουν πολλά οδικά έργα, ιδιαιτέρως στην Ανατολική Ευρώπη και στις χώρες που έχουν μόλις στην τελευταία διεύρυνση εισαχθεί και εκεί πέρα δεν θα μπορούν να πάνε ελληνικά μελετητικά και εργοληπτικά σχήματα, ακριβώς γιατί το έργο θα το έχει πάρει αυτή η εταιρεία.

Θεωρούμε ότι αυτό το κομμάτι είναι λάθος και εφόσον δεν μπορούμε να κάνουμε κάποια αλλαγή στη σύμβαση, δεν ξέρω

μετά και εξωσυμβατικά τι μπορεί να κάνει το Υπουργείο, ούτως ώστε να διορθώσει την κατάσταση, αν τυχόν το θέλει. Θα ήταν μία ευκαιρία, μ' αυτό το έργο, να δημιουργηθεί ένας μεγάλος ελληνικός όμιλος με μία εταιρεία με Σύμπραξη Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα με δημόσια και ιδιωτικά χαρακτηριστικά, κατά το πρότυπο της «ΑΣΠΡΟΦΩΣ», που θα ασχολείται ακριβώς με έργα αυτού του τύπου, όπως η «ΑΣΠΡΟΦΩΣ» ασχολείται με τα διωλιστήρια.

Στην παραχωρησιούχο κοινοπραξία συμμετέχει και η γερμανική εταιρεία «HOCHTIEF» μ' ένα μικρό βέβαια ποσοστό. Θα ήθελα να πω -το έχουμε αναφέρει και στην επιτροπή- ότι η συγκεκριμένη εταιρεία βαρύνεται με επώνυμες καταγγελίες για τη συμπεριφορά που είχε έναντι του ελληνικού δημοσίου για το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Εκεί έχουμε επώνυμες καταγγελίες από στελέχη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ότι η συγκεκριμένη εταιρεία κατά την κατασκευή, αλλά και κατά τη λειτουργία, έχει στερήσει το ελληνικό κράτος από δημόσια έσοδα άνω των 3.000.000.000 ευρώ, με επίσημες καταγγελίες σε εισαγγελείες και στην Επιτροπή. Αυτήν εδώ την εταιρεία, λοιπόν, έρχεται το Υπουργείο και την επιβραβεύει επιτρέποντάς της να συμμετάσχει σ' αυτήν την κοινοπραξία. Μήπως, λοιπόν, ακριβώς της δίνουμε την άδεια αυτήν την τεχνογνωσία που ανέπτυξε, στο να εξαπατά το ελληνικό δημόσιο όπως στο αεροδρόμιο των Σπάτων, να τη μεταφέρει πλέον και στον αυτοκινητόδρομο βορειοδυτικής Πελοποννήσου; Αυτός είναι ο τρόπος με τον οποίον αντιμετωπίζουμε τις εταιρείες που έχουν φερθεί έτσι στο δημόσιο; Πρέπει να τους δίνουμε και άλλα προνόμια; Παρακάτω θα αναφερθώ σ' αυτό.

Ένα θέμα που μπορεί πολλοί να το θεωρήσουν έλασσον, αλλά δεν είναι για μας, στο Λαϊκό Ορθόδοξο Συναγερμό, είναι η πρόβλεψη για μη μετάφραση όλων των εγχειριδίων εξοπλισμού κ.λπ., παρά μόνο μετά από ειδική αίτηση του Δημοσίου. Είναι στην παράγραφο 35.55. Αυτό, πέρα από την επίδειξη ενός «ραγιαδισμού» -επιτρέψτε μου την έκφραση- από την πλευρά του ελληνικού δημοσίου, είναι και θέμα ασφαλείας του προσωπικού. Δεν είναι υποχρεωμένος ο καθένας που συμμετέχει σε οποιαδήποτε φάση του έργου, την ίδια γνώση που έχει στην ελληνική γλώσσα να την έχει και στην αγγλική, τη γερμανική ή τη γαλλική και μάλιστα στην τεχνική ορολογία. Εκτός αυτού, αυτά τα εγχειρίδια θα μείνουν ως ένας φάκελος στο τέλος του έργου, ο οποίος θα είναι πολύ χρήσιμος για την ασφάλεια και τη λειτουργία, γιατί το έργο θα περάσει στη διαχείριση του δημοσίου μετά από την παρέλευση της τριακονταετίας.

Γιατί εδώ πέρα δείχνουμε αυτήν την περιφρόνηση, αυτήν την αυτομείωση και την επίδειξη κοσμοπολιτισμού; Αυτό δείχνουν η Δημοσία Διοίκηση και οι συντάκτες της σύμβαςως. Νομίζω ότι εξωσυμβατικά μπορεί το Υπουργείο να επέμβει και να το ζητήσει. Είναι ελάχιστο το κόστος και αμελητέο για την κοινοπραξία. Νομίζω ότι είναι θέμα εθνικής περηφάνιας και αξιοπρέπειας να μπορέσουμε να αναζητήσουμε αυτό το πολύ απλό πράγμα.

Οι περιοχές από τις οποίες θα διέλθει η οδός, είναι περιοχές που χειμάζονται από ανεργία και οξυμένα οικονομικά προβλήματα, με το συνολικό τους ποσοστό στο Α.Ε.Π. να πέφτει από χρόνο σε χρόνο στο συνολικό εγχώριο προϊόν. Είναι πολύ βασικό να φροντίσουμε -και στην περίοδο της κατασκευής του έργου- να υπάρξει ένα συνολικό αποτέλεσμα στις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει, δηλαδή να φροντίσουμε, ούτως ώστε να είναι υποχρεωμένες οι εταιρείες, ενδεχομένως κατά το πρότυπο αυτών των έργων που γίνονται έτσι, στις οικοδομές να απασχολήσουν ένα συγκεκριμένο αριθμό ατόμων από τον τοπικό πληθυσμό και να εξασφαλίσουμε το ότι θα τηρήσουν τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα αυτού του πληθυσμού.

Αυτό που ισχύει, ιδιαίτερα όταν αναλαμβάνουν μεγάλες εταιρείες και ελληνικές και ξένες έργα στην περιφέρεια, λόγω της ανεργίας η οποία είναι οξυμένη, άσχετα μ' αυτά που ακούγονται κατά εποχές και ιδιαίτερος μέσα στο Κοινοβούλιο, είναι να απαιτούνται εργασίες πολώρες, εργασίες ανασφάλιστες. Πολύ περισσότερο υπάρχει η μόδα, όπως είδαμε στα ολυμπιακά έργα, να φέρνουν λαθρομετανάστες, οι οποίοι φυσικά δουλεύουν ανασφάλιστοι. Όλα αυτά γίνονται με την ανοχή της πολιτείας. Έγιναν στα ολυμπιακά έργα.

Εμείς, από την πλευρά μας, θέλουμε να τονίσουμε ότι δεν πρέπει αυτά να επαναληφθούν και πρέπει να υπάρξουν οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, οι οποίες είναι περιοχές που δοκιμάστηκαν και από τις καταστροφικές πυρκαγιές του καλοκαιριού. Πρέπει να μπορέσουμε να δώσουμε κάτι παραπάνω σ' αυτές τις περιοχές, έστω και μ' αυτήν τη μορφή.

Το δημόσιο παραδίδει τα έσοδα που υπάρχουν στο ήδη έτοιμο τμήμα Ελευσίνας –Κιάτου από την ημέρα της υπογραφής της συμβάσεως, ενώ γι' αυτό το τμήμα, όπως και για το κομμάτι όπου είναι η παρακάμψη των Πατρών, έχει ξοδέψει πάνω από 1.000.000.000 ευρώ. Μία ερώτηση θα κάνω: Λήφθηκε αυτό υπόψη στη σύμβαση; Λήφθηκε υπόψη ότι παραχωρούνται όλα αυτά από την επομένη ημέρα της κυρώσεως της συμβάσεως; Γιατί αυτή η γενναιοδωρία προς την κοινοπραξία; Τι ακριβώς κρύβεται πίσω από αυτό;

Επιπλέον, μια άλλη γενναιοδωρία είναι η επιστροφή του ΦΠΑ, που θα είναι περίπου 500.000.000 ευρώ και τον οποίο θα πάρει από τα τιμολόγια των υποκατασκευαστών, των υπερβολάβων η εταιρεία. Γιατί δεν ισχύει αυτό που συμβαίνει και με οποιονδήποτε άλλο; Για παράδειγμα, είναι κάποιος έμπορος. Κάνει κάποιες εργασίες στο κατάστημά του. Κόβονται τα τιμολόγια από τους υπερβολάβους και κατόπιν αυτός έχει ένα πιστωτικό ΦΠΑ, που σιγά-σιγά μειώνεται, μέχρι να εξαντληθεί και να αρχίσει πάλι να πληρώνει. Γιατί δεν ισχύει το συγκεκριμένο; Προβλέπεται να δοθούν 500.000.000 ευρώ πίσω, τα οποία ούτως ή άλλως τα πληρώνει ο κόσμος. Γιατί υπάρχει και αυτή η γενναιοδωρία; Βλέπουμε ότι στους μη έχοντες έχουμε απλώς ένα πιστωτικό Φ.Π.Α. και περιμένουμε να εξοφληθεί, ενώ στις μεγάλες εταιρείες επιστρέφουμε το Φ.Π.Α. την ίδια στιγμή. Γιατί δύο μέτρα και δύο σταθμά;

Επίσης, ένα τεχνικό θέμα είναι η επέκταση του δρόμου από την Πύλο έως την Κυπαρισσία, δηλαδή να υπάρξει ένα κομμάτι εκεί. Τονίζουμε ότι αυτό το κομμάτι, το οποίο δεν θα αφήσει την περιοχή αποκομμένη από τους δρόμους της υψηλής ταχύτητας και μεγάλης κυκλοφορίας, πρέπει να γίνει τώρα. Να μη γίνει το συγκεκριμένο που έγινε και στην Αττική Οδό, όπου γίνονται συνεχώς απευθείας αναθέσεις αντικειμένου.

Εμείς δηλώνουμε -και κατατίθεται αυτήν τη στιγμή με τον πλέον επίσημο τρόπο στα Πρακτικά της Βουλής- ότι γι' αυτό το τμήμα δεν πρέπει να επικαλεστεί αργότερα η Κυβέρνηση πως για λόγους ταχύτητας θα γίνει ανάθεση στη συγκεκριμένη κοινοπραξία, η οποία είναι ούτως ή άλλως εγκατεστημένη στην περιοχή.

Μια και αναφέρθηκα στην Αττική Οδό και επειδή ειπώθηκε και από άλλους συναδέλφους, θα ήθελα να αναφερθώ και στα διόδια. Λέγεται ότι είναι τέσσερα λεπτά ανά χιλιόμετρο, αλλά μέσα στη σύμβαση αναφέρεται και το μέγιστο ύψος, ο τύπος με τον οποίο θα υπολογίζεται η τιμαριθμική αναπροσαρμογή. Γιατί μέσα στον τύπο δεν υπάρχει και ο αριθμός των αυτοκινήτων, τα οποία εξυπηρετούνται κάθε φορά; Είναι λογικό το ότι όλοι αυτοί οι τύποι και όλα τα οικονομικά μεγέθη στηρίχθηκαν σε κάποια υπόθεση ενός συγκεκριμένου αριθμού αυτοκινήτων; Εάν ο αριθμός αυτός αλλάξει δραματικά, δεν θα πρέπει τα διόδια να πέσουν, διότι με τα ίδια έξοδα η εταιρεία έχει περισσότερα έσοδα; Γιατί δεν γίνεται αυτό;

Δεν έγινε το ίδιο και στην Αττική Οδό; Η Αττική Οδός αυτήν τη στιγμή, τουλάχιστον σύμφωνα με δημοσιεύματα του Τύπου τα οποία έχω διαβάσει, εξυπηρετεί περίπου τα διπλά αυτοκίνητα από ό,τι προέβλεπε η μελέτη και τα διόδια παραμένουν τα ίδια. Τα ίδια έξοδα δεν έχουν γίνει για την κατασκευή της Οδού; Παρ' όλα αυτά τα ίδια έξοδα τα μοιράζονται πολλοί περισσότεροι. Δεν θα έπρεπε να μειωθεί το αντίτιμο;

Και ερωτώ: Αυτό το κακό προηγούμενο, που δεν μειώνουμε τα διόδια στην Αττική Οδό, είναι ανάγκη να τα μεταφέρουμε και στην οδό της βορειοδυτικής Πελοποννήσου;

Έρχομαι τώρα στις τροπολογίες.

Κατ' αρχήν, θέλω να πω ότι είμαστε αντίθετοι με την κατάθεση τροπολογιών, οι οποίες είναι βασικά άσχετες με το αντικείμενο. Θα έπρεπε να έχει μόνο ένα άρθρο το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όπως είχε αρχικά, που να είναι η κύρωση της συμβάσεως.

Παρ' όλα αυτά, θα σας πω ότι συμφωνούμε με την τροπολογία που προβλέπει τη χρήση των απορροφώντων κονδυλίων, διότι δίνει μία ευελιξία και βελτιώνει τον τρόπο, με τον οποίο μπορούν να εκτελεστούν κάποια δημόσια έργα.

Ως προς την τροπολογία που ήρθε για την κατεδάφιση αυθαιρέτων σε δάση, θέλω να πω ότι από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου να ακούει ειδήσεις, ως μαθητής του δημοτικού τη δεκαετία του '70, θυμάμαι να ακούω για τα αυθαίρετα στα δάση. Επιτέλους, δεν πρέπει να γίνει κάτι στο συγκεκριμένο τομέα, για να αλλάξει αυτό; Και αν αυτό το κάτι είναι τόσο δύσκολο, διότι τριάντα χρόνια δεν είναι δυνατόν αυτό το πρόβλημα να λυθεί, ξαφνικά θα λυθεί με μία τροπολογία; Νομίζω ότι πρέπει να αποσυρθεί και να γίνει μια γενικότερη συζήτηση, ούτως ώστε όλοι να συνεισφέρουν απόψεις και να πουν τι μπορεί να γίνει. Άρα, καταψηφίζουμε αυτήν την τροπολογία.

Καταψηφίζουμε, επίσης, την τροπολογία για τον επιθεωρητή περιβάλλοντος, διότι θεωρούμε ότι και αυτή έρχεται, για να ικανοποιήσει κάποιο συγκεκριμένο αίτημα και είναι παντελώς άσχετη με το αντικείμενο του νομοσχεδίου.

Τέλος, σχετικά με την τροπολογία για τους γεωλόγους, θέλω να πω ότι συμφωνούμε, αλλά προτείνουμε να επεκταθεί και σ' αυτούς που υπηρετούν στις περιφέρειες και στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Είναι περίπου διακόσια είκοσι άτομα, τα οποία πιστεύουμε ότι κάνουν ακριβώς την ίδια δουλειά με τους γεωλόγους που υπηρετούν στις υπηρεσίες του Υπουργείου και γι' αυτόν το λόγο δεν πρέπει να υπάρξει διαφορετική συμπεριφορά ούτε σε επιστήμονες που κάνουν την ίδια δουλειά για το δημόσιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Πολατζίδη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης» σαράντα δύο μαθητές και μαθήτριες και επτά συνοδοί καθηγητές από το 2ο Γυμνάσιο Αλμυρού Βόλου.

Η Βουλή, εγώ προσωπικά, όπως και ο κ. Γκατζής, που παριστάμεθα εδώ ως Βουλευτές του Νομού Μαγνησίας, τους καλωσορίζουμε και τους ευχόμαστε «καλές σπουδές».

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Το λόγο έχει ο κ. Κουβέλης για τέσσερα λεπτά, για να συμπληρώσει την αγόρευσή του επί των τροπολογιών.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ για την επιείκεια και την κατανόηση και υπόσχομαι ότι θα μάθω όσο πιο γρήγορα μπορώ τον Κανονισμό.

Θα μιλήσω πρώτα για την τροπολογία με αριθμό 55, για το θέμα της κατεδάφισης χωρίς δυνατότητα αναστολής του πρωτοκόλλου κατεδάφισης για αυθαίρετα σε περιοχές που κηρύσσονται αναδασωτέες και αυτά που θα πω, τα απευθύνω ουσιαστικά προς τον κύριο Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

Κύριε Υπουργέ, είμαι βέβαιος πως περιμένετε ότι θα σας επιτεθώ γι' αυτήν την τροπολογία, αλλά δεν θα το κάνω. Δεν θα το κάνω, γιατί σέβομαι την πορεία και την ιστορία σας, και επίσης, γιατί έχοντας αφιερώσει δεκαοκτώ χρόνια της ζωής μου στον αγώνα για την προστασία του περιβάλλοντος, νομίζω ότι συζητώντας και μέσα από ένα διάλογο, θα μπορέσουμε να βρούμε πιο αποτελεσματικές λύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος.

Θεωρώ ότι αυτή η τροπολογία, όπως και κάθε μέτρο που λαμβάνεται για την προστασία του περιβάλλοντος, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση μεν, γιατί πρέπει να γίνει κάτι για το θέμα των αυθαιρέτων, όμως με τον τρόπο που είναι διατυπωμένη, που προτείνεται και έρχεται για συζήτηση, φοβάμαι ότι θα εξατμίσει όλο της το δυναμικό σε μία καθαρά επικοινωνιακή προ-

σπάθεια. Τι θέλω να πω; Θέλω να πω ότι μία τέτοια τροπολογία για ένα θέμα τόσο σημαντικό όσο είναι τα αυθαίρετα, δεν μπορούμε να την εξετάσουμε και να τη συζητήσουμε σε μία συζήτηση που ο καθένας από εμάς θα αφιερώσει το πολύ ένα λεπτό, ώστε να αντιμετωπίσουμε έτσι το θέμα των αυθαιρέτων.

Δεύτερον, η τροπολογία, όπως προτείνεται, καλύπτει μόνο τις αναδασωτές περιοχές από το 2007 και αφήνει όλα τα προηγούμενα και σε αναδασωτές περιοχές πριν από το 2007, αλλά και σε άλλες περιοχές ευαίσθητες οικολογικά, στο προηγούμενο νομικό πλαίσιο, για το οποίο αναφέρεται στην ίδια την εισηγητική έκθεση της τροπολογίας ότι υπάρχει σειρά νόμων και κανονιστικών πράξεων με μη ικανοποιητικά κατά κανόνα αποτελέσματα.

Κατά συνέπεια, επειδή θεωρούμε ότι δεν θα έχει αποτέλεσμα αυτή η τροπολογία, παρά μόνο -όπως είπα- επικοινωνιακό, εμείς προτείνουμε να αποσύρετε την τροπολογία αυτή και να τη ξαναφέρετε για συζήτηση σαν σχέδιο νόμου, μετά από την αναγκαία διαβούλευση και διάλογο. Αν παρ' όλα αυτά επιμένετε να διατηρήσετε την τροπολογία, εμείς καταθέτουμε ένα κείμενο, το οποίο θεωρούμε ότι είναι πολύ πιο κατάλληλο, γιατί είναι πολύ πιο δεσμευτικό και για την περίοδο που πρέπει να ισχύει και πριν από το 2007, όπως επίσης και για άλλες οικολογικά ευαίσθητες περιοχές.

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

Έρχομαι τώρα στη δεύτερη τροπολογία με αριθμό 56, που αφορά την ανάθεση και εκτέλεση, με απόφαση Υπουργού, σε οργανωτικές μονάδες και Ε.Υ.Δ.Ε., που δεν είναι κατ' αρχήν αρμόδιες. Για το σημείο, αυτό παρακαλούμε να δώσετε διευκρινίσεις για ποιο λόγο γίνεται αυτό και σε τι αντικείμενα αφορά, καθώς η τροπολογία ουσιαστικά δεν λέει γιατί γίνεται αυτό.

Όσον αφορά το δεύτερο μέρος της τροπολογίας, για τον υπολογισμό των αποδοχών του γενικού επιθεωρητή περιβάλλοντος, ψηφίζουμε αυτό το μέρος της τροπολογίας. Θεωρούμε ότι είναι σωστό, όπως προτείνεται, αλλά από την άλλη θέλουμε να υπογραμμίσουμε ότι χρειάζεται πολύ μεγαλύτερη ένταση στη λειτουργία του συστήματος των ελεγκτών περιβάλλοντος. Χρειάζεται καλύτερη στελέχωση και κυρίως αποτελεσματικότητα.

Τρίτον, για την τροπολογία με αριθμό 57 για τη στελέχωση της Κεντρικής Υπηρεσίας υδάτων πρέπει να πούμε ότι αυτό είναι κάτι που έχει πάρα πολύ μεγάλη καθυστέρηση. Είναι αδικαιολόγητη η καθυστέρηση που υπάρχει και ο τρόπος με τον οποίο προτείνεται να γίνει η στελέχωση, είτε με αποσπάσεις είτε με συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Πρέπει ο τρόπος αυτός να γίνει πιο συγκεκριμένος, γιατί δεν περιγράφετε για πόσους συμβασιούχους μιλάτε, για πόσο χρόνο και τι ουσιαστικά πάει να γίνει εδώ.

Για την καταβολή των αμοιβών συμβούλων για δημόσια έργα, την καταψήφίζουμε, γιατί δεν εξηγείτε ποιους συμβούλους αφορά και ποια έργα και, επίσης, γιατί έγινε η πρόσληψη των συμβούλων, καθώς δεν προβλέπεται από το νόμο και ζητάμε εκ των υστέρων να νομιμοποιηθεί αυτή. Αυτό δεν μπορούμε να το στηρίξουμε και το καταψήφισουμε.

Για τη χορήγηση επιδόματος σε ειδικότητες γεωτεχνικών που υπηρετούν στο Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., το ψηφίζουμε, αλλά προτείνουμε μια βελτίωση για όλους τους απασχολούμενους του δημοσίου και των Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού και των νομικών προσώπων δημοσίου δικαίου α' και β' βαθμού. Θα θέλαμε επίσης να ρωτήσουμε, καθώς έχει γίνει σχετικό ερώτημα από φορείς, γιατί το μέτρο δεν καλύπτει και άλλες ειδικότητες υπαλλήλων Π.Ε. του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., χημικών, φυσικών, βιολόγων που ασχολούνται εξίσου με τις συγκεκριμένες μελέτες. Μάλιστα, εδώ θα ήθελα να καταθέσω την πρόταση για βελτίωση του συγκεκριμένου χωρίου της τροπολογίας σ' αυτό το σημείο για τους υπαλλήλους γεωτεχνικών ειδικοτήτων.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Σπυρίδων Κουβέλης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία

βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Τέλος, για τον τετραπλασιασμό του ανώτατου ορίου προστίμων, θεωρούμε ότι είναι ένα μέτρο αποσπασματικό, επίσης επικοινωνιακού χαρακτήρα. Παρ' όλα αυτά και επειδή φοβόμαστε ότι θα είναι αποτελεσματικό, δεν αντιπασσόμαστε στην ψήφισή του, αλλά θεωρούμε ότι πρέπει να συνοδεύεται, όπως είπα και πριν, από πολύ αποτελεσματική λειτουργία του Σώματος Ελεγκτών Περιβάλλοντος. Και για το λόγο αυτό θα θέλαμε να σας ζητήσουμε να καταθέσετε, μόλις είσθε έτοιμοι, συγκριτικό κατάλογο των προστίμων που έχουν καταλογισθεί και αυτών που έχουν στην πραγματικότητα εισπραχθεί. Διότι το να λέμε ότι απλώς τετραπλασιάζουμε τα πρόστιμα ακούγεται πολύ καλά και «γράφει» στις εφημερίδες, αλλά το ζήτημα είναι: Πηγαίνουν αυτά τα πρόστιμα εκεί που πρέπει, ώστε να σταματήσουν τις παράνομες δραστηριότητες;

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Γκατζής έχει το λόγο για θέματα διαδικαστικά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα σας διαβάσω την παράγραφο 7 του άρθρου 108.

Λέει: «Νομοσχέδιο ή πρόταση νόμου που συζητήθηκε...» - σημειώστε το - «... και ψηφίστηκε στην αρμόδια Διарκή Επιτροπή εισάγεται σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 72 του Συντάγματος στην Ολομέλεια σε μία συνεδρίαση και ψηφίζεται ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολο».

Σας πάω στο άρθρο 72 τώρα, όπως λέει το άρθρο 108, που κάνει και την παραπομπή και λέει η παράγραφος 4 τα ίδια: «Νομοσχέδιο ή πρόταση νόμου που συζητήθηκε και ψηφίστηκε στην αρμόδια Διарκή Επιτροπή εισάγεται στην Ολομέλεια σε μια συνεδρίαση, όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής και συζητείται και ψηφίζεται ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολο».

Λέει πουθενά για διατάξεις ή τροπολογίες οι οποίες δεν έχουν συζητηθεί; Λέει: «...που έχουν συζητηθεί...». Εκεί το στηρίξαμε. Κύριε Πρόεδρε, το μόνο δικαιολογητικό που, κατά την άποψή μας, μπορεί να υπάρχει στο Προεδρείο, είναι ότι οι τροπολογίες δεν είχαν κατατεθεί όταν έγινε η Διάσκεψη των Προέδρων. Το ένα είναι αυτό.

Το δεύτερο. Αν στεκόμαστε σ' αυτό, κύριε Πρόεδρε, είναι επειδή υπάρχει μια παράδοση μέχρι σήμερα, οι τροπολογίες που κατατίθενται εκτός της συζήτησης των άλλων, που γίνεται στην επιτροπή, να έχουν περαιτέρω, άλλο χρόνο. Και αυτό το βάζουμε γι' αυτό ακριβώς, ώστε να μην αποτελέσει προηγούμενο και στερήσετε έτσι τη Βουλή και ιδιαίτερα εμάς, τα μικρά κόμματα, του δικαιώματος να έχουν τη δυνατότητα του χρόνου, για να μπορούν να τοποθετηθούν πολύ πιο επιστημονικά και από πλευράς χρόνου για τις τροπολογίες αυτές. Λέει: «Αυτές που συζητήθηκαν στην επιτροπή και ψηφίστηκαν». Εσείς φέρετε κάτι που δεν συζητήθηκε και δεν ψηφίστηκε. Σ' αυτό εστιάζει η δική μας εξήγηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα σας απαντήσω.

Πολύ καλά τα είπατε και δεν διαφωνώ μ' αυτά που είπατε ως τώρα. Όταν πήρατε το λόγο όμως και διαμαρτυρηθήκατε, απευθυνόμενος στο Προεδρείο, για να εφαρμόζει τον Κανονισμό -έχετε δικαίωμα να κάνετε παρατηρήσεις και ενστάσεις για τη διαδικασία που ακολουθεί η Κυβέρνηση- ήταν όμως άδικο που είπατε, πλην των άλλων, «με την προϋπόθεση...»...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Μα, διαβάζουμε τα άρθρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μάλιστα, διαβάζετε τα άρθρα. Ακούστε. Είπατε, λοιπόν: «Με την προϋπόθεση ότι στην Ολομέλεια εισάγεται έτσι όπως ψηφίστηκε στην αρμόδια επιτροπή». Από πού προκύπτει αυτό;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Από την εξήγηση που σας έδωσα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν προκύπτει αυτό. Δεν προκύπτει το «όπως ψηφίστηκε στην Επιτροπή». Είναι μια δική σας ερμηνεία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Η δική σας είναι ότι μπορεί να φέρνει η Κυβέρνηση τροπολογίες;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σας παρακαλώ, μη με διακόπτετε για λίγο.

Αν θέλετε αυτό, στην τροποποίηση του Κανονισμού να το εισηγηθείτε σαν παράταση, σαν κόμμα και να το λέει ρητώς, δεν θα έχουμε καμιά αντίρρηση. Το Προεδρείο κύριε Γκατζή, δεν κάνει τίποτε άλλο, παρά να προσπαθεί πάση θυσία να εφαρμόσει τον Κανονισμό.

Βέβαια από εκεί και πέρα, απ' ό,τι πληροφορήθηκα και είδα, η ημερομηνία κατάθεσης των τροπολογιών ήταν η 21η Νοεμβρίου. Έχουν περάσει έξι-επτά ημέρες. Πιστεύω ότι είναι επαρκής ο χρόνος για να ενημερωθεί κάποιος επί των τροπολογιών. Αν, όμως, έχει ενστάσεις ή διαφωνίες με το περιεχόμενο, αυτή είναι μια άλλη συζήτηση.

Έτσι, λοιπόν, ήταν άδικη η κριτική που ασκήσατε στο Προεδρείο. Αυτό θα πρέπει να το δεχθείτε. Ό,τι έχετε στις σκέψεις σας, στις προθέσεις σας και ό,τι δεν συμπεριλαμβάνεται στον Κανονισμό, εγώ δεν μπορώ να το δεχθώ. Διαφορετικά δεν μπορώ να λειτουργήσω.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια φράση θα ήθελα να επαναλάβω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Πρέπει να προχωρήσουμε. Αφαιρούμε χρόνο από τους Βουλευτές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Θα πω μόνο το εξής. Λέει: «Η πρόταση νόμου που συζητήθηκε και ψηφίστηκε». Εκεί στεκόμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Δεν λέει, όμως, «με την προϋπόθεση».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Αυτή είναι η προϋπόθεση που βάζουμε εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Όπως διαμορφώθηκε, είπατε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Δεν λέω ότι το λέει. Λέω ότι αυτό ακριβώς λέει. Και έχουμε παραδείγματα τέτοια από προηγούμενα νομοσχέδια, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ακούστε με λίγο. Για τις τροπολογίες που κατατέθηκαν πριν από επτά ημέρες, μην επικαλείστε, σας παρακαλώ πολύ, το ότι δεν ήταν επαρκής ο χρόνος για να ενημερωθείτε. Οτιδήποτε άλλο εκτός απ' αυτό. Να πείτε ότι μπορεί να μην είναι σχετική με το νομοσχέδιο κ.λπ., εντάξει...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το θέμα είναι η σύμπτυξη του χρόνου που γίνεται στην Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, σας παρακαλώ πολύ. Δεν αποφεύγω τη συζήτηση, αλλά μην αφαιρούμε χρόνο από τους Βουλευτές.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η διαφωνία μας είναι ότι σμικραίνει, περιορίζεται ο χρόνος συζήτησης, γιατί στις έξι ώρες, όταν έρχονται εκτός οι τροπολογίες, η παράδοση, εδώ της Βουλής, είναι να μπαίνουν εκτός χρόνου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μα τώρα, είστε κοινοβουλευτικός χρόνος ολόκληρος, δεν μπορείτε να κάνετε κατανομή του χρόνου; Θα δικαιολογήσω την κ. Φιλίνη, για παράδειγμα, που θα πρέπει να της δώσουμε τη δυνατότητα να μιλήσει για δύο λεπτά ακόμη, διότι δεν είναι έμπειρη στη Βουλή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτά είναι δικαιώματα των Βουλευτών. Δεν τα παζαρεύουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Είναι πρώτη φορά Βουλευτής και δικαιολογείται να μην έχει πλήρη γνώση του Κανονισμού.

Ορίστε, κυρία Φιλίνη, έχετε το λόγο για δύο λεπτά για τις τροπολογίες.

ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την κατανόησή σας.

Πρώτον, θέλω να αναφέρω ότι στηρίζουμε το αίτημα του Πανελληνίου Συλλόγου Γεωλόγων Δημοσίου, προκειμένου να συμπεριληφθούν όλοι οι γεωλόγοι -και αυτοί της περιφέρειας- όσον αφορά για τη λήψη του επιδόματος που παίρνουν οι γεωλόγοι του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

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

Δεύτερον, ήθελα να στηρίξουμε επίσης το δίκαιο αίτημα των γεωτεχνικών του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., προκειμένου να πάρουν και

αυτοί το σχετικό επίδομα. Νομίζουμε ότι αυτά τα μέτρα θα βοηθήσουν προς το δικαιότερο όλους αυτούς τους εργαζομένους. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Εισερχόμαστε στον κατάλογο των εγγεγραμμένων ομιλητών.

Ο κ. Ιωάννης Λαμπρόπουλος έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την κύρωση της σημερινής σύμβασης, ολοκληρώνονται οι διαδικασίες για ένα πολύ μεγάλο έργο, ένα έργο που ήταν όνειρο για όλη την Πελοπόννησο, ένα έργο το οποίο πραγματικά θα αλλάξει την Πελοπόννησο, θα φέρει ανάπτυξη σε όλη τη δυτική Ελλάδα, ένα έργο για το οποίο γενιές πάλεψαν, αγωνίστηκαν, το προώθησαν, προσπάθησαν να το προωθήσουν, αλλά δεν υπήρχε η ανάλογη πολιτική βούληση. Όπως όλοι γνωρίζουμε και έχει ειπωθεί κατ' επανάληψη και από τον αρμόδιο Υπουργό, μέχρι το 2004, γι' αυτό το μεγάλο έργο Κόρινθος-Πύργος-Πάτρα-Τσακώνα, είχαν γίνει ελάχιστα πράγματα -για να μην πούμε τίποτα- αφού δεν είχε γίνει ούτε καν χάραξη ούτε καν οι μελέτες.

Προχώρησαν, λοιπόν, από το 2004 και σήμερα βρισκόμαστε στην ευχάριστη θέση να κυρώνουμε αυτήν τη σπουδαία σύμβαση, που σημαίνει ότι από την Καλαμάτα στα Γιάννενα πλέον, αν μπορούμε να το φανταστούμε, θα είναι λιγότερο από τρεις ώρες. Αυτό σημαίνει ότι η δυτική Ελλάδα αλλάζει όψη, σημαίνει ότι από την Πάτρα, η Καλαμάτα πλέον γίνεται κέντρο διέλευσης και ότι ανοίγονται άλλοι ορίζοντες για ανάπτυξη και σύνδεση με την Κρήτη με μια καινούργια ναυτιλιακή γραμμή, που πραγματικά θα δώσει καινούργια ώθηση και στον τουρισμό και στη γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής. Έτσι, λοιπόν, με το έργο αυτό και με το άλλο σημαντικό έργο του δρόμου από την Κόρινθο, με τις παρεμβάσεις που γίνονται από Κόρινθο-Τρίπολη και Τρίπολη-Τσακώνα-Καλαμάτα, πραγματικά ο Νομός Μεσσηνίας, αλλά και όλη η Πελοπόννησος βγαίνει από την υπανάπτυξη, βγαίνει από την περιθωριοποίηση, όπου τόσα χρόνια είχε καταδικαστεί. Αρκεί να αναφέρω μόνο ότι, με τα στοιχεία της στατιστικής, το 2003 ο Νομός Μεσσηνίας, αν και έχει όλες τις προοπτικές για κάθε μορφής ανάπτυξη, λόγω έλλειψης υποδομών κατετάσσεται ως ο τεσσαρακοστός έβδομος νομός στο κατά κεφαλήν εισόδημα. Είναι, λοιπόν, δύο σημαντικά έργα που αλλάζουν την Πελοπόννησο, αλλάζουν τη Μεσσηνία και δίνουν καινούργιες προοπτικές.

Θέλω στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω, ως Βουλευτής του Νομού Μεσσηνίας, μέσα από την ψυχή μου τον Υπουργό κ. Σουφλιά, γιατί, παρ' ό,τι το 2004 στους δρόμους αυτούς δεν βρήκε τίποτα ή βρήκε συντρίμια, όπως στην Τσακώνα, κατάφερε με την εργατικότητα του, με τη μεθοδικότητά του και με το πάθος με το οποίο πήρε αυτά τα έργα πάνω του, μαζί με τους συνεργάτες του και μαζί με όλα τα στελέχη του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., σήμερα να βρισκόμαστε σ' αυτήν την ευχάριστη θέση, να κυρώνουμε αυτήν τη σύμβαση, να τελειώνουμε τις διαδικασίες και για το τελευταίο χιλιόμετρο αυτών των δύο δρόμων να έχουν προγραμματιστεί τα πάντα και να ξεκινούν τα έργα ή να έχουν ξεκινήσει κάποια, όπως είναι ο δρόμος Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα.

Ως Βουλευτής του νομού, αισθάνομαι ικανοποιημένος γιατί και εγώ, από τη στιγμή που εκλέχτηκα, από το 1989, είχα κάνει σημαία μου και ανέδειξα αυτό το έργο. Απευθυνόμασταν, όμως, όλοι, πολιτικοί και φορείς του νομού μας σε ότα μη ακουόντων. Ευτύχημα ήταν για μας το ότι ο κ. Σουφλιάς και μας άκουσε και προγραμματίισε και ξεκίνησε όλα αυτά τα έργα. Τον ευχαριστούμε πάρα πολύ, ευχαριστούμε το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και πιστεύουμε και ελπίζουμε πως αυτά τα έργα θα τελειώσουν πολύ πιο γρήγορα απ' ό,τι προβλέπουν οι συμβάσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας ευχαριστώ και εγώ και για την οικονομία του χρόνου.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Κουσελάς.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περιμέναμε από την Κυβέρνηση -και το περιμένουμε ακόμα- περισσότερη ειλικρίνεια και μεγαλύτερη ευαισθησία. Θα περίμενα μεγαλύτερη ευαισθησία

πάνω στα ζητήματα που έβαλε ο εισηγητής μας, Σπύρος Κουβέλης, προκειμένου να ληφθούν υπ' όψιν τα νέα περιβαλλοντικά δεδομένα που έχουν προκύψει μετά τις καταστροφικές πυρκαγιές σε ολόκληρη την Πελοπόννησο, σε ό,τι αφορά τη χάραξη του συγκεκριμένου δρόμου.

Και θα έλεγα ότι θα περίμενα περισσότερη ειλικρίνεια και γενναιοσύνη από πλευράς της Κυβέρνησης, σε σχέση με το μηδενισμό που επιχειρείται για ολόκληρη τη δουλειά που έγινε στο προηγούμενο χρονικό διάστημα μέχρι το 2004.

Για ό,τι είναι αρνητικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αναφερομένη στο παρελθόν, μιλάει για τις κυβερνήσεις του χθες. Το τεράστιο έργο, το οποίο αναμόρφωσε κυριολεκτικά την Ελλάδα, το ξεχνάει, προσπαθεί να το εξαφανίσει, δεν έχει να πει τίποτα, προσπαθεί να το μηδενίσει. Αυτή είναι η αξιοπιστία της.

Σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο δρόμο, να μην ξεχνάμε ότι το έργο αυτό, το οποίο συζητάμε και είναι όντως πάρα πολύ σημαντικό, δεν ξεκίνησε χθες. Ήταν ένα έργο που το 2004 ήταν ενταγμένο στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, είχε γίνει η μελέτη, αλλά και η προεπιλογή των τεσσάρων ομίλων για την κατασκευή του. Επίσης, θέλω να υπογραμμίσω, για όσους δεν γνωρίζουν, ότι παραλίγο το έργο αυτό να σταματήσει στον Πύργο της Ηλείας. Αν δεν υπήρχαν οι κινητοποιήσεις όλων των πολιτικών δυνάμεων και των φορέων του Νομού Μεσσηνίας και του Νομού Ηλείας, κυριολεκτικά θα σταματούσε ο δρόμος αυτός στον Πύργο της Ηλείας. Η σύμβαση αυτή έπρεπε κανονικά να έχει έρθει στη Βουλή ενάμιση χρόνο νωρίτερα για κύρωση. Μέχρι τα μέσα του 2005 έπρεπε να έχει αναδειχθεί ο παραχωριστούχος για την έναρξη και την τμηματική κατασκευή του έργου. Το αποτέλεσμα είναι να φτάνουμε σήμερα, με ενάμιση χρόνο καθυστέρηση να κυρώνουμε τη σύμβαση για ένα έργο που, κατά την προσωπική μου εκτίμηση είναι ζήτημα αν θα ολοκληρωθεί το 2013.

Παρ' όλα αυτά, εμείς λέμε κατ' αρχήν «ναι» σε ό,τι αφορά την κύρωση της σύμβασης, γιατί το έργο αυτό είναι ένα έργο που εμείς ξεκινήσαμε, είναι ένα έργο που ήταν και είναι απαίτηση όλων των φορέων της Πελοποννήσου και ιδιαίτερα της νότιας Πελοποννήσου και της Μεσσηνίας, είναι ένα έργο που μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη της Πελοποννήσου και των νομών της. Ωστόσο, είναι ανάγκη να επαγρυπνούμε, προκειμένου και τα χρονοδιαγράμματα που έχουν τεθεί από τη συγκεκριμένη σύμβαση, να μη γίνουν «άστιχο».

Όμως, ειδικά σήμερα, με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πυρόπληκτες περιοχές από τις οποίες διέρχεται η Ιόνια Οδός και το υπόλοιπο έργο, πέρα από το έργο αυτό, είναι ανάγκη να γίνουν και πολλά ακόμα, προκειμένου να πολλαπλασιαστεί η συμβολή του συγκεκριμένου έργου. Ιδιαίτερα μετά τη μεγάλη περιβαλλοντική καταστροφή που έπληξε τους νομούς από τους οποίους διέρχεται, την Κορινθία, την Αχαΐα, την Ηλεία και τη Μεσσηνία, χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο, που δεν το είδαμε πουθενά μέχρι σήμερα από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ένα σχέδιο που να λαμβάνει υπ' όψιν την ανάπτυξη των τουριστικών υποδομών και του τουριστικού τομέα γενικότερα, την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της περιοχής -και υπάρχουν πολύ σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι, αρχής γενομένης από την Αρχαία Ολυμπία- την προστασία των λίγων δασών που έχουν απομείνει, αλλά και την ανάπλαση των δασών που έχουν ήδη καταστραφεί.

Θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας όμως και τις υπόλοιπες υποδομές, που είναι απαραίτητες. Ήδη μίλησα και στην επιτροπή για την παντελή απουσία από τους σχεδιασμούς της Κυβέρνησης του δυτικού σιδηροδρομικού άξονα, ενός άξονα ο οποίος δυστυχώς μέχρι σήμερα είναι στα αζήτητα, κύριε Υπουργέ, ενώ θα έπρεπε να ήταν ένα έργο ενταγμένο στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Είναι ένα πολύ μεγάλο και πολύ σοβαρό έργο, που θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της Πελοποννήσου και ιδιαίτερα της νότιας Πελοποννήσου. Πρέπει να επισημάνουμε ότι η Πελοπόννησος στο σύνολό της, ως περιφέρεια, είναι η δεύτερη φτωχότερη περιφέρεια της χώρας μας.

Για τους λόγους αυτούς, θέλω από αυτό το Βήμα σήμερα να καλέσω και την Κυβέρνηση, αλλά ιδιαίτερα όλους τους συνα-

δέλφους που προέρχονται από τους πυρόπληκτους νομούς, να υιοθετήσουμε το αίτημα για την ένταξη των πυρόπληκτων νομών στην τρίτη αναπτυξιακή ζώνη κινήτρων, με βάση τον αναμορφωμένο αναπτυξιακό νόμο, δηλαδή κύριε Υπουργέ, στη ζώνη κινήτρων στην οποία βρίσκονται οι παραμεθόριες περιοχές.

Αυτό πιστεύω ότι θα βοηθήσει ουσιαστικά, μαζί μ' ένα ολοκληρωμένο, όπως είπα, σχέδιο ανάπτυξης και τις υπόλοιπες υποδομές, προκειμένου η Πελοπόννησος, που είναι πάρα πολύ πίσω, να μπορέσει να κερδίσει έδαφος σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη και την προοπτική της.

Ένα άλλο ζήτημα, που με έχει προβληματίσει πάρα πολύ σοβαρά και το επεσήμανα στην κύρωση του άλλου δρόμου, που ψηφίσαμε πριν από κάποιους μήνες στην ελληνική Βουλή, είναι το μεγάλο κόστος σε ό,τι αφορά τα διόδια. Οι πολίτες θα κληθούν αρχικά, τριάμισι χρόνια πριν καν ολοκληρωθεί το έργο, να πληρώσουν αυξημένα διόδια.

Πέρα από αυτό το κόστος, κατά τη γνώμη μου, αυτό κάθε αυτό το κόστος, με την αλλαγή που γίνεται και θα προσδιορίζεται πλέον με βάση τη χιλιομετρική αποζημίωση, είναι πολύ υψηλό, 4,75 ευρώ σε τιμές 2003, που σημαίνει ότι με μια μικρή αναπροσαρμογή για κάθε εκατό χιλιόμετρα, θα πρέπει να πληρώνει ο πολίτης 5,5 ή 6 ευρώ.

Κύριε Πρόεδρε, κλείνω αναφερόμενος στην αντιμετώπιση κάποιων ειδικών προβλημάτων, που μέχρι σήμερα δεν έχουν ουσιαστικά απαντηθεί. Τα προβλήματα αυτά έχουν τεθεί από τις κατά τόπους δημοτικές αρχές, τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλους φορείς της Μεσσηνίας, πέρα από τα προβλήματα που ανέφερε ο εισηγητής μας, τα ειδικά προβλήματα που υπάρχουν στην Ηλεία.

Γι' αυτά τα προβλήματα είναι ανάγκη να υπάρξουν διορθωτικές παρεμβάσεις σε ό,τι αφορά τη χάραξη του συγκεκριμένου δρόμου. Για παράδειγμα, η περιοχή του Άνω Καλού Νερού, που είναι μια κατεξοχήν τουριστική περιοχή, τριχοτομείται κυριολεκτικά από το συγκεκριμένο δρόμο. Δεν έχουν προβλεφθεί ορισμένα ζητήματα, τα οποία είναι κρίσιμα εκεί. Επίσης υπάρχουν προβλήματα...

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

Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Υπάρχουν είκοσι ένα ομιλητές ακόμη, κύριε συνάδελφε. Δεν έχουμε την «πολυτέλεια» να παραβιάζουμε τον Κανονισμό. Σας παρακαλώ, τελειώνετε.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΣΕΛΑΣ: Ολοκληρώνω.

Υπάρχουν προβλήματα και στον οικισμό Κοπανακίου, όπου η χάραξη ή θα πρέπει να περάσει νοτιότερα ή θα πρέπει να υπάρξει υπογειοποίηση στα εξακόσια μέτρα, προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και στον οικισμό της Κόκλας και της Κάτω Μάλθης, γιατί στη συγκεκριμένη περιοχή υπάρχουν και πολλά αρχαία.

Δεν είναι μόνο θέσεις και προτάσεις δικές μου. Είναι, όπως είπα, θέσεις και προτάσεις των φορέων συνολικότερα. Περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, κατά τη διάρκεια της συζήτησης, να υπάρξει μια ουσιαστική απάντηση.

Σας ευχαριστώ πολύ

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νίκος Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακολούθησαμε, κατά τη διάρκεια της συζήτησης, να γίνεται ένα τσακωμός για την διάρκεια του έργου. Αποκρύπτουν, όμως, το ποιος είναι ο αρχιτέκτονας αυτού του έργου και το αποκρύπτουν σκόπιμα. Και το λέμε πολύ καλά ότι αρχιτέκτονας του συγκεκριμένου έργου είναι το κεφάλαιο και η ικανοποίηση των αναγκών του.

Αυτό ισχύει για δύο λόγους. Πρώτον, το συγκεκριμένο έργο είναι ενταγμένο στα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, δηλαδή

εξυπηρετεί, διευκολύνει, συμβάλλει στην περαιτέρω ενοποίηση των αγορών μέσω των κατάλληλων υποδομών. Με τον τρόπο αυτό θα μπορέσει να διευκολυνθεί η κυκλοφορία και η ελεύθερη κίνηση των εμπορευμάτων, καθώς επίσης, το μεγάλο κεφάλαιο θα μπορέσει να αξιοποιήσει την εκμετάλλευση νέων αγορών και πλουτοπαραγωγικών πηγών.

Δεύτερος παράγοντας, στον οποίο αποτυπώνεται το γιατί εξυπηρετεί και συμφέρει το μεγάλο κεφάλαιο, είναι η μέθοδος κατασκευής του με τη μέθοδο της Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, με την παραχώρηση ουσιαστικά και της μελέτης και της κατασκευής και της λειτουργίας του έργου στο μεγάλο κεφάλαιο.

Με τον τρόπο αυτό, τι επιτυγχάνεται; Κατ' αρχάς, υπάρχει μια διευκόλυνση, να επεκταθεί η δράση του κεφαλαίου και σε νέους τομείς, δηλαδή να «απαντήσουν» στην κρίση του κεφαλαίου, στη διαδικασία κοινωνικής αναπαραγωγής του.

Με τον τρόπο αυτό, ταυτόχρονα απαντάνε και στην ανάγκη να συγκεντροποιηθεί το κεφάλαιο, να μεγεθυνθεί δηλαδή, να υπάρξουν μεγάλες επιχειρήσεις και στον κατασκευαστικό τομέα οι οποίες, σε συνύφανση με το τραπεζικό κεφάλαιο, να μπορέσουν από καλύτερες θέσεις να αξιοποιήσουν τις πλουτοπαραγωγικές δυνατότητες.

Ταυτόχρονα, αυτή η διαδικασία βοηθάει στην ενίσχυση και της κερδοφορίας του κεφαλαίου. Πώς; Κατ' αρχάς μέσα από την κατασκευή του έργου, το λεγόμενο «επιχειρηματικό κέρδος». Δεύτερον, μέσα από την εκμετάλλευση της λειτουργίας του. Θα κληθεί, δηλαδή, η λαϊκή οικογένεια, αυτοί οι οποίοι θα χρησιμοποιούν το έργο, να το πληρώνουν για πάρα πολλά χρόνια, με μοναδικό σκοπό να κερδίζει ο κατασκευαστής, ο παραχωρησιούχος, αυτός ο οποίος εκμεταλλεύεται το έργο. Να, λοιπόν, γιατί ακολουθήθηκε η συγκεκριμένη διαδικασία, γιατί υπήρξε αυτή η καθυστέρηση, αλλά πάνω απ' όλα, να γιατί προβλέπεται η συγκεκριμένη χάραξη. Έχουμε δηλαδή να κάνουμε –και αναφέρθηκε πολύ αναλυτικά ο εισηγητής μας, ο σύντροφος Νίκος Γκατζής, στα συγκεκριμένα οικονομικά μεγέθη του έργου - με μια λεόντεια σύμβαση προς όφελος του μεγάλου κεφαλαίου, προς όφελος της κοινοπραξίας.

Το δεύτερο βασικό ερώτημα, κατά τη γνώμη μας, είναι το εξής: Ικανοποιούνται με το συγκεκριμένο έργο οι λαϊκές ανάγκες; Και ποιες θα μπορούσαν να είναι οι συγκεκριμένες λαϊκές ανάγκες; Πρώτον, να υπάρχουν ασφαλείς, γρήγορες, φθηνές μαζικές μεταφορές και, βεβαίως, με σεβασμό προς το περιβάλλον. Αυτό το βασικό αξίωμα ικανοποιείται με τη συγκεκριμένη σύμβαση; Εμείς λέμε πως όχι. Δεν ικανοποιούνται ή ικανοποιούνται επί μέρους πλευρές, αλλά μια συνολική ικανοποίηση του συνόλου αυτών των αναγκών δεν υπάρχει στο συγκεκριμένο έργο. Δεν υπάρχει η φθηνή μεταφορά, δεν υπάρχει η μαζική μεταφορά, δεν υπάρχει ο σεβασμός στο περιβάλλον. Να, λοιπόν, τρία κριτήρια, τα οποία είναι αρνητικά.

Και αυτό γιατί; Γιατί εμπορευματοποιείται μ' αυτό το έργο η λαϊκή ανάγκη της ασφαλούς και γρήγορης μεταφοράς. Και όταν κληθεί, θα το χρυσοπληρώσει η λαϊκή οικογένεια το συγκεκριμένο έργο και όσον αφορά την κατασκευή του, αλλά και πολύ περισσότερο τη λειτουργία του.

Εμείς το λέμε καθαρά. Κατά τη γνώμη του Κ.Κ.Ε., τα δημόσια έργα υποδομής είναι λαϊκή περιουσία, άρα λοιπόν δεν επιτρέπεται η ιδιωτικοποίησή τους. Δεν επιτρέπεται να γίνονται «ατμομηχανή», που θα στηρίζει τη δράση του μεγάλου κεφαλαίου. Γι' αυτό ακριβώς απαιτούμε την κατάργηση των διοδίων, γιατί συμβάλλουν σ' αυτήν τη διαδικασία.

Η τρίτη πλευρά που έχει, κατά τη γνώμη μας, μια ιδιαίτερη αξία, είναι η ιεράρχηση των συγκεκριμένων έργων. Η ιεράρχηση των συγκεκριμένων έργων γίνεται με βάση τις ανάγκες του κεφαλαίου. Το πιο τρανό παράδειγμα είναι η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου. Αφού δεν υπάρχουν συνδετήριοι άξονες που να μπορούν να ικανοποιούν τις ανάγκες, φτιάξαμε μια γέφυρα. Γιατί; Γιατί εκεί πέρα θα μπορούσε το κεφάλαιο να κερδοσκοπήσει ασύστολα, στη μεταφορά. Και συνδέει δύο δρόμους –«καρμινιόδες», όπου θρηγνύμε εκατοντάδες νεκρούς σε ετήσια βάση. Αυτό συμβαίνει και στον άξονα Αντιρρίου- Ιωαννίνων και στον άξονα Πατρών-Κορίνθου. Παρ' όλα αυτά, αντί να λύσουμε αυτό

το ζήτημα, λύσαμε το θέμα της γέφυρας πρώτα απ' όλα.

Γι' αυτό ακριβώς το λόγο, λέω ότι δεν υπάρχει αυτή η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων, που να ικανοποιεί τις λαϊκές ανάγκες. Και αυτό φαίνεται περίτρανα από τις επιπτώσεις:

Πρώτη ενότητα επιπτώσεων είναι οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις. Οι αποζημιώσεις, οι οποίες δίνονται εκεί από όπου θα περάσει, ο δρόμος είναι πολύ μικρές.

Δεύτερον, δεν υπάρχει καμμία απολύτως πρόνοια για την επαγγελματική αποκατάσταση. Πολλοί από αυτούς, ιδιαίτερα στην περιοχή της Ζαχάρως, είναι πυρόπληκτοι αγρότες. Για πολλούς απ' αυτούς, η ελαιοκαλλιέργεια είναι η μοναδική πηγή εσόδων που έχουν. Αυτοί μπορεί να αποζημιωθούν για το δέντρο, αλλά δεν θα αποζημιωθούν για την απώλεια του κεφαλαίου τους, δεν θα αποζημιωθούν για τα διαφυγόντα έσοδα που θα έχουν τα επόμενα χρόνια. Και με τι θα απασχοληθεί αυτός ο κόσμος; Υπάρχει κάποια πρόβλεψη; Όχι.

Τρίτο ζήτημα, δεν υπάρχει σύνδεση με παρακαμπτήριες οδούς που θα μπορούν να εξυπηρετήσουν τα χωριά και τους οικισμούς των περιοχών απ' όπου διέρχεται ο δρόμος.

Επίσης, με τη λογική αυτή, δεν θα αναβαθμιστεί το επαρχιακό οδικό δίκτυο. Αντίθετα, θα υπάρχει επιβάρυνση. Ο κόσμος ο οποίος μετακινείται από τη χάραξη Πατρών-Πύργου, ένας δρόμος ο οποίος είναι τώρα χωρίς διόδια, με τη νέα χάραξη, θα αναγκαστεί να περνά από την παλιά εθνική οδό. Θα μπαίνει μέσα από τα Βραχναίικα, για να μην πληρώνει διόδια. Άρα, όλος ο φόρτος κίνησης θα περιέλθει μέσα από τους οικισμούς. Και βεβαίως, η τρίτη παρέμβαση αφορά στη διάσπαση των οικιστικών ιστών και στην Κορινθία και στην Αχαΐα, αλλά και στην Ηλεία.

Η δεύτερη ενότητα προβλημάτων και επιπτώσεων αφορά το περιβάλλον, με τη λίμνη του Καϊάφα και τη σύμβαση «NATURA» που αναφέρθηκαν πάρα πολλοί ομιλητές. Απ' αυτήν την άποψη, δεν είναι επιστημονικά τεκμηριωμένη καμμία υπόγεια σήραγγα. Δεν έχει γίνει καμμία μελέτη για το τι κρύβει από κάτω η περιοχή της Κυλλήνης.

Τρίτον, όσον αφορά την κερδοσκοπία της γης, στην αλλαγή χρήσεων γης, υπάρχει συκέντρωση της γης των περιοχών απ' όπου διέρχεται η νέα χάραξη και πλανάται η άποψη, στις πυρόπληκτες περιοχές, της σύνδεσης της χάραξης με τις πυρκαγιές, οι οποίες εκδηλώθηκαν το καλοκαίρι.

Γιατί υπάρχει αυτή η συγκεκριμένη χάραξη; Λόγω του κόστους και της βιωσιμότητας, για να είναι κερδοφόρα για το κεφάλαιο, ενώ θα μπορούσε κάλλιστα, από την περιοχή της Ζαχάρως, να πάει τριάντα χιλιόμετρα ανατολικά. Όμως αυτό αυξάνει το κόστος. Δεν θα είναι κερδοφόρα για τον παραχωρησιούχο. Άρα, λοιπόν, τα πάντα στο όνομα του παραχωρησιούχου!

Εδώ ακόμη και με την αστική αντίληψη, κύριε Υπουργέ, δεν έχει τεθεί το ζήτημα της οικονομίας. Γιατί, για παράδειγμα, θα μπορούσε να υπάρχει οικονομία κλίμακας και με την ίδια μελέτη να γίνει και ο σιδηρόδρομος, να κατασκευαστεί στην ίδια περιοχή όπου θα χαράσσεται και ο οδικός άξονας. Παρ' όλα αυτά, ο σιδηρόδρομος υποβαθμίζεται, γιατί δεν θα είναι κερδοφόρος για κανένα λόγω του κόστους.

Απ' αυτήν την άποψη, εμείς επιμένουμε ότι η κατασκευή, η μελέτη, η ιεράρχηση θα πρέπει να γίνεται με ευθύνη του δημοσίου, όπως τόνισε και ο εισηγητής μας και γι' αυτό και καταψηφίζουμε τη συγκεκριμένη σύμβαση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Παρασκευής 30 Νοεμβρίου 2007.

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

1. Η με αριθμό 276/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Μάρκου Μπόλαρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις καταστροφές στο σχολικό συγκρότημα του Παγκρατίου, κ.λπ..

2. Η με αριθμό 294/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χαράλαμπου Χαράλαμπους προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την πρόσληψη του αναγκαίου προσωπικού στο Γενικό Νοσοκομείο Κέρκυρας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 289/20/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με την ενοποίηση των Ασφαλιστικών Ταμείων κ.λπ..

(Θα απαντήσει ο Υπουργός Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας)

4. Η με αριθμό 278/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Γεωργίου Καρατζαφέρη προς την Υπουργό Εξωτερικών, σχετικά με τη δράση των ξένων μυστικών υπηρεσιών στην Ελλάδα κ.λπ..

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

1. Η με αριθμό 277/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Βρεττού προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την αναδάσωση της Πάρνηθας κ.λπ..

2. Η με αριθμό 293/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτας-Εύας Μελά προς τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με την υποχρεωτικότητα της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας των Ιδιωτικών Κλινικών και Μονάδων Φροντίδας Ηλικιωμένων-Γηροκομείων όλης της χώρας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 286/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τους Υπουργούς Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη λειτουργία του Κέντρου Εκπαίδευσης και Αποκατάστασης Τυφλών κ.λπ..

4. Η με αριθμό 280/27.11.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Σπυρίδωνος-Άδωνι Γεωργιάδη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη θερμική επεξεργασία των αποβλήτων κ.λπ..

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Αχαΐας κ. Μιχάλης Μπεκίρης.

ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΕΚΙΡΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από πάρα πολλά χρόνια συζητήσεων έρχεται στη Βουλή προς κύρωση η σύμβαση παραχώρησης, που αφορά την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, ένα έργο που το περίμενε δεκαετίες ολόκληρη η βορειοδυτική Πελοπόννησος και –να το πούμε καλύτερα– ολόκληρη η Ελλάδα, ένα έργο που το είχε άμεση ανάγκη και η ιδιαίτερη πατρίδα μου, η Αχαΐα. Χαρακτηρίζεται –και όχι άδικα– ως το σημαντικότερο και δυσκολότερο έργο που προωθεί η Κυβέρνηση με το σύστημα της σύμβασης παραχώρησης.

Προτού αναφερθώ στα γενικά χαρακτηριστικά του έργου, αλλά και στις ευεργετικές συνέπειες που θα έχει, τουλάχιστον σε ό,τι αφορά το Νομό Αχαΐας, θα ήθελα να κάνω δύο παρατηρήσεις, με βάση τη συζήτηση που προηγήθηκε μέσα στην Αίθουσα, αλλά και με βάση τα όσα έχουν γίνει τα προηγούμενα χρόνια.

Η πρώτη παρατήρηση αφορά στην ανούσια αντιπαράθεση που γίνεται για το ποιος έχει κάνει τα περισσότερα έργα, ποιος τα ξεκίνησε, ποιος τα τελείωσε κ.λπ.. Η προσωπική μου άποψη είναι ότι η συζήτηση δεν πρέπει να περιστρέφεται γύρω απ' αυτά τα ερωτήματα. Υποχρέωση δική μας είναι σήμερα να προχωρήσουμε τα έργα, όπως και υποχρέωση του Π.Α.Σ.Ο.Κ. ήταν παλαιότερα η κατασκευή των αντίστοιχων έργων.

Τα έργα αυτά, όπως όλοι συνηθίζουμε να λέμε –αλλά δεν είμαι βέβαιος και αν το πιστεύουμε– ανήκουν στους Έλληνες πολίτες. Το ζητούμενο είναι πόσο γρήγορα τα προχωρούμε, εάν οι συμβάσεις γίνονται με διαφάνεια, εάν τα χρονοδιαγράμματα τηρούνται και τέλος, αν το τελικό κόστος του κάθε έργου έχει σχέση με το τελικό.

Η δεύτερη παρατήρηση αφορά τη συζήτηση που έχει γίνει τα τελευταία χρόνια γύρω από το έργο της εθνικής οδού στην Αχαΐα. Παρατηρώντας τις εξελίξεις τα τελευταία χρόνια, έχω

καταλήξει στο συμπέρασμα ότι κάποιοι τελικά δεν θέλουν να γίνονται έργα στην Αχαΐα. Προτιμούν να κρατούν έναν ολόκληρο νομό στα μέτρα τους, στις μικρές προσδοκίες που οι ίδιοι έχουν. Δεν θέλουν να προχωρήσουν τα έργα.

Δεν αναφέρομαι μόνο στην εθνική οδό. Στην Αχαΐα, στην ξεχασμένη από τις κυβερνήσεις του Π.Α.Σ.Ο.Κ. Αχαΐα, ξεκίνησαν και σιγά-σιγά ολοκληρώνονται έργα που τα περιμέναμε δεκαετίες ολόκληρες, το φράγμα Πείρου-Παραπείρου, ο Διακονιάρης, οι Παραγλαύκιες Οδοί, οι μίνι περιμετρικοί, το νέο λιμάνι της Πάτρας, του Αιγίου και μια σειρά ακόμη έργα. Αποκορύφωμα όλων αυτών, είναι η εθνική οδός.

Ο Νομός Αχαΐας αλλάζει. Αποκτά τις αναγκαίες αναπτυξιακές υποδομές. Πραγματοποιείται ένα τεράστιο έργο που δεν είχε γίνει ποτέ στο παρελθόν. Αντί, λοιπόν, να είμαστε όλοι ευχαριστημένοι, το μόνο που αντιμετωπίζουμε, είναι συνεχώς προβλήματα και εκεί που υπάρχουν, αλλά κυρίως εκεί που δεν υπάρχουν.

Η υποχρέωση, όμως, των τοπικών φορέων είναι να λύσουν τα προβλήματα και όχι να τα προκαλούν. Οι πολίτες αντιλαμβάνονται τη διαφορά μεταξύ πραγματικού ενδιαφέροντος και μικροκομματικού οφέλους. Το ότι είναι πιθανόν να υπάρχουν διαφορετικές εκτιμήσεις για τη χάραξη, για το πλάτος του δρόμου και για άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά, είναι και θεμιτό και αναγκαίο. Επιτρέπεται, όμως, σήμερα να θρηνούμε τόσα θύματα στο δρόμο;

Το τραγικό ερώτημα, όμως, είναι το εξής: Θέλουμε το δρόμο ή όχι; Αν τον θέλουμε, οφείλουμε να βρούμε τρόπους συνεννόησης και να μην υψώνουμε τείχη άρνησης και μηδενισμού, πολύ δε περισσότερο όταν αυτή η άρνηση εξαρτάται από το χρώμα της Κυβέρνησης. Συχνά ακούμε ακραίες φωνές, απαιτείς χαρακτηρισμούς για έναν Υπουργό, που στο σύνολο της κοινής γνώμης χαρακτηρίζεται μετριοπαθής, πετυχημένος και ο μόνος που πρόσεξε την Αχαΐα. Το έργο Σουφλιά στην Αχαΐα θα μείνει –είτε κάποιοι το θέλουν είτε όχι– στην ιστορία.

Οφείλω και απ' αυτό το Βήμα να συγχαρώ δημόσια τον Υπουργό γι' αυτά τα οποία κάνει στο νομό μας. Ας αντιληφθούμε όλοι ότι τα έργα δεν έχουν κομματικό χρώμα. Γίνονται για το σύνολο των πολιτών, γίνονται για τη βελτίωση της καθημερινότητας των πολιτών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, το έργο είναι ιδιαίτερα απαιτητικό. Έχει συνολικό μήκος τριακόσια εξήντα πέντε χιλιόμετρα, εκ των οποίων τα 283,7 χιλιόμετρα θα κατασκευαστούν από την αρχή, ενώ τα 81,7 χιλιόμετρα θα ανακατασκευαστούν σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο. Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου θα είναι 550.000.000 ευρώ, δηλαδή περίπου το 20%.

Η βορειοδυτική οδός Πελοποννήσου θα ανήκει στο διευρωπαϊκό δίκτυο των σύγχρονων αυτοκινητόδρομων και οι προδιαγραφές κατασκευής του έργου, είναι καλύτερες απ' αυτές που ορίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Και σ' αυτό το έργο θα ισχύσει το σύστημα της περαίωσης ανάλογα με τη διανυόμενη απόσταση, με το κόστος ανά χιλιόμετρο να ανέρχεται στα 0,04 ευρώ. Αυτά, σε ό,τι αφορά τα γενικά χαρακτηριστικά του έργου.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, να ασχοληθώ λίγο περισσότερο με το κομμάτι Κόρινθος-Πάτρα, που είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη της περιοχής. Ειδικότερα, υπολογίζεται ότι με την κατασκευή του νέου δρόμου, θα μειωθεί ο χρόνος διέλευσης κατά σαράντα λεπτά, ενώ εντός σαράντα δύο μηνών προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί το έργο από την Ελευσίνα μέχρι τον Πύργο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην αρχική χάραξη, από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα, προβλεπόταν το πλάτος του δρόμου να είναι 24,5 μέτρα, όποια κι αν ήταν η χάραξη. Τελικά, το πλάτος θα είναι 26,5 μέτρα, με τρεις λωρίδες κυκλοφορίας ανά ρεύμα και με διαχωριστική νηίδα ασφαλείας.

Μ' αυτά τα χαρακτηριστικά, ο δρόμος θα εξυπηρετεί άνετα και με μεγάλη ασφάλεια υπερτριπλάσια κίνηση από τη σημερινή, ενώ σε όλα τα σημεία θα είναι δυνατή η ανάπτυξη ταχύτητας εκατόν είκοσι χιλιομέτρων την ώρα. Είναι σημαντικό δε ότι στο τμήμα εκείνο του αυτοκινητόδρομου με τις τρεις λωρίδες,

όλα τα τεχνικά έργα θα έχουν πλάτος 33,15 μέτρα, προκειμένου να υπάρχει η δυνατότητα προσθήκης τέταρτης λωρίδας, όταν ωριμάσουν οι συνθήκες.

Ανέφερα μερικά μόνο από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου. Όμως, η κατασκευή του αυτοκινητόδρομου θα έχει δύο σημαντικές συνέπειες για την Αχαΐα. Η πρώτη αφορά την οικονομική διάσταση του έργου. Υπολογίζεται ότι η μείωση του χρόνου διέλευσης θα δημιουργήσει οικονομικό όφελος της τάξεως των 5,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Βέβαια, οι θετικές συνέπειες θα είναι πολύ περισσότερες για την οικονομία της περιοχής.

Όμως, η πιο σημαντική συμβολή του έργου θα είναι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η Αχαΐα, όπως και άλλες περιοχές, έχουν θρηνήσει πάρα πολλά θύματα. Η εκτίμηση και μόνο ότι στο τμήμα Κόρινθος-Πάτρα θα έχουμε δύο χιλιάδες εκατόν σαράντα τρία λιγότερα ατυχήματα κατά τα έτη 2013-2036 είναι ενδεικτική, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός για το τμήμα Πάτρα-Τσακώνα είναι χίλια διακόσια ενενήντα τέσσερα λιγότερα ατυχήματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε τέσσερις μήνες από σήμερα ξεκινά ένα έργο πνοής για τη βορειοδυτική Πελοπόννησο, ένα έργο ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη και το μέλλον της Αχαΐας.

Είναι ένα έργο που σε συνδυασμό με όλα τα υπόλοιπα που συντελούνται αυτή τη στιγμή, βγάζουν την Αχαΐα από την αφάνεια και της δίνουν νέες αναπτυξιακές δυνατότητες, έστω και αν κάποιοι συνεχίζουν να αντιδρούν, έστω και αν κάποιοι δεν επιθυμούν τα μεγάλα έργα στην περιοχή μας.

Οι πολίτες, όμως, κρίνουν και τα λόγια μας, αλλά πολύ περισσότερο κρίνουν τα έργα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε συνάδελφε και για το γεγονός ότι ήσασταν σύντομος.

Το λόγο τώρα έχει ο κ. Ιωάννης Κουτσούκος.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε με μεγάλη καθυστέρηση ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα, συζητάμε για την κατασκευή του δρόμου Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, τον ονομαζόμενο και «Βορειοδυτικό άξονα της Πελοποννήσου».

Και συζητάμε αυτό το θέμα με μεγάλη καθυστέρηση, γιατί όπως είναι γνωστό –αναγράφεται και στη σύμβαση– η πρώτη φάση της δημοπράτησης έγινε το 2001 και από τότε πέρασαν έξι χρόνια μέχρι να έρθει αυτή η σύμβαση στη Βουλή. Και ο καθένας μπορεί να καταλογίσει ευθύνες γι' αυτή την καθυστέρηση.

Βεβαίως, το μεγάλο μερίδιο των ευθυνών αναλογεί στην ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και στις προτεραιότητες που έθεσε. Διότι πρέπει να θυμίσω ότι άλλα έργα ήρθαν και ψηφίστηκαν και δρομολογήθηκαν πολύ νωρίτερα εδώ, όταν η ωριμότητά τους, την περίοδο που ανέλαβε η ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ήταν σε μηδενικό σημείο.

Συζητάμε, όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, για ένα αναγκαίο και απαραίτητο έργο, ένα έργο που συνδέεται με την ανάπτυξη όλης της Πελοποννήσου και κυρίως της δυτικής, ένα έργο που έχει να κάνει με την ασφάλεια των πολιτών, μιας και στο υφιστάμενο δίκτυο έχουμε δεκάδες ατυχήματα κάθε χρόνο, που το καθιστούν ως το πλέον επικίνδυνο, ιδιαίτερα το οδικό δίκτυο Πάτρας-Πύργος.

Συζητάμε ένα σοβαρό θέμα, που συνδέεται με την ταχύτητα της κυκλοφορίας των ανθρώπων και των εμπορευμάτων. Και βέβαια, συζητάμε μία σύμβαση η οποία έχει αρκετά προβλήματα. Έχει αρκετά προβλήματα και επιτρέψτε μου να κάνω μία συνοπτική αναφορά.

Πρώτα-πρώτα, της λείπει ο σχεδιασμός, που συνδέεται με την ανάπτυξη των κατεστραμμένων και πυρόπληκτων περιοχών. Αυτός ο δρόμος περνάει από την Κορινθία, την Αχαΐα, την Ηλεία, τη Μεσσηνία, τους νομούς δηλαδή που καταστράφηκαν από τις πρόσφατες πυρκαγιές. Και ο Πρωθυπουργός έλεγε στην προεκλογική περίοδο ότι χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την ανάπτυξή τους, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο που

θα δώσει ζωή σ' αυτές τις περιοχές, ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο με νέους προσανατολισμούς, ώστε να αξιοποιησουμε τη συμφορά, να ανακτήσουμε τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα και να δημιουργήσουμε ευνοϊκότερες προϋποθέσεις. Και σήμερα ψηφίζουμε τη σύμβαση ενός μεγάλου έργου που δεν το συνδέουμε με καμία από αυτές τις προϋποθέσεις.

Το δεύτερο πράγμα που λείπει από το σχεδιασμό του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. είναι ο συνδυασμός αυτού του αυτοκινητόδρομου και του άλλου της ανατολικής πλευράς της Πελοποννήσου με τους συνδετήριους άξονες που θα αξιοποιήσουν το ζωτικό χώρο της Πελοποννήσου, τους ορεινούς όγκους και τις περιοχές με αξιοποιήσιμο φυσικό περιβάλλον.

Και βέβαια, συζητάμε μία σύμβαση η οποία δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα περιβαλλοντικού χαρακτήρα στην υλοποίησή της. Δεν είναι τυχαίο ότι οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και των δύο νομών δεν ψήφισαν τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Δεν είναι τυχαίο ότι έχουμε προσφυγές στην περιοχή του Καϊάφα και της Ζαχάρως και δεν είναι τυχαίο ότι έχουμε αντιδράσεις με ψηφίσματα των περιβαλλοντικών συλλόγων και αποφάσεις του Νομαρχιακού Συμβουλίου της Ηλείας, του Δήμου της Ζαχάρως.

Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ πάρα πολύ να δείτε την απόψη του κ. Δήμα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, που θέτει σοβαρά ζητήματα, σε σχέση με την αμφισβήτηση της χρηματοδότησης της χώρας μας από τα ευρωπαϊκά ταμεία σε ό,τι αφορά την τήρηση των όρων και των προϋποθέσεων για την κατασκευή έργων στις περιοχές «NATURA 2000», απ' όπου διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος.

Και φυσικά, τέθηκαν τα ζητήματα που αφορούν το κατά πόσο αντιμετωπίζει το πρόβλημα η υπογειοποίηση τριακοσίων μέτρων στη λίμνη Καϊάφα. Επιπρόσθετα, σας ενημερώνω ότι και το υπόλοιπο κομμάτι της χάραξης είναι ιδιαίτερα προβληματικό, διότι κατατεμαχίζει τη στενή λωρίδα της παραλιακής ζώνης και εύλογα προκαλεί τις αντιδράσεις των κατοίκων.

Δεν μας πείθουν οι απαντήσεις σας ότι εξετάστηκαν οι εναλλακτικές λύσεις, η λεγόμενη δηλαδή ανατολική χάραξη και ότι αυτές είναι προβληματικές και ασύμφορες.

Θέλω να πω ότι την ώρα που ένα έργο έρχεται εδώ με μια τόσο ακριβή σύμβαση, νομίζω ότι είναι διατεθειμένος ο Έλληνας πολίτης να πληρώσει κάτι παραπάνω, αν χρειάζεται, για να προφυλάξει την κληρονομία του, αυτήν που κατέστρεψαν οι πρόσφατες πυρκαγιές και αυτήν που πρέπει να ξαναφτιάξουμε.

Είναι ένα έργο υψηλού κόστους. Και νομίζω ότι μιας και είστε κορυφαίος Υπουργός της Κυβέρνησης και εκπροσωπείτε εδώ και τον Πρωθυπουργό που ξιφουλκώσε κατά των διαπλεκόμενων στη γνωστή ταβέρνα του Μπαϊρακτάρη, θα πρέπει να μας πείτε με ποιους όρους ανταγωνισμού ανατέθηκε αυτή η σύμβαση. Διότι όλοι λένε ότι είναι μια ακριβή σύμβαση.

Το δίδιο για τον Πύργο θα έχει 15 ευρώ. Για όνομα του Θεού! Ποιος θα τα πληρώσει όλα αυτά; Και είναι ακριβή σύμβαση, διότι έχει και άλλες προνομιακές μεταχειρίσεις για τους εργολάβους. Είναι ο χρόνος παράδοσης, είναι οι πρόσφατες απολείψεις των αδρανών υλικών που έγιναν από τον Αλφειό και είναι ντεπό στη Λίμνη της Αγουλινίτσας και αλλού για να εξασφαλίσουν αδρανή υλικά.

Και βέβαια, αγαπητές συναδέλφισσες και αγαπητοί συνάδελφοι, είναι και η συμπεριφορά της Κυβέρνησης, που καθιστά προβληματική τη συζήτηση.

Δεν κατανώ, κύριε Υπουργέ, την άρνησή σας μιας και έχετε δώσει δείγματα δημοκρατικού ήθους, να βάζετε βέτο να κληθούν στην επιτροπή που συζητήθηκε η σύμβαση, οι φορείς της περιοχής για να εκφράσουν τις απόψεις τους. Και δεν κατανώ τη συμπεριφορά του Προέδρου της Επιτροπής Περιβάλλοντος του κ. Μητσοτάκη –διότι ξέρετε, το περιβάλλον πουλάει στις δημόσιες σχέσεις– να αρνείται τη σύγκλιση της επιτροπής για να έρθουν οι φορείς, που τους είδαμε εκεί, να εκθέσουν επίσημα τις απόψεις τους στη Βουλή.

Επιμένουμε, λοιπόν, ότι αυτή η συμπεριφορά πρέπει να καταδικαστεί. Επιμένουμε ότι πρέπει να επαναλάβετε σήμερα τις δεσμεύσεις για να εξετάσουμε την ανατολική χάραξη του δρόμου. Βεβαίως, επιτρέψτε μας ναβάλουμε και ορισμένους προ-

βληματισμούς σε σχέση με την προοπτική του έργου, διότι θα δαπανήσουμε τόσα χρήματα, θα ταλαιπωρήσουμε τόσο κόσμο. Και ανακύπτει ένα ερώτημα: Σ' ένα δρόμο που αν ολοκληρωθεί θα αυξήσει το κυκλοφοριακό φόρτο -διότι τώρα μιλάμε για έναν τυφλό δρόμο μέχρι την Καλαμάτα- δεν μπορεί να μελετηθεί η προοπτική της ανάπτυξής του, ώστε έτσι να έχουμε τρεις λωρίδες και μία βοηθητική; Διότι δεν έχει τρεις λωρίδες ο δρόμος, που μας είπε ο εισηγητής της πλειοψηφίας. Είναι δύο λωρίδες και μία λωρίδα έκτακτων αναγκών.

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

Θέλω να θέσω και ένα άλλο ζήτημα ως προβληματισμό. Θα είναι ένα έργο που θα κατασκευάζεται και ταυτόχρονα θα έχουμε μια διαρκώς αυξανόμενη κυκλοφορία στην εθνική οδό. Ποια θα είναι η επικινδυνότητα αυτής της κατασκευής; Ποια θα είναι η καθυστέρηση που θα δημιουργηθεί για τους επόμενους εβδομήντα δύο μήνες στους ανθρώπους που θα πρέπει να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες τους διερχόμενοι αυτό το δρόμο;

Καταθέτουμε αυτούς τους προβληματισμούς. Εμείς δεν είμαστε μικρόψυχοι και δεν ασκούμε μικροπολιτική, όπως έκανε η Νέα Δημοκρατία επί των ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ., καταψηφίζοντας τις συμβάσεις. Εμείς ξέρουμε να εκτιμούμε τις ανάγκες των πολιτών, τη σκοπιμότητα των έργων. Ξέρουμε ότι εσείς δεν έχετε όραμα και το μόνο που κάνετε είναι να διαχειρίζεστε τις ελπίδες και τις προσδοκίες και τα δικά μας οράματα, γιατί εμείς τα σχεδιάσαμε. Γι' αυτό θα ψηφίσουμε τη σύμβαση.

Σας καλούμε, όμως, για να μην έχουμε και επιπλοκές, που τις βλέπω σε επίπεδο δικαστηρίων, να απαντήσετε σ' αυτά τα ερωτήματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τελειώνετε, παρακαλώ.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ. Μισό λεπτό...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε συνάδελφε, θα κυρώσετε τη σύμβαση;

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Βεβαίως. Το είπα. Διότι δεν έχουμε τη μικροψυχία και την κομματική σκοπιμότητα που υπηρέτησε η Νέα Δημοκρατία όταν καταψήφισε τις δικές μας συμβάσεις. Είναι καθαρή θέση.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα ψηφίσετε «ναι»;

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Καθαρή θέση: θα ψηφίσουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πάντως, οποιοσδήποτε ακροατής να ήταν εδώ, όχι μόνο οι κύριοι συνάδελφοι, με τόσα που είπατε δεν πρέπει να έχετε το δικαίωμα να πείτε «ναι». Οφείλτε να πείτε «όχι»!

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, κατά τη δική σας δημοκρατική αντίληψη, εδώ πρέπει να έχετε ένα βουβό Κοινοβούλιο, που να συμφωνεί με ό,τι κάνει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και ό,τι εσείς έχετε στο μυαλό σας;

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Τελειώνετε, παρακαλώ κύριε συνάδελφε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου σας παρακαλώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Υπάρχουν δεκαοκτώ συνάδελφοί σας, οι οποίοι περιμένουν. Δεν μπορείτε να κάνετε κατάχρηση του χρόνου.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Μισό λεπτό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Δεν έχετε ούτε μισό λεπτό. Σας παρακαλώ, τελειώστε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ: Έχουμε κρίσιμες τροπολογίες και θέλω να καταγγείλω την Κυβέρνηση που δεν εφάρμοσε το νόμο με τον οποίο κυρώθηκε η ευρωπαϊκή συμφωνία για τη διαχείριση των υδάτων.

Και θα έλθετε το καλοκαίρι να πάρετε έκτακτα μέτρα για τη λειψυδρία. Μας φέρνεται σήμερα εδώ διατάξεις για να πάρετε προσωπικό με συμβάσεις έργου για νέο μηχανισμό ρουσφετιών στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., σαν να είμαστε σε έκτακτη ανάγκη!

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε τον κ. Κουτσοκού.

Το λόγο έχει η Βουλευτής Ηλείας κ. Κρινιώ Κανελλοπούλου.

ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυρώνεται σήμερα, επιτέλους, από την Ελληνική Βουλή η σύμβαση παραχώρησης που αφορά τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία και εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας-Κορίνθου-Πάτρας-Πύργου-Τσακώνας, ενός έργου με τεράστια σημασία για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και του νομού μου ιδιαίτερα.

Η σύμβαση αυτή είναι η έκτη κατά σειρά σύμβαση παραχώρησης στα πλαίσια ενός τεράστιου προγράμματος κατασκευής οδοποιίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., μέσα στο οποίο εντάσσεται και ο άξονας Τρίπολη-Κόρινθος-Καλαμάτα, ή ο Μαλιακός-Κλειδί Ημαθίας.

Τέτοια έργα, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δηλαδή αυτοκινητόδρομοι που να καλύπτουν όλη τη χώρα, έχουν κατασκευαστεί -και θέλω να το τονίσω και να το θυμίσω- στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, στη Γερμανία, στην Ιταλία, στη Γαλλία, πάνω από πενήντα χρόνια, στη δεκαετία του '50, του '60. Ερχόμαστε, δηλαδή, εδώ να καλύψουμε μια τεράστια καθυστέρηση, μία καθυστέρηση πάνω από πενήντα έτη. Και δεν νομίζω ότι υπάρχει λόγος να μιλάμε σήμερα για το ποιος κάνει το έργο ή ποιος δεν το κάνει.

Εγώ θεωρώ πως όταν ανέλαβε η σημερινή ηγεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., δεν υπήρχε τίποτε απολύτως, δεν υπήρχε καν η οριστική χάραξη του δρόμου, ήταν δηλαδή σε μηδενικό σημείο ο δρόμος αυτός και πραγματικά είναι αξία συγχαρητηρίων η σημερινή ηγεσία, που τον προχώρησε και τον προχωρεί. Δεν νομίζω, όμως, ότι η καθυστέρηση είναι καθυστέρηση λίγων ετών. Είναι τεράστια η καθυστέρηση που έχουμε στη χώρα μας στα θέματα αυτά. Δεν νομίζω ότι έχουμε καν λόγο να συζητούμε για την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα του έργου, το οποίο έπρεπε, όπως είπα, να έχει γίνει εδώ και πάρα πολύ καιρό. Δεν νομίζω ότι χρειάζεται καν να επαναλάβω τα τεράστια οφέλη του έργου αυτού για τη δυτική Ελλάδα, την Πελοπόννησο και ιδιαίτερα για το νομό μου, το Νομό Ηλείας.

Πολύ γρήγορα θα αναφέρω τη μείωση του χρόνου διέλευσης, ενώνοντας με κόμβους περιοχές, που είναι σήμερα απομακρυσμένες. Οικονομικά οφέλη: ανάπτυξη των περιοχών, αύξηση της απασχόλησης. Ακόμα και από την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του έργου ανοίγονται νέα δεδομένα για την περιοχή. Δίνεται η δυνατότητα για νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Δίνεται η δυνατότητα να ενωθεί η Αθήνα με το λιμάνι της Πάτρας, αλλά και με το λιμάνι στην Κυλλήνη και το Κατάκολο, όπου θα υπάρξει ανάπτυξη του τουρισμού σε μία περιοχή που προσφέρεται για τουριστική ανάπτυξη και που σήμερα είναι εντελώς ανεκμετάλλευτη. Ακόμα θα γίνεται και ταχύτερη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων, δηλαδή ακόμα και αγροτική ανάπτυξη.

Θα ήθελα να σταθώ σ' ένα και μόνο επιχείρημα, που κατά τη γνώμη μου είναι το σημαντικότερο και τραγικότερο: τα ατυχήματα στο δρόμο. Ιδιαίτερα στο δρόμο Πάτρας-Πύργου θρηνούμε καθημερινά ανθρώπους που χάνονται εκεί. Ορισμένα στοιχεία πολύ γρήγορα από την Τροχαία. Τα δύο τελευταία χρόνια είχαμε στο δρόμο Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας βδομήντα τέσσερις νεκρούς, εκατόν είκοσι επτά τραυματίες. Είχαμε πενήντα επτά ατυχήματα στο δρόμο Πάτρας-Πύργου με σαράντα τρεις νεκρούς και δεκαεφτά τραυματίες. Δηλαδή, πάνω από εκατό άνθρωποι έχασαν τα δύο τελευταία χρόνια τη ζωή τους στο δρόμο αυτό. Δεν νομίζω ότι χρειάζεται άλλο επιχείρημα για να προχωρήσουμε στην κύρωση αυτής της σύμβασης.

Θα ήθελα να κάνω μερικές παρατηρήσεις, κύριε Υπουργέ:

Πρώτον, από τη σύνταξη της μελέτης του έργου μέχρι σήμερα έχουμε στην περιοχή νέα δεδομένα. Η περιοχή αυτή έχει υποστεί τις τεράστιες πυρκαγιές του καλοκαιριού. Νομίζω, λοιπόν, ότι θα έπρεπε να εξετάσουμε με τη μεγαλύτερη δυνατή ευαισθησία τις περιβαλλοντικές συνθήκες και ίσως σε ορισμέ-

νες περιπτώσεις και εκ νέου.

Δεύτερον, θεωρώ ότι η καταστροφή, που είχαμε, ιδιαίτερα στο νομό μου, ήταν βεβαίως τεράστια, αλλά νομίζω ότι μπορεί να γίνει αυτή η καταστροφή αφετηρία, παρά την τραγικότητά της, να γίνει αφορμή για μία, όχι απλώς ανασύνταξη της περιοχής, αλλά και για μία καινούρια ανάπτυξη, σύμφωνα με καινούριες απαιτήσεις και σύμφωνα μ' ένα συγκεκριμένο σχέδιο ανασυγκρότησης που θα τη βοηθήσει, όχι απλώς να ανασυνταχτεί, αλλά να πάει και ένα βήμα πιο κει.

Θα ήθελα, δηλαδή, να προτείνω και κάποια παράλληλα έργα, κυρίως κατασκευής δρόμων στην προκειμένη περίπτωση, που θα ενωθούν με το δρόμο που συζητάμε και που θα αναβαθμίσουν την περιοχή.

Οπωσδήποτε, βέβαια, μιλάω για το νομό μου. Θα πρέπει να συνδεθεί ο δρόμος αυτός με το λιμάνι στην Κυλλήνη, στο Κατάκολο, με το αεροδρόμιο της Ανδραβίδας που πολύ σύντομα, όπως έχει αποφασιστεί από την Κυβέρνηση, θα λειτουργήσει και ως πολιτικό.

Παράλληλα θέλω να προτείνω να ενώσουμε την ορεινή περιοχή με τη θάλασσα, δηλαδή να γίνει ο δρόμος που προτείνεται και από τους δημάρχους της περιοχής της ορεινής Ολυμπίας, ο δρόμος Ανδρίτσαινα-Ζαχάρω, του οποίου μελέτη υπάρχει ήδη αυτήν τη στιγμή, έχει κατατεθεί στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και θεωρώ ότι είναι η μόνη ελπίδα για να σωθεί η περιοχή αυτή, ενώνοντάς την με τη θάλασσα, ενώνοντας έτσι και τον Επικουρείο Απόλλωνα με την αρχαία Ολυμπία. Θεωρώ ότι είναι η μόνη ελπίδα ανάπτυξης και επιβίωσης αυτής της μέχρι σήμερα εγκαταλειμμένης περιοχής.

Επίσης νομίζω ότι για να βοηθήσουμε στην ανασυγκρότηση της Ηλείας προτεραιότητα πρέπει να έχει, κύριε Υπουργέ, το κομμάτι Πάτρα-Πύργος σε σχέση με τα υπόλοιπα.

Τέλος, θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια προβλήματα που υπάρχουν και ιδιαίτερα σ' ένα συγκεκριμένο πρόβλημα, για το οποίο ήδη πολύς λόγος έχει γίνει. Είναι το πρόβλημα της προστασίας του Καϊάφα και της διέλευσης του δρόμου από τη Ζαχάρω. Υπάρχουν, βεβαίως, προτάσεις από κάποιους περιβαλλοντικούς συλλόγους και για τη σήραγγα μέσα από το Λατίθα, αλλά και για την ανατολική χάραξη. Βεβαίως, δεν είναι αληθές, κύριε Κουτσούκο, ότι δεν ακούστηκαν αυτά από την Επιτροπή Περιβάλλοντος. Απεναντίας, τους ακούσαμε –ήσασταν κι εσείς εκεί– όταν ήλθαν στη Ζαχάρω και μας μίλησαν για τις προτάσεις τους από τον κύριο Μητσotάκη.

Ξαναγυρίζω στην ανατολική χάραξη και στη σήραγγα μέσα από το Λατίθα. Βεβαίως, εγώ δεν είμαι ειδικός, όμως απ' ό,τι φαίνεται μετά από γεωλογικές μελέτες, θα είναι μεγαλύτερη η καταστροφή στην περιοχή αυτή, που σήμερα χαρακτηρίστηκε ως περιοχή NATURA, εάν κάνουμε αυτήν την ανατολική χάραξη. Φαίνεται μάλιστα, ότι υπάρχει κίνδυνος, στα εδάφη τα οποία είναι ήδη διαρρηγμένα, να υπάρξει μεγαλύτερη ζημιά στη ροή του νερού προς τη λίμνη του Καϊάφα.

Βεβαίως, υποχρεούμαστε, ιδιαίτερα μετά από την καταστροφή του καλοκαιριού, να εξετάσουμε όλες τις περιπτώσεις με τη μεγαλύτερη δυνατή ευαισθησία. Αυτό είναι βέβαιο. Η προσωπική μου άποψη είναι ότι εάν αυτό δεν δημιουργεί πρόβλημα μεταξύ λίμνης και θάλασσας, η σήραγγα που προβλέπεται σήμερα στην περιοχή της λίμνης δεν είναι κακή λύση, εφόσον βεβαίως δεν διαταράσσεται ο υπόγειος ορίζοντας. Διαθέτει μάλιστα και το πλεονέκτημα ενώνοντας τη λίμνη με τη θάλασσα, να υπάρχει μεγαλύτερη ανάπτυξη και μεγαλύτερη προβολή της περιοχής στον Καϊάφα. Νομίζω μάλιστα ότι με τις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί, η επιμήκυνση της σήραγγας περισσότερο από τα προβλεπόμενα τριακόσια μέτρα θα ήταν πιθανώς ωφέλιμη.

Εννοείται ότι πρέπει να αποφύγουμε μακρές συζητήσεις για τα θέματα του δρόμου αυτού και κάθε προσφυγή σε ελληνικά ή ευρωπαϊκά δικαστήρια. Το να συζητήσουμε ορισμένες λεπτομέρειες νομίζω ότι είναι απαραίτητο, κυρίως σε ό,τι αφορά παρακαμπτήριες οδούς, που πρέπει να ενωθούν με το δρόμο για τον οποίο συζητάμε. Νομίζω όμως ότι σε καμμία περίπτωση δεν πρέπει να εμπλακούμε σε ανώφελες και μακρές συζητήσεις και βεβαίως, σε καμμία περίπτωση δεν πρέπει να χάσουμε το

δρόμο αυτό ούτε το κομμάτι Πύργος-Τσακώνα ούτε ολόκληρο το δρόμο που πηγαίνει μέχρι Πύργο και μέχρι Τσακώνα, του οποίου βεβαίως την αναγκαιότητα και τη σπουδαιότητα, τελειώνοντας, θα ήθελα για άλλη μία φορά να τονίσω. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε την κυρία συνάδελφο και για την οικονομία του χρόνου.

Το λόγο έχει ο Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Σουφλιάς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριοι συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε την κύρωση της έκτης σύμβασης παραχώρησης, που αναφέρεται στην κατασκευή δρόμων ανάπτυξης μήκους περίπου χιλίων τετρακοσίων χιλιομέτρων. Είναι δρόμοι με τα χαρακτηριστικά του αυτοκινητοδρόμου, με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές που θα αλλάξουν άρδην την εικόνα της Ελλάδας και θα αλλάξουν βεβαίως και όλες τις παραμέτρους ανάπτυξής της, θα βγάλουν περιοχές από την απομόνωση και θα δώσουν πολύ μεγάλα κίνητρα για ισόρροπη ανάπτυξη και πρόοδο σε όλη την Ελλάδα.

Ο δρόμος αυτός είναι ο μεγαλύτερος και ο δυσκολότερος. Έχει προϋπολογισμό συνολικού κόστους περίπου 2.800.000.000 ευρώ, έχει μήκος τριακόσια εξήντα πέντε χιλιόμετρα και βεβαίως είναι στρατηγικής σημασίας, διότι θα επηρεάσει την πρόοδο και την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου.

Από τη στιγμή που θα κυρωθεί στη Βουλή, εντός περίπου τριών μηνών θα αρχίσει η κατασκευή του και προβλέπεται να τελειώσει ολόκληρος ο δρόμος σε εβδομήντα δύο μήνες. Όμως, εκείνο που έχει σημασία, είναι ότι υπάρχουν ενδιάμεσες αποκλειστικές προθεσμίες. Το κομμάτι, δηλαδή, Ελευσίνα-Πύργος που είναι και το σημαντικότερο, θα τελειώσει μέσα σε σαράντα δύο μήνες.

Προσωπικά, πιστεύω ότι και το κομμάτι Πύργος-Τσακώνα, δεν θα χρειαστεί άλλους τριάντα μήνες για να τελειώσει. Η πρόβλεψη της υπηρεσίας ήταν ότι χρειαζόταν εβδομήντα δύο μήνες το έργο για να τελειώσει. Αυτοί που έλαβαν μέρος στο διαγωνισμό δεν ασχολήθηκαν με το νούμερο αυτό, διότι δεν έμπαινε σαν παράμετρος στον αλγόριθμο των κριτηρίων και άρα δεν έχουν κανένα λόγο να περιμένουν τριάντα μήνες για να κατασκευάσουν αυτό το κομμάτι.

Είναι ένα έργο στο οποίο πετύχαμε πάρα πολλά. Και μόνο το στοιχείο ότι το 70% των εισπράξεων που ανέρχεται στο ποσό των 9.200.000.000 ευρώ κατά τα τριάντα χρόνια της παραχώρησης, που μεταφράζεται σε σταθερές τιμές της 1ης Ιανουαρίου του 2008 σε 2.000.000.000 ευρώ περίπου, μας λέει πάρα πολλά πράγματα. Είναι μία τεράστια επιτυχία. Είναι το 70% των εισπράξεων. Και όταν λέμε «των εισπράξεων» –δεν είναι των κερδών που θα έχει η εταιρεία– εννοούμε των εισπράξεων που θα μπορούμε να μετράμε ακριβώς, διότι είναι συνάρτηση των διοδίων, που είναι γνωστά, και του αριθμού των αυτοκινήτων που θα διέρχονται και που θα καταγράφονται και από δικό μας σύστημα. Είναι πραγματικά μία πολύ μεγάλη επιτυχία.

Ο κ. Κουτσούκος είπε ότι καθυστερήσαμε και μάλιστα άσκησε και κριτική. Την κριτική αυτή να την ασκήσετε στην πρώην κυβέρνηση σας, κύριε Κουτσούκο. Εμείς παραλάβαμε το 2004 μόνο την προεπιλογή των ομίλων. Και μάλιστα, έγινε κατά κάποιο τρόπο παράξενο η προεπιλογή, αφού δεν είχε καθοριστεί το αντικείμενο. Τίποτε άλλο δεν παραλάβαμε. Απολύτως τίποτε! Ούτε μία λύση χάραξης. Κάναμε έξι εναλλακτικές λύσεις χάραξης, γεωλογικές έρευνες, γεωτεχνικές έρευνες, κάναμε τις μελέτες οδοποιίας, περιβαλλοντικές μελέτες, κατατίσαμε τεύχη δημοπράτησης και η δημοπράτηση –το λέω και για τον εισηγητή ο οποίος λείπει αυτή τη στιγμή, γιατί πρέπει να μάθουμε τι σημαίνει η λέξη «δημοπράτηση»– έγινε το Δεκέμβριο του 2006. Ο άλλος ήταν ένας διαγωνισμός που έγινε το 2001 για προεπιλογή ομίλων. Η δημοπράτηση του έργου έγινε το 2006.

Μάλιστα, πρέπει να σημειώσω τα εξής πράγματα: Μέσα σε τρία χρόνια δημοπρατήσαμε, μελετήσαμε, υπογράψαμε συμβά-

σεις και φέρνουμε για κύρωση έξι συμβάσεις παραχώρησης ύψους περίπου 9,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, με 6.000.000 ευρώ ιδιωτικές επενδύσεις, το οποίο αναγνωρίζεται, όχι μόνο από εμάς, αλλά από όλο τον τεχνικό κόσμο, όχι μόνο της Ελλάδος, αλλά πανευρωπαϊκά. Μάλιστα μας ζητούν όλα τα στοιχεία σε όσα φόρα γίνονται, σχετικά με τα έργα παραχώρησης, όχι μόνο από την Ευρώπη, αλλά και εκτός Ευρώπης και θεωρείται άθλος από όλους τους γνώστες του θέματος. Από τον Οκτώβριο του 2006 μέχρι τον Ιούλιο του 2007 υπογράψαμε αυτές τις συμβάσεις και τελειώσαμε όλη αυτή την εργασία.

Εγώ προκαταβολικώς θέλω να ευχαριστήσω τους συνεργάτες μου, να συγχαρώ όλο το Υπουργείο και όσους ασχολήθηκαν με αυτά τα έργα και όλους τους μελετητές. Ήταν ένα τεράστιο έργο το οποίο έγινε.

Και φυσικά, δεν θα πασιμένα κάποιες κριτικές, οι οποίες στηρίζονται σε ανακρίβειες. Αναφέρομαι σε εσάς, κύριε εισηγητή της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Για πρώτη φορά, επειδή είστε νέος Βουλευτής, χρησιμοποιώ τον όρο «ανακρίβειες». Άλλη φορά θα μου επιτρέψετε να χρησιμοποιήσω βαρύτερους όρους. Ήρθατε στη Βουλή με καλά βιογραφικά στοιχεία, με ευαισθησία περιβαλλοντική και η δική μου πρόθεση απέναντί σας ήταν πάρα πολύ καλή από αυτά που διάβασα ότι έχετε κάνει μέχρι τώρα.

Ίσως κάνετε κάποια λάθη σήμερα, ίσως σας ξέφυγε, ίσως δεν ήταν σκοπιμότητα, αλλά χρησιμοποιήσατε ανακρίβειες. Θα σας συστήσω, όταν ασκείτε κριτική -και να ασκείτε όποια κριτική θέλετε, εγώ θα ήμουν ο τελευταίος που θα σας απαγόρευα να ασκήσετε κριτική- να μελετάτε προηγουμένως καλά τα θέματα.

Παραδείγματος χάρι, είπατε ότι υπήρξαν προβλήματα διαφάνειας, διότι συγχωνεύτηκαν όμιλοι. Εάν μελετούσατε καλά το θέμα, θα βλέπατε ότι δεν συγχωνεύτηκε κανένας όμιλος με κανέναν άλλον. Ότι αλλαγές έγιναν στους ομίλους, έγιναν πριν από το 2003, όχι δηλαδή επί της δικής μας Κυβερνήσεως. Επί της δικής μας Κυβερνήσεως διαλύθηκε ένας όμιλος -αυτό είναι δική του δουλειά- και κάποια μέλη του ομίλου προσεχώρησαν σε άλλους ομίλους που είχαν συμμετοχή στον διαγωνισμό, πράγμα που επιτρέπεται από τους όρους του διαγωνισμού, που εσείς κάνατε το 2001.

Δεν υπήρχε, λοιπόν, καμμία παραβίαση κανενός κανόνα ή παράβαση κανενός νόμου, για να λέμε ότι τραυματίστηκε η διαφάνεια. Η διαφάνεια είναι πλήρης, απόλυτη. Άνοιξαν οι προσφορές ενώπιον όλων και ο μειοδότης πήρε το έργο, όπως κάνουμε σε όλα τα έργα είτε είναι έργα παραχώρησης είτε δημόσια έργα. Επί των ημερών μας δεν υπάρχει κανένας που να πήρε έργο, χωρίς να είναι ο μειοδότης του έργου. Δεν υπάρχει κανένα έργο που να έγινε διαγωνισμός και να μην άνοιξαν οι προσφορές ενώπιον όλων, ώστε όλοι να γνωρίζουν τι προσφορά έκανε ο άλλος.

Σε ό,τι αφορά τα περιβαλλοντικά θέματα και δεδομένου, όπως είπατε εσείς, η κ. Φιλίνη και άλλοι ομιλητές, ότι άλλαξαν άρδην, θέλω να σας πω ότι δεν άλλαξαν άρδην για το δρόμο, διότι ο ένα πολύ μικρό τμήμα επηρεάστηκε η ζώνη του έργου από τις πυρκαγιές. Είναι διακόσια μέτρα στην Αργολίδα, άλλα εκατό στον Πύργο και στον Καϊάφα. Πουθενά αλλού. Παρ' όλα αυτά, εμείς στείλαμε ειδικούς, περιβαλλοντικούς, που πέρασαν και είδαν το έργο και δεν υπάρχει κανένας λόγος να επανεξετάσουμε το θέμα περιβαλλοντικά.

Υπάρχει ένα θέμα στον Καϊάφα. Το θέμα στον Καϊάφα υπήρχε από την αρχή και δείχνουμε ευαισθησία. Χαίρομαι που δείχνετε αυτήν την ευαισθησία, αλλά η ευαισθησία υπάρχει σε όλους. Προσωπικά τόσο εγώ, ως Υπουργός, όσο και ο Υφυπουργός καθίσαμε μόνοι μας με τους μελετητές και είδαμε το θέμα του Καϊάφα επί ώρες και μάλιστα όχι σε μια σύσκεψη, αλλά σε πολλές, ζητώντας, εάν είναι δυνατόν, να φύγουμε από εκεί και να πάμε πιο πάνω. Ζητήσαμε και έγινε εναλλακτική μελέτη. Τα ορύγματα είναι πάρα πολύ ψηλά. Εσείς ξέρετε, κύριε Κουβέλης -διότι είναι αποδεδειγμένη η ευαισθησία σας στο περιβάλλον- ότι αυτά τα ορύγματα είναι πληγές και είναι πάρα πολύ άσχημο να το κάνουμε.

Πέρα από αυτό, χρειαζόταν να κάνουμε μια μεγάλη σήραγγα

στο βουνό, στο οποίο είναι οι πηγές που τροφοδοτούν τον Καϊάφα. Κανένας δεν αναλάμβανε να βεβαιώσει τον Υπουργό -διότι εγώ έπρεπε να πάρω την τελική απόφαση- ότι αυτή η σήραγγα δεν θα επηρέαζε καίρια, ίσως καταστρεπτικά, αυτές τις πηγές.

Εγώ, λοιπόν, δεν αναλαμβάνω τέτοιες ευθύνες, δηλαδή να πάω το δρόμο από πάνω, με αποτέλεσμα να έχουμε καταστροφή ενός πολύ σημαντικού φυσικού πόρου. Γι' αυτό αποφασίστηκε ο δρόμος να πάει κάτω από τον Καϊάφα. Όμως, τους είπαμε να μελετήσουν τι δέντρα θα κόψουμε. Η μελέτη μας έδειξε ότι θα κοπούν πενήντα πέντε δέντρα, εκ των οποίων, βέβαια, τα περισσότερα τώρα έχουν καεί. Μάλιστα, για να επικοινωνεί η λίμνη με τη θάλασσα, είπαμε να γίνει και ένα «cut and cover» τριακοσίων μέτρων.

Επειδή και εμένα με απασχολούσε το θέμα, επειδή βλέπω ότι συζητείται και υπάρχει αυτή η αγωνία, εάν θέλετε, και το ενδιαφέρον της περιοχής και όλων σας, δηλώνω στη Βουλή ότι τελικώς θα συζητήσουμε με τους κατασκευαστές αυτό το μήκος να το διπλασιάσουμε, δηλαδή από τριακόσια μέτρα να γίνει εξακόσια, αλλά δεν μπορεί να γίνει περισσότερο, διότι είναι και η επικοινωνία των νερών της λίμνης του Καϊάφα και δεν μπορούμε να την διακόψουμε. Αυτό μπορούμε να κάνουμε. Αλλαγή χάραξης, λυπάμαι, αλλά το αποκλείω. Εγώ δεν αναλαμβάνω αυτήν την ευθύνη που σας είπα, διότι κανένας εκ των ειδικών, των γεωλόγων και των υπολοίπων, δεν με βεβαίωσε ότι δεν θα έχουμε μεγάλη ζημιά στις πηγές της λίμνης Καϊάφα.

Με ποιους τρόπους θα συνδεθεί με την αναπτυξιακή προσπάθεια ο δρόμος. Εγώ θα πω την απλή λογική. Οποιαδήποτε αναπτυξιακή προσπάθεια σε όλη αυτή την περιοχή συνδέεται άμεσα με την κατασκευή ενός σύγχρονου, ασφαλούς δρόμου, που να δίνει τη δυνατότητα να πηγαίνει ο καθένας στην αποστολή του και στη δουλειά του, χωρίς να κινδυνεύει και όλοι εμείς να μην θρηνούμε συνεχώς θύματα ο' αυτό το δρόμο. Αυτό είναι εκ των ων ουκ άνευ, με οποιαδήποτε αναπτυξιακή προσπάθεια. Ο δρόμος πρέπει να γίνει και από κει και πέρα, βέβαια, τα αναπτυξιακά προγράμματα γίνονται ανάλογα με τις αρμοδιότητες που έχει ο καθένας είτε από τα Υπουργεία είτε από την περιφέρεια είτε από τη νομαρχία, αλλά πάντα σε συνεργασία με όλους τους αρμόδιους φορείς.

Σε ό,τι αφορά τα θέματα που ετέθησαν για να γίνουν αλλαγές στη χάραξη είτε στη Ζαχάρω είτε στη Μάλφη, όπου αναφέρθηκαν προηγουμένως, πρέπει να σας πω -γιατί είπατε και η κ. Φιλίνη ότι θα έπρεπε να γίνει επαναδιαπραγμάτευση των όρων λόγω των πυρκαγιών- ότι πρώτον, δεν υπάρχει λόγος.

Δεύτερον και να υπήρχε η επαναδιαπραγμάτευση, για μένα, δεν εννοείται. Όταν, λοιπόν, πήγα στο Υπουργείο και είχαμε μπροστά μας όλες αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης, το πρώτο πράγμα που αποφάσισα είναι ότι τα τεύχη δημοπράτησης και η σύμβαση, η οποία δίνεται στους διαγωνιζομένους, δεν θα είναι διαπραγματεύσιμη μετά το διαγωνισμό, διότι τότε ο διαγωνισμός δεν έχει διαφάνεια, δεν είναι διαγωνισμός. Λυπάμαι που το λέω, δεν ασκώ κριτική, αλλά δυστυχώς έγινε σε προηγούμενα έργα με σύμβαση παραχώρησης. Δηλαδή γινόταν ο διαγωνισμός, αναδεικνυόταν ο προσωρινός ανάδοχος και άρχιζε η διαπραγμάτευση επί της συμβάσεως. Δεν είναι σωστό αυτό το πράγμα, δεν μπορούμε να κάνουμε επαναδιαπραγμάτευση των όρων.

Τι προβλέπει η σύμβαση; Η σύμβαση προβλέπει το εξής: Ότι μπορεί να γίνουν αλλαγές σε συγκεκριμένα σημεία -όχι εκτεταμένα- κατόπιν μελέτης και κυρίως για να αντιμετωπιστούν πιθανοί κίνδυνοι. Σε κάποια, λοιπόν, συγκεκριμένα σημεία που τίθενται, θα εξεταστεί με τον παραχωρησιούχο, αφού γίνει η επιμέρους μελέτη, αν μπορούν να γίνουν αλλαγές. Η σύμβαση προβλέπει ότι εάν δεν προτείνει ο παραχωρησιούχος τις μεταβολές, τότε εμείς δεν επιβαρυνόμαστε με τίποτα. Εάν τις προτείνουμε εμείς, θα επιβαρυνθούμε βέβαια, όπως προβλέπει η σύμβαση, με το κόστος αυτής της αλλαγής. Επομένως, θα πρέπει να τα δούμε και όπου χρειάζονται κάποιες αλλαγές -αν χρειάζονται- αυτές να είναι σύμφωνες με τα γραφόμενα, τα λεγόμενα και το περιεχόμενο της σύμβασης.

Εξάλλου, πρέπει να σας πω ότι η χάραξη και η μελέτη δεν

είναι αντικείμενο ούτε της Βουλής ούτε των νομαρχιακών συμβούλων ούτε του Υπουργού ούτε της πολιτικής ηγεσίας. Η χάραξη γίνεται με ορισμένα κριτήρια.

Πρώτο κριτήριο: η ασφάλεια. Δηλαδή να περάσει ο δρόμος από ασφαλή εδάφη, διότι δεν είναι όλα τα εδάφη κατάλληλα, για να περνάει ένας δρόμος.

Δεύτερο κριτήριο: να εξασφαλίζει ο δρόμος ότι θα έχουμε τη μικρότερη δυνατή επέμβαση στο περιβάλλον.

Τρίτο κριτήριο: να εξασφαλίζονται ορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου. Αυτά παραδείγματος χάριν που επιτρέπουν να έχουμε ταχύτητα εκατόν είκοσι χιλιομέτρων, για να λέμε ότι είναι αυτοκινητόδρομος.

Τέταρτο κριτήριο: είναι το κόστος. Δεν μπορούμε να φτιάχνουμε ένα δρόμο μ' ένα υπερβολικό κόστος. Παραδείγματος χάριν, θα μπορούσε κάποιος να κάνει μία τέτοια χάραξη σ' ένα δρόμο, που τελικώς να πρέπει να πληρώνουμε τον παραχωρησιούχο, για να τον φτιάξει και να τον λειτουργεί. Αυτά είναι τα κριτήρια και είναι όλα τεχνοκρατικά.

Οι επιστήμονες, οι ειδικοί τα λένε. Από πού θα πάει η χάραξη; Φωνάξαμε γεωλόγους. Σε ορισμένα σημεία, τα οποία ήταν πολύ ευαίσθητα, διότι είναι δύσκολη και μορφολογικά και γεωλογικά η περιοχή, φωνάξαμε γεωλόγους από το εξωτερικό, από την Ευρώπη, πέρα από τους δικούς μας, για να ελέγξουν αν πράγματι μπορεί να περάσει ο δρόμος από εκεί. Τους ακούμε βεβαίως όλους, αλλά από εκεί και πέρα, υπάρχουν τελικά οι επιστήμονες, οι οποίοι αποφασίζουν αν μπορεί να γίνει ή δεν μπορεί να γίνει.

Σημειώνω εδώ το εξής. Είπατε παραδείγματος χάριν, κυρία Φιλίνη, ότι δεν κλήθηκαν στην Επιτροπή τα Νομαρχιακά Συμβούλια κ.λπ.. Βέβαια, εδώ, στη Βουλή στις άλλες κυρώσεις, στις άλλες συζητήσεις, τα έχουμε πει. Εσείς, κυρία Φιλίνη και ο κ. Κουβέλης, είστε νέοι και δεν τα ακούσατε. Η ουσία του πράγματος είναι ότι έρχονται αυτές οι συμβάσεις για κύρωση στη Βουλή και η προσωπική μου άποψη ήταν –το έχω καταθέσει στη Βουλή και είναι γραμμένο στα Πρακτικά– ότι κανονικά θα έπρεπε να έχουμε ένα γενικό νόμο, ο οποίος να επιτρέπει την υπογραφή σύμβασης αυτών των παραχωρήσεων, χωρίς να έρχονται στη Βουλή.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Γιατί δεν τον φέρνετε, κύριε Υπουργέ;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τι συμβαίνει όμως; Γιατί έρχονται κατ' αρχήν στη Βουλή; Στη Βουλή δεν έρχονται για να ελέγξουμε τη χάραξη ούτε τα περιβαλλοντικά ούτε τίποτα άλλο. Στη Βουλή έρχονται, διότι τελικώς υπάρχουν ορισμένες διατάξεις που δεν προβλέπονται από το υπάρχον δίκαιο, δηλαδή η δυνατότητα που δίνουμε στον παραχωρησιούχο να εισπράττει αυτός τα διόδια. Λέω ένα παράδειγμα.

Εδώ, βέβαια, ακούγονται διάφορες απόψεις και στην Επιτροπή και μάλιστα πρέπει να πω τα εξής πράγματα. Πρώτον, ακούσαμε τις παρατηρήσεις των δήμων και της περιοχής. Στείλαμε τη χάραξη και τους περιβαλλοντικούς όρους στα Νομαρχιακά Συμβούλια. Κάναμε διαβούλευση. Δύο μήνες το είχαν. Μετά από δυόμισι μήνες μας απάντησαν. Δύο μήνες θεωρείται ότι έκαναν κι αυτοί τη διαβούλευση με τους δήμους. Και γνωστοποίησαν σε όλους από πού περνάει η χάραξη και τι ακριβώς γίνεται. Δεν μπορεί να λέμε ότι δεν γνώριζαν στη Ζαχάρω από πού περνάει ο δρόμος. Ούτε η αλλαγή που ζητάνε στη Ζαχάρω δικαιολογείται από τις πυρκαγιές. Χθες έβλεπα τη χάραξη. Δεν δικαιολογείται από καμμία πυρκαγιά. Μόνο για τον Καϊάφα μπορεί να συζητήσει κανένας. Η άλλη αλλαγή όμως που ζητάνε κοντά στη Ζαχάρω, να πάει ανατολικότερα δεν έχει καμμία σχέση με τις πυρκαγιές. Έχει ίσως με άλλα θέματα, όχι όμως με τις πυρκαγιές.

Σε ό,τι αφορά το υψηλό κόστος, πώς το βγάλατε το υψηλό κόστος; Εγώ, ως Υπουργός Δημοσίων Έργων και με όση αξιοπιστία έχω, κάθισα και είδα τα στοιχεία και σας λέω τα εξής. Σε πεδινό έδαφος, χωρίς να υπάρχουν μεγάλα τεχνικά έργα, με ασήμαντα τεχνικά έργα, το κόστος, κατά μέσο όρο, φτάνει τα 6.000.000 περίπου, πολύ περισσότερο σε μια περιοχή εδώ, όπου έχουμε ακόμα και σήραγγες περίπου τεσσάρων χιλιομέ-

τρων, γέφυρες κ.λπ.. Και πρέπει να σας πω ότι είναι συνάρτηση της μορφολογίας και της γεωλογίας το πόσο κοστίζει ένας δρόμος.

Ακούστε, κύριοι: Στο κομμάτι Γιάννενα-Γρεβενά υπάρχει ένα τμήμα που ανά χιλιόμετρο ο δρόμος θα στοιχίσει 34.000.000 ευρώ. Αλλού στοιχίζει 17.000.000 ευρώ, αλλού στοιχίζει 10.000.000 ευρώ. Πήραμε όλα τα στοιχεία απ' όλες τις χώρες της Ευρώπης. Το κόστος αυτού του δρόμου ανά χιλιόμετρο είναι από τα χαμηλότερα.

Εβδομήντα δυο μήνες είπε ο κ. Κουβέλης ότι είναι πολλοί. Πράγματι και εμένα μου φαίνονται ότι είναι πολλοί. Έτσι, όμως, είπαν οι τεχνικοί, έτσι είπαν οι μελετητές, ότι χρειάζονται εβδομήντα δυο μήνες και έμειναν εβδομήντα δυο μήνες. Θα επαναλάβω και πάλι ότι θα πιέσουμε και εμείς γι' αυτό το κομμάτι, δηλαδή από τον Αλφειό στην Τσακώνα. Διότι το άλλο κομμάτι πιο μπροστά γίνεται σε σαράντα δυο μήνες, πάρα πολύ γρήγορα. Τι σημαίνει, σαράντα δυο μήνες; Το έργο θα ξεκινήσει περίπου το Μάρτιο και άρα πρέπει να υπολογίζουμε ότι στα μέσα του 2011 ή φθινόπωρο του 2011 το κομμάτι Ελευσίνια-Πύργος θα είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος ασφαλής, άνετος και φυσικά πιστεύω ότι δεν θα θρηνηύμε θύματα.

Έρχομαι στο «ράβε-ξήλωνε» για τα έργα, κύριε Κουβέλη, που τα κάνουμε πλάτους τριάντα τριών μέτρων και είπατε μάλιστα ότι Αλφειός-Τσακώνα με διεθνή στάνταρ θα έπρεπε να είναι όχι με δύο λωρίδες, αλλά με τρεις. Κύριε Κουβέλη, με τα διεθνή στάνταρ το κομμάτι Αλφειός-Τσακώνα έπρεπε να είναι μόνο με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και το πολύ-πολύ να είχε ένα πλάι ενός μέτρου. Δύο μέτρα περίπου είναι η κάθε λωρίδα κίνησης, αν θυμάμαι καλά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Μέχρι την Πάτρα μιλούσαμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Μέχρι την Πάτρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Αυτό είπε ο κ. Κουβέλης.

Στα υπόλοιπα, κύριε Σπηλιόπουλε, το κομμάτι Κόρινθος-Κιάτο είναι με τέσσερις λωρίδες. Το υπόλοιπο κομμάτι είναι με τρεις λωρίδες και λέμε τρεις, διότι η Λ.Ε.Α. έχει συνήθως πλάτος δύο με 2,20. Εδώ το πλάτος της τέταρτης λωρίδας είναι τρία μέτρα και οι μελέτες δείχνουν ότι, έτσι όπως κατασκευάζουμε το δρόμο, αντέχει ο δρόμος τριπλάσια κίνηση από τη σημερινή, να κινούνται τα αυτοκίνητα με άνεση και με ταχύτητα εκατόν είκοσι χιλιομέτρων. Τι θα έπρεπε να κάνουμε δηλαδή;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Σας παρακαλώ, μην διακόπτετε, κύριε συνάδελφε. Υπάρχει ομιλητής στο Βήμα. Τι είδους δρόμο θα κάνουμε, όταν οι ειδικοί μάς λένε ότι μπορεί να αντέξει αυτός ο δρόμος τριπλάσια κίνηση από τη σημερινή; Και να σας πω και κάτι άλλο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Τα τεχνικά γιατί τα κάνετε, όμως;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα σας πω για τα τεχνικά.

Να σας πω και κάτι άλλο, κύριε Σπηλιόπουλε; Γίνεται και ο Ε65. Ο δρόμος αυτός θα ελαφρυνθεί, διότι ορισμένοι που θα θέλουν να πάνε στα Γιάννενα, ίσως και στην Αλβανία θα πηγαίνουν από τον Ε65. Τα τεχνικά τα κάνουμε για τον εξής απλό λόγο: Αν παρ' ελπίδα, μετά από πενήντα χρόνια, δεν ξέρω πόσα, χρειαστεί κάπου διαπλάτυνση, όχι όλος ο δρόμος, τουλάχιστον να είναι το τεχνικό μέρος έτοιμο, για να μην σταματάει η κίνηση. Αυτή είναι μία διεθνής πρακτική. Εσείς νομίζω ότι είστε μηχανικός, το ξέρετε αυτό και ίσως δεν θα έπρεπε να παρέμβετε σ' αυτό το θέμα.

Αμοληψία στον Αλφειό, κύριε Κουβέλη. Ειλικρινά, δεν θα περίμενα από εσάς και πάλι μία τέτοια ανακρίβεια. Ποια είναι η κατάσταση; Εγώ, ναι, ευχαρίστησα τις μεγάλες τεχνικές εταιρείες και θεωρώ ότι και οι μεγάλες και οι μικρές και οι μεσαίες είναι εθνικός πλούτος. Και θεωρώ ότι, όπως σε όλες τις κοινωνικές ομάδες, υπάρχουν και καλοί, υπάρχουν και κακοί, αλλά δεν είμαι από αυτούς που θα στείλω στο πυρ το εξώτερον τις κατασκευαστικές εταιρείες λέγοντας ότι κλέβουν. Εγώ λέω ότι είναι εθνικός πλούτος. Μπορεί κάποιος να μην είναι εντάξει στις υποχρεώσεις τους, αλλά στο σύνολό της δεν μπορεί να υπάρ-

ξει ανάπτυξη της χώρας εάν δεν έχουμε ισχυρές κατασκευαστικές εταιρείες.

Αυτές, λοιπόν, οι κατασκευαστικές εταιρείες, όταν έγιναν οι πυρκαγιές και ζήτησα βοήθεια, είπαν: «Πάμε εμείς και κάνουμε δωρεάν τα αντιπλημμυρικά έργα» και πήγαν κάτω, συνεννοήθηκαν με τους νομάρχες, με τους δήμους και έκαναν δωρεάν τα αντιπλημμυρικά έργα, σοβαρά αντιπλημμυρικά έργα και γι' αυτό το λόγο δεν είχαμε αυτά που περιμέναμε ίσως να έχουμε, διότι είχε απογυμνωθεί όλος ο ορεινός όγκος και δεν είχαμε τις κακές καταστάσεις που είχαμε άλλες χρονιές στην Ηλεία. Για να είμαστε αντικειμενικοί.

Όσο, λοιπόν, δούλευαν οι μεγάλες αυτές κατασκευαστικές εταιρείες σε συμφωνία με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., δεν έγινε καμμία, μα καμμία, απολύτως αμοληψία με προσωπική εντολή μου και με επίβλεψη μέσω μου και μέσω του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου από εμένα. Εν συνεχεία, η περιφέρεια, με μελέτη του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου, έκανε δημοπράτηση για τη δημιουργία αναχωμάτων και άλλων αναχωμάτων στον Αλφειό και προβλεπόταν στη δημοπράτηση και για αμοληψία, για συγκέντρωση δηλαδή τέτοιων υλικών, τα οποία δεν θα τα πάρει κανένας από αυτούς που τα έκανε, αλλά θα μπουκ στην δημοπρασία. Αυτή όμως είναι υπόθεση της περιφέρειας.

Επομένως, δεν υπάρχει θέμα ότι κάποιος πήγε εκεί απ' αυτές τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες που εγώ ευχαρίστησα και πήρε και αποθήκευσε για να χρησιμοποιήσει. Εγώ πιστεύω ότι από κακή πληροφόρηση το είπατε αυτό και εν πάση περιπτώσει, μπορείτε να ελέγξετε αυτά που σας λέω τώρα, αλλά είναι έτσι. Δεν πιστεύω ότι το είπατε από σκοπιμότητα. Θα επαναλάβω το εξής: Ναι, συγχάρηκα τις κατασκευαστικές εταιρείες όπως συγχάρω οποιονδήποτε προσφέρει στο κοινωνικό σύνολο.

Κυρία Φιλίνη, οι τροπολογίες δεν δόθηκαν χθες. Οι τροπολογίες κατατέθηκαν στη Βουλή την περασμένη Πέμπτη, μια εβδομάδα από σήμερα. Μάλιστα, οι δύο τροπολογίες, οι σοβαρότερες τροπολογίες, αυτή που αναφέρεται στα δάση και αυτή που αναφέρεται στην αύξηση των προστίμων, είχαν ανακοινωθεί από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. εδώ και ενάμιση με δύο μήνες περίπου και είχαν εξηγηθεί και δημοσιώς. Θα εξηγήσω και σήμερα γιατί υπάρχουν αυτές.

Σε ό,τι αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό, που έγινε θέμα από πολλούς, κατ' αρχήν πρέπει να ξέρετε ότι η σύμβαση εδώ δεν είναι μόνο μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του παραχωρησιούχου. Υπάρχει και τρίτο μέρος, οι τράπεζες. Εμείς δηλαδή στο συνολικό κόστος των 2.800.000.000 ευρώ συμμετέχουμε με 550.000.000, εκ των οποίων τα 275.000.000 θα πληρώσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ελληνικό δημόσιο 275.000.000.

Τα υπόλοιπα, λοιπόν, χρήματα από τα 550.000.000 μέχρι τα 2.800.000.000 θα τα εξασφαλίσει ο παραχωρησιούχος από ίδια κεφάλαια ή από δάνεια. Μιλάμε δηλαδή για δάνειο από τράπεζες, το οποίο φθάνει περίπου στο 1.300.000.000. Άρα, μέτοχοι σε όλη αυτή την προσπάθεια είναι και οι τράπεζες.

Οι τράπεζες λοιπόν όχι μόνο στην Ελλάδα, όχι μόνο επί κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ. –που υπήρχε και τότε ο ανεξάρτητος μηχανικός- αλλά και σ' όλο τον κόσμο ζητούν ανεξάρτητο μηχανικό. Θέλουν δηλαδή έναν οίκο παγκόσμια γνωστό και έγκυρο για να εξασφαλίσουν τα χρήματα, τα οποία τοποθετούν και δανείζουν.

Όμως δεν ισχύει αυτό που είπατε ότι δεν υπάρχει κανένας έλεγχος από μέρους μας. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. θα ελέγχει και θα παρακολουθεί συνεχώς τα έργα. Μάλιστα, υπέγραψα προεδρικό διάταγμα δημιουργίας γενικής διεύθυνσης για τα έργα παραχώρησης. Τα τρία έργα, την υποθαλάσσια Θεσσαλονίκης, το Μαλικό και Ε65 θα τα αναλάβει η «Εγνατία» και τα άλλα τρία μεγάλα έργα θα τα αναλάβει αυτή η γενική διεύθυνση.

Ο ανεξάρτητος μηχανικός βεβαίως είναι αυτός που λέμε ότι εγκρίνει. Όμως η σύμβαση λέει ότι αν εμείς διαφωνήσουμε –και θα το παρακολουθούμε- τότε μπορούμε να ζητήσουμε να πάει το θέμα στη διαιτησία. Η διαιτησία προβλέπει ένα μηχανικό της δικής μας αρεσκείας, ένα μηχανικό του παραχωρησιούχου και έναν κοινής συναινέσεως μηχανικό. Αν δεν συμφωνούμε, τότε ο τρίτος μηχανικός θα είναι από το Παγκόσμιο Επιμελητήριο.

Επομένως υπάρχει πλήρης εξασφάλιση. Δεν μπορεί να κάνει τίποτα ο ανεξάρτητος μηχανικός χωρίς τη δική μας έγκριση, χωρίς τη δική μας βούληση.

Σε ό,τι αφορά τα διόδια, που έθεσε η κ. Φιλίνη –κάνετε ένα άθροισμα- εγώ δεν αμφισβητώ τους αριθμούς που είπατε. Πώς θα πάει στα Γιάννενα κάποιος πληρώνοντας 27 ευρώ; Θα σας πω πώς μπορεί αλλιώς να πάει στα Γιάννενα. Να πάρει την παλιά εθνική οδό από την Αθήνα, δηλαδή να μην πληρώνει διόδια στη διαδρομή Αθήνα- Πάτρα και από εκεί να πάρει πάλι την παλιά εθνική οδό και να πάει στα Γιάννενα.

Αν θέλει να πάει μέσα από τον αυτοκινητόδρομο, μπορεί να πάει απ' αυτόν τον αυτοκινητόδρομο και να πληρώσει τα 10 ευρώ –που τα υπολογίζετε στα 17 της γέφυρας- μπορεί να πάει όμως και από τον Ε65 που δεν θα πληρώνει τα 10 ευρώ της γέφυρας. Εμείς δίνουμε στον πολίτη την εξής βασική δυνατότητα και επιλογή. Θέλει κάποιος να πάει από τον αυτοκινητόδρομο; Θα πληρώσει. Δεν θέλει να πάει; Εξασφαλίζουμε καλό δρόμο να πάει χωρίς να πληρώσει.

Και επειδή από τα πρακτικά της επιτροπής είδα ερωτήσεις για το αν θα υπάρχουν παράπλευροι ή παράλληλοι δρόμοι προς το αυτοκινητόδρομο, σας λέω ότι στη συγγραφή υποχρεώσεων στην παρ. 2.2. –μάλιστα υπάρχει και χάρτης ο οποίος επισυνάπτεται στη σύμβαση- λέει ρητώς ότι είναι γραμμένο με πράσινο ή μπλε χρώμα το δευτερεύον δίκτυο, οι παράπλευροι δρόμοι, οι οποίοι πρέπει να συνδέονται και να εξυπηρετούν, όχι μόνο οικισμούς, αλλά ακόμη και τις καλλιέργειες του καθενός ή όταν θέλει να πάει στη δουλειά του.

Αυτά είναι μέσα στη Σύμβαση. Είναι υποχρέωση την οποία θα εκπληρώσει ο παραχωρησιούχος.

Όσο για τη σιδηροδρομική γραμμή ένα σας λέω, κυρία Φιλίνη. Η Σύμβαση λέει επί λέξει ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα - Καλαμάτα δεν είναι ανταγωνιστικό. Δεν λέει «η σιδηροδρομική γραμμή» αλλά το «σιδηροδρομικό δίκτυο». Δηλαδή απ' όποια και να γίνει δεν είναι ανταγωνιστικό. Και αυτό είναι κανόνας σ' όλες τις συμβάσεις παραχώρησης. Οι σιδηρόδρομοι δεν θεωρούνται ότι είναι ανταγωνιστικό δίκτυο.

Κύριε Πολατίδη, είπατε ότι ένας υπάλληλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατήγγειλε ότι μια εταιρία, η HOCHTIEFF συγκεκριμένα, εξαπάτησε το ελληνικό δημόσιο. Μάλιστα, το κατήγγειλε. Υπάρχει καμμία απόφαση; Εμείς πώς, χωρίς καμμία απόφαση, θα αποφανθούμε και θα πούμε: δεν σε δεχόμαστε; Διότι είναι βασικός όρος του δικαίου. Εφόσον δεν υπάρχει απόφαση, δεν μπορείς να τον αποκλείσεις. Και στο τέλος-τέλος καταγγελίες γίνονται πάρα πολλές. Το θέμα είναι η τελική απόφαση, αν πράγματι αληθεύει αυτό ή όχι. Το Ελληνικό Δημόσιο δεν μπορεί να στηρίζεται σε καταγγελίες για να παίρνει αποφάσεις.

Είπατε γιατί τα διόδια δίνονται μόλις αρχίζει η παραχώρηση. Η προσφορά του παραχωρησιούχου εξαρτάται κι απ' αυτά που του λέμε ότι είναι υποχρεωμένος να κάνει και απ' αυτά που του παραχωρούμε κι εμείς. Αν του λέγαμε εμείς ότι «τα διόδια δεν τα παίρνεις, αλλά θα τα πάρεις όταν κατασκευάσεις το δρόμο» θα έδινε άλλη προσφορά. Δεν θα μας έδινε το 70% των εισπράξεων. Και γιατί να μην πάρει τα διόδια από την αρχή, από τη στιγμή που εμείς εξασφαλίζουμε αυτό το 70% των εσόδων; Και πρέπει να σας πω ότι αν αθροίσετε απ' όλους αυτούς τους έξι δρόμους τα διόδια, θα δείτε ότι στο δημόσιο θα μένουν πάρα πολλά χρήματα, χρήματα για να συντηρεί όλο το δίκτυο στην Ελλάδα κι όχι μόνο το εθνικό δίκτυο, αλλά χρήματα για να κατασκευάζει έργα.

Μάλιστα, αναθέσαμε στο χρηματοοικονομικό μας σύμβουλο και κάνει μελέτη για το αν μπορούμε να πάρουμε χρήματα πιο νωρίς απ' ό,τι προβλέπουν οι συμβάσεις, για να μπορέσουμε να κάνουμε έργα σ' αυτές τις περιοχές, που έχουν πληγεί. Η μελέτη έχει προχωρήσει και πιστεύω ότι θα γίνει και πράξη τελικώς. Όμως τα χρήματα τα οποία έχουμε εξασφαλίσει είναι πάρα πολλά.

Ρωτήσατε επίσης γιατί δεν πέφτει η τιμή των διοδίων όταν αυξάνεται ο αριθμός των αυτοκινήτων. Δεν μπορεί να γίνει αυτό. Με ποιον αλγόριθμο θα γίνει; Ποιος μπορεί να κάνει πρόβλεψη αν θα αυξηθούν ή θα κατέβουν; Αυτό είναι συνάρτηση των γεγονότων, των καταστάσεων, του μηνός, της ημέρας.

Είναι δυνατόν να τα κάνουμε αυτά; Εμάς εκείνο που μας ενδιαφέρει είναι τι παίρνουμε. Παίρνουμε το 70%. Μακάρι ο δρόμος να έχει περισσότερη κίνηση. Τότε θα παίρνουμε κι εμείς το 70%. Και προβλέπουμε μάλιστα στη Σύμβαση ότι αν η απόδοση του ιδίου κεφαλαίου του παραχωρησιούχου είναι πάνω από 12%, τότε από τα επιπλέον κέρδη που θα έχει από τη μεγαλύτερη κίνηση το 70% θα έρχεται σ' εμάς, πέρα από το 70% των εισπράξεων που θα έρχεται. Προβλέπουμε δηλαδή να έχουμε ένα όφελος αν αυξηθεί η κίνηση.

Σε ό,τι αφορά τον Καϊάφα ξέχασα, κυρία Φιλίνη, να σας απαντήσω γι' αυτά που μου είπατε για τον Επίτροπο κ. Δήμα. Στις 15 Σεπτεμβρίου δημοσιεύθηκε ότι το Υπουργείο Οικονομικών παραχώρησε στο Δήμο Ζαχάρως μια έκταση για επιχειρηματικές δραστηριότητες. Σε πέντε μέρες «on camera», στην τηλεόραση δήλωσα ότι δεν πρόκειται να δοθεί ούτε ένα τετραγωνικό μέτρο από την περιοχή που είναι NATURA για επαγγελματικές δραστηριότητες. Και το δήλωσα ως Υπουργός Περιβάλλοντος. Διότι χωρίς την έγκριση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και τους περιβαλλοντικούς όρους δεν μπορεί να γίνει τίποτα.

Και ρωτώ: Προς τι όλο αυτό το αλισβερίσι προς τον Επίτροπο και οι απειλές, όταν ο αρμόδιος Υπουργός δηλώνει από την πρώτη στιγμή, από τις 21 Σεπτεμβρίου, ότι ούτε ένα τετραγωνικό μέτρο από την περιοχή NATURA δεν θα πάει για επαγγελματικές δραστηριότητες;

Θα μπορούσα να πω πολύ περισσότερα πράγματα, αλλά θα το αποφύγω. Εν πάση περιπτώσει, όμως, λίγη περισσότερη εμπιστοσύνη ο ένας στον άλλο να είχαμε, θα ήταν καλύτερα για τον τόπο.

Σε ό,τι αφορά τις τροπολογίες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δόθηκαν την περασμένη Πέμπτη. Είναι τρεις. Τρεις δικαιούμαστε να φέρουμε ως τροπολογίες, τρεις φέρνουμε. Αυτός είναι ο Κανονισμός. Πρέπει να σας πω και κάτι πολύ πρακτικό. Υπάρχουν θέματα τα οποία πρέπει να λυθούν μέσα σε κάποιο χρόνο. Το Υπουργείο δεν έχει αυτή τη στιγμή άλλο νομοσχέδιο. Είναι κακό να φέρνει τροπολογίες που έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα μάλιστα, όπως είναι η τροπολογία για την προστασία του δασικού μας πλούτου και όπως είναι η τροπολογία για την προστασία του περιβάλλοντος από ρύπανση;

Διαπίστωσα, λοιπόν, τα εξής πράγματα: Όταν επέβαλα πρόστιμο 1.000.000 στο λατομείο του Μαρκοπούλου, έβγαλε απόφαση το δικαστήριο ότι δεν είχα το δικαίωμα να επιβάλλω 1.000.000, αλλά μόνο 500.000. Τότε, λοιπόν, αποφάσισα ότι έπρεπε να υπάρχει η δυνατότητα να επιβάλλονται πολύ μεγαλύτερα πρόστιμα για να ενισχύεται έτσι η αποτελεσματικότητα των διοικητικών κυρώσεων. Όλοι έχουμε ευαισθησία στο περιβάλλον, όλοι φωνάζουμε για το περιβάλλον. Επιτέλους από το 2004, λειτουργεί μία υπηρεσία με τους επιθεωρητές περιβάλλοντος.

Έχω δώσει, κύριε Κουβέλη –γιατί έχετε ρωτήσει που έγιναν έλεγχοι και τι έχει επιβληθεί– την κατάσταση στις 30 Οκτωβρίου, για τριακόσιες εταιρείες, οι οποίες τιμωρήθηκαν με 10.000.000 ευρώ. Με ρωτάτε αν εισπράχθηκαν. Εισπράττονται από τις εφορίες. Μάλιστα, προεισπράττεται το 40%. Έστω και αν κάποιοι προσφύγει στο δικαστήριο, προεισπράττεται το 40%. Αφού είναι στην εφορία, πιστεύω ότι έχουν εισπραχθεί. Εάν τα δικαστήρια μείωσαν ή αύξησαν, αυτό δεν το ξέρω, αλλά εν πάση περιπτώσει αν αμφιβάλλετε να κάνω έγγραφο στο Υπουργείο Οικονομικών να μας πει τι έχει κάνει. Πάντως έχω δώσει στη δημοσιότητα, ότι από το 2004 έχουν γίνει πάνω από εξακόσιοι πενήντα έλεγχοι και μάλιστα, απ' ότι βλέπετε, οι ποινές που θέτουμε είναι αρκετά μεγάλες. Και αν είχα τη δυνατότητα, σε ορισμένες περιπτώσεις θα έβαζα και μεγαλύτερη ποινή. Τώρα μου λένε, στον Ασωπό για παράδειγμα, δεν υπάρχει δείγμα εξασθενούς χρωμίου και όλοι «τρέχουν και δεν φτάνουν» για να τακτοποιήσουν τις εκκρεμότητές τους. Ζήτησα, βέβαια, από την νομαρχία, που έχει δώσει πάρα πολλές περιβαλλοντικές άδειες, να επανεξετάσει τους περιβαλλοντικούς όρους και να επανεξετάσει αν πράγματι τους εφαρμόζουν ή όχι.

Αυτό, λοιπόν, έπρεπε να γίνει. Έπρεπε να περιμένω το νομοσχέδιο που θα έρθει στη Βουλή το Μάρτιο, για να ψηφιστεί αυτή η τροπολογία; Είναι πάρα πολύ απλή. Γιατί είπατε ότι είναι

για επικοινωνιακούς λόγους; Είναι για ουσιαστικούς λόγους. Εγώ βλέπω τα αποτελέσματα.

Δεύτερον, υπάρχει τροπολογία για τις αναδασωτέες εκτάσεις και για τα αυθαίρετα. Κατ'αρχήν υπάρχει νόμος. Έχει ψηφιστεί επί δικής σας Κυβερνήσεως με Υπουργό την κ. Παπανδρέου. Υπάρχει νόμος τι πρέπει να γίνεται για τα αυθαίρετα. Η εφαρμογή, βεβαίως, δεν είναι αρμοδιότητας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Η εφαρμογή για τα αυθαίρετα κτίσματα ανήκει στην αρμοδιότητα των πολεοδομιών, των νομαρχιών, των περιφερειών κ.ο.κ., αλλά πάντως δεν ανήκει στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Εμείς εκείνο το οποίο κάνουμε είναι να ελέγχουμε με τους επιθεωρητές περιβάλλοντος τα περιβαλλοντικά θέματα.

Τι γινόταν λοιπόν; Υπήρχε απόφαση ότι κρίνεται μία έκταση αναδασωτέα και δεν επιτρέπεται να γίνουν αυθαίρετα. Αρχίζει να κτίζει κάποιος, έβγαине πρωτόβουλο κατεδάφισης, προσέφυγε στα δικαστήρια, έπαιρνε αναστολή και, αναστολή στην αναστολή, περνούσαν τα χρόνια, γινόταν το σπίτι και έμενε το σπίτι. Αυτή είναι η κατάσταση. Τα αποτελέσματα δεν είναι ικανοποιητικά παρ'όλο που υπάρχουν νόμοι.

Όταν, λοιπόν, με τοποθέτησε η Κυβέρνηση υπεύθυνο για την Πάρνηθα, τότε σκέφτηκα –επειδή γνωρίζω ότι το δικαίωμα της αναστολής δεν το έχει κάποιος που το ακινήτο του έχει κριθεί ετοιμόρροπο– να εφαρμόσουμε και εδώ αυτό το μέτρο, δηλαδή να μην έχει το δικαίωμα να προσφύγει, για να πάρει αναστολή. Διότι ακριβώς η αναστολή είναι αυτή που οδηγεί πολλές φορές στην ύπαρξη αυθαιρέτων. Φέρνουμε αυτή την απλή τροπολογία, ότι, δηλαδή, κύριοι, δεν έχει το δικαίωμα της αναστολής.

Πρέπει εδώ να σας πω –και πρέπει να μιλήσω ειλικρινά– ότι κινούμαστε στα όρια της συνταγματικής νομιμότητας, διότι θίγουμε ένα δικαίωμα, ένα αγαθό, τη δικαστική προστασία. Γι' αυτό το λόγο δεν πάω στο παρελθόν και πάω στο μέλλον για ένα έκτακτο γεγονός, όπως είναι η πυρκαγιά και για ένα αγαθό, το οποίο πάλι προστατεύει το ίδιο το Σύνταγμα, το δασικό μας πλούτο.

Είδα την τροπολογία σας. Είναι ασαφής. Και εσείς λέτε για εκτάσεις που πλήττονται στο μέλλον. Όμως, λέτε να κατεδαφίσουμε και τα αυθαίρετα, σε περιοχές που δεν επιτρέπεται να υπάρχουν αυθαίρετα.

Εγώ αναδρομικά δεν μπορώ να αφαιρέσω το δικαίωμα της προσφυγής στα δικαστήρια για αναστολή. Νόμοι υπάρχουν. Ας εφαρμοστούν οι νόμοι και να εφαρμοστούν σωστά. Εδώ είναι ένα έκτακτο μέτρο. Έχει εφαρμογή μελλοντική και είναι για μια έκτακτη περίπτωση.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Για την ανάθεση των έργων ρωτήσατε γιατί, από μια υπηρεσία μπορούμε να αναθέσουμε ένα έργο σε κάποια άλλη υπηρεσία. Το τι κάνει κάθε υπηρεσία στο Υπουργείο, είναι γραμμένο είτε σε νόμο είτε σε Προεδρικά Διατάγματα. Ποιο το συμπέρασμα; Το συμπέρασμα είναι ότι υπάρχουν, για παράδειγμα, τρεις-τέσσερις διευθύνσεις που ασχολούνται με έργα οδοποιίας, άλλες τρεις-τέσσερις που ασχολούνται με υδραυλικά έργα. Πρέπει να κάνουμε αλλαγή, Προεδρικά Διατάγματα, νόμους και άλλα. Αυτό δεν προλαβαίνω εδώ να το κάνω. Θέλω, λοιπόν, να συγκεντρωθούν γρήγορα –και θα το κάνω βέβαια, καθ' οδόν θα γίνει και αυτό– τα ομοειδή έργα σε ορισμένες διευθύνσεις.

Πέραν αυτού, βλέπουμε, παραδείγματος χάριν, το εξής πράγμα: να έχουμε μια Διεύθυνση στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να έχει δύο έργα σε μία περιοχή και ξαφνικά να εμφανίζεται μια άλλη διεύθυνση με άλλο έργο στην ίδια περιοχή. Αυτό δεν είναι σωστό. Δεν βοηθά τη δουλειά του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Γι' αυτό το λόγο, λοιπόν, ζητώ αυτή την αλλαγή.

Σε ό,τι αφορά τώρα τους συμβούλους, είναι δύο οι σύμβουλοι του Υπουργού. Είναι συγκεκριμένοι, δύο σύμβουλοι. Ο ν. 1418/1984 σωστά προέβλεπε ότι ο Υπουργός μπορεί να πάρει συμβούλους, όταν πρόκειται για έργα άνω των 10.000.000.000 δραχμών. Εδώ ήταν μια κακή αναγραφή στην απόφαση των συμβούλων. Δηλαδή, δεν ανέγραψαν το συγκεκριμένο έργο. Είπαν για έργο άνω των 10.000.000.000, δηλαδή η υπηρεσία

έκανε το λάθος.

Μας το επισημάνει, λοιπόν, το Ελεγκτικό Συνέδριο, ενώ πράγματι υπάρχει έργο των 10.000.000.000 δραχμών, που δεν είναι λογικό να δουλεύουν τόσα χρόνια και από ένα λάθος της υπηρεσίας να μην πληρωθούν. Δύο είναι οι σύμβουλοι! Και λέμε ότι, κύριε, είναι με απόφαση του Γενικού Γραμματέα και θα αναφέρει ποια είναι αυτά τα έργα. Νομίζω ότι έχετε εμπιστοσύνη.

Σημειώνω, επειδή μου είπατε για τις προσλήψεις στην Κεντρική Υπηρεσία Υδάτων, το εξής: Είμαι σχεδόν τέσσερα χρόνια Υπουργός. Δεν προσέλαβα ούτε έναν στο Υπουργείο. Ούτε έναν υπάλληλο! Οι πρώτοι που θα προσληφθούν είναι αυτοί στην Κεντρική Υπηρεσία.

Βιαζόμαστε, υπάρχει μια καθυστέρηση, καθυστέρηση που έγινε από την προηγούμενη κυβέρνηση, κάποια καθυστέρηση που κάναμε και εμείς. Και τώρα, λοιπόν, πρέπει να τρέξουμε. Πρέπει να πάρουμε αυτό το προσωπικό. Το τι προσωπικό χρειαζόμαστε αναγράφεται σε μία Κοινή Υπουργική Απόφαση, η οποία δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Είναι πενήντα έξι άτομα, αναγράφουν οι ειδικότητες και βεβαίως πρέπει να προσληφθούν και στις Διευθύνσεις Υδάτων των Περιφερειών. Δεν θα προσληφθούν τώρα έτσι, αλλά μόνο στην Κεντρική Υπηρεσία ορισμένοι με σύμβαση έργου, για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε.

Αυτή τη στιγμή έχουμε κάνει πολύ σημαντικό έργο. Έχουμε τελειώσει το Εθνικό Πρόγραμμα Διαχείρισης Υδατικών Πόρων και τελειώνουμε το Μάρτιο και τη διαχείριση υδατικών πόρων κατά υδατικό διαμέρισμα. Δηλαδή, ήμασταν καθυστερημένοι, αλλά τώρα τρέχουμε, σπεύδουμε. Γι' αυτό το λόγο είναι ανάγκη να πάρουμε αυτούς τους υπαλλήλους.

Κύριοι συνάδελφοι, προσπάθησα να απαντήσω στα περισσότερα ερωτήματα και πιστεύω ότι σε μεγάλο βαθμό το έκανα. Κλείνω λέγοντας, πως θεωρώ ότι, έστω και κάποιες ανακρίβειες που ελέγχθηκαν, δεν ελέγχθηκαν με σκοπιμότητα. Οφείλω όμως, πέρα από τους συνεργάτες μου και πέρα από τους υπαλλήλους του Υπουργείου και τους μελετητές, να συγχαρώ και όλους τους νομάρχες, τους δημάρχους, που όχι μόνο σε αυτό το έργο, αλλά και σε όλα τα έργα μας βοήθησαν, μας συνέδραμαν και με τις παρατηρήσεις βοήθησαν να κάνουμε καλύτερο το έργο. Τέλος, βεβαίως να ευχαριστήσω και όλους εσάς, που έχετε την καλοσύνη, έστω και με την κριτική να βοηθάτε στο να κάνουμε καλύτερο αυτό το πάρα πολύ σημαντικό έργο, που γίνεται σήμερα και που αποτελεί το μεγαλύτερο πρόγραμμα οδοποιίας σε ολόκληρη την Ευρώπη και το μεγαλύτερο πρόγραμμα έργων υποδομής που έγινε ποτέ στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, καθώς και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης» είκοσι επτά μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί καθηγητές από το Γενικό Λύκειο Λεωνιδίου Αρκαδίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Έχει ζητήσει το λόγο ο Πρόεδρος κ. Απόστολος Κακλαμάνης.

Ορίστε, κύριε Κακλαμάνη, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, το ήμισυ του χρόνου που δικαιούμαι, να το αφαιρέσετε και να το πιστώσετε στον κύριο Υπουργό, ο οποίος οφείλει είκοσι και πλέον λεπτά χρόνου στους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ήθελε να είναι διεξοδικός στις απαντήσεις του.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ήταν διεξοδικός και γι' αυτό πρέπει να κάνουμε πράγματι μια διάκριση μεταξύ του κ. Σουφλιά και ορισμένων άλλων Υπουργών από τους οποίους συνή-

θως η κριτική μπαίνει από το δεξί αυτί και βγαίνει από το αριστερό. Ο κ. Σουφλιάς τα συγκρατεί όλα και απαντά.

Το πρόβλημα όμως θα μπορούσε ο κύριος Υπουργός να μην το αντιμετωπίζει και να μην δίνει πολλές φορές και την εικόνα δυσανεξίας στην κριτική, η οποία δεν εξαλείφεται με το να πει στο τέλος: ευχαριστώ και για την κριτική σας. Και δεν θα είχατε, κύριε Υπουργέ, αυτή την ανάγκη εάν αυτό που πριν από λίγο είπατε -συμφωνώντας ουσιαστικά με αυτό που έχω τονίσει από την πρώτη ημέρα που φέρατε εδώ το πρώτο από αυτά τα λεγόμενα και όντα μεγάλα έργα- το είχατε κάνει. Οφείλατε να είχατε εισηγηθεί στη Βουλή ένα νομοθέτημα το οποίο θα προέβλεπε εκείνες τις εξαιρέσεις από την ισχύουσα νομοθεσία, από τις προβλεπόμενες διαδικασίες, που στη μεν Βουλή θα έδινε τη δυνατότητα να γνωρίζει τι και γιατί ψηφίζει ως εξαίρεση από την ισχύουσα νομοθεσία, σ' εσάς δε, θα έδινε τη δυνατότητα να έχετε και την πολιτική -και με τους συνεργάτες σας- και οποιαδήποτε άλλη ευθύνη για τις συμβάσεις, τους διαγωνισμούς, τις διαδικασίες που ακολουθούνται για την παραχώρηση της μελέτης, της εκτέλεσης, της εκμετάλλευσης όλων αυτών των έργων. Όταν η Βουλή ψηφίζει ένα νόμο, τι θα πούμε αύριο σε εσάς, κύριε Υπουργέ και στον μέχρι πρότινος στενό σας συνεργάτη, τον φίλο μου κ. Τρυφωνίδη και συμπατριώτη μου -Λευκάδα, Πρέβεζα είναι πολύ κοντά- για τις συνέπειες στο περιβάλλον όλων αυτών των μεγάλων έργων που τα ξεκινάτε τώρα, όταν σε ολόκληρη την Ευρώπη, σε ολόκληρο τον κόσμο κοιτάζουν πώς οι συνέπειες των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων που διασχίζουν ολόκληρη την Ευρώπη, θα περιορισθούν;

Δηλαδή, σκέφτονται τα σιδηροδρομικά δίκτυα, σκέφτονται άλλα μέσα μεταφοράς. Εμείς εδώ, αυτοκινητοδρόμους και άγιος ο Θεός!

Και δεν θα ήσασταν καν στην ανάγκη -αν και παρακολουθώντας σας δεν άκουσα ειλικρινώς, μπορεί να μην το πρόσεξα- να αμβλύνετε την εντύπωση που δημιουργείται για τους δυστυχείς αυτούς παραχωρησιούχους, οι οποίοι από το κόστος 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ, θα καταβάλουν 240.000.000 ευρώ και ίσως το μισό, αν το δώσουν σε μετοχές, δεν ξέρω ποιες είναι οι λεπτομέρειες της σύμβασης.

Όλα τα άλλα είναι λεφτά του ελληνικού δημοσίου, του ελληνικού λαού, που στη συνέχεια για τριάντα ολόκληρα χρόνια με τα τιμολόγια -εμείς δεν είμαστε σε θέση εδώ να τα κρίνουμε αυτά που συμφωνείτε- θα αποπληρώνει το έργο, τα κέρδη βέβαια των παραχωρησιούχων, διότι αυτοί προφανώς δεν κάνουν δωρεά στον ελληνικό λαό, τα χρήματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και -το χειρότερο- μια δέσμευση -δεν ξέρω για πόσα χρόνια στο μέλλον- των Προγραμμάτων Δημοσίων Επενδύσεων.

Μόνο τους αυτοκινητοδρόμους χρειάζεται η χώρα; Και τα κοινοτικά πλαίσια; Και το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης-αυτό που έμεινε ανεκμετάλλευτο σε μεγάλο μέρος- και το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και η αντιστοιχία τους στα εθνικά προγράμματα επενδύσεων, όλα αυτά για τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους;

Κύριε Υπουργέ, θυμάστε ότι ως Πρόεδρος της Βουλής είχα καταβάλει μια προσπάθεια όταν συνειδητοποίησα ότι είναι πολύ εύκολο στην Κυβέρνηση και στον κάθε Υπουργό να φέρνει εδώ ό,τι κάνει, όποια σύμβαση κάνει, να την περνάει με νόμο, να μπαίνει η σφραγίδα της Βουλής, να γίνεται νόμος του κράτους και τα σκυλιά δεμένα. Ούτε το καζίνο της Πάρνηθας ήρθε εδώ ούτε η Φλώρινα ούτε μια σειρά άλλα έργα και συμβάσεις, διότι επείσθη η Κυβέρνηση από τον Πρόεδρο της Βουλής -και πιστεύω ότι ο κ. Σιούφας θα το κάνει κάποια στιγμή, είναι τώρα στις αρχές της θητείας του- ότι δεν είναι δυνατόν η Βουλή, οι Βουλευτές -που οι πλείστοι αγνοούν- να μελετήσουν όλον αυτόν τον όγκο των εγγράφων, των σχεδίων, των διακηρύξεων, των προκηρύξεων, των διαγωνισμών, όλα αυτά τα οποία καταλήγουν τελικώς σε αυτό το ογκώδες επίσης κείμενο.

Αγαπητέ Υπουργέ, τώρα θα μου πείτε ότι αυτό είναι το τελευταίο έργο. Εντάξει. Εγώ θέλω να πω ότι δεν θα μπορούίτε να μου πείτε αυτό που είπατε στο συνάδελφο εξ Ηλείας, ότι δηλαδή δεν δικαιούται να πει «ναι», αφού τόσο κριτική έγινε στη σύμβαση και σε όλα τα συμπαραμαρτούντα που είναι δική σας ευθύ-

νη. Δεν θα χρειαστεί να μου το πείτε εμένα γιατί εγώ θα την καταψηφίσω τη σύμβαση. Θα καταψηφίσω αυτό το νομοσχέδιο στη λογική που έχω καταψηφίσει και όλες τις άλλες συμβάσεις για επίγεια, υποθαλάσσια, εναέρια και δεν ξέρω τι άλλα έργα, γιατί δεν μπορώ να αισθανόμαι ως εκπρόσωπος του ελληνικού λαού ότι χωρίς να γνωρίζω πώς φθάνουμε σε μια σύμβαση, πώς θα εκτελεστεί αυτή η σύμβαση, τι υπάρχει κάτω και πέρα από αυτήν τη σύμβαση, κατ' εντολή του λαού λέω «κυρούται».

Θα καταψηφίσω, κύριε Πρόεδρε, αυτό το νομοσχέδιο. Βέβαια, δεν ξέρω, και στην Κυβέρνηση αυτή, αλλά και στην επόμενη, προφανώς το ελληνικό δημόσιο δεν θα σταματήσει να κάνει έργα, να κάνει συμβάσεις.

Ας σκεφτεί καλύτερα η Κυβέρνηση αυτό που είπε ο Υπουργός πριν και όχι απλά να το λέει από το Βήμα και να φέρνει μετά συμβάσεις να κυρώνονται μ' αυτόν τον τρόπο.

Ας φέρει ένα νομοσχέδιο που θα δίνει το πλαίσιο των εξαιρέσεων που θα απαιτείται, ενώ στο μεταξύ θα έχει εξηγήσει στη Βουλή γιατί χρειάζονται αυτές οι φορολογικές απαλλαγές, γιατί θα χρειάζεται αυτή η διαφορά από τη νομοθεσία, την προκήρυξη των δημοσίων έργων, γιατί θα χρειάζονται εκείνοι ή οι άλλοι ή η εξαίρεση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ και εγώ, κύριε Πρόεδρε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροτα - ξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροτα - ξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε –απευθύνομαι στον κ. Κακλαμάνη- ξέρετε, όταν αντικατέστησα στο Υπουργείο Εσωτερικών τότε τον κ. Γκελεστάθη –ήμουν διάδοχός του, ήταν Υφυπουργός Εσωτερικών- του είπα «λυπάμαι πάρα πολύ, διότι φεύγεις εσύ και έρχομαι εγώ κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κύριε Υπουργέ, φαντάζομαι ότι θα είναι επί Υπουργίας Χριστόφορου Στράτου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροτα - ξίας και Δημοσίων Έργων): Ναι, κύριε Πρόεδρε, Χριστόφορου Στράτου.

Του λέω λοιπόν «λυπάμαι πάρα πολύ που φεύγεις εσύ και έρχομαι εγώ, είμαστε φίλοι κ.λπ.» και μου λέει ««Γιώργο, ένα πράγμα δεν θα μου αφαιρέσεις. Το ότι θα με αποκαλούν «κύριε Υπουργέ»»».

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εσείς πήγατε από το 1974 εκεί. Μη μας κάνετε το νεαρό! Αυτό ήταν τριάντα χρόνια πίσω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροτα - ξίας και Δημοσίων Έργων): Και εγώ, λοιπόν, απευθύνομαι και με σεβασμό και εκτίμηση σε εσάς και λέω το εξής: Κύριε Πρόεδρε, δεν κάνουμε μόνο αυτοκινητοδρόμους. Αυτήν τη στιγμή έχουμε ένα ανεπτυγμένο πρόγραμμα, πέρα αυτών των συμβάσεων παραχώρησης, περίπου 8.500.000.000 που αναφέρεται σε λιμάνια, αεροδρόμια, βιολογικούς καθαρισμούς και σε πάρα πολλά έργα.

Μάλιστα, πρέπει να σας πω ότι είναι σωστή η παρατήρησή σας, αλλά στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης όσα χρήματα βάζουμε για κατασκευή έργων, τόσα βάζουμε και για το περιβάλλον. Δηλαδή, περίπου 4.500.000.000 ευρώ για τα έργα και 4.500.000.000 ευρώ στο περιβάλλον.

Τώρα σε ό,τι αφορά τα χρήματα: Το ελληνικό δημόσιο βάζει 550.000.000, εκ των οποίων τα 275.000.000 θα τα πάρει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο παραχωρησιούχος βάζει ίδια κεφάλαια, αλλά από εκεί και πέρα έχει υπογράψει εβδομήντα δανειακές συμβάσεις και τις έχει φέρει σε μας, διότι αλλιώς δεν θα υπογράφαμε τη σύμβαση. Πάνω από 1.300.000.000 ευρώ με δικές του εγγυήσεις. Επιπλέον, αναλαμβάνει και ρίσκο στην κατασκευή, στη λειτουργία, στην απόδοση. Επομένως δεν γίνεται αυτό το έργο χωρίς να βάζει το μεγαλύτερο ποσοστό ο παραχωρησιούχος.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ένα χρυσορυχείο τους δίνετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΟΥΦΛΙΑΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροτα -

ξίας και Δημοσίων Έργων): Βεβαίως, δουλειά κάνει, επιχείρηση κάνει. Θα τα εισπράξει σταδιακά μέσω των διοδίων. Έτσι όμως εμείς, για παράδειγμα ως κράτος αυτήν τη στιγμή θα κατασκευάσουμε έργα 9.500.000.000 ευρώ, με 2.500.000.000 περίπου και όχι παραπάνω να βάλουμε μόνο εμείς.

Τώρα όσον αφορά το γιατί φέραμε την κύρωση στη Βουλή, θα σας πω τα εξής. Πρώτον, διότι εμείς παραλάβαμε το έργο με την πρώτη φάση τελειωμένη, δηλαδή, με την προεπιλογή των ομίλων. Αν ξεκινούσαμε από την αρχή, θα χάναμε χρόνο.

Δεύτερον, είναι σωστό να φέρουμε ένα νόμο-πλαίσιο γι' αυτά τα έργα με σύμβαση παραχώρησης.

Έγινε για τα μικρά έργα ο νόμος περί Σ.Δ.Ι.Τ., δηλαδή μέχρι τα 200.000.000 ευρώ. Αλλά τα μεγάλα έργα έχουν μερικές φορές ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Παραδείγματος χάριν, σ' αυτό το δρόμο το 70% των εσόδων θα τα πάρουμε εμείς ως δημόσιο. Για το δρόμο όμως Ε65 προβλέπεται άλλος αλγόριθμος και θα δίνουμε ετησίως στον παραχωρησιούχο, πέραν των διοδίων. Υπάρχουν και άλλα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε κάθε δρόμο ιδίως όταν είναι τόσο μεγάλος δρόμος.

Εν πάση περίπτωση, παρ' όλο που φέρνω αυτά ως δικαιολογία γιατί φέρνουμε την κύρωση, είμαι βαθύτατα πεπεισμένος ότι έχετε δίκιο και τελικώς πρέπει να κάνουμε ένα νόμο-πλαίσιο για να μη φέρνουμε αυτές τις συμβάσεις εδώ στη Βουλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο Βουλευτής Ηλείας κ. Γιώργος Κοντογιάννης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΤΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ πάντως χαίρομαι διότι επιτέλους ξεκινάει ο βορειοδυτικός άξονας. Σίγουρα στην Ευρώπη αναζητούν εναλλακτικές διεξόδους στις μεταφορές, γιατί ήδη έχουν τελειώσει με τους αυτοκινητοδρόμους. Εμείς εδώ δυστυχώς μετά από τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, με Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα, ακόμη φτιάχνουμε αυτοκινητόδρομους. Η ευθύνη πάντως γι' αυτό πρέπει να αναζητηθεί αλλού και όχι στην παρούσα Κυβέρνηση.

Η σημερινή εθνική οδός Πατρών-Κορίνθου, μία από τις βασικές οδικές αρτηρίες της χώρας μας, είναι σχεδιασμένη με κυκλοφοριακά δεδομένα του 1969 και αδυνατεί εδώ και χρόνια να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις μετακινήσεων και του ιλιγγιώδους ρυθμού αύξησης των Ι.Χ. αυτοκινήτων. Οι μόνες επεμβάσεις που έχουν γίνει από αυτά τα τριάντα οκτώ χρόνια λειτουργίας της εθνικής οδού, είναι η τοποθέτηση σημάτων επισήμανσης επικίνδυνων σημείων και αποκαταστάσεις των φθορών του οδοστρώματος, όπου βέβαια αυτό ήταν εφικτό.

Το 2000, ύστερα από εισήγηση της ερευνητικής ομάδας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, απαγορεύτηκε να τοποθετηθεί νησίδα ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, διότι θα προκαλούσαν περισσότερα δυστυχήματα λόγω του περιορισμένου πλάτους του οδοστρώματος.

Το μεγαλύτερο μέρος της εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών έχει μεταβληθεί εδώ και χρόνια σε ένα μεγάλο πέταλο του Μαλιακού, όπου σημειώνεται το 30% όλων των ατυχημάτων του εθνικού δικτύου. Καθημερινά συνάνθρωποί μας χάνουν τη ζωή τους είτε λόγω υπερβολικής ταχύτητας είτε λόγω ολισθηρότητας του δρόμου, ενός δρόμου στενού και επικίνδυνου. Το 2005 σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Διεύθυνσης Τροχαίας, έχασαν τη ζωή τους εξήντα τρία άτομα και τραυματίστηκαν διακόσια δεκαπέντε. Το 2006 έχασαν τη ζωή τους τριάντα οκτώ άτομα και τραυματίστηκαν εκατόν επτά. Και φέτος μέχρι τις 25 Νοεμβρίου, έχουν χάσει τη ζωή τους σαράντα έξι άτομα και έχουν τραυματιστεί εκατόν έντεκα. Αξιωματικοί της Τροχαίας χαρακτηρίζουν τα διακόσια είκοσι εννιά χιλιόμετρα ως τα πλέον επικίνδυνα, αφού ο δρόμος έχει απότομες στροφές, με κακής ποιότητας οδοστρώμα χωρίς ορατότητα και χωρίς διαχωριστικό στηθαίο.

Με τη σημερινή κύρωση της σύμβασης ξεκινάει η διαδικασία για να μπει επιτέλους ένα τέλος στο φόρο αίματος στην ασφάλτο, αλλά και για να σβηστεί από το χάρτη το πιο μελανό κομμάτι, το πιο επικίνδυνο κομμάτι του εθνικού οδικού δικτύου.

Το έργο Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα αποτελεί τεράστιας σημασίας έργο. Είναι ένα έργο που θα αλλάξει τα

οικονομικά δεδομένα της βόρειας και δυτικής Πελοποννήσου στην οποία θα αποκτήσουν εύκολη και ασφαλή πρόσβαση οι κάτοικοι της πρωτεύουσας. Τι σημασία έχει αυτή η επισημάνση για την ανάπτυξη του τουρισμού; Αρκεί να σας πω ότι μέχρι σήμερα η πατρίδα μου, η Ηλεία, με τις τόσες φυσικές ομορφιές, την Ολυμπία, την Αρχαία Ήλιδα, τον Επικούρειο και τα εκατόν τριάντα πέντε χιλιόμετρα παραλίας, είναι εκτός προορισμού για τα σαββατοκύριακα ακόμη και για τα γραφεία τουρισμού, λόγω του κακού οδικού δικτύου.

Επιτρέψτε μου, όμως, να κάνω πέντε επισημάνσεις, που θεωρώ ότι πρέπει να τεθούν για το νέο οδικό άξονα, δεδομένης της άσχημης συγκυρίας που βιώνει ο τόπος μου μετά τις καταστροφικές πυρκαγιές του Αυγούστου.

Πρώτη επισημάνση. Πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή του τμήματος Πάτρα-Πύργος. Οι συνθήκες που επικρατούν σήμερα στην Ηλεία επιβάλλουν την επιτάχυνση της ανάπτυξης της περιοχής, αν θέλουμε να προχωρήσουν τάχιστα οι προσπάθειες για ανασυγκρότηση, για αναγέννηση της Ηλείας. Κι αυτό θα γίνει μόνο αν το εν λόγω οδικό τμήμα ολοκληρωθεί το γρηγορότερο δυνατόν. Ει δυνατόν, κύριε Υπουργέ και πριν τους σαράντα δύο μήνες.

Γιατί μόνο αν υπάρξουν υποδομές, θα βοηθήσουμε στην ανάπτυξη του τουρισμού και στο εμπόριο των αγροτικών προϊόντων της Ηλείας. Σήμερα, για να περάσει κανείς από την Πάτρα στην Αρχαία Ολυμπία, πρέπει να περάσει περίπου ογδόντα ισόπεδες διαβάσεις, αστικές και αγροτικές, σ' ένα δρόμο που κυκλοφορούν από Ι.Χ., νταλίκες, αγροτικά μηχανήματα, μέχρι και ζώα.

Η δεύτερη επισημάνση. Κατασκευή κάθετων αξόνων: είναι επιβεβλημένη η ταυτόχρονη κατασκευή των κάθετων αξόνων προς το νέο αυτοκινητόδρομο από τα λιμάνια της Κυλλήνης και του Κατάκολου, αλλά και το αεροδρομίου της Ανδραβίδας που θα λειτουργήσει σύντομα, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της πολιτείας, και ως πολιτικό και εμπορικό.

Παράλληλα, πρέπει να προχωρήσει το τμήμα του έργου Αρχαία Ολυμπία-Τρίπολη, καθώς και οι ορεινές περιοχές της Ανδρίτσαινας και της Φιγαλίας πρέπει να αποκτήσουν πρόσβαση προς τη θάλασσα.

Η Τρίτη επισημάνση: Πρέπει να υπάρξει προστασία του περιβάλλοντος στην περιοχή της λίμνης του Καϊάφα. Σήμερα οι συνθήκες έχουν αλλάξει δραματικά, ιδιαίτερα μετά την 24η Αυγούστου, όπου επήλθε αυτή η μεγάλη καταστροφή. Αυτό, όμως, πιστεύω ότι καθιστά, κύριε Υπουργέ, ακόμα μεγαλύτερη τη δική μας ευθύνη για την προστασία της περιοχής.

Χαίρομαι, γιατί ο κ. Σουφλιάς -υιοθετώντας την πρόταση που και εγώ κατέθεσα στην επιτροπή- θα διπλασιάσει το μήκος του τούνελ που θα κατασκευαστεί με τη μέθοδο cut and cover. Θα ήθελα, όμως, να εξαντλήσετε τις δυνατότητες, που υπάρχουν, για μεγιστοποίηση του μήκους του τούνελ. Είναι άλλωστε μια πρόταση που και η Νομαρχία Ηλείας σας έχει καταθέσει. Γνωρίζω ότι και γι' αυτήν την πρόταση υπάρχουν αντιδράσεις επειδή υποστηρίζετε ότι το τούνελ θα κόβει τη ροή των υδάτων από τη λίμνη προς το παραθαλάσσιο δάσος. Όμως αυτό πιστεύω ότι είναι κάτι που με τις σύγχρονες μεθόδους της επιστήμης μπορεί να αντιμετωπιστεί. Άλλωστε, πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας ότι με την πλήρη υπογειοποίηση του δρόμου θα ενωθούν μεταξύ τους τα δύο τμήματα του δάσους και θα γίνει δάσος και το κομμάτι που τώρα είναι τσιμέντο. Έτσι, θα αποφευχθεί διχοτόμηση του οικοσυστήματος και ο δρόμος δεν θα επιδράσει αρνητικά στην πανίδα της περιοχής. Σε κάθε περίπτωση, όποια λύση και αν προκριθεί, δεν πρέπει να τέμνεται η περιοχή και από οδικό άξονα και από τον σιδηρόδρομο. Η όχληση στην περιοχή δεν πρέπει να είναι διπλή. Ο σιδηρόδρομος πρέπει να είναι έξω από το τούνελ, να εφάπτεται του αυτοκινητόδρομου.

Τέταρτη επισημάνση. Αναβάθμιση των περιφερειακών οδών: Πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στους κατοίκους της περιοχής που θέλουν να ταξιδέψουν από την Κρέστανα στη Ζαχάρω και αντιθέτως, να μην εισέλθουν στο νέο αυτοκινητόδρομο. Αυτό σημαίνει ότι ο δρόμος που πηγαίνει περιμετρικά της λίμνης πρέπει και αυτός να αναβαθμιστεί.

Πέμπτη επισημάνση. Περιβαλλοντικά φιλικές υποδομές:

Δεδομένων των αυξημένων προκλήσεων που αντιμετωπίζει σήμερα η χώρα μας και όλη η ανθρωπότητα για την προστασία του περιβάλλοντος και δεδομένης της κυβερνητικής βούλησης για ενεργειακή απεξάρτηση της χώρας από ορυκτά καύσιμα, είχα προτείνει στον τέως Υπουργό Ανάπτυξης και νυν Πρόεδρο της Βουλής, κ. Σιούφα, να εξεταστεί η δυνατότητα ο εθνικός οδικός άξονας να φωτιστεί με φωτοβολταϊκά. Είναι μια λύση βιώσιμη, πιστεύω, οικονομικά εφικτή και περιβαλλοντικά φιλική. Άλλωστε πιστεύω ότι αν τη μελετήσετε -να λάβετε υπ' όψιν σας ότι ο κ. Σιούφας είχε απευθυνθεί προς το Υπουργείο σας και είχε διαβίβασει την επιστολή μου και είχε υιοθετήσει την πρότασή- μπορεί να προχωρήσουμε σε μια προοδευτική λύση που θα είναι, όπως σας είπα, φιλική προς το περιβάλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είχε πει και ο αρμόδιος Υπουργός Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. σε συνέντευξή του, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας είναι ζήτημα εθνικής ασφάλειας. Και σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο για την οδική ασφάλεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει βάλει ως στόχο το 2010 να έχουν μειωθεί οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα κατά 50% σε σχέση με το 2000. Σύμφωνα με τον στόχο αυτό, για τη χώρα μας ο αριθμός των νεκρών θα πρέπει από τους δύο χιλιάδες τριάντα επτά το έτος 2000 να μην υπερβαίνει τους χίλιους δεκαοκτώ νεκρούς το 2010. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας, ο αριθμός αυτός έπεσε στους χίλιους εξακόσιους πενήντα επτά το 2006, αλλά, δυστυχώς, συνεχίζουμε να καταλαμβάνουμε την τελευταία θέση στην οδική ασφάλεια της Ευρώπης των δεκαπέντε. Το οικονομικό και κοινωνικό κόστος της ασφάλτου είναι υπέρογκο, αφού εκτός από τις απώλειες σε ανθρώπινες ζωές, υπολογίζεται ότι έχουμε είκοσι χιλιάδες τραυματίες το χρόνο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, με κόστη νοσηλείας και αποκατάστασης κ.λπ..

Κλείνοντας την παρέμβασή μου επιθυμώ να χαιρετίσω για άλλη μία φορά την πρόθεση της πολιτείας όπως εκφράστηκε από τον Υφυπουργό κ. Θεμιστοκλή Ξανθόπουλο στην επιτροπή μέσων των εσόδων, ακόμα και των προκαταβολών από το νέο έργο, να διατεθούν σε παράλληλα έργα στην περιοχή των καμένων.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Πριν καλέσω στο Βήμα τον επόμενο αγορητή, θέλω να κάνω στο Σώμα μία πρόταση: Υπάρχουν ακόμα εγγεγραμμένοι δεκαέξι ομιλητές. Πρέπει να τελειώσουμε στις 18.00'. Καταλαβαίνετε ότι δεν προλαβαίνουν να μιλήσουν όλοι. Εκτός αυτού, έχουν ζητήσει το λόγο και δύο Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Προτείνω, λοιπόν, στο Σώμα να περιορίσουμε το χρόνο ομιλίας από οκτώ λεπτά σε πέντε λεπτά ούτως ώστε να καταστεί δυνατό να μιλήσουν όσο το δυνατόν περισσότεροι, αν όχι και όλοι οι συνάδελφοι.

Το Σώμα συμφωνεί;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Το Σώμα συμφώνησε ομόφωνα και ο χρόνος ομιλίας των εγγεγραμμένων ομιλητών περιορίζεται από οκτώ λεπτά σε πέντε λεπτά.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Πλεύρης. Πόσο χρόνο χρειάζεστε, κύριε Πλεύρη;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Πέντε λεπτά είναι υπεραρκετά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Νεράντζης): Ευχαριστώ πολύ. Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Ευχαριστώ κι εγώ.

Κύριε Υπουργέ, σας είπαν ότι ακούτε το ΛΑ.Ο.Σ. στο αυτί σας. Δυστυχώς δεν το ακούτε διότι αν το ακούγατε θα ήταν όλα καλύτερα για το λαό. Κύριε Πρόεδρε, για το ποιοι είναι «τακίμια» τώρα, αρκεί να δει κάποιος τα προγράμματα των δύο μεγάλων κομμάτων για να καταλάβει ότι δυστυχώς στην Ελλάδα έχουμε ένα μεγάλο κόμμα με δύο όψεις.

Επί του έργου, κατά την άποψή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού όταν γίνεται ένα έργο το οποίο μάλιστα καλύπτει ειδικά περιοχές που έχουν πληγεί, οπωσδήποτε είναι ένα θετικό δημι-

ούργημα που θα πρέπει να το επικροτήσουμε διότι είναι λυπηρό το ότι στην Ελλάδα του 2007 που πέρασαν τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, όπως αναφέρθηκε, υπάρχουν ακόμα περιοχές που δεν είναι προσβάσιμες με αξιοπρεπείς «ευρωπαϊκούς» δρόμους, αλλά αντιθέτως πρέπει να οδηγούμε συχνά σε επικίνδυνα σημεία του οδοστρώματος, όπως ήταν το Πέταλο του Μαλιακού όπου πριν από λίγο καιρό θρηνήσαμε πολλά θύματα.

Υπ' αυτήν την έννοια, λοιπόν, εμείς επικροτούμε το έργο, αλλά θα μας επιτρέψετε να διατηρήσουμε κάποιες επιφυλάξεις ως προς τη σύμβαση όπως έχει κατατεθεί προς κύρωση. Κατά την άποψή μας –και αυτό δυστυχώς το είδαμε σε πολλά έργα που γίνονται στη χώρα μας– υπάρχει μία αποικιοκρατική αντίληψη των κοινοπρακτικών εταιρειών ως προς την Ελλάδα. Μας αντιμετωπίζουν ελαφρώς σαν να είμαστε πρώην κράτος της Αφρικής όπου τέλος πάντων μπορούν να μας δίνουν να υπογράψουμε ό,τι επιθυμούν και ουσιαστικά να αποκερδαίνουν πάρα πολλά οφέλη εις βάρος τελικά του ελληνικού λαού. Είναι γενικώς λυπηρό κατά την άποψή μου όταν το 50% των έργων χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση να πρέπει να αναζητούμε καπιταλιστικά δημιουργήματα για να μας φτιάξουν αυτά που θα έπρεπε το κράτος να είχε φροντίσει να γίνουν.

Ως προς τη συγκεκριμένη σύμβαση, αυτά που θα ήθελα να επισημάνω είναι κατ' αρχάς το κόστος στα διόδια. Αναφέρεται ότι είναι 0,04 λεπτά ανά χιλιόμετρο. Αυτό, αν δεν κάνω λάθος, μεταφράζεται περίπου στα 15 ευρώ αν κάποιος θέλει να διανύσει όλη την διαδρομή που υπάρχει. Δεν νομίζω ότι το τέλος αυτό ανταποκρίνεται σε μία μέση οικογένεια που για να πάει και να έλθει θα χρειάζεται να πληρώνει 30 ευρώ.

Θα μου πείτε: «Δεν θα πάρουν διόδια;». Να πάρουν διόδια, αλλά σας το είπα και ο ειδικός αγορητής του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού: Γιατί στην κλίμακα της αναλογίας να μην μπει και ο αριθμός των αυτοκινήτων που περνάνε; Αυτό που συνέβη στην Αττική οδό είναι μία πραγματικότητα, ότι δηλαδή ενώ τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν την Αττική οδό είναι περισσότερα απ' ό,τι υπολόγιζαν οι μελέτες, παρ' όλα αυτά επειδή ακριβώς δεν είχε προβλεφθεί αυτή η παράμετρος ώστε τουλάχιστον τα διόδια να μείνουν στο ύψος αρχικά των 1,80 ευρώ περίπου –σήμερα είναι στα 2,70 ευρώ–, τελικά αυτά τα διόδια θα αυξάνονται συνέχεια. Το ίδιο κατά την άποψή μας θα συμβεί δυστυχώς και στο συγκεκριμένο δρόμο.

Θα ήταν ευχής έργο παράλληλα να υπήρχαν κάποιες καλύτερες προβλέψεις αναφορικά με το περιβάλλον όπως αναφέρθηκαν. Επίσης θα ήταν καλό να συνέχιζε ο δρόμος και μακάρι κάποια στιγμή να γίνει αυτό για να καλυφθούν και άλλες περιοχές της Πελοποννήσου που δυστυχώς δεν καλύπτει το συγκεκριμένο οδικό δίκτυο.

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

Έγινε και μια αναφορά στη γερμανική εταιρεία «HOCHTIEFF GmbH». Ο κύριος Υπουργός ανέφερε ότι δεν υπάρχει καταδικαστική απόφαση. Επειδή και εγώ είμαι νομικός και γνωρίζω ότι *in dubio pro re*, εν αμφιβολία, είναι υπέρ του κατηγορουμένου, θα ήθελα το ίδιο να πείτε και σε κάποιους επιχειρηματίες που το Σ.Δ.Ο.Ε. μπαίνει μέσα, τους βρίσκει μια παρατυπία και τους τραβάει ένα δυνατό πρόστιμο. Γι' αυτούς τους ανθρώπους δεν ισχύει το τεκμήριο αθωότητας και καλούνται να το πληρώσουν.

Έχουμε μια εταιρεία η οποία κατηγορείται ότι στην αλλαγή ευρώ με δραχμές έκανε ουσιαστικά μια απάτη προς το ελληνικό δημόσιο, που μπορεί να το βαρύνει με 3.000.000.000 ευρώ. Μια τέτοια εταιρεία επιτρέψτε μου να πω ότι όσο εκκρεμεί η διαδικασία κατά την άποψή μας δεν θα έπρεπε να βρίσκεται μέσα στην Κοινοπραξία. Φανταστείτε ο ελληνικός λαός στον οποίο έχουν πέσει διάφορα χαράτσια από το Σ.Δ.Ο.Ε. και τις εφορίες για μικροπαραλείψεις, να ακούει ότι μια εταιρεία που κατηγορείται ότι έχει ζημιώσει το ελληνικό δημόσιο με 3.000.000.000 ευρώ, παίρνει ένα έργο. Εκεί εμείς έχουμε κάποιες ενστάσεις.

Τέλος, για τις τροπολογίες θα πούμε και στη ψήφισή τους ποιες καταψήφισουμε και ποιες υπερψηφίζουμε, απλώς αναφορικά με τους γεωλόγους, όπως είπαν και τα άλλα κόμματα, άποψή μας θα ήταν να επεκταθεί σε όλους και όχι μόνο στους

γεωλόγους του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μόνο μια φράση θα ήθελα να πω στο νέο συνάδελφο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Δύο φράσεις.

Κύριε Πρόεδρε, έχετε το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Η έκφραση «τακίμι» ελέγχθη εκτός Πρακτικών, αλλά εφόσον ο συνάδελφος τη δημοσιοποίησε, έχει την έννοια -θεωρώ, μπορεί να κάνω και λάθος- πως βρέσκονται κοντά, στον ίδιο περίπου χώρο, αλλά αυτό δεν είναι αρμοδιότητα δική μου να το προσδιορίσω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΛΕΥΡΗΣ: Και εμείς αυτό θεωρούμε για το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τη Νέα Δημοκρατία.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είναι αρμοδιότητα του κάθε φορέα και επομένως δεν μου πέφτει λόγος. Επαναλαμβάνω ότι η φράση ήταν εκτός Πρακτικών και δεν είχε την έννοια αυτή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κατεγράφη, κύριε Πρόεδρε.

Ο κ. Ντινόπουλος έχει το λόγο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας υπενθυμίζω ότι η υπέρβαση του πενταλέπτου είναι πράξη μη αλληλεγγύης προς τους συναδέλφους.

Ορίστε, κύριε Ντινόπουλε.

ΑΡΓΥΡΗΣ ΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Θα είμαι πολύ σύντομος, κυρία Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, θα ήθελα να επισημάνω ότι πέρα από τα «τακίμια», για μας που κάνουμε τα πρώτα βήματά μας σε αυτήν την Αίθουσα το να παρακολουθούμε πολιτικούς διαλόγους όπως αυτού που προ ολίγων λεπτών αναπτύχθηκε ανάμεσα στον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και τον Πρόεδρο κ. Κακλαμάνη, αποτελεί μάθημα κοινοβουλευτισμού. Νομίζω ότι αν μπορούσαν τέτοιοι πολιτικοί διάλογοι να κυριαρχήσουν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε συνάδελφε, στο θέμα σας. Μην κρίνετε τον κύριο Πρόεδρο και το συνάδελφο.

ΑΡΓΥΡΗΣ ΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, θα τελειώσω. Δεν θα καταχραστώ του χρόνου.

Εάν μπορούσαν, λοιπόν, τέτοιοι πολιτικοί διάλογοι να κυριαρχήσουν και στην ευρύτερη ελληνική κοινωνία την εποχή της τηλεοπτικής δημοκρατίας, νομίζω ότι θα ήταν για το καλό όλων.

Πολύ σύντομα, κυρία Πρόεδρε, θέλω να πω ότι πρόκειται πράγματι για ένα σημαντικό έργο. Θα ήθελα μόνο να επισημάνω το σημείο εκείνο που βεβαίως δεν αφορά στο έργο, αλλά στην τροπολογία για τους γεωλόγους. Πράγματι, αποκαθίσταται μία αδικία ύστερα από δώδεκα και πλέον έτη, όταν οι γεωλόγοι εξομοιώνονται με τους λοιπούς μηχανικούς του δημοσίου. Θα ήθελα εδώ να πω ότι και οι γεωλόγοι είναι εργαζόμενοι της πρώτης γραμμής, είναι αυτοί οι οποίοι βρίσκονται σε όλα τα δημόσια έργα, είναι αυτοί οι οποίοι βρίσκονται στα φράγματα τα οποία κατασκευάζονται και είναι αυτοί οι οποίοι παράγουν ένα πολύ σημαντικό έργο.

Νομίζω, λοιπόν, ότι το επίδομα το οποίο δικαίως χορηγείται, ύστερα μάλιστα από την παρέλευση δωδεκαετίας, θα έπρεπε να επεκταθεί σε όλους τους γεωλόγους, οι οποίοι υπηρετούν στο δημόσιο. Δεν είναι δα και πάρα πολλοί. Δίδεται ήδη σε πενήντα εξ αυτών. Εάν επεκταθεί και στους υπόλοιπους εκατόν εβδομήντα, νομίζω ότι πραγματικά θα αποτελεί μια σημαντική ενίσχυση για ένα κλάδο, που όπως είπαμε και προηγουμένως βρίσκεται στη πρώτη γραμμή των δημοσίων έργων.

Γνωρίζω ότι η πολιτική βούληση του Υπουργείου είναι το επίδομα αυτό να δοθεί. Υπάρχουν ίσως κάποια προβλήματα από την πλευρά του Υπουργείου Οικονομικών. Πάντοτε τα λεφτά δεν φθάνουν, όμως από τη στιγμή που ασκούμε μια πολιτική η οποία έχει πρωτίστως αναφορά στη κοινωνία, θέλω να πιστεύω ότι είτε στο παρόν νομοσχέδιο είτε σε κάποιο από τα αμέσως επόμενα νομοσχέδια του Υπουργείου θα αποκατασταθεί αυτή η αδικία για μια μερίδα εργαζομένων του δημοσίου, η οποία πραγματικά εργάζεται σκληρά και βρίσκεται στην πρώτη γραμμή.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Όπως είδατε, στο ήμισυ το χρόνο τον οποίο δικαιούμαι, περάτωσα την ομιλία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Δικαιούστε εύφημον μνείαν.

Το λόγο έχει η κ. Αθηνά Κόρκα- Κώνστα.

ΑΘΗΝΑ ΚΟΡΚΑ-ΚΩΝΣΤΑ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όντως είναι σημαντικό ότι σήμερα κυρώνουμε τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Με αυτήν τη Σύμβαση ολοκληρώνονται οι διαγωνισμοί των δρόμων ανάπτυξης. Είναι η έκτη κατά σειρά που κυρώνεται εδώ, στη Βουλή των Ελλήνων, και θεωρώ ότι αποτελεί το μεγαλύτερο και το δυσκολότερο έργο, με ευεργετικότερες φυσικά συνέπειες για όλες τις περιοχές που διατρέχει και με αποτελέσματα που θα τα δούμε στο μέλλον για τους νομούς που περνά, μεταξύ αυτών και το Νομό Κορινθίας.

Είναι από τα σημαντικότερα έργα και -για να πω και για το Νομό που εκπροσωπώ- μαζί με το Κόρινθος-Τρίπολη, που κυρώθηκε το καλοκαίρι, κυκλώνεται όχι μόνο η βόρειος και βορειοδυτική Πελοπόννησος, αλλά και ο Νομός μου. Είναι ένα από τα έργα των δρόμων ανάπτυξης, που όλα μαζί έχουν συνολικό προϋπολογισμό 9.500.000.000 ευρώ, που η δημοπράτησή τους -και αυτό είναι πολύ σημαντικό- κυρώθηκε μέσα σε τρία-μισι χρόνια, αφού κατάφεραν και έγιναν οι διαγωνισμοί για όλα αυτά τα έργα.

Με αυτόν τον τρόπο και με όλα τα προηγούμενα ολοκληρώνεται ένα πλήρες δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και ταυτόχρονα, αποτελεί και ένα σημαντικό επενδυτικό γεγονός, γιατί σε αυτό θα επενδυθούν ξένα και ελληνικά κεφάλαια.

Συγκεκριμένα, θα βοηθηθούν οι Νομοί Κορινθίας, Αχαΐας, Ηλείας, και φυσικά, είναι σημαντικό πως είναι από τις περιοχές που επλήγησαν. Μιλάμε για ένα ιδιαίτερα απαιτητικό έργο, γιατί σε αυτόν το δρόμο έχουν θρηνηθεί θύματα. Ανέφεραν οι συνάδελφοι προηγούμενως στατιστικά στοιχεία. Μέσα στην ψυχή του καθενός μας αυτά τα έχουμε νιώσει. Με αυτήν τη νέα Εθνική Οδό, με τις τρεις λωρίδες, ταυτόχρονα με τεχνικά έργα που γίνονται σε μεγαλύτερο χώρο, θα μπορούμε να επιτύχουμε τα επόμενα χρόνια να έχουμε ένα δρόμο με σύγχρονες ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Ταυτόχρονα, αυτός ο δρόμος με δύσκολα και περίεργα περιβαλλοντικά στοιχεία, που σε αυτά περιλαμβάνονται και σήραγες και κοιλαδογέφυρες, απαιτεί μία ιδιαίτερη προσοχή.

Εδώ θα ήθελα να θέσω μερικά σημεία, τα οποία συζητήσαμε και στην επιτροπή -βέβαια, τοποθετήθηκε ο κύριος Υπουργός- σχετικά με τη σήραγγα για το Δερβένι, για την περιοχή μου, που όλοι καταλαβαίνουμε ότι είναι μια στενή λωρίδα γης. Υπάρχει μια σήραγγα στη μια κατεύθυνση και είναι απόφαση - μεταφέρω την απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου- να γινόταν σε αυτήν τη στενή λωρίδα γης, που είναι αναπτυγμένη και αναπτυσσόμενη οικιστικά, και δεύτερη σήραγγα.

Επίσης, για το θέμα των ανισόπεδων κόμβων θέλω να βάλω ένα δεύτερο σημείο, σχετικά με την παράκαμψη της Εθνικής Οδού Κόρινθος-Πάτρα στην αρχαία Κόρινθο. Κύριε Υπουργέ, το είχαμε συζητήσει το καλοκαίρι για την παράκαμψη προς Τρίπολη, που είναι απαράδεκτο εν έτει 2007 να έχουμε αριστερή παρέκκλιση. Είχε ειπωθεί τότε ότι θα συμπεριληφθεί σε αυτό το έργο, ούτως ώστε να ολοκληρωθεί αυτό το προβληματικό σημείο του προηγούμενου έργου.

Επίσης, θέλω να επισημάνω την πρόβλεψη για τα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας με τις αντίστοιχες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων, διότι και η περιοχή μου έχει πρόσφατη την ανάμνηση του 1996 από πλημμύρα μέσα στην πρωτεύουσα του νομού, που κάποια σχέση είχε και το μεγάλο έργο της Εθνικής τότε Οδού που έφθασε μέχρι την αρχαία Κόρινθο.

Θέλω να πω δύο στοιχεία για το έργο. Είναι ένα σημαντικότατο έργο. Καταφέρνουμε και σε υφιστάμενα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου, που είναι τα λιγότερα χιλιόμετρα, και στα νέα τμήματα να φτιάχνεται ένα οδόστρωμα με σύγχρονο αντισθητικό τάπητα που να εξασφαλίζει την απορροή των επιφανειακών υδάτων, την ευστάθεια των πρανών και με πλευρικές διαμορφώσεις.

Το κυριότερο είναι ότι πλέον θα είναι όντως δρόμος ανάπτυ-

ξης, που θα προσφέρει στις περιοχές, θα βοηθήσει για μια ασφαλή, γρήγορη και οικονομική διαδρομή και για οικονομική και πολιτισμική αναβάθμιση της περιοχής, αλλά και θα εξασφαλίσει και εθνική διαπεριφερειακής σημασίας διασύνδεση της χώρας μας στις μετακινήσεις, καθ' ότι συνδέεται με τα λιμάνια της Πάτρας -και αντίστοιχα με τους υπόλοιπους δρόμους- και της Ηγουμενίτσας.

Είναι, επίσης, σημαντικό ότι εξυπηρετεί σημαντικές αγροτικές περιοχές και ελαχιστοποιεί τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Φυσικά, δηλώνω και εγώ, εκπροσωπώντας το δικό μου Νομό, την ικανοποίησή μας προς το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., διότι με αυτό το έργο, όπως όλοι οι νομοί, θα βοηθηθεί στην ανάπτυξη του και ο Νομός Κορινθίας.

Και μία λέξη θα ήθελα να πω όσον αφορά τις τροπολογίες και όσον αφορά το θέμα ότι όλα τα αυθαίρετα, τα οποία βρίσκονται μέσα σε καμένες περιοχές, -στο δάσος που θα ξαναγίνει δάσος, όπως δήλωσε ο Πρωθυπουργός- αμέσως θα πρέπει να κατεδαφίζονται, αλλά ταυτόχρονα και όσον αφορά τους γεωλόγους, γιατί καταλαβαίνουμε όλοι πόσο συμμετέχουν στην κατασκευή ενός οποιουδήποτε έργου και αυτοί οι αντίστοιχοι επιστήμονες, όπως και όλοι οι άλλοι.

Σας ευχαριστώ πολύ, φυσικά, υπερψηφίζω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε την κ. Κόλλια και καλώ τον έτερο Βουλευτή Κορινθίας, κ. Κόλλια.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κύρωση της Συμφωνίας για την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνας-Τσακώνας, αποτελεί ορόσημο για τη χώρα. Αποτελεί ορόσημο για την Πελοπόννησο και ιδιαίτερα το νομό που έχω την τύχη να εκπροσωπώ, την Κορινθία. Ένα νομό που η φύση και η ιστορία φρόντισαν και προίκισαν πλουσιοπάροχα, με μία κομβική θέση στην πύλη της Πελοποννήσου -θα έλεγα στην πύλη της Ευρώπης- με ανεπανάληπτα θρησκευτικά, αρχαιολογικά και ιστορικά μνημεία, με μια μεγάλη παραλιακή ζώνη, μ' έναν αξιοποιημένο ορεινό όγκο. Ένας νομός που έχει όλες τις δυνατότητες να προχωρήσει μπροστά και να αναπτυχθεί.

Αυτά τα μεγάλα, όμως, συγκριτικά πλεονεκτήματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα ακύρωνε μέχρι σήμερα μία εθνική οδός επικίνδυνη και ανεπαρκής που δεν μπορούσε να εξυπηρετήσει, όχι μόνο τις ανάγκες του νομού, αλλά πολύ περισσότερο τις ανάγκες της χώρας. Μία εθνική οδός που είχε γίνει αιτία για αμέτρητα θανατηφόρα ατυχήματα -αριθμοί ήδη έχουν αναφερθεί σε αυτήν την Αίθουσα- και που θα έπρεπε να ήταν η πρώτη προτεραιότητα για τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., που για μια εικοσαετία περίπου διαχειρίστηκαν πακτωλό χρημάτων από τα ταμεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, η προστασία της ανθρώπινης ζωής αποτελεί πρώτη προτεραιότητα και αυτό πιστοποιείται από την απόφασή της να εντάξει δύο έργα μεγάλης επικινδυνότητας, όπως είναι το έργο του Πετάλου του Μαλιακού και ο αυτοκινητόδρομος Τσακώνας-Ελευσίνας, που συζητούμε σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την παρούσα σύμβαση η Κυβέρνηση βάζει το θεμέλιο λίθο για την κατασκευή του τελευταίου τμήματος του διευρωπαϊκού δικτύου που στη χώρα μας θα καλύπτει συνολικά χίλια τετρακόσια δεκαεπτά χιλιόμετρα, που θα είναι χιλιόμετρα προόδου, ασφάλειας και ταχύτητας. Αυτό το τελευταίο κομμάτι συμπληρώνει το παζλ του εθνικού οδικού δικτύου σχηματίζοντας έτσι, έπειτα από πολλά χρόνια παλινωδιών και καθυστερήσεων, την εικόνα μιας Ελλάδας σύγχρονης, μιας Ελλάδας κόμβου στην Ευρώπη και στα Βαλκάνια.

Ο νέος αυτοκινητόδρομος εμφυσά πνοή ανάπτυξης στις μεταφορές, ευεργετεί τις περιοχές που διασχίζει και διευκολύνει τους εποχουμένους. Για τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου μίλησαν οι εισηγητές και δεν χρειάζεται να τα επαναλάβω.

Συνδέοντας τα δύο μεγάλα λιμάνια της χώρας, τον Πειραιά και την Πάτρα, αλλά και αυτό της Ηγουμενίτσας, μέσω της Ιόνιας Οδού, τονώνει το εμπόριό μας και κατ' επέκταση το σύνολο της εθνικής οικονομίας. Αυξάνει την απασχόληση καθώς πρόκειται για ένα έργο μακρόπνοο, με προοπτικές μελ-

λοντικών βελτιώσεων, αλλά και με διαρκείς ανάγκες συντήρησης. Τονώνει τη τουριστική ανάπτυξη και αναδεικνύει τους αρχαιολογικούς και περιβαλλοντικούς θησαυρούς των νομών που διασχίζει, διευκολύνοντας τη μετακίνηση και την πρόσβαση των επισκεπτών.

Με πολυάριθμες νέες σήραγγες, γέφυρες και ανισόπεδους κόμβους και διαβάσεις μειώνει το χρόνο διέλευσης και πριν και πάνω απ' όλα, αυξάνει την ασφάλεια των διερχομένων. Αρκεί μόνο να αναφέρω τις βελτιώσεις που αφορούν το τμήμα Κορίνθου-Πατρών που είναι σήραγγες μήκους περίπου τριάντα χιλιόμετρων, εξήντα γέφυρες, δεκατρείς νέοι ανισόπεδοι κόμβοι, εκατόν τριάντα πέντε ανισόπεδες διαβάσεις, πλήρη οργάνωση του δευτερεύοντος οδικού δικτύου και βελτίωση των ήδη υπαρχόντων ανισόπεδων κόμβων, ένας εκ των οποίων είναι και ο κόμβος της Αρχαίας Κορίνθου, ένας κόμβος επάνω στον οποίο έχουν σημειωθεί θανατηφόρα ατυχήματα και που κατ' επανάληψη η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, οι δήμοι, οι πολίτες των διαμερισμάτων είχαν κάνει αίτηση προς τις κυβερνήσεις του Π.Α.Σ.Ο.Κ., αλλά δυστυχώς, χωρίς ποτέ να εισακουστούν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κύρωση αυτής της Σύμβασης, πέρα από τα προφανή οφέλη που εξασφαλίζει, αντικατοπτρίζει συνολικότερα την αναπτυξιακή και κοινωνική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας. Καμμία από τις έξι συμβάσεις που έχουν υπογραφεί μέχρι σήμερα για τους εθνικούς μας αυτοκινητόδρομους, δεν θα υπήρχαν χωρίς την ευεργετική νομοθεσία για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Μία νομοθεσία που διασφαλίζει την κατασκευή και περαίωση του έργου, σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις και όχι σύμφωνα με τις απαιτήσεις των διαγωνιζομένων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ύστερα από τις σημερινές πειστικές απαντήσεις που έδωσε ο αρμόδιος Υπουργός πιστεύω απόλυτα ότι το Υπουργείο έχει απαντήσει ουσιαστικά και μεστό στις όποιες ανησυχίες και έχει παρουσιάσει τα απαραίτητα εγγύγια για την κατασκευή και ολοκλήρωση του έργου και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο σας καλώ να υπερψηφίσετε τη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Σας ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Απόστολος Κατσιφάρας έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα για την κύρωση συμφωνίας ενός έργου με ιδιαίτερη εθνική σημασία, αλλά και ιδιαίτερη οικονομική σημασία για την ανάπτυξη του δυτικού άξονα της χώρας, βεβαίως με μεγάλες δυσκολίες στο τεχνικό επίπεδο, αλλά και μεγάλες ευκαιρίες για τους επενδυτές και την κατασκευάστρια εταιρεία. Έχει δύο όψεις το νόμισμα, δεν έχει μόνο τη μία.

Είναι έργο πνοής και έτσι πρέπει να το δούμε, ότι συμβάλλει και ενισχύει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας και υποβοηθεί την παραγωγική διαδικασία, την ποιότητα ζωής, την εξυπηρέτηση και την ασφάλεια. Έτσι ακριβώς πρέπει να το δούμε και θεωρώ ότι πραγματικά αυτό το έργο έχει αυτήν τη δυναμική για το μέλλον της χώρας μας.

Αυτόχρονα όμως θεωρούμε ότι υπάρχουν και θέματα κριτικής και δεν τίθενται μόνο από εμάς. Τίθενται από τους θεσμούς, από τις κοινωνίες, από τον κάθε ένα ανησυχούντα πολίτη για το πώς μπορεί να αγωνισθεί, να μετριάσει τις όποιες επιπτώσεις υπάρχουν και θα είμαι πιο σαφής.

Το πρώτο μεγάλο ζήτημα που τίθεται είναι το υψηλό κόστος. Και το κόστος επιβαρύνεται στο χρήστη, στον πολίτη, στην κοινωνία. Όταν θέλεις ένα μεροκάματο –γιατί ξέρουμε σήμερα τι σημαίνει στον ανταγωνισμό εργασίας ένα μεροκάματο για να πας και να έρθεις στην Πάτρα– τι σημαίνει αυτό, κύριε Υπουργέ, για τη μέση ελληνική οικογένεια; Εξυπηρετείται; Έχει τη δυνατότητα ή όχι;

Εμείς λέμε ότι είχατε και άλλο δρόμο να ακολουθήσετε και δεν το κάνατε. Ήταν ο δρόμος της μεγαλύτερης συμμετοχής από το ελληνικό δημόσιο, από τον τακτικό προϋπολογισμό. Και πάνω σε αυτό θεωρούμε ότι στο δυτικό άξονα, την πιο φτωχή περιοχή σε επίπεδο χώρας, την αδικείτε. Υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά στη χώρα μας. Μεγαλύτερο το κόστος σε μία

περιοχή που δεν αντέχει να το σηκώσει η κοινωνία, εν αντιθέσει με τον ανατολικό άξονα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Μιλάμε λοιπόν για ένα ζήτημα που θα μπορούσε η Κυβέρνηση, η πολιτεία να το έχει αντιμετωπίσει διαφορετικά.

Βεβαίως υπάρχει και το θέμα του να επεκτείνουμε το χρόνο διαχείρισης. Αντίθετα, επιβαρύνουμε όλο το κόστος σήμερα στην κοινωνία.

Το δεύτερο μεγάλο θέμα που τίθεται είναι ο χρόνος κατασκευής του έργου. Κύριε Υπουργέ, εμείς έχουμε θρηνησει θύματα. Υπάρχουν ανθρώπινες ζωές, νέοι άνθρωποι που έχουν χαθεί και τα τέσσερα χρόνια ή τα έξι ή τα επτά είναι ένας πολύ μεγάλος χρόνος. Το αίτημα που τίθεται σήμερα απ' όλους τους φορείς είναι αν μπορούμε και αν μπορείτε πραγματικά, μέσα στα πλαίσια ακόμα και αυτής της σύμβασης –θα βρείτε τη φόρμουλα– να δείτε τα σημεία επικινδυνότητας και να υπάρχει άμεση αντιμετώπιση.

Εμείς δεν πρέπει να περιμένουμε μετά από επτά χρόνια να έχουμε ασφάλεια στη μετακίνηση. Πρέπει να παλέψουμε να την έχουμε από σήμερα. Το οφείλουμε στην κοινωνία. Το οφείλουμε στους πολίτες. Και έχετε τη δυνατότητα και την ευελιξία να το κάνετε.

Επίσης υπάρχει μεγάλο θέμα στις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Είναι τυχαίο, κύριε Υπουργέ –γιατί πρέπει να λέγονται οι αλήθειες– ότι δεν έχει συμφωνήσει κανένα νομαρχιακό συμβούλιο; Όλοι οι φορείς από κάτω δεν έχουν ευαισθησίες; Δεν έχουν ανησυχίες; Δεν ακούν τις τοπικές κοινωνίες; Δεν βλέπουν ότι είχατε και άλλο δρόμο να ακολουθήσετε; Όπου υπάρχει αστικός ιστός, να μην τον επιβαρύνετε περαιτέρω. Να κάνετε πιο νότια τη χάραξη. Να είναι σε νέα χάραξη.

Επίσης, υπάρχουν ζητήματα με τα τεχνικά στοιχεία του έργου. Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι σε λίγα χρόνια ο δρόμος θα είναι κορεσμένος. Και πάτε σήμερα με δύο λωρίδες και μία βοηθητική. Και μετά από πιέσεις δεχθήκατε να κάνετε τα τεχνικά χαρακτηριστικά για τρεις λωρίδες. Οι σήραγγες, όμως, θα είναι πάλι για δύο λωρίδες. Αντιλαμβάνεστε ότι θα έχουμε ένα έργο που τα τεχνικά χαρακτηριστικά στο μέλλον δεν θα το υπηρετούν.

Άρα, υπάρχει ένα μεγάλο έλλειμμα το οποίο δικαιούμαστε να το θέτουμε. Δεν το θέτουμε εμείς. Το θέτει ο τεχνικός κόσμος. Το Τεχνικό Επιμελητήριο είναι σύμβουλος του κράτους. Είναι ειδικό επιστήμονες και το θέτουν. Δεν έχουν στοιχεία, αν θέλετε, λαϊκισμού.

Επίσης, αγαπητή κυρία Πρόεδρε, θέλω να θέσω ακόμη δύο θέματα και θα κλείσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Κύριε συνάδελφε, δεν μπορείτε να θέσετε δύο θέματα. Σας ζήτησα να γίνει σεβαστό το πεντάλεπτο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ: Το ένα έχει να κάνει ότι δεν αντιμετωπίζετε σοβαρά τις ανησυχίες και τα αιτήματα ανατολικά και δυτικά της Πάτρας, που είναι πλήρως αστικοποιημένο το συγκρότημα, όταν με το ακριβό κόστος πάνω στη νέα χάραξη θα μεταφερθεί όλη η κίνηση στον υπάρχοντα δρόμο που ήδη είναι επιβαρυνμένος. Θα δεχθεί ένα επιπλέον κυκλοφοριακό φορτίο και εσείς δεν έχετε καμμία πολιτική σε αυτό. Και έχετε ανησυχίες, έχετε παράπονα από τους δήμους. Δεν έχετε καθίσει να συζητήσετε μαζί τους.

Και βεβαίως, εμείς –θέτουμε και το τελευταίο– δεν θέλουμε σε καμμία περίπτωση να αποκλειστεί οικονομικά η Πάτρα. Δεν αντέχουμε. Για να μπει κάποιος στην Πάτρα, θα πληρώνει διόδια από τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, διόδια ανατολικά, διόδια δυτικά. Μιλάμε για οικονομικό αποκλεισμό. Ακούστε κάποτε πλέον τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας, των πολιτών και της οικονομίας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Έλσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο κ. Παναγιώτης Μπεγλίτης για πέντε λεπτά ακριβώς.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς θα ξεκινήσω με μια επισήμανση κοινοβουλευτικής τάξεως με όλο το σεβασμό στον Υπουργό Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. κ. Σουφλιά. Πήρε το λόγο στη μέση της συζήτησης. Πιστεύω ότι η κοινοβουλευτική

τάξη, παρά το ότι το επιτρέπει ο Κανονισμός, επιβάλλει να ακουστούν όλοι οι συνάδελφοι και της Πλειοψηφίας και της Μειοψηφίας, ώστε να απαντήσει στο τέλος. Γιατί πολλοί από μας που προερχόμαστε από τις περιοχές μέσα από τις οποίες διέρχεται ο νέος εθνικός δρόμος, που σχεδιάζεται η κατασκευή του, έχουμε να θέσουμε σημαντικά νέα προβλήματα που θα αντιμετωπίσουν στην προοπτική του χρόνου οι συμπολίτες μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν γεννάται καμμία αμφιβολία και κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη στρατηγική σημασία αυτού του μεγάλου έργου για την ευρύτερη περιοχή της βόρειας και βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Στρατηγική σημασία τόσο από οικονομικής και αναπτυξιακής πλευράς, όσο και από την ανθρωπινή πλευρά, γιατί υποστηρίχθηκε προηγουμένως –και συμφωνώ με όλους τους συναδέλφους που το έθιξαν– ότι σε περιοχές, όπως είναι η Κορινθία, όπως είναι η Αχαΐα, όπως είναι η Ηλεία, θρηνούμε κάθε χρόνο εκατοντάδες νεκρούς συμπολίτες μας λόγω της άθλιας πραγματικά κατάστασης της νέας εθνικής οδού, που κατασκευάστηκε σε μια άλλη περίοδο και εξυπηρετούσε άλλες ανάγκες.

Σήμερα, αν θέλουμε να συμβάλουμε στη διαμόρφωση του αναπτυξιακού μέλλοντος της ευρύτερης περιοχής της βόρειας και βορειοδυτικής Πελοποννήσου, παρ' όλα τα προβλήματα, παρ' όλες τις επιμέρους ενστάσεις που έχουμε να διατυπώσουμε, θα διατυπώσω δύο προβληματισμούς, πρέπει να υποστηρίξουμε, πρέπει να συμφωνήσουμε στην κύρωση της σύμβασης παραχώρησης για την κατασκευή αυτού του μεγάλου έργου που αφορά, όπως σας είπα, σημαντικούς νομούς και την τοπική οικονομία τεσσάρων τουλάχιστον νομών της Πελοποννήσου και όχι μόνο. Γιατί πρόκειται για ένα έργο που διευκολύνει, ανοίγει, συμβάλλει στην ανάπτυξη των οδών προς τη Δυτική Ευρώπη. Η «δυτική πύλη», όπως την ονομάζουμε, της Πάτρας μέσα από την κατασκευή του καινούργιου έργου θα δώσει νέα αναπτυξιακή πνοή στην ευρύτερη περιφέρεια, συνδέοντάς την με τη Δυτική Ευρώπη.

Επιτρέψτε μου, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να θέσω δύο ζητήματα. Το ένα ζήτημα συνδέεται με το άρθρο 13 του σχεδίου νόμου που αναφέρεται στις αρχαιολογικές περιοχές και τις κατονομάζει ως αρχαιολογικές περιοχές στο Νομό Κορινθίας. Θα σας αναφέρω χαρακτηριστικά την περιοχή της Αρχαίας Κορίνθου, του αρχαιολογικού χώρου του Ασωπού και το Μούλκι στο Δήμο Σικυωνίων, στο Μελίσσι, στη Συκιά, στο Καμάρι, στο κάτω Λουτρό, στο Στόμι, στη Λυγιά, στο Δερβένι, στα Μαύρα Λιθάρια. Έχουμε το ιστορικό πλεονέκτημα να είμαστε σε μια περιοχή και σ' ένα νομό με πλούσιο ιστορικό παρελθόν.

Θέλω να επισημάνω, κύριε Υφυπουργέ, ότι σωστά κατά την άποψή μου το άρθρο 13 προβλέπει μια χρονική προθεσμία τεσσάρων μηνών για τις αρχαιολογικές έρευνες και την ανάδειξη του αρχαιολογικού πλούτου. Θα ήθελα όμως να επιστήσω την προσοχή στο Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και στην πολιτική του ηγεσία να μην αποδειχθεί η ανάγκη ανάδειξης του αρχαιολογικού πλούτου πρόσχημα και σε άλλοθι για καθυστερήσεις σε σχέση με την ολοκλήρωση του έργου. Το έχουμε ζήσει αυτό πολλές φορές στο παρελθόν και είχε ως αποτέλεσμα όχι απλά τη χρονική καθυστέρηση, αλλά και την οικονομική επιβάρυνση σημαντικών έργων στην περιφέρεια, αλλά και σε σχέση με κεντρικά έργα που έγιναν στην περιφέρεια της Αττικής. Για εμάς είναι ένα πολύ σημαντικό έργο αυτό και παράλληλα η συμβολή στην ανάδειξη του αρχαιολογικού πλούτου πραγματικά θα δώσει οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική προστιθέμενη αξία στην περιοχή της Κορινθίας.

Έρχομαι τώρα στο δεύτερο ζήτημα στο οποίο αναφέρθηκε προηγουμένως και ο εισηγητής μας, ο συνάδελφος κ. Κουβέλης και θέλω ιδιαίτερα να το επισημάνω, γιατί δεν άκουσα τον Υπουργό, τον κ. Σουφλιά, να απαντά σ' αυτό. Είναι το ζήτημα που αντιμετωπίζει η ευρύτερη περιοχή της δυτικής Κορινθίας και πιο συγκεκριμένα ο Δήμος Ευρωστίνης. Ο συνάδελφος κ. Κουβέλης κατέθεσε δύο έγγραφα του Δήμου Ευρωστίνης με δύο διαφορετικές δημοτικές αρχές, τόσο το Φεβρουάριο του 2006 όσο και τον Οκτώβριο του 2007.

Κύριε Ξανθόπουλε, κύριε Υφυπουργέ, υπάρχει το εξής πρό-

βλημα: Έχετε προγραμματίσει τη χάραξη μόνο της μιας σήραγγας στην κατεύθυνση Πατρών-Αθηνών. Πιστεύω –και αυτό ζητούν τελικά και οι συμπολίτες μας στην περιοχή της Ευρωστίνης– ότι πρέπει να προγραμματίσετε την κατασκευή και μίας σήραγγας στην κατεύθυνση Κορίνθου-Πατρών. Και γιατί αυτό; Ήδη εξηγήθηκε προηγουμένως ότι οι γεωγραφικές ιδιομορφίες, η στενότητα της περιοχής εκεί πέρα δεν θα επιτρέψουν την αξιοποίηση, ακόμα και μέσα από την επέκτασή της, της νέας εθνικής οδού. Ουσιαστικά βρίσκεται εντός σχεδίου πόλης. Σπάζει τη γεωγραφική, οικονομική, κοινωνική, οικιστική και πολεοδομική ενότητα της ευρύτερης περιοχής. Γνωρίζετε –φαντάζομαι– την περιοχή. Από τη μια πλευρά έχουμε την παλιά εθνική οδό, έχουμε το σοβαρό πρόβλημα, που και αυτό το γνωρίζετε ως καθηγητής Πολυτεχνείου, τη διάβρωση των ακτών στην περιοχή του Δερβενίου και από την άλλη θα έχουμε το διευρυμένο νέο εθνικό δρόμο. Το πρόβλημα θα είναι πάρα πολύ σοβαρό για την οικονομική ανάπτυξη, την οικιστική ανάπτυξη και τέλος την τουριστική ανάπτυξη.

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

Μισό λεπτό και τελειώνω.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, άκουσα πραγματικά με ανησυχία και με προβληματίσε περισσότερο η απάντηση του κυρίου Υπουργού, του κ. Σουφλιά, ότι: «Τι να κάνουμε; Το κόστος χρήσης είναι ακριβό. Τότε, οι πολίτες μπορούν να πάρουν τους εναλλακτικούς δρόμους, την παλιά εθνική οδό». Θέλω –σας παρακαλώ και σας προσκαλώ– να έρθετε στην Κορινθία. Η κατάσταση θα γίνει δραματική, εάν ενεργοποιήσουμε ουσιαστικά την παλιά εθνική οδό για να εξυπηρετηθεί τα μεγάλα φορτηγά, τα τριαξονικά που πηγαίνουν και έρχονται προς και από το λιμάνι της Πάτρας. Η κατάσταση θα γίνει αβίωτη. Πραγματικά θα είναι ένα δώρο άδωρο η νέα εθνική οδός Κορίνθου-Πατρών για τους συμπολίτες μας στη Κορινθία, εάν ακολουθηθεί αυτή η αντίληψη.

Άρα, θέλω να το δω και θα ζητήσω να μου δώσετε και τα σχέδια, γιατί ο κ. Σουφλιάς μίλησε για παρακαμπτήριες ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Μπεγλίτη, σας παρακαλώ, ολοκληρώστε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ: Τελείωσα, κυρία Πρόεδρε.

Πιστεύω ότι είναι ανάγκη για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, για να μην πληρώσει η Κορινθία αλλά και οι άλλες περιοχές το τίμημα της ανάπτυξης που θα φέρει –και το πιστεύω ότι θα φέρει– η νέα εθνική οδός, να δημιουργήσουμε όλα εκείνα τα συμπληρωματικά έργα, όλους εκείνους τους παράλληλους συμπληρωματικούς δρόμους που να συμβάλουν πραγματικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής. Αυτό είναι το κρίσιμο μέγεθος ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ!

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΠΕΓΛΙΤΗΣ: Τελείωσα, κυρία Πρόεδρε.

... με δεδομένο ότι σχεδιάζουμε ένα έργο όχι με βραχυπρόθεσμους στόχους, αλλά ένα έργο μακράς πνοής.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο κ. Σπηλιόπουλος έχει το λόγο.

Όλη η Πελοπόννησος στο Βήμα!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Για μας γίνεται αυτό το έργο!

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα με τη σύμβαση αυτή ολοκληρώνεται ένας κύκλος για τα έξι μεγάλα έργα, τα συγχρηματοδοτούμενα έργα, τα οποία ξεκίνησαν από το 2001. Ήταν ένα πλέγμα σημαντικών παρεμβάσεων, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας μας.

Χαίρομαι πραγματικά που ο Υπουργός αναγνώρισε ότι σήμερα ολοκληρώνεται ένα σχέδιο μεγάλων αυτοκινητοδρόμων για το μέλλον της χώρας μας. Όμως αυτό το σχέδιο, όπως είπα, κλείνει έναν κύκλο και περιμένουμε –και περιμέναμε και την προηγούμενη περίοδο– από δω και πέρα τον επόμενο κύκλο, το

επόμενο σχέδιο της χώρας μας, το επόμενο αναπτυξιακό σχέδιο για την πατρίδα μας.

Αυτός ο δρόμος είναι πολύ σημαντικός, κύριοι συνάδελφοι, για ολοκλήρωση τη δυτική Ελλάδα. Είναι ένας δρόμος που θα λύσει πάρα πολλά προβλήματα. Ξέρουμε ότι το τμήμα, ιδιαίτερα από την Πάτρα μέχρι την Κόρινθο, είναι πολύ επιβαρυνόμενο αυτόν τον καιρό, που έχει μικρά χαρακτηριστικά αυτός ο δρόμος και πάρα πολλά ατυχήματα. Με τον καινούργιο δρόμο θα έχουμε ανάπτυξη σε ολόκληρο το δυτικό άξονα της χώρας μας.

Κύριε Υφυπουργέ, θα θέσω ορισμένα τεχνικά ζητήματα. Τα είχα θέσει και άλλες φορές, όταν μας είχε δοθεί η ευκαιρία. Θέλω να τα τονίσω και τώρα. Το κάνω για ένα λόγο μόνο, γιατί άκουσα μ' ενδιαφέρον αυτό που είπε ο Υπουργός. Είπε πως αν κρίνουμε ότι κάτι είναι σκόπιμο, θα το ζητήσουμε και είναι εφικτό να γίνει. Γι' αυτό, λοιπόν, θέτω ορισμένα ζητήματα που πιστεύω ότι είναι εφικτά να γίνουν.

Το πρώτο έχει να κάνει με το πλάτος του δρόμου. Και ο εισηγητής μας και οι υπόλοιποι συνάδελφοι απέδειξαν ότι ο δρόμος αυτός, με τις δυο λωρίδες και τη μισή λωρίδα έκτακτης ανάγκης, σε λίγο καιρό θα είναι υπερφορτωμένος. Αν σκεφθούμε ότι στο δρόμο αυτό βρίσκονται κυριολεκτικά κάθε μέρα χιλιάδες φορτηγά αυτοκίνητα, τη μια λωρίδα την καταλαμβάνουν τα φορτηγά. Ουσιαστικά αν υποθέσουμε ότι στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης δεν επιτρέπεται να κυκλοφορεί κανείς, μένει μια λωρίδα κυκλοφορίας. Όσο θα περνάει ο καιρός και θα επιβαρύνεται η κυκλοφορία, ο δρόμος αυτός θα γίνει άβατος, θα είναι δύσκολος.

Το λέω αυτό γιατί; Ακόμη και η Ιόνια Οδός, που θα έχει ασφαλώς μικρότερη κυκλοφορία, έχει τα ίδια χαρακτηριστικά, δυόμισι λωρίδες ανά κατεύθυνση. Είναι δυνατόν, λοιπόν, αυτό το τμήμα από την Κόρινθο μέχρι το Κιάτο –γιατί από το Κιάτο μέχρι την Κόρινθο θα γίνει με τρεισήμισι λωρίδες- να έχει την κίνηση της Ιόνιας, να έχει το λιμάνι της Πάτρας που «φορτίζει» κυρίως αυτό το τμήμα, να έχει την Πάτρα, τα Ιόνια Νησιά και το τμήμα από την Καλαμάτα μέχρι την Πάτρα;

Χαίρομαι που είχατε εσείς την πρωτοβουλία να δεχθείτε να μπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά με τρεισήμισι λωρίδες. Θεωρούμε όμως ότι είναι σκόπιμο να γίνει τώρα ο δρόμος. Εμείς επιμένουμε και πιστεύουμε ότι γρήγορα θα επιβεβαιωθεί αυτό που λέμε, ότι πολύ γρήγορα ο δρόμος δεν θα αντέχει με δυόμισι λωρίδες.

Δεν θα χρειαστούν πενήντα χρόνια που είπε ο κ. Σουφλιάς, αλλά πολύ γρηγορότερα θα χρειαστεί να ξανακάνουμε παρεμβάσεις. Πιστεύω, λοιπόν, ότι καινούργιες παρεμβάσεις στο κομμάτι αυτό χρειάζονται. Θα έχει πολλά προβλήματα, γιατί ξέρετε ότι θα κατασκευαστεί μέσα σε πυκνοκατοικημένη περιοχή. Είναι μείζον ζήτημα.

Δεύτερο θέμα. Οι σήραγγες, όπως είχαμε τονίσει και στην επιτροπή, έχουν δυο λωρίδες κυκλοφορίας. Φανταστείτε, λοιπόν, ότι στις μεγάλες σήραγγες που είναι τρεις, στο σημείο που θα ξεκινούν θα υπάρχει ένα στένεμα σε σχέση με τον υπόλοιπο δρόμο, με κίνδυνο πολλών ατυχημάτων. Πιστεύω, λοιπόν, ότι και αυτό πρέπει να λυθεί, πρέπει και εδώ να ληφθεί πρόνοια ούτως ώστε οι σήραγγες να έχουν τις προδιαγραφές όλων των τεχνικών έργων, δηλαδή τρεισήμισι λωρίδες.

Υπάρχει κι ένα άλλο θέμα. Προσπάθησα και κάθησα και σχεδίασα ως μηχανικός πλέον το δρόμο, μια τομή του, για να δω πώς θα κατασκευαστεί στο υπάρχον δίκτυο αυτός ο δρόμος. Είδα ότι θα έχει τεράστια προβλήματα. Θα τα αντιμετωπίσετε στην κατασκευή. Είναι σχεδόν αδύνατο να κατασκευαστεί με προδιαγραφές δυόμισι λωρίδες κυκλοφορίας, τα τεχνικά τρεισήμισι, και με την υφιστάμενη κυκλοφορία στο δρόμο. Είναι σχεδόν αδύνατον. Θα έχουμε τεράστια προβλήματα και πάρα πολλά ατυχήματα.

Ένα άλλο τεχνικό ζήτημα είναι το εξής. Υπάρχουν περιοχές της Αχαΐας –για τις άλλες περιοχές μίλησαν άλλοι συνάδελφοι- και θα σας πω συγκεκριμένα ένα δήμο, το Δήμο Βραχναίων, ο οποίος τετρατομείται. Είναι μια στενή λωρίδα αυτός ο δήμος. Περνάει ο παλιός δρόμος, περνάει ο καινούργιος δρόμος, περνάει η σιδηροδρομική γραμμή, περνάει κι ο καινούργιος αυτοκινητόδρομος και μάλιστα μέσα στον οικιστικό ιστό. Δεν υπάρχει

δήμος. Ζήτησαν παρεμβάσεις οι άνθρωποι, ζήτησαν μια σήραγγα τουλάχιστον στο οικιστικό κομμάτι. Δείτε το, σας παρακαλούμε. Είναι ένα μείζον ζήτημα. Καταστρέφεται ουσιαστικά ένας δήμος.

Όσο για το θέμα των διοδίων ήταν μια επιλογή σας, κύριε Υφυπουργέ, τα τέσσερα λεπτά ανά χιλιόμετρο. Ήταν μια πολιτική επιλογή.

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

Κλείνω, κυρία Πρόεδρε.

Εμείς βλέπουμε σήμερα –και το παραδέχεστε κι εσείς- ότι ο δρόμος αυτός θα έχει κέρδη για το δημόσιο, 70% των χρημάτων που θα παίρνετε από τα διόδια θα επιστρέφονται στο δημόσιο. Γιατί να μην συμβάλει με περισσότερα χρήματα το ελληνικό δημόσιο και να μειωθούν τα διόδια, να είναι εύχρηστη η λειτουργία του;

Όσον αφορά την τροπολογία για τους γεωλόγους, πιστεύω ότι πρέπει να επεκταθεί η τροπολογία σε όλους τους γεωλόγους που ασχολούνται με περιβαλλοντικές μελέτες και μελέτες δημοσίων έργων, σε όλους τους γεωλόγους του ευρύτερου δημοσίου τομέα, σε όσους είναι στις νομαρχίες, στους δήμους κ.λπ..

Και τέλος για την τροπολογία για τα «απρόβλεπτα», τόνισα κι άλλη φορά ότι αυτή η τροπολογία είναι μια ομολογία της αποτυχίας του τρόπου κατασκευής των δημοσίων έργων. Έρχεστε σ' αυτά που λέγατε τότε, όταν κάνατε τη ρύθμιση για τις επί ελασσον δαπάνες. Ήταν λάθος χειρισμός από την Κυβέρνηση και σήμερα έρχεστε να το διορθώσετε. Εν πάση περιπτώσει, έστω κι αργά παραδέχεστε ότι πράγματι κάνατε λάθος.

Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελέσα Παπαδημητρίου): Ο κ. Σαμπαζιώτης έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΑΜΠΑΖΙΩΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητείται σήμερα ένα από τα σημαντικότερα νομοσχέδια που πέρασαν από τη Βουλή των Ελλήνων τον τελευταίο καιρό. Κυρώνουμε τη Σύμβαση παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας – Τσακωνάς, ενός δρόμου που είναι η ραχοκοκαλιά της Πελοποννήσου, μιας περιφέρειας που για λόγους που όλοι γνωρίζουμε είχε καταδικαστεί στο πολιτικό περιθώριο τόσα χρόνια από τις κυβερνήσεις του παρελθόντος όσον αφορά τα έργα ανάπτυξης και προοπτικής.

Περισσότερο από την περιφερειακή ανισότητα υπήρχε η ενδοπεριφερειακή ανισότητα, χαρακτηριστικό παράδειγμα της οποίας είναι ο νομός από τον οποίο κατάγομαι, ο Νομός Μεσσηνίας, ο οποίος επί πολλά χρόνια έβλεπε τα τρένα να περνούν, έβλεπε το κρατικό ενδιαφέρον να είναι παγερό απέναντί του. Επί δεκαετίες ο νομός μου έμεινε στο περιθώριο, έμεινε στην απομόνωση, έμεινε χωρίς έργα υποδομής, με αποτέλεσμα το 2003 με τα επίσημα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας του ελληνικού κράτους ο Νομός Μεσσηνίας –αν είναι δυνατόν να γίνει πιστευτό αυτό!- να κατατάσσεται τεσσαρακοστός έβδομος νομός στην Ελλάδα στο κατά κεφαλήν εισόδημα. Είναι ένας νομός που αναμφίβολα έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα, με εκατοντάδες χιλιόμετρα παραλίας και καθαρές θάλασσες, με πολιτισμικό πλούτο, αρχαιολογικό και καστροικό, με πρωτογενή τομέα αξιοζήλευτο, ένας νομός που παλιότερα είχε διακόσιες εξήντα κατοίκους και εννέα βουλευτικές έδρες και σταδιακά από το '74 έφθασε στις επτά έδρες και σήμερα, καταρρέοντας στις εκατόν εβδομήντα χιλιάδες μόνιμους κατοίκους, έχει φθάσει στις πέντε έδρες. Αυτά είναι τα αποτελέσματα της εγκατάλειψης των τελευταίων ετών, αυτή είναι η ανάπτυξη που είδε ο Νομός Μεσσηνίας επί των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, κύριοι συνάδελφοι, των κατασκευαστικών έργων που υπήρξαν στο παρελθόν είναι η κλειστή σήραγγα του Αρτεμισίου, μια σήραγγα που δεν οδηγούσε πουθενά, όπως δεν οδηγούσαν πουθενά τα διάφορα έργα που η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. εξήγγειλε για το νομό μου και τα οποία μόνο ως νεφελώδεις οπτασίες μπορεί κάποιος να τα παρουσιάσει. Και αυτές τις νεφελώδεις οπτασίες έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να τις κάνει χειροπια-

στή πραγματικότητα. Έρχεται να χαράξει δρόμους προοπτικής, δρόμους ανάπτυξης, δρόμους συγκεκριμένης στόχευσης για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η παραγωγή έργων επί των ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είναι γνωστή. Μέχρι σήμερα έχουν ξοδευτεί τεράστια ποσά, τρία ολόκληρα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, ενισχύσεις από διάφορα ευρωπαϊκά προγράμματα αλλά και δημόσιες δαπάνες.

Βεβαίως κατασκευάστηκαν ορισμένα έργα που δεν πρέπει να τα αγνοούμε, πλην όμως δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι όλα αυτά τα έργα είχαν και κακοτεχνίες και ήταν και υπερτιμημένα. Για να μπορέσουμε δε να κάνουμε τη σύγκριση, θα σας πω ότι στη δεκαετία 1993-2004 τα έργα τα οποία δημοπρατήθηκαν από τις κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν ύψους 10.500.000.000 ευρώ και μάλιστα μέσα σε αυτά τα έργα ήταν και τα έργα της Ολυμπιάδας.

Η Κυβέρνηση του Κώστα Καραμανλή στα τρίαμισι χρόνια έχει δημοπρατήσει έργα ύψους πάνω από 16.000.000.000 ευρώ, έχουμε δηλαδή ρυθμό σε ετήσια βάση, ο οποίος είναι υπερπενταπλάσιος.

Ο αυτοκινητόδρομος Τσακώνας-Ελευσίνας έχει μήκος τριακόσια εξήντα πέντε χιλιόμετρα και συνολικό κόστος 2.800.000.000 ευρώ. Η χρηματοδοτική συμβολή του κράτους είναι 550.000.000 ευρώ, εκ των οποίων τα μισά θα πληρωθούν από κοινοτικούς πόρους.

Είπατε, κύριοι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ότι καθυστερήσαμε. Πιστεύω όμως ότι δεν είναι δυνατόν να λέτε αυτά τα πράγματα, διότι εσείς είσατε πραγματικά οι απόλυτα υπεύθυνοι. Το 2001 κάνατε μια διακήρυξη για την προεπιλογή των ομίλων και από εκεί και πέρα τίποτα άλλο. Ρίξατε αλάτι, τα παστώσατε και τα αφήσατε εκεί πέρα.

Έπρεπε να έρθει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2004 για να κάνει όλες τις απαραίτητες διεργασίες, τις περιβαλλοντικές μελέτες, τις μελέτες οδοποιίας, για εργοτεχνικές έρευνες, χαράξεις, διαγωνισμούς, συμβάσεις, τα πάντα. Και τα κάναμε αυτά μέσα στον ελάχιστο χρόνο των τρίαμισι ετών.

Εάν δε ρωτήσετε διεθνώς, για να δείτε πόσος είναι ο χρόνος ωρίμανσης αυτών των έργων, θα δεχθείτε και εσείς αυτό που δέχονται οι διεθνείς κατασκευαστικοί όμιλοι και της Ελλάδας και του εξωτερικού και θα ομολογήσετε ότι είναι ένας άθλος το ότι καταφέραμε μέσα σε τρίαμισι χρόνια να έχουμε τελειώσει όλους αυτούς τους διαγωνισμούς. Θαύμα είναι, είτε το αποδέχετε είτε δεν το αποδέχετε.

Τώρα, σε ό,τι αφορά την πατρότητα των έργων, που άκουσα εδώ να αναφέρουν συνάδελφοι, νομίζω ότι δεν χρειάζεται να κάνουμε τεστ DNA για να αποδειχθεί. Η πατρότητα είναι δική μας και μάλιστα μέσα σε ελάχιστο χρόνο και σε μικρό χρονικό διάστημα γίναμε και πολύτεκνοι! Έχουμε ήδη έξι μεγάλα παιδιά, έξι μεγάλους οδικούς άξονες.

Συμπληρώνεται, αγαπητοί συνάδελφοι, ήδη μισός αιώνας από τότε που ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής έφτιαξε τη νέα, τότε, Εθνική Οδό, αλλάζοντας το συγκοινωνιακό χάρτη της χώρας. Έπρεπε να περάσουν άλλα τόσα χρόνια και να έρθει ένας άλλος Κωνσταντίνος Καραμανλής, ώστε να αρχίσουν τα έργα για την κατασκευή ενός ολοκαίνουργιου υπερσύγχρονου αυτοκινητόδρομου ευρωπαϊκών και διεθνών προδιαγραφών, ενός αυτοκινητόδρομου που κατασκευάζεται με όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές και εγγυάται ότι η Ελληνική οικογένεια θα μετακινείται με άνεση και ασφάλεια.

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

Ένα λεπτό μόνο, κυρία Πρόεδρε.

Θεωρώ ότι με τη σύμβαση παραχώρησης του έργου, του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας-Τσακώνας, που είναι ίσως το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που έχει γίνει ποτέ στην Ελλάδα, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., η Ελληνική Κυβέρνηση και η Νέα Δημοκρατία επιτελούν στο ακέραιο το χρέος τους απέναντι στην ανάγκη να αποκτήσει επιτέλους η Ελλάδα δρόμους σύγχρονους, πρωτοποριακούς, ασφαλείς, μέσα από διαδικασίες που είναι διαφανείς και αποτελεσματικές.

Τονίζω –και ολοκληρώνω με αυτό– τη συγχορδία διαφάνειας

και αποτελεσματικότητας, γιατί μερικοί από τους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. βαυκαλίζονται ότι υπάρχουν «γαλάζιοι» εργολάβοι. Οι εργολάβοι, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν μόνο για να κάνουν τα έργα και για να εξασφαλίζουν και να αυξάνουν τα κέρδη τους και καλά κάνουν γιατί αυτή είναι η δουλειά τους.

Το πολιτικό σύστημα όμως, αγαπητοί συνάδελφοι, θα πρέπει να φροντίζει να μην υπόκειται σε εργολαβικές επιρροές. Γιατί, αν ψάχνετε για «γαλάζιους» εργολάβους, κάνετε τεράστιο λάθος. Καλύτερα να ψάχνετε για πολιτικά υποκείμενους εργολάβους. Και τέτοιους, σας διαβεβαιώ, στη Νέα Δημοκρατία δεν πρόκειται να βρείτε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι ο αυτοκινητόδρομος αυτός είναι ένα δρόμος εξαιρετικής σημασίας και φυσικά μαζί με τον άλλο δρόμο από Κόρινθο – Τρίπολη – Καλαμάτα δημιουργούν ένα πλέγμα σύγχρονων αυτοκινητόδρομων που θα δώσουν πραγματικά μια μεγάλη ώθηση στην Πελοπόννησο και θα δημιουργήσουν καινούριες παραμέτρους ανάπτυξης και ευοίωνες προοπτικές για τη Μεσσηνία. Γι' αυτό και ψηφίζω ανεπιφύλακτα τη σύμβαση αυτή.

Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Είσα Παπαδημητρίου): Να καλέσουμε και έναν Βουλευτή από το Νομό Αργολίδος, εκτός αυτοκινητόδρομου!

Ορίστε, κύριε Μανιάτη, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστώ πάρα πολύ για το σχόλιο σας, γιατί πραγματικά μου δίνετε την αφορμή να κάνω μια εισαγωγή διαφορετική απ' αυτή των άλλων συναδέλφων.

Κύριε Υπουργέ, συζητούμε σήμερα –κι εμείς υπερψηφίζουμε– τη σύμβαση παραχώρησης για τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνας, συνολικού προϋπολογισμού 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Πριν από λίγους μήνες, περάσαμε –κι εμείς επίσης υπερψηφίσαμε– τον αυτοκινητόδρομο Κόρινθος-Τρίπολη-Σπάρτη-Λεύκτρο-Καλαμάτα.

Ξέρετε γιατί το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ; Διότι και σ' αυτούς τους δύο οδικούς άξονες υπάρχουν τα ονόματα των πρωτεουσών και των έξι νομών της Πελοποννήσου. Απουσιάζει, όμως, το όνομα του εβδόμου νομού που είναι ο Νομός Αργολίδος. Απουσιάζει το όνομα του Ναυπλίου και του Άργους. Και συζητούμε για ένα συνολικό προϋπολογισμό για τα δυο έργα 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ, συν άλλο 1,1 δισεκατομμύριο ευρώ, δηλαδή για 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ.

Με άλλα λόγια, θα επενδυθούν 4.000.000.000 ευρώ τα επόμενα χρόνια σε δρόμους, σε αυτοκινητόδρομους στην Πελοπόννησο και από τους επτά νομούς της Πελοποννήσου –ως ένδειξη συνολικής και όχι της διοικητικής περιφέρειας– ο μόνος νομός ο οποίος δεν περιλαμβάνεται είναι ο Νομός Αργολίδας.

Κύριε Υπουργέ, έχω ζητήσει και κατά τη διάρκεια της σχετικής συζήτησης στην προηγούμενη Σύνοδο της Βουλής, τον κάθετο άξονα Δερβενάκια-Εκκλησιαστικά-Κουτσόποδι- Άργος, με παράκαμψη του Άργους, να τον εντάξετε στο εθνικό σκέλος και όχι στο Περιφερειακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου.

Κυρία Πρόεδρε, δρώτομαι της ευκαιρίας που προεδρεύετε –γνωρίζω ότι και εσείς έχετε παλέψει γι' αυτόν τον άξονα– να χρησιμοποιήσετε το κύρος σας στην Κυβέρνηση, έτσι ώστε αυτός ο δρόμος ο οποίος είναι ένας δρόμος κάθετος του αυτοκινητόδρομου και ο οποίος θα δώσει μια νέα αναπτυξιακή πνοή στην Αργολίδα, να μη χρηματοδοτηθεί από το Περιφερειακό Πρόγραμμα Πελοποννήσου, διότι έτσι θα απομυζήσει το σύνολο των κονδυλίων για οδικά έργα, αλλά να χρηματοδοτηθεί από το εθνικό σκέλος.

Τώρα, θα αναφερθώ μόνο σε δυο από τις πέντε τροπολογίες.

Κύριε Υπουργέ, καταθέσατε μια τροπολογία για τη στελέχωση της Κεντρικής Υπηρεσίας Υδάτων. Θέλω να σας θυμίσω ότι η οδηγία της Κοινότητας, η 60/2000, υιοθετήθηκε από την Ελλάδα το 2003 και είναι ο ν.3199. Από το 2003 μέχρι το τέλος του 2007, φαίνεται ότι πλην της διαμόρφωσης ενός κενού περιεχομένου σχήματος, της Ειδικής Γραμματείας Υδάτων ή όπως

αλλιώς τη λέτε, δεν έχετε κάνει τίποτε παραπάνω αναφορικά με την προώθηση της επίλυσης του σοβαρότερου ίσως προβλήματος που αντιμετωπίζει η Ελλάδα που είναι το πρόβλημα της έλλειψης νερού.

Θέλω να σας θυμίσω ότι όπως ο 20ος αιώνας χαρακτηρίστηκε «ο αιώνας του πετρελαίου», ο 21ος αιώνας είναι απολύτως βέβαιο ότι θα ονομαστεί: «αιώνας του νερού».

Θέλω, επίσης, να σας θυμίσω ότι είμαστε μια χώρα στην οποία το 84% των υδάτινων πόρων χρησιμοποιείται από τον πρωτογενή τομέα, τη γεωργία. Και θέλω, επίσης, να σας θυμίσω ότι κατά τους τελευταίους μήνες των κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ., ανατέθηκαν διαχειριστικές μελέτες για όλα τα υδατικά διαμερίσματα της χώρας, με αποφάσεις του τότε Υπουργού Ανάπτυξης.

Αυτά μεταφέρθηκαν σε σας και αυτή τη στιγμή ενώ θα έπρεπε όλα αυτά να έχουν ήδη παραδοθεί και να έχουν παρθεί μέτρα –όχι απλώς να έχουν εκπονηθεί μελέτες, αλλά να έχουν παρθεί μέτρα– για την ορθολογικότερη διαχείριση του υδάτινου πλούτου της χώρας, ερχόμαστε μετά από τέσσερα χρόνια και λέμε: «δεν συνειδητοποιήσαμε ότι πέρασαν τέσσερα χρόνια και κατ' επειγόντως δώσε μας, Βουλή των Ελλήνων, τη δυνατότητα με διαδικασίες εξπρές, να προσλάβουμε πενήντα, εξήντα ειδικούς επιστήμονες».

Κύριε Υπουργέ, εμείς θεωρούμε ότι η στελέχωση αυτής της υπηρεσίας, πραγματικά πρέπει να γίνει με σοβαρό προσωπικό, γιατί το έχει ανάγκη η χώρα. Δεν μπορούμε, όμως, να μην κάνουμε κριτική στο γεγονός ότι επί τέσσερα χρόνια ουσιαστικά, δεν έγινε τίποτα από την πλευρά της Κυβέρνησης για να προωθηθεί αυτό το θέμα.

Ένα δεύτερο σχόλιο αφορά τον τετραπλασιασμό των προστίμων για τις περιβαλλοντικές παραβάσεις που έχει ανακοινώσει ο Υπουργός πριν από ενάμισι μήνα και μας φέρνει, τώρα, να εγκρίνουμε στη Βουλή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρουμε όλοι ότι το πιο εύκολο είναι να διπλασιάσεις, να τριπλασιάσεις ή να τετραπλασιάσεις τα πρόστιμα. Και εδώ τίθεται ένα ερώτημα εν είδει «ερωτήματος κολοκυθιάς». Γιατί τετραπλασιασμός, για παράδειγμα, και όχι δεκαπλασιασμός;

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

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Εγώ σας ομολογώ ότι ως απλός πολίτης δεν κατάλαβα γιατί τετραπλασιασμός και όχι δεκαπλασιασμός και γιατί όχι πλήρης αποκατάσταση του τρωθέντος περιβάλλοντος που κάθε φορά εντοπίζεται.

Αυτό όμως που έχει μεγάλη σημασία είναι ότι τα συγκεκριμένα πρόστιμα επεβλήθησαν μετά την ανάδειξη του μείζονος προβλήματος του Ασωπού και στη συνέχεια της Κορώνης από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Δεν γνωρίζουμε πόσα από τα πρόστιμα αυτά, τελικά, θα επιβληθούν και, βεβαίως, πολύ περισσότερο απ' όλα δεν τολμάει κάποιος από την πλευρά του Υπουργείου να πει το αυτονόητο. Αν μη τι άλλο, όλα αυτά τα χρήματα, αυτά τα πρόστιμα που πραγματικά πρέπει να είναι υψηλά, που πραγματικά πρέπει να προεισπράττονται και έστω μετά από αποφάσεις δικαστηρίων να επιστρέφεται ένα μέρος, αλλά μετά από χρόνια –να τιμωρηθούν πια και όχι, μονίμως, να τιμωρείται ο καλός, αλλά και ο κακός– να μπουν σ' έναν ειδικό λογαριασμό, κύριε Υπουργέ, ο οποίος δεν θα είναι λογαριασμός του ανοικτού ταμείου του κάθε κ. Αλογοσκούφη, του κρατικού του προϋπολογισμού, αλλά ένας ειδικός λογαριασμός ο οποίος θα επενδύει με βάση τα συγκεκριμένα χρήματα πάνω σε ζητήματα περιβάλλοντος.

Θέλω να ελπίζω ότι θα υιοθετήσετε αυτές τις προτάσεις.

Εμείς έχουμε δηλώσει, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ότι υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Μανιάτη, θα κατηγορηθώ ότι σας κάνω χάρη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κυρίες και κύρι-

οι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου ένα σχολιασμό. Διαδικαστικά, ο κύριος συνάδελφος και συντοπίτης μου ανεφέρθη σε πέντε τροπολογίες.

Κύριε Μανιάτη, υπάρχουν τρεις τροπολογίες οι οποίες κατέστησαν εγκαίρως πριν τη διαρκή επιτροπή. Οι δύο ενσωματώθηκαν με απόφαση της επιτροπής και αποτελούν κομμάτι του νομοσχεδίου. Άρα, μιλάμε για τρεις τροπολογίες, απολύτως, συναφείς προς το νομοσχέδιο. Και αφήστε με να ισχυρίζομαι και να είμαι υπερήφανη ότι ποτέ σ' αυτό το Προεδρείο δεν έχει μπει τροπολογία άσχετη και μη συμπεφωνημένη στη Διάσκεψη των Προέδρων. Αυτά τα απεδέχθη και ο κ. Κακλαμάνης, σήμερα το πρωί, στη Διάσκεψη των Προέδρων.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Μανιάτη, δεν έχετε πάλι το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Για ένα λεπτό, κυρία Πρόεδρε. Νομίζω ότι δεν θα μου το αρνηθείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Εμένα δεν με ενδιαφέρει –ελικρινά σας το λέω– και μου είναι, παντελώς, αδιάφορο και το τι γίνονταν στο παρελθόν και το τι έχει συμφωνηθεί. Το θέμα είναι τι καταλαβαίνω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Ναι, αλλά σας αφορά να υπάρχει αντίκρισμα αλήθειας σε όσα καταθέτετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Απολύτως. Με αφορά, όμως, το γεγονός ότι σ' ένα πακέτο διακοσίων-τριακοσίων σελίδων που αφορά μία σύμβαση έρχονται τροπολογίες. Εγώ αποδέχομαι να πει ο κύριος Υπουργός: «καίγομαι» τώρα για τις πυρόπληκτες περιοχές και θέλω κάτι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Μανιάτη, υπάρχουν σοβαρά παρεμπόμποντα που τα ρυθμίζει ο Κανονισμός της Βουλής. Και ο Κανονισμός τηρείται με ευλάβεια, σήμερα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, για τη Γενική Διεύθυνση Υδάτων έχουμε μηδενικό βηματισμό για τέσσερα χρόνια. Αυτή η τροπολογία θα μπορούσε να έχει ενταχθεί σ' ένα οποιοδήποτε άλλο νομοσχέδιο. Δεν σας λέω για τα αυθαίρετα στις πυρόπληκτες, που εκεί το αντιλαμβάνομαι, αλλά σας λέω μόνο είτε για το Γενικό Διευθυντή είτε για το Γενικό Επιθεωρητή Περιβάλλοντος να παίρνει μισθό...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Κύριε Μανιάτη, θα μπορούσα να σας απαντήσω ότι η οδηγία 60/2000 «κοιμόταν» επί έξι χρόνια, αλλά δεν μου επιτρέπεται να το κάνω. Σας απήντησα μόνο υποστηρίζουσα το ρόλο μου. Ούτε εσείς ούτε εγώ έχουμε δικαίωμα!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ. Το 2003 υιοθετήθηκε από την Ελλάδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Ελσα Παπαδημητρίου): Το λόγο έχει ο κ. Κατρίνης.

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΚΑΤΡΙΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι, νομίζω ότι θα πρέπει κατ' αρχάς να συμφωνήσουμε ότι κανείς σ' αυτή την Αίθουσα δεν αμφισβητεί τη χρησιμότητα και την αναγκαιότητα να γίνει ένα τόσο μεγάλο έργο, όπως το έργο του αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Διότι όσον αφορά και το κομμάτι που είναι το μέρος Κορίνθου-Πάτρας, αλλά πολύ περισσότερο στο κομμάτι που αφορά το Νομό Ηλείας Πάτρα-Πύργο και Πύργο-Ζαχάρω, μιλάμε για ένα οδικό δίκτυο το οποίο είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο, ένα οδικό δίκτυο στο οποίο έχουν παρατηρηθεί πάρα πολλά ατυχήματα. Μάλιστα, είχαμε και ατύχημα συνανθρώπου ο οποίος συγκρούστηκε με άλογο, γιατί αυτό το κομμάτι έχει πολλές αφύλακτες διαβάσεις.

Όσον αφορά το κομμάτι Πύργου-Ζαχάρω, δεν είναι ούτε επιπέδου επαρχιακού οδικού δικτύου.

Άρα επί της αρχής νομίζω ότι κανένας δεν θα μπορούσε να διαφωνήσει όσον αφορά την ψήφιση της συγκεκριμένης κύρωσης.

Βέβαια σ' αυτή την Αίθουσα ακούστηκαν πολλά πράγματα. Είπαν συνάδελφοι ότι θα πάμε σε μια νέο εποχή, όχι σε κακοτεχνίες και υπερτιμημένα έργα. Δεν ξέρω, βέβαια, με ποια έργα

της Κυβέρνησης του κ. Καραμανλή τα συγκρίνουν και μιλάνε με τόση ευκολία. Όπως, επίσης, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας επέρριψε ευθύνες γι' αυτά που δεν έγιναν επί ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Δεν μας είπε όμως τα τέσσερα χρόνια της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας τι έχει προχωρήσει και σε ένα Υπουργείο στο οποίο δεν υπήρχε καμμία αλλαγή πολιτικής ηγεσίας.

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

Παρ' όλα αυτά, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν σοβαρές ενστάσεις, οι οποίες σχετίζονται και με τις πρόσφατες πρωτοφανείς καταστροφές στο Νομό Ηλείας όσον αφορά το κομμάτι της περιοχής του Καϊάφα στο Δήμο της Ζαχάρας. Είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι ότι είναι μια περιοχή η οποία έχει ιδιαίτερο πολιτιστικό ενδιαφέρον, αρχαιολογικό ενδιαφέρον, είναι χαρακτηρισμένη ως περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλους, είναι ένα σπουδαίο οικοσύστημα με μοναδική χλωρίδα και πανίδα. Είναι ένας δρόμος ο οποίος περνάει μέσα από πέντε χωριά ανάμεσα στη Ζαχάρα και στο Καλό Νερό, τα οποία είναι ήδη διχοτομημένα από το υπάρχον οδικό δίκτυο. Και απ' ότι κατάλαβα και με το προτεινόμενο δίκτυο θα έχουμε πλέον μια πλήρη διάσπαση του οικιστικού ιστού. Είναι και αυτό κάτι το οποίο πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν.

Παρά τις πρωτοφανείς καταστροφές που είχαμε πρόσφατα στο Νομό Ηλείας ακούσαμε και τον κύριο Υπουργό να λέει ότι δεν είχαμε και πολλές αλλαγές. Έγιναν κάποιες μικρές αλλαγές με τις φωτιές. Μου θυμίζει, βέβαια, τη δήλωση που έκανε ο κ. Βουλγαράκης και είπε για τα λίγα δένδρα στον Κρόνιο Λόφο. Όλοι οι συνάδελφοι που, πρόσφατα, πήγαμε στο Νομό Ηλείας με την Επιτροπή Περιβάλλοντος, είχαμε τη δυνατότητα να διαπιστώσουμε αν ήταν λίγα τα δένδρα που κόπηκαν ή αν υπήρχε μια πρωτοφανής καταστροφή.

Εδώ, λοιπόν, προχωράμε στην κύρωση της σύμβασης. Υπάρχει μια δέσμευση από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων τον κ. Μπούρα ότι θα γίνει καινούργια μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και προχωράμε χωρίς να έχει γίνει καμμία μα καμμία αναθεώρηση σε ένα, εντελώς, διαφορετικό φυσικό περιβάλλον. Αγνοούμε το άρθρο 117 του Συντάγματος που στην παράγραφο 3 γράφει ότι δεν επιτρέπεται καμμία παρέμβαση όταν έχουμε καταστροφή δάσους, αν προηγουμένως δεν έχουμε πλήρη αποκατάσταση. Και βέβαια υπάρχει μια διεθνής κατακραυγή από Μέσα Ενημέρωσης –και το λέω έχοντας πλήρη συναίσθηση αυτών που θα πω– που συσχετίζουν και τις πρόσφατες καταστροφές –γιατί δεν ήταν τυχαίες οι καταστροφές και οι φωτιές– με το κομμάτι του δρόμου.

Αρα, αν στις φωτιές ο λαός του Νομού Ηλείας έζησε την ανικανότητα και την ανεπάρκεια της Κυβέρνησης, στη συγκεκριμένη περίπτωση ζει την περιβαλλοντική αδιαφορία και την αδιαλλαξία.

Να γίνω πιο συγκεκριμένος. Υπάρχει απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου του Φλεβάρη του 2006 με μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που διαφωνεί με τη συγκεκριμένη χάραξη. Εσείς στην κοινή απόφαση που υπογράψατε τον Ιούνιο του 2006 μιλάτε για εκπρόθεσμη γνωμοδότηση του Νομαρχιακού Συμβουλίου. Δηλαδή δεν λαμβάνετε υπ' όψιν τη συγκεκριμένη απόφαση γιατί τη θεωρείτε εκπρόθεσμη, κάτι που ξέρετε ότι δεν είναι αληθές.

Υπάρχει απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Ζαχάρας, η οποία επίσης διαφωνεί με τη χάραξη. Επιπλέον υπάρχουν προσφυγές προς το Συμβούλιο της Επικρατείας τόσο από το Δήμο Ζαχάρας όσο από τους κατοίκους της περιοχής και από άλλους φορείς.

Τον Ιούλιο είχαμε μια ημερίδα στην οποία συμμετείχαν κοντά στα χίλια άτομα όπου με κόσμο, πολιτισμένο τρόπο ετέθησαν αυτές οι διαφωνίες. Και δεν αντιλαμβάνομαι τι πρέπει να γίνει επιτέλους για να κληθούν οι θεσμικοί φορείς. Πρέπει να βγει ο κόσμος στους δρόμους; Πρέπει να πάμε σε έκτροπα; Δεν καταλαβαίνω την επίμονη άρνηση να κληθούν οι θεσμικοί φορείς και την εκ των υστέρων παραδοχή να έρθουν, αφού ψηφίσουμε την κύρωση, να συζητήσουμε μαζί τους. Και πολύ περισσότερο δεν το καταλαβαίνω όταν πρόσφατα σε επίσκεψη της Επιτροπής Περιβάλλοντος υπό τον κ. Μητσotάκη –ο οποίος μπορεί να το

πιστοποιήσει κιόλας– είχε την ευγένεια να ακούσει τους φορείς, να συζητήσει μαζί τους, να δεσμευτεί ο ίδιος ότι στο πλαίσιο της επιτροπής θα κληθούν οι φορείς να πουν την άποψή τους και τίποτα απ' αυτά να μην έχει δρομολογηθεί.

Είπε ο κύριος Υπουργός ότι δεν υπάρχει καμμία εναλλακτική επιλογή, δεν υπάρχει καμμία επιστημονική τεκμηρίωση εγγράφως, κάποιες αοριστολογίες ότι υπάρχουν εισηγήσεις του Ι.Γ.ΜΕ. ότι δεν μπορεί να γίνει ο δρόμος από το βουνό, τίποτα όμως άλλο τεκμηριωμένο.

Νομίζω, λοιπόν, ότι ο αυτοκινητόδρομος θα πρέπει να γίνει με ιδιαίτερο σεβασμό σε ένα διαταραγμένο περιβάλλον και σε εναρμόνιση με τη συνολική προσπάθεια κοινωνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής ανασυγκρότησης της περιοχής. Θα πρέπει να γίνει άμεσα συζήτηση με θεσμικούς φορείς των περιοχών που εμπλέκονται, να υπάρξει νέα μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπως ο Πρόεδρος της Επιτροπής Οικονομικών Υποθέσεων έχει δεσμευτεί και καμμία παρέμβαση στην περιοχή του δάσους και της Λίμνης Καϊάφα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Κατρίνη.

Το λόγο έχει ο κ. Καλλιώρας.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΛΙΩΡΑΣ: Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα η Βουλή των Ελλήνων έχει τη χαρά, θεωρώ και την τιμή, να κυρώνει και μάλιστα με την ψήφο της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης, το μεγαλύτερο έργο που έχει περάσει ποτέ από πλευράς Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Ένα έργο που αφορά μία ολόκληρη Πελοπόννησο, τη δυτική της πλευρά. Ένα έργο της τάξης των 2,8 δισεκατομμυρίων ευρώ. Και είναι η έκτη και τελευταία κύρωση, πέρα από την Αττική Οδό που έπεται, σύμβασης παραχώρησης για να αλλάξουμε τη χώρα. Είναι τριακόσια εξήντα πέντε χιλιόμετρα, όσες είναι δηλαδή και οι μέρες του χρόνου.

Θα ήθελα εδώ να πω ένα μπράβο και πάλι και στον Υπουργό, στην πολιτική ηγεσία –και, βεβαίως, δεν το κάνω από φιλοφρόνηση– και σε όλους όσους συμμετέχουν σ' αυτή τη διαδικασία. Η αλήθεια είναι ότι πρόκειται για ένα έργο πνοής και αλλάζει μια ολόκληρη Περιφέρεια, αυτής της Πελοποννήσου. Και η ποιότητα ζωής αλλάζει και προστατεύεται το περιβάλλον στην καλύτερη περίπτωση που μπορούμε να έχουμε συνολικά. Και, βεβαίως, αυτή η υποδομή –αν μιλήσω για ένα ενιαίο έργο– θα είναι ένα έργο που θα χαίρονται όλοι οι Έλληνες και όχι μόνο.

Αγαπητοί συνάδελφοι, θέλω να θυμίσω ότι η χώρα μας –αν πάμε σε πτυχές του Υπουργείου αυτού και στη συνολική δουλειά που μας έχει προσφέρει ιδιαίτερα για θέματα περιβάλλοντος– ήταν μέχρι πριν δύο, τρία χρόνια το «μαύρο πρόβατο» της Ευρώπης. Ήταν να έλθει η Νέα Δημοκρατία, που από πενήντα δύο συνολικά ανοικτές υποθέσεις που παρέλαβε, που αφορούσαν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να τις μειώσει στις είκοσι οκτώ. Επίσης, ενσωμάτωσε είκοσι οκτώ κοινοτικές οδηγίες στο δικό μας δίκαιο. Κατασκεύασε την Ψυτάλεια, το μεγαλύτερο έργο ή εργοστάσιο ξήρανσης στην Ευρώπη. Προχώρησε και αυτή τη στιγμή φθάνουμε στο τέλος του χρόνου της διαβούλευσης, και για το εθνικό χωροταξικό αλλά και τα ειδικά χωροταξικά σχέδια, για να ξέρουμε τι μπορούμε να κάνουμε όλοι μας, ποιος μπορεί να κάνει τι σε διάφορα μέρη της χώρας. Επίσης το Κτηματολόγιο από εννιακόσιες εξήντα χιλιάδες στρέμματα το έφθασε στα 7,4 εκατομμύρια στρέμματα. Προχωρά μπροστά το σύστημα της παράδοσης μιας χώρας προς τη σωστή κατεύθυνση.

Στον τομέα των δημοσίων έργων θέλω να τα τονίσω –γιατί έχουν τη σημασία τους– και το μαθηματικό τύπο που τον καταργήσαμε. Και τα ζητήματα της διαφάνειας έχουν διορθωθεί σ' ένα μέγιστο βαθμό. Βεβαίως μέσα από το πρόγραμμα των μεταρρυθμίσεων αυτή τη στιγμή η χώρα μας έχει κατά βάση δύο «ολυμπιάδες έργων» της τάξεως των 17,6 δισεκατομμυρίων ευρώ, που είναι έργα που έχουν δημοπρατηθεί και κατασκευάζονται για ολόκληρη τη χώρα.

Να θυμίσω και στους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ότι το 1994 έως το 2003 ήταν 10,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή έχουμε

υπερπενταπλάσιο ρυθμό παραγωγής έργων, που τριπλασιάζει, αν θέλετε, τους Ελληνικούς αυτοκινητόδρομους, για να πω μια εκδοχή του προγράμματος αυτού.

Επίσης, πράγματα που δεν είχαν γίνει στο παρελθόν βλέπουν κι αυτά το φως της πραγματικότητας, όπου τριακόσια δύο νέα δημόσια έργα προχωρούν ποσού 9.000.000.000 ευρώ και επίσης έξι μεγάλα έργα, ένα το οποίο κυρώνουμε και τελευταίο σήμερα, με σύμβαση παραχώρησης συνολικού ποσού 8,6 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Αγαπητοί συνάδελφοι, να δώσω και μια προοπτική για την Εγνατία Οδό. Του χρόνου θα είναι έτοιμη. Παραδώσαμε διακόσια σαράντα χιλιόμετρα. Άλλα διακόσια εξήντα εννιά χιλιόμετρα και με τους κάθετους άξονες θα είναι έτοιμα. Διπλασιάσαμε το μήκος των γραμμών του Μετρό της Αθήνας. Γίνεται πραγματικότητα το Μετρό της Θεσσαλονίκης.

Προχθές ο κύριος Υπουργός ήταν στο Πέταλο του Μαλιακού και μαζί του χαρήκαμε για τα άλλα πέντε, πρόσθετα, χιλιόμετρα. Και το Πέταλο του Μαλιακού από «φονικό» θα γίνει φιλικό για όλους τους Έλληνες που θα περνούν και θα χαίρονται την περιοχή και όχι μόνο.

Δηλαδή, μόνο με τις συμβάσεις παραχώρησης αυτή η Κυβέρνηση κυρώνει αυτή τη στιγμή σήμερα, αυτό το απόγευμα, 1417 νέα χιλιόμετρα προϋπολογισμού 8,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Και εννοείται ότι μιλώ και για την Ιόνια Οδό και για την Υποθαλάσσια της Θεσσαλονίκης και για τον ανατολικό άξονα της Πελοποννήσου και για τους δρόμους που έχουν σχέση με την Ε65, τις Ράχες και το Κλειδί Ημαθίας.

Και τελειώνω, αγαπητοί συνάδελφοι, λέγοντας ότι το Υπουργείο δουλεύει και η προοπτική του είναι με 9.000.000.000 ευρώ για την παραγωγή νέας γενιάς έργων, το Ε.Σ.Π.Α., και επίσης, 4,3 δισεκατομμύρια ευρώ για το περιβάλλον. Αυτή είναι η προοπτική και με αυτή τη λογική και με αυτές τις πράξεις η χώρα μας αλλάζει, η Ελλάδα αλλάζει και βεβαίως η Νέα Δημοκρατία συνεχίζει τις αλλαγές και τις μεταρρυθμίσεις προς όφελος των Ελλήνων πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Καλλιώρα.

Ο κ. Σγουρίδης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θεωρώ ότι τα μεγάλα έργα, οι μεγάλοι οδικοί άξονες είναι παράγοντες ανάπτυξης, είναι φορείς πολιτισμού, είναι φορείς επικοινωνίας και κοινωνικής συνοχής. Παράδειγμα, είμαι από την Ξάνθη. Πριν κάποια χρόνια, για πας στην Αλεξανδρούπολη χρειάζοσαν δύο ώρες παρά ένα τέταρτο. Έγινε η Εγνατία Οδός και μειώθηκε η απόσταση σε χρόνο πάνω από μία ώρα. Το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο της Αλεξανδρούπολης πλέον έχει γίνει και πανεπιστημιακό νοσοκομείο για την Ξάνθη. Έχω επίγνωση ότι στη φάση αυτή που βρισκόμαστε είναι αδύνατο να επιφέρουμε αλλαγές επί της συμβάσεως, απλώς ομιλούμε, επισημαίνοντας κάποια πράγματα.

Θα μείνω σε κάποιες παρατηρήσεις πολιτικές.

Πρώτη παρατήρηση. Η μέθοδος ψήφισης σε νομοσχέδιο αυτού του τύπου των κυρώσεων των συμβάσεων αποδεικνύει την έμπρακτη παραδοχή της πολιτείας ότι δεν έχουμε εμπιστοσύνη στην Ελληνική Δημόσια Διοίκηση. Πιθανόν, όχι για το καλύτερο, αλλά και για το χειρότερο. Μπορεί ένας τέτοιος δρόμος να κατασκευαζόταν με τις συνήθεις διαδικασίες και να μην ήταν τόσο καλός. Όμως, υπάρχει και το καλύτερο. Θα μπορούσε να κατασκευαστεί με όλες τις προδιαγραφές και καλύτερα.

Αποδεικνύει την έμπρακτη παραδοχή της πολιτείας για την πολυνομία που έχει, των αντιφατικών διατάξεων που υπάρχουν μεταξύ τους, τη δαιδαλώδη αυτή νομοθεσία που μας αναγκάζει, για να ξεπεράσουμε την γραφειοκρατία, να προβαίνουμε σε κυρώσεις τέτοιου, τύπου συμβάσεων.

Αποδεικνύει την έλλειψη εμπιστοσύνης των εκάστοτε κυβερνώντων στις εκάστοτε πολιτικές τους επιλογές. Συνεπώς τη μεταβίβαση της ευθύνης μέσα από τη Βουλή.

Αποδεικνύει την καταρράκωση του πολιτικού κόσμου μέσα από ατεκμηρίωτες καταγγελίες περί διαπλοκής και διαφθοράς

όλων των πολιτικών συλλήβδην, ώστε για να έχουμε πολιτικό όφελος πρόσκαιρο, να θεωρούμε τη Βουλή ότι είναι η κολυμβήθρα του Σιλωάμ.

Δεύτερη παρατήρηση. Στην εποχή των ηλεκτρονικών υπολογιστών όλοι γνωρίζουμε, κύριοι συνάδελφοι, και δη οι μηχανικοί, ότι κανένα από τα συμβεβλημένα μέρη σε τέτοιου τύπου συμβάσεις δεν μπορεί να ξεγελάσει το άλλο. Κανένας από τους συμβαλλόμενους δεν μπορεί να ξεγελάσει τον άλλον. Τα πάντα είναι μετρήσιμα, τα πάντα είναι στη βάση κόστους-οφέλους, τα πάντα έχουν την ανταποδοτικότητά τους. Παραδείγματος χάριν, Αττική Οδός. Κάποτε λέγαμε ότι τα διόδια είναι ακριβά. Σήμερα είναι γεμάτη η Αττική Οδός. Θα έλεγα, όμως, ότι μία πολιτεία που σέβεται τον εαυτό της, δεν θα μπορούσε, να μην το ρίσκο να το αναλαμβάνουν οι παραχωρησιούχοι, αλλά, όμως, δεν θα μπορούσε να βάλει ανώτατο πλαφόν και να πει ότι πάνω από αυτό το κέρδος, κύριε καθηγητά, θα πρέπει, είτε να μειώνεται ο χρόνος, ή να μειώνονται τα διόδια, είτε να αυξάνονται τα έσοδα του κράτους. Δηλαδή, να μην να βάζει πλαφόν για το ανώτατο κέρδος, αλλά για το κατώτατο και τη ζημία να αναλαμβάνει το ρίσκο ο παραχωρησιούχος. Αν δεν ήθελε, ας μην ερχόταν να υπογράψει τη σύμβαση.

Τρίτη παρατήρηση. Ας μη βαυκαλιζόμαστε ότι υπάρχει περίπτωση σε μεγάλα έργα να μην επέρχονται τραύματα στο φυσικό περιβάλλον. Όποιος έχει διαφορετική γνώμη, μάλλον είναι αισθεροβόμων. Εκείνο που πρέπει να επιδιώκουμε ποιο είναι; Μέσα από τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων να ελαχιστοποιήσουμε αυτό το κόστος του τραυματισμού του φυσικού περιβάλλοντος. Και γι' αυτό πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί στο θέμα των περιβαλλοντικών μελετών για τις επιπτώσεις που έχουν.

Τέταρτη παρατήρηση. Δεν μπορώ να μην επισημάνω, κύριε καθηγητά, ότι καμμία σύμβαση για μεγάλο έργο που έχει υπογράψει το Π.Α.Σ.Ο.Κ. δεν την ψηφίσαμε εσείς. Καμμία. Αντιθέτως, εμείς έχουμε μία διαφορετική στάση επ' αυτού και ψηφίσαμε σχεδόν όλες τις συμβάσεις που φέρατε εδώ στη Βουλή, έστω και κριτικά. Και δεν θα σχολιάσω τα περί «γαλάζιων» ή «πράσινων» εργολάβων, πράγμα που χρησιμοποιούσατε κατά κόρο εσείς ως αντιπολίτευση, περί «καρπερής» Νέας Δημοκρατίας για πολλαπλασιασμό των έργων και περί άλλων τέτοιων, διότι τα έργα δεν έχουν χρώμα, έχουν το συμφέρον επίλυσης των προβλημάτων του λαού.

Σίγουρα στο Ελληνικό Κοινοβούλιο δεν πρέπει να δρούμε τοπικιστικά. Θα πρέπει πάντα να βλέπουμε το γενικό όφελος της χώρας. Όμως, δεν μπορώ να μην αναφερθώ στην επιλεκτικότητα κάποιων έργων που δίνουν και τη στρατηγική. Ο λαός λέει το εξής: «αν είναι να αγοράσεις ένα μαγαζί, ή ένα σπίτι, αγοράζεις πρώτα το μαγαζί, γιατί το μαγαζί μπορεί να φέρει σπίτι. Αν αγοράσεις το σπίτι, δεν μπορεί να φέρει μαγαζί». Δηλαδή, εν προκειμένω, θα ήταν προτιμότερο οι διανοίξεις των δρόμων προς τη Βουλγαρία, για να αποκτήσουμε, πράγματι, επικοινωνία με την ενδοχώρα και να φέρουμε χρήματα, ώστε να μπορούμε να χρηματοδοτήσουμε τα άλλα έργα, παρά αυτή την επιλογή που κάνουμε.

Όσο για την τελευταία τροπολογία περί των αυθαιρέτων, οφείλω να σας πω ότι μία είναι η λύση. Να απαγορευτεί η εκτός σχεδίου δόμηση. Αν γίνει αυτό, τελείωσε όλη η ιστορία.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Σγουρίδη.

Ο κ. Σηφουνάκης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, δεν εκπροσωπώ καμμία από τις περιοχές που θα περάσει ο δρόμος. Εγώ είμαι στα νησιά, στο Αιγαίο. Όμως, απ' ό,τι ακούστηκε και από τον Υπουργό και από εσάς και από συναδέλφους Βουλευτές, πράγματι τα μεγάλα έργα είναι πλέον στη ζωή μας. Απλώς έχω την αίσθηση ότι εμείς δεν έχουμε κατανοήσει ότι τα μεγάλα έργα δεν είναι και πανάκεια και κυρίως τα οδικά έργα. Στην Ευρώπη, και όχι μόνο, υπάρχει πλέον μία αντιμετώπιση πολύ σφιχτή κυρίως όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που τα μεγάλα οδικά έργα έχουν πλέον στη γεωγραφία, στο περιβάλλον. Προ καιρού θα ακού-

σατε τις μεγάλες διαμάχες που γίνονται στα σύνορα της Γαλλίας με την Ιταλία για ένα νέο αυτοκινητόδρομο και το τούνελ που προγραμματίζονται. Αντιδρούν οι κάτοικοι αυτών των περιοχών, της βόρειας Ιταλίας, για τις επιπτώσεις που θα έχει στη ζωή τους και στο περιβάλλον αυτό το έργο. Γιατί; Διότι έχει αποδειχθεί ότι όλα τα μεγάλα έργα τα οδικά, όσο πολλαπλασιάζονται, τόσο αυξάνονται και οι ανάγκες. Εμείς, βέβαια, ως χώρα δεν έχουμε μεγάλη εμπειρία στα μεγάλα έργα. Οι χώρες που έχουν εμπειρία στα μεγάλα έργα, θα δείτε ότι τα σχεδιάζουν κατά τέτοιο τρόπο και αντιμετωπίζουν μέρη των έργων όπως οι γέφυρες, ως έργα που χρειάζονται ειδικές μελέτες προτάσσοντας την αισθητική, για να μη σας πω ότι τα αντιμετωπίζουν και ως γλυπτά.

Δείτε τη γέφυρα που εγκαίνιασε ο προηγούμενος Γάλλος Πρόεδρος κ. Σιράκ. Είναι ένα έργο γλυπτό πάνω σε πυλώνες σε μία πεδιάδα στην κεντρική Γαλλία.

Βεβαίως συμφωνώ με τον κ. Απόστολο Κακλαμάνη ότι από ένα σημείο και μετά με το να έρχεται στη Βουλή η επικύρωση των επιμέρους συμβάσεων παραχώρησης, όταν μάλιστα δεν έχουμε πολύ μεγάλη εμπειρία, οι Βουλευτές οδηγούνται σε μία άποψη που θα διαμορφώσουν η οποία είναι πολύ γενική. Εμείς βεβαίως ψηφίζουμε τις παραχωρήσεις αυτές γιατί ξεκίνησαν επί των ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και, βεβαίως, δεν εφαρμόζουμε την πρακτική που εφαρμόστηκε από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, που ως αντιπολίτευση καταψήφισε.

Η μικρή εμπειρία που έχουμε σε έργα παραχώρησης –ας πούμε– την Αττική οδό –θα μου πείτε βεβαίως ότι είναι ένα έργο μέσα σ' ένα οικιστικό σύνολο μητροπολιτικό, δείχνει ότι πράγματι τα κέρδη ξεπερνούν τις προβλέψεις. Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι η χώρα που ξεκίνησε τους πρώτους μεγάλους κλειστούς αυτοκινητόδρομους ήταν η Ιταλία στη δεκαετία 1950-1960 δημιουργώντας μία εταιρεία του δημοσίου σε σύμπραξη με ιδιώτες και αποδείχθηκε ότι αυτά τα έργα έχουν τεράστιο όφελος και τη δουλειά που ανατίθεται σε ιδιωτικό consortium προκειμένου να αναλάβει ένα έργο μπορεί κάλλιστα να την κάνει ένα μέρος του δημοσίου και να κερδίζει αυτό. Χρειάζεται απλώς οργάνωση του δημοσίου, ένα κράτος που να λειτουργεί.

Εμείς αυτήν την οργάνωση δεν την έχουμε διότι ξεκινάμε αντίστροφα. Για σκεφτείτε. Μιλάμε για το δρόμο Κόρινθος-Τσακώνα και δεν υπάρχει ακόμα θεσμοθετημένο το γενικό χωροταξικό πλαίσιο της χώρας για να ξέρουμε μέσα απ' αυτό που θα εγκριθεί και από τις μελέτες ποια θα είναι η εξέλιξη όλου αυτού του χώρου που θα διασχίζει ο αυτοκινητόδρομος. Για σκεφτείτε ότι δεν υπάρχουν θεσμοθετημένα ούτε τα περιφερειακά χωροταξικά όπως και τα ειδικά χωροταξικά, δηλαδή τέλεια ανοργανωσιά.

Πρέπει επίσης να λάβουμε υπ' όψιν μας ένα άλλο ουσιαστικό θέμα. Είναι η επικαιροποίηση των περιβαλλοντικών μελετών. Μια μελέτη που έχει γίνει πριν από πάρα πολλά χρόνια και που περνά δίπλα από οικιστικά σύνολα πρέπει να ξέρουμε ποια θα είναι η εξέλιξη των οικισμών. Εμείς ξέρουμε ποια θα είναι η εξέλιξη και μέχρι πού θα φθάσει η επέκταση των οικισμών από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα όπου οργιάζει η δόμηση; Όχι βέβαια. Σε τελική ανάλυση μετά θα αναγκαστούμε να χρησιμοποιήσουμε τα προπετάσματα για το θόρυβο και καταλαβαίνουμε τι σημαίνει αυτό, πέρα από την καταστροφή της γεωργικής γης.

Ας αποφασίσει κάποτε το κράτος, η Ελληνική πολιτεία και να πει ότι στους οδικούς άξονες –όπως είπε ο κ. Σγουρίδης– η εκτός οικισμών δόμηση πρέπει να τελειώσει. Στο πουθενά δεν επιτρέπεται πλέον ο Έλληνας να χτίζει την παραθεριστική του κατοικία. Αυτή είναι μία μεγάλη δική μας ευθύνη. Εξαπλώνονται οι οικισμοί άναρχα και αυτό έχει συνέπειες στα πάντα.

Επίσης χωρίς να υπάρχει η νέα διοικητική δομή που εσείς τουλάχιστον αναγγέλατε ότι θα υπάρξει στη χώρα, θα γίνει αυτό το μεγάλο έργο και ταυτόχρονα δεν ξέρουμε αν θα υπάρξουν στην περιοχή δύο ή τρεις νομαρχίες ή πώς θα οργανωθεί διαφορετικά η περιφέρεια και ποιους στόχους εμείς θέλουμε να καλύψουμε.

Εκείνο που μπορώ να σας πω –μιας και τελειώνει ο χρόνος μου– είναι ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα είναι πολύ μεγάλες αν χωρίς προγραμματισμό σχεδιάζουμε. Άκουσα τον

κύριο Υπουργό που είπε για τη Λίμνη Καϊάφα ότι δεν θέλει να καταστρέψει τους υδάτινους πόρους, ότι είναι τεράστιο ρίσκο. Πρέπει να διερευνηθούν εναλλακτικές λύσεις. Έχουμε ένα παράδειγμα. Ενεθυμίστε το μεγάλο πρόβλημα που δημιουργήθηκε με το αρχαίο θέατρο της Δωδώνης στην Εγνατία οδό. Αναγκάστηκε το κράτος αργότερα να καταλάβει το πρόβλημα, άλλαξε τις μελέτες, καθυστέρησε το έργο και ξεδεύθηκαν επιπρόσθετα χρήματα ενώ θα είχε αποφευχθεί αν άκουγε το κράτος τις τότε διαμαρτυρίες.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Σηφουνάκη, ολοκληρώστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Σας είπα και στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ –και βεβαίως είστε ο καλύτερος γνώστης ως καθηγητής του Πολυτεχνείου– ότι θα πρέπει από τώρα να μελετήσετε την εναλλακτική λύση, έστω και αν είναι μία αερογέφυρα σε κάποιο συγκεκριμένο σημείο η οποία βεβαίως θα εδράζεται στη γη. Αυτή η γέφυρα μπορεί να αντιμετωπισθεί ως γλυπτό. Πρέπει να έχετε εναλλακτικές προτάσεις. Δεν μπορεί ένα έργο να έχει τριάντα ή πενήντα γέφυρες, μικρές ή μεγάλες, χωρίς αισθητική. Γέφυρες που έγιναν πριν από εκατό και διακόσια χρόνια, είναι έργα τέχνης. Γέφυρες που κατασκευάστηκαν με τούβλα ή με λαξευμένη πέτρα όπου απαιτείτο πολύ εργασία, σήμερα είναι μνημεία. Σήμερα πρέπει αισθητικά να βλέπουμε τη λεπτομέρεια και που είναι πιο εύκολο, μιας και το μπετόν είναι πιο εύπλαστο υλικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Ολοκληρώνω.

Κλείνοντας, θα αναφερθώ στις τροπολογίες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Σηφουνάκη, σας παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Τέλος δεν είναι σωστό σε μία διεθνή σύμβαση που κυρώνεται από τη Βουλή να υπάρχουν τροπολογίες. Δεν είναι σωστό. Είναι τριτοκοσμική η κατάσταση, αν ενταχθούν σε ένα άλλο νομοσχέδιο τα θέματα που αφορούν τη διοίκηση και τους υπαλλήλους του Υπουργείου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Σηφουνάκη, αυτά ελέγχθησαν κατά κόρον σήμερα. Είναι θέμα Κανονισμού της Βουλής, ας τον τροποποιήσουμε.

Ο κ. Οικονόμου έχει το λόγο.

Απών. Διαγράφεται.

Ο κ. Γιαννάκης έχει το λόγο, με την αγόρευση του οποίου ολοκληρώνεται ο κατάλογος των ομιλητών.

ΜΙΧΑΗΛ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πιστεύω ότι τόσο οι εισηγητές όσο και ο κ. Υφυπουργός έχουν ταλαιπωρηθεί πολύ σήμερα μετά από επτά ή οκτώ ώρες συνεδρίασης. Πολύ σύντομα θα κάνω δύο παρατηρήσεις.

Έγινε αρκετή συζήτηση για την πατρότητα ή τη μητρότητα του συγκεκριμένου έργου, αλλά και των υπολοίπων που μέχρι σήμερα είχαμε φέρει για κύρωση στην Αίθουσα αυτή. Νομίζω ότι είναι μία περιττή συζήτηση. Είναι βέβαιο ότι οι τοπικές κοινωνίες είναι αυτές που χρεώνουν ή πιστώνουν ένα έργο στη μία ή στην άλλη κυβέρνηση, άρα δεν έχει καμία πολιτική αξία να συζητάμε σήμερα ποιος ξεκίνησε και ποιος θα τελειώσει το έργο.

Το έργο από μόνο του είναι σημαντικό για ολόκληρη την Πελοπόννησο, για την περιοχή και για την οικονομική της ανάπτυξη. Είναι η έκτη σύμβαση που υπογράφουμε. Πιστεύω ότι αυτό δείχνει την προσπάθεια που έχει γίνει τα τελευταία τρία χρόνια και όχι τριάντα γιατί αν αφαιρέσουμε την Ολυμπιάδα, θα θυμάστε ότι μέχρι την τελευταία εβδομάδα ο κ. Σουφλιάς έτρεχε να προλάβει να ολοκληρώσει τη μαραθώνια διαδρομή. Μέσα σε τρία χρόνια λοιπόν καταφέραμε, ολοκληρώσαμε, κυρώσαμε και προχωρούμε στην κατασκευή έξι μεγάλων και σημαντικών –κατά την άποψή μου– έργων.

Θα κάνω μία παρατήρηση για τη Λίμνη Καϊάφα. Είχαμε τη δυνατότητα, κύριε Υφυπουργέ, πριν λίγες μέρες με την Επιτροπή Περιβάλλοντος να επισκεφθούμε την Ηλεία και τη συγκεκρι-

μένη περιοχή. Άκουσα από τον κύριο Υπουργό τον προβληματισμό του και είδα την ευαισθησία του και την προσπάθεια που έκανε ώστε να μην υπάρξει σημαντική επιβάρυνση στην περιοχή. Αυτό είναι θετικό, όμως πιστεύω ότι και κατά τη διάρκεια της εξέλιξης της κατασκευής του έργου θα πρέπει να είμαστε ιδιαίτερα προσεκτικοί και αν αντιληφθούμε ότι κάνουμε ζημιά σ' ένα οικοσύστημα που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητο, να έχουμε την πολιτική βούληση και, αν θέλετε, την πρωτοβουλία να αλλάξουμε, ενδεχομένως, κάποια κατασκευαστικά κομμάτια αυτής της τόσο κρίσιμης περιοχής.

Θα πρέπει λοιπόν το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να είναι παρόν ιδιαίτερα στο κομμάτι αυτό του αυτοκινητόδρομου ώστε αν παρουσιαστεί κάποια βλάβη να μπορέσουμε να την ελαχιστοποιήσουμε γιατί είναι ένα οικολογικό σύστημα ιδιαίτερα ευαίσθητο όπου η όποια καταστροφή, δυστυχώς, πολύ δύσκολα θα επουλωθεί ή μάλλον είναι αδύνατο να γίνει αυτό.

Θα κάνω δύο παρατηρήσεις για τις τροπολογίες. Για τη Διεύθυνση Επιθεωρητών Περιβάλλοντος -επειδή ακούστηκε κριτική νομίζω ότι είναι μία Διεύθυνση που έχει να παρουσιάσει σημαντικό έργο ιδιαίτερα σε κρίσιμες και ευαίσθητες περιοχές όπως η Περιφέρειά μου, η Βοιωτία, με το γνωστό πρόβλημα του Ασωπού. Πρέπει να ενισχύσουμε αυτήν τη διεύθυνση και σε ανθρώπινο δυναμικό. Κάνει μία σοβαρή δουλειά. Βέβαια δεν φτάνουν τα πρόστιμα και χάρομαι που αυξάνεται το όριο από τα 500.000 στα 2.000.000 ευρώ, αλλά σε καμμία περίπτωση αυτό δεν λύνει το πρόβλημα. Ξέρετε πολύ καλά ότι αυτό είναι ένα πρόβλημα δεκαετιών όχι μόνο για την περιοχή μου αλλά και για ανάλογες περιοχές στην πατρίδα μας. Θα πρέπει λοιπόν η πρωτοβουλία να έχει διάρκεια.

Τι εννοώ; Θα πρέπει, ενδεχομένως, πολύ σύντομα να φέρετε ένα νομοσχέδιο που να καθορίζει, ακριβώς, και τα πρόστιμα, αν θέλετε και τα όρια ορισμένων στοιχείων και μετάλλων που βρίσκονται στον υδροφόρο ορίζοντα της περιοχής μας, ώστε να μπορέσουμε να προφυλάξουμε και πάνω απ' όλα να ενημερώσουμε τους κατοίκους των περιοχών αυτών όπως η δική μου όπου υπάρχει μία ασάφεια σχετικά με το εξασθενές χρώμιο.

Τα γνωρίζετε αυτά, κύριε Υφυπουργέ. Καλό είναι να πάρετε νομοθετικές πρωτοβουλίες, αλλά να ενημερώσουμε έγκαιρα και όπως πρέπει το αρμόδιο Υπουργείο και τους κατοίκους της περιοχής μιας και υπάρχει, αν θέλετε, μία παραπληροφόρηση και ένα «θολό» τοπίο όπου ο κάτοικος αυτών των περιοχών στέκεται με αδυναμία, δεν μπορεί να δώσει εξηγήσεις και αισθάνεται ανασφάλεια. Πρέπει αυτή η ανασφάλεια πολύ σύντομα να πάψει να υπάρχει και με υπεύθυνες πρωτοβουλίες να καλύψουμε αυτό το κενό.

Κλείνοντας, πιστεύω ότι είναι θετικό πως το σύνολο σχεδόν των συναδέλφων με τις τοποθετήσεις τους στηρίζει αυτή την προσπάθεια, μια προσπάθεια που είναι βέβαιο πως θα έχει συνέχεια, γιατί η πατρίδα μας έχει μείνει δεκαετίες πίσω, εάν κάνουμε μια σύγκριση με τις άλλες κοινωνίες, με τα άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Χαιρετίζουμε αυτή την προσπάθεια και πιστεύουμε να εντατικοποιηθεί και να έρθουν και άλλες τέτοιες συμβάσεις εδώ στο Κοινοβούλιο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Γιαννάκη.

Εξαντλήθηκε ο κατάλογος των εγγεγραμμένων ομιλητών.

Για να συμπληρώσουμε το εξάωρο, μένουν ακόμη είκοσι λεπτά και μπορεί να υπάρξει μια σχετική ανοχή. Θέλω να γνωρίζω ποιοι θα μιλήσετε. Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας δεν θέλει να μιλήσει. Ο εισηγητής του ΠΑ.ΣΟ.Κ. δεν προτίθεται να μιλήσει, όπως και ο εισηγητής του ΛΑ.Ο.Σ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ το λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κ.Κ.Ε..

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα ήθελα και εγώ το λόγο για δύο λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Θα μιλήσει, επομένως, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

Κύριε Υπουργέ, θέλετε να προηγηθείτε ή να ακολουθήσετε;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα μιλήσω στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, έβαλε ο κ. Σουφλιάς το ερώτημα εάν είναι κακό να υπάρχουν τροπολογίες. Όχι, εμείς δεν είπαμε αυτό, όμως, ζητάμε να έχουμε το δικαίωμα να τοποθετηθούμε. Πάνω σ' αυτό έγινε μια συζήτηση.

Από την άλλη μεριά, από την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού αναδείχθηκε ένα άλλο θέμα, το οικονομικό, δηλαδή τα έσοδα που έχει το δημόσιο από τους αυτοκινητόδρομους. Ο κύριος Υπουργός είχε πει και στην επιτροπή, είπε και εδώ, ότι το 70% περίπου από τα έσοδα αυτά θα πηγαίνουν στο δημόσιο.

Εμείς δεν θεωρούμε, κύριε Υπουργέ, ότι οι μεταφορές, οι συγκοινωνίες σε στεριά, αέρα, θάλασσα μπορούν να αποτελέσουν εμπόρευμα. Θεωρούμε ότι είναι κοινωνικές υπηρεσίες και ως τέτοιες πρέπει να αντιμετωπίζονται. Δεν είναι ανάγκη να πληρώνει ο χρήστης, ο δημότης. Δεν είναι όλοι παραλήδες. Είναι και αυτοί οι οποίοι στερούνται αυτά τα διόδια και θα πάνε από εκεί, από το δρόμο που έπρεπε να έχουν εδώ και τόσα χρόνια, για να μη σκοτωθούν από τον άλλο το δρόμο. Από αυτή την άποψη νομίζουμε ότι θα μπορούσαν να είναι πολύ λιγότερα, αν όχι καθόλου, τα έσοδα του δημοσίου και να έχουμε φθηνότερα διόδια από αυτά τα οποία υπάρχουν και από τα οποία θα παίρνει το 70% το δημόσιο.

Έρχομαι τώρα στις τροπολογίες. Κύριε Πρόεδρε, είχε έρθει μια τροπολογία στην επιτροπή, με την οποία ζητήθηκε η εξουσιοδότηση από τον Υπουργό για να πάρει καθαρίστριες για τα κτήρια του Υπουργείου, οι οποίες θα κοστίζουν πάνω από το κόστος του μόνιμου προσωπικού σ' αυτή την κατηγορία. Θεωρούμε απαράδεκτο το δημόσιο να πληρώνει εργολάβους, που ξέρουμε ότι τις εκμεταλλεύονται για τρεις και εξήντα και να παίρνει τα λεφτά ο εργολάβος. Για μην πούμε ότι είναι μια χαριστική απόφαση, θα πούμε ότι είναι απάνθρωπη. Δεν μπορεί να συνεργεί το Υπουργείο για να εκμεταλλεύονται οι άλλοι και να κερδίζουν μάλιστα πολύ περισσότερο από ότι θα κόστιζε στο δημόσιο. Την καταψηφίζουμε αυτή την τροπολογία.

Επίσης, είναι μια άλλη τροπολογία, η οποία αφορά το Μητρώο των Εργολάβων. Και αυτή την καταψηφίζουμε, κύριε Υπουργέ. Έχουμε καταθέσει κατ' επανάληψη τις προτάσεις μας για το πώς βλέπουμε εμείς το Μητρώο, πώς βλέπουμε το ρόλο των εργολάβων. Νομίζουμε ότι η δυνατότητα ανάθεσης της στελέχωσης μελετητικών εταιρειών συσκοτίζει ακόμα και τους σημερινούς τυπικούς όρους των διαγωνισμών μεταξύ των εταιρειών αυτών. Από την άποψη αυτή, δεν συμφωνούμε.

Έρχομαι στις άλλες τροπολογίες, οι οποίες είναι σοβαρότερες. Μάλιστα, για μια από αυτές τις τροπολογίες, την τροπολογία με γενικό αριθμό 57, επειδή δεν μπορούμε να «σπάσουμε» την ψήφο μας, καλό θα είναι, να μην μας φέρνεται σε δύσκολη θέση και σε αντίθεση με ορισμένους εργαζόμενους που έχουν αιτήματα. Έρχονται μέσα σε μια τροπολογία -θα μου πείτε είναι λίγες που επιτρέπονται- αυτό, όμως, μας φέρνει σε δύσκολη θέση. Μ' αυτή την τροπολογία -εμείς συμφωνούμε τελικά με το προσωπικό των Γεωτεχνικών και λέμε ότι πρέπει να επεκταθεί, δεν πρέπει να μείνει μόνο στους υπαλλήλους του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., αλλά πρέπει να επεκταθεί και στους άλλους που υπάρχουν στα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, όπως είναι η Περιφέρεια, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι Νομαρχίες κ.λπ.- δεν μπορείτε να μας φέρνεται σ' αυτή δύσκολη θέση.

Εδώ υπάρχουν δύο θέματα. Το πρώτο, κύριε Υπουργέ, είναι ότι όπως πληροφορηθήκαμε και την έχουμε στα χέρια μας, ήρθε μια τροπολογία που προέβλεπε για όλους τους Γεωτεχνικούς. Τώρα έρχεται άλλη τροπολογία, που αποκλείει όλους τους υπόλοιπους εκτός από τους εργαζόμενους στο Υπουργείο. Αυτό δεν είναι σωστό. Πρέπει να το δείτε. Εμείς θα στηρίξουμε οποιοδήποτε αγώνα και οποιαδήποτε διεκδίκηση θα κάνουν οι εργαζόμενοι αυτοί.

Το δεύτερο είναι ότι στο ίδιο το Υπουργείο υπάρχουν και άλλοι, περίπου πενήντα, πανεπιστημιακοί υπάλληλοι. Έχουμε

πάρει ένα υπόμνημα και από αυτούς. Ζητούν και αυτοί να λάβουν το επίδομα αυτό, γιατί συμμετέχουν τελικά σ' αυτή τη διαδικασία.

Έρχομαι τώρα στις άλλες παραγράφους. Γίνεται εδώ μια ολόκληρη συζήτηση για διάφορες άλλες κατηγορίες. Για παράδειγμα, στην παράγραφο 2 της ίδιας τροπολογίας προβλέπεται η κάλυψη οργανικών θέσεων της Κεντρικής Υπηρεσίας Υδάτων με απόσπαση προσωπικού ή με πρόσληψη ιδιωτικού δικαίου ορισμένου χρόνου. Απαράδεκτο! Για τέτοιες υπηρεσίες που καλύπτουν πάγιες και διαρκείς ανάγκες –η θέση μας είναι γνωστή– πρέπει να γίνουν προσλήψεις με ενιαία σχέση εργασίας στο δημόσιο, εκείνη του μόνιμου υπαλλήλου με σχέση δημοσίου δικαίου.

Για την παράγραφο 3 δεν ξέρω τι να πω, δεν ξέρω πώς να το χαρακτηρίσω αυτό, κύριε Πρόεδρε. Έφτιαξε το Υπουργείο μια υπηρεσία, την Κεντρική Υπηρεσία Υδάτων. Δεν φρόντισε καθόλου για τη στέγασή. Ζητά τώρα εξουσιοδότηση ο Υπουργός για να πάρει έξω από τις διαδικασίες και τους νόμους μια απόφαση για να προχωρήσει τη διαδικασία μίσθωσης με παρέκκλιση από όλες τις ειδικές διατάξεις. Διαφωνούμε.

Επίσης, στην παράγραφο 4 εισάγετε μια φωτογραφική διάταξη, κύριε Υπουργέ –παρτυπία θα έλεγα– που ζητά να καλυφθεί κάποια εταιρεία, η οποία είναι σύμβουλος, προφανώς, η οποία είχε προχωρήσει σε κάποιες δαπάνες και θέλει να μπορέσει να επιδοτηθεί, να πάρει τα χρήματα αυτά εκ των υστέρων. Διαφωνούμε με αυτή την διάταξη της παραγράφου 4.

Έρχομαι τώρα στην τροπολογία με γενικό αριθμό 56, κύριε Πρόεδρε. Είναι μια τροπολογία με την οποία δεν συμφωνούμε και θα την καταψηφίσουμε. Κατ'αρχήν δεν συμφωνούμε με την υπουργική απόφαση που μπορεί να αφαιρεί έργο και αρμοδιότητες μιας υπηρεσίας, οι οποίες είναι καθορισμένες είτε με νόμο είτε με προεδρικό διάταγμα και να αναθέτει σε μια άλλη, αναμόδια υπηρεσία.

Δεν συμφωνούμε, όπως δεν συμφωνούμε και με τους παχουλούς μισθούς που θέλετε να πάρουν τα διοικητικά στελέχη, διορισμένα από την εκάστοτε κυβέρνηση. Θεωρούμε ότι αυτές είναι ρουσφετολογικές εξυπηρετήσεις. Δεν συμφωνούμε και με αυτές τις αποφάσεις.

Τελειώνοντας, θα ήθελα να σας πω να το δείτε, κύριε Υπουργέ. Έχετε υπογράψει τώρα τη σύμβαση και δεν μπορείτε να το αναβάλετε και να ζητήσετε κάτι άλλο. Δεν μπορεί να κοστίζει τόσο πολύ ένα ταξίδι που θα κάνει κάποιος. Δεν μπορεί να στοιχίζουν τόσο πολύ αυτά τα χιλιόμετρα που αναφέρονται σ' αυτό το έργο.

Επίσης, αναφέρθηκε ότι με τα 9.000.000.000 ευρώ περίπου που θα κοστίσουν αυτά τα έργα θα γίνουν τα χίλια τετρακόσια χιλιόμετρα. Για όλα τα έργα ο κάθε εργολάβος δεν έχει βάλει ούτε το 10%. Όταν στα 2.800 θα συμμετέχει με 240 και από αυτά τα 100 θα πάνε σε μετοχικό κεφάλαιο, όταν για την έκπτωση δίνουν 65, που είναι 1.600.000 το έργο και θα βάλει μόνο 130 και το ίδιο ισχύει και για τα άλλα έργα, δεν μπορεί να λέμε ότι το έργο αυτό θα το φτιάξει ιδιώτης με δικά του χρήματα, όταν τα υπόλοιπα θα τα δανειστεί. Οποιοσδήποτε θα μπορούσε, αν είχε αυτή τη δυνατότητα να το φτιάξει. Γι' αυτό επιμένουμε και λέμε ότι και αυτά τα έργα θα μπορούσε να τα φτιάξει το δημόσιο με πολύ φθηνότερο κόστος και πολύ περισσότερο να μην πληρώσει ο πολίτης δύο και τρεις φορές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Γκατζή.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι σύντομος, γιατί είναι κουρασμένοι οι συνάδελφοι. Οφείλω όμως να απαντήσω γιατί πρέπει, όσο με βοηθάει η μνήμη, να μην αφήσω κάτι αναπάντητο σ' όσα σοβαρά λέγονται σ' αυτή την Αίθουσα.

Πρώτα-πρώτα ξεκαθαρίζω για άλλη μια φορά, όχι μόνο για τον κ. Γκατζή αλλά και για άλλους, την ουσία του πράγματος, που είναι και μια κλασική αρχική ερώτηση, που απαντάει σε πολλούς. Το έργο αυτό, πραγματικά, είναι ανταγωνιστικό; Πετύ-

χαμε καλές τιμές; Έχουμε τη δυνατότητα να πούμε ότι κερδίζει το δημόσιο από αυτό το έργο;

Η απάντηση είναι ξεκάθαρη. Επειδή, ακριβώς, είχαμε την πείρα του παρελθόντος, των έργων που συμβασιοποίησε το Π.Α.Σ.Ο.Κ., καλή τη πίστη, την πείρα της Αττικής Οδού κ.λπ., όχι μόνο δεν κάναμε τα ίδια λάθη, αλλά πετύχαμε μερικά πράγματα που είναι από τα καλύτερα που έχουν πετύχει, διεθνώς, σε ανάλογα έργα.

Απαντώντας και στον κ. Πλεύρη επισημαίνω εδώ ότι όχι μόνο δεν είναι αποικιοκρατική αυτή η σύμβαση, αλλά είναι πρότυπο και για τα διεθνή περιοδικά που δημοσιεύουν σχόλια κατά το αγγλικό σύστημα, που είναι το αυστηρότερο.

Θα μου πείτε, Γιατί; Για να μην λέμε κουβέντες, πρώτον, γιατί η συμμετοχή του δημοσίου είναι μόνο το 19,6% σ' ένα έργο πανάκριβο από πλευράς κόστους κατασκευής.

Δεύτερον, γιατί ο ιδιώτης βάζει ίδια κεφάλαια και δανειακά κεφάλαια μεγάλου ύψους. Έναντι των 550.000.000 του δημοσίου βάζει 200.000.000 ίδια κεφάλαια, αλλά δανείζεται με δική του ευθύνη, κύριε Γκατζή, άλλα 1.700 περίπου, τα οποία δεν δανείζεται ο οποιοσδήποτε αν δεν έχει την κάλυψη που απαιτείται από την επιφάνειά του, από το πρόσωπό του στην αγορά.

Και τρίτον, γιατί μας δίνει πίσω το 70%, δηλαδή αυτά τα περίφημα 9,22 δισεκατομμύρια ευρώ. Και επιπλέον –και απαντώ έτσι και σ' έναν άλλο συνάδελφο, ο οποίος έκανε μια σωστή παρατήρηση– αν ξεπεράσει το 12% της απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων του, του παίρνουμε το 60% από τα κέρδη, το οποίο γίνεται 70% αν φθάσει το 15%. Δεν έχει ξαναγίνει αυτό το πράγμα στον ελληνικό χώρο. Πρώτη φορά γίνεται. Έγινε, όπως σας είπα, βάσει εμπειριών που συσσωρεύτηκαν, αλλά έγινε.

Και βέβαια από πλευράς ποινικών ρητρών σκληρά τα πράγματα! Δύο μήνες να καθυστερήσει την κατασκευή τού παίρνουμε το έργο ολόκληρο και δυο μέρες να μην λειτουργήσει αναίτια, του ξαναπαίρνουμε ολόκληρο το έργο. Αυτό λένε οι ποινικές ρήτρες.

Το δε κοινωνικοοικονομικό όφελος από την κατασκευή του ξεπερνάει τα εξήμισι δισεκατομμύρια ευρώ. Συνεπώς τα πράγματα είναι σαφή και απλά.

Τίθεται όμως ένα ερώτημα, στο οποίο έχουν δίκιο οι συνάδελφοι. Μήπως είναι ακριβά τα διόδια; Κατ'αρχάς τα διόδια αυτά δεν τα ορίσαμε εμείς. Τα όρισε η προηγούμενη κυβέρνηση και τα αποδεχθήκαμε.

Δεύτερον, τα διόδια αυτά είναι τα φθηνότερα στην Ευρώπη, είναι στο 55% του κόστους των διοδίων άλλων ευρωπαϊκών χωρών, όχι ιδιαίτερα πλούσιων, όπως για παράδειγμα της Πορτογαλίας ή της Ισπανίας. Παρά ταύτα, μήπως θα μπορούσαν να είναι μικρότερα σε ύψος; Η απάντηση είναι ότι ευτυχώς που δεν είναι μικρότερα σε ύψος για να γίνεται επιτέλους μια αναδιανομή εισοδήματος εις όφελος αυτών που πραγματικά έχουν ανάγκη. Και τι θέλω να πω με αυτό; Η ελληνική επαρχία, παρά αυτούς τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, σε πολλά σημεία πάσχει από υποδομές οδοποιίας. Έχει ένα κακό επαρχιακό αλλά και εθνικό πολλές φορές, οδικό δίκτυο. Πώς θα κατασκευαστεί αυτό; Με τι πόρους; Με τους πόρους αυτούς, των διοδίων αυτών. Ευελπιστούμε δηλαδή ότι θα μπορούμε να κάνουμε πράγματα εξαιρετικά ενδιαφέροντα τα επόμενα είκοσι χρόνια, διότι θα έχουμε πλέον τα χρήματα να τα χρηματοδοτήσουμε, χρήματα από τα διόδια αυτά.

Τώρα θα μου πείτε, υποχρεωτικά ο καθένας παίρνει το δρόμο; Επαναλαμβάνω, για να το κλείσω αυτό το θέμα –κι είναι στη διάθεσή σας όλες οι σχετικές συμβάσεις και σχέδια– ότι υποχρεούται ο παραχωρησιούχος να εγκαταστήσει ένα αξιόπιστο και πλήρες παράπλευρο δίκτυο, με το οποίο μπορεί να πάει ο καθένας όπου θέλει χωρίς να μπει στον αυτοκινητόδρομο. Αυτό είναι μια πραγματικότητα που δεν μπορεί να την αγνοήσει διότι ελέγχεται όχι μόνο από μας αλλά κι από τους χρήστες.

Τέλος, σε θέματα περιβάλλοντος –Καϊάφας κ.λπ.– εξέθεσε μια εύλογη ανησυχία ο κ. Κουβέλης μήπως τυχόν αυτή η υπογειοποίηση που κάνουμε με το cut and cover θίγει τον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα. Έχω ένα σχέδιο το οποίο θα σας εγγυηρώ σε λίγο φεύγοντας, όπου φαίνεται ότι, ευτυχώς, είμαστε αρκετά πάνω από τον ορίζοντα, παρά την υπογειοποίηση. Και

δεν μπορούμε να πάμε παρακάτω και να αυξήσουμε την υπογειοποίηση, ακριβώς, για το λόγο που είπατε. Γι' αυτό λέμε ότι έχει ένα όριο η υπογειοποίηση. Τα τετρακόσια μπορεί να γίνουν εξακόσια, αλλά δεν μπορούν να γίνουν παραπάνω. Απ' εκεί και πέρα γίνεται επικίνδυνο. Στο όριο αυτό όμως είμαστε απολύτως ασφαλείς. Θα δείτε και τη στάθμη του νερού κ.λπ., θα έχετε την πλήρη εικόνα.

Επίσης, ετέθη ένα θέμα, από τον κ. Πλεύρη νομίζω, περί εγχειριδίων γλώσσας κ.λπ.. Τα εγχειρίδια είναι στα Ελληνικά και μόνο μερικά έντυπα μηχανημάτων μπορεί να είναι στα Αγγλικά κι αν θέλουμε τα ζητάμε κι αυτά στα Ελληνικά. Άρα τιμάται η Ελληνική Γλώσσα σ' όλη αυτή τη σύμβαση.

Όσον αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό είπα κι άλλη φορά και το ξαναλέω και τώρα ότι είναι μια εταιρεία αυτή που επελέγη, που ιδρύθηκε το 1957, έχει χίλιους διακόσιους μηχανικούς αυτή τη στιγμή και βεβαίως δουλεύει στη Ρωσία, Ιαπωνία και σε όλο τον κόσμο, σε πολύ μεγαλύτερες δουλειές από μας. Δεν διακινδυνεύει τη φήμη της για να τα φτιάξει με τον παραχωρησιούχο.

Ένα άλλο σημείο όμως το οποίο θέτετε είναι σοβαρό: Και η προστιθέμενη αξία γνώσης που πάει; Γιατί να την χάσει η ελληνική αν θέλετε, αγορά γνώσεων των μηχανικών; Η απάντηση είναι ότι, ευτυχώς, δεν τη χάνει, γιατί πάρα πολύ προσωπικό είναι Έλληνες, διότι αναγνωρίζουν κι αυτοί ότι έχουμε εξαιρετικά πλούσια δυναμικά Ελλήνων για να βοηθήσουν το έργο και το χρησιμοποιούν ήδη. Εγώ χαίρομαι που μιλάω με εκπαιδευτικούς του ανεξάρτητου μηχανικού, Έλληνες συναδέλφους, τους οποίους εκτιμώ και σεβόμαι. Επίσης αυτοί οι Έλληνες δικαιούνται στη συνέχεια να αποκτήσουν τα εχέγγυα με πιστοποιητικά, από την Υπηρεσία τη δική μας κατ' αρχάς αλλά και γενικότερα και να «κυντηγίσουν» έργα στο εξωτερικό με ελληνικές εταιρίες. Το κάνουν άλλωστε ήδη σε όλες τις βαλκανικές χώρες οι ίδιοι οι Έλληνες. Συνεπώς δεν χάνουμε ούτε την προστιθέμενη αξία γνώσης που απαιτείται.

Τέλος επειδή ελέγχω κάτι για την επικινδυνότητα. Είπαν όλοι οι συνάδελφοι και δικαίως: «μα, τι γίνεται;» Είναι δυνατόν να περιμένουμε κάποια χρόνια, τέσσερα ή έξι, και να σκοτωνόμαστε; Ξωστή η παρατήρηση. Σας καθησυχάζω λέγοντας ότι η σύμβαση έχει τρεις αποκλειστικές προθεσμίες. Σε δώδεκα μήνες από την έναρξη εργασιών, δηλαδή πρακτικής σε δεκατέσσερις μήνες από σήμερα, αίρεται η επικινδυνότητα υποχρεωτικά στο κομμάτι Κόρινθος-Πάτρα. Οφείλει να κάνει τα έργα που θα κάνουν πλήρη άρση της επικινδυνότητας.

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

Ένα λεπτό ακόμη κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Και από εκεί και πέρα σε τριάντα τέσσερις μήνες, δηλαδή σε τρία χρόνια, ολόκληρο αυτό το κομμάτι πλην Παναγοπούλας δίνεται στην κυκλοφορία. Δηλαδή το κρίσιμο κομμάτι θα είναι σχετικά, σύντομα, έτοιμο. Μακάρι να γίνει γρηγορότερα.

Μία τελευταία παρατήρηση για να κλείσω. Να πω ότι ζητάτε –και δικαίως, από δημοκρατική ευαισθησία- να ακούσουμε τους φορείς, τα Νομαρχιακά Ταμεία που διαμαρτύρονται γιατί δεν άλλαξε η χάραξη του δρόμου κ.λπ.. Θα σας πω κάτι. Θέλουμε ή δεν θέλουμε να γίνουν κάποια μεγάλα έργα στην Ελλάδα; Θέλουμε. Πρέπει κάποτε να αποφασίσει κάποιος να τα προχωρήσει.

Δικαίως, ο νομάρχης του άλφα νομού ζητά να φύγει ο δρόμος από αυτόν και να πάει από τα βουνά με σήραγγες. Δικαίως. Το θέμα είναι αν αυτό θα είναι υλοποιήσιμο μετά.

Εκτιμήσαμε, λοιπόν, στην τρίτη εναλλακτική λύση που μελετήσαμε με όλες αυτές τις προτάσεις των νομαρχιών ότι θα στοίχιζε περίπου δύο φορές παραπάνω. Δηλαδή, αντί για 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ, θα στοίχιζε 5,6 δισεκατομμύρια ευρώ. Είναι αδύνατον να γίνει ένα τέτοιο έργο στην Ελλάδα. Και αν γινόταν, θα έπρεπε το δημόσιο να βάλει άπειρα χρήματα από την τσέπη του πλέον.

Συνεπώς κατ' ανάγκη, κάποια στιγμή, κάνει κάποιος μία τομή. Λέει ότι αυτό δεν μπορεί να το κάνει, δεν έχει τα χρήματα.

Μακάρι, να μπορούσε να γίνει, αλλά δεν γίνεται. Όμως, να μην γίνει καθόλου; Είναι δυνατόν να μη γίνει καθόλου; Δεν θα είναι πολύ χειρότερα; Δηλαδή, αναγκάζεσαι κάποια στιγμή να αγνοήσεις το αίτημα, όταν βλέπεις ότι δεν είναι αδήριτα αναγκαίο για περιβαλλοντικούς λόγους, για να δώσεις τη λύση που είναι και η μόνη εφικτή λύση. Αυτό, ακριβώς, έγινε στις αποφάσεις που πήραμε.

Παρά ταύτα, όπως είπε και ο Υπουργός –και το επαναλαμβάνω και εγώ- σε μια οριστική μελέτη που θα γίνει τώρα, μια μελέτη εφαρμογής, θα προκύψουν ασφαλώς πάρα πολλές επικίνδυνες, αν θέλετε, θέσεις που θέλουν βελτίωση. Εκεί ακριβώς με την πρόταση και τις ευθύνες που θα αναλάβει ο ανάδοχος, μπορούμε να κάνουμε μικρές τροποποιήσεις, έτσι ώστε να ικανοποιήσουμε τοπικές ανάγκες, χωρίς κανένα άλλο πρόβλημα.

Τέλος κι εγώ θέλω να ευχαριστήσω θερμά τους ομιλητές για την παρουσία τους και τη συμβολή τους και να πω στον κ. Γκατζή ότι η ενδεχόμενη εσφαλμένη πολιτική στην παγκόσμια οικονομία, θα αποδειχθεί μετά από τριάντα, σαράντα, πενήντα χρόνια. Ως τότε όμως, το έργο αυτό θα έχει γυρίσει στο ελληνικό δημόσιο και θα είναι δημόσιο έργο, οπότε τότε οι απόγονοί μας, τουλάχιστον οι δικοί μου, θα είναι ευχαριστημένοι.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Εύχομαι να είστε και οι δύο εδώ μετά από τριάντα, σαράντα χρόνια, για να διαπιστώσουμε την πραγματικότητα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ορίστε, έχετε το λόγο για μια μικρή αναφορά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ξέχασα μία από τις βασικές –θεωρώ- τροπολογίες που είναι αυτές για τα δάση και τα αυθαίρετα που γίνονται. Κατ' αρχάς, έχουμε μια κακή εμπειρία, κύριε Υπουργέ, για τη δασοκτονία πολιτική που ακολουθείται όλα αυτά τα χρόνια και από όλες τις κυβερνήσεις που πέρασαν, τους νόμους που ψηφίστηκαν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μην το θίξετε τώρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

Θεωρούμε, κύριε Πρόεδρε, ότι και αυτός ο νόμος έχει «παράθυρα» και το λέω με την εξής έννοια. Μιλάτε εδώ για συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Για παράδειγμα, λέτε για όσα αυθαίρετα ανεγείρονται από την κήρυξη της καμένης δασικής έκτασης ως αναδασωτέας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το γνωρίζει αυτό ο Υπουργός, κύριε Γκατζή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Είναι σοβαρό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Μπορεί να είναι σοβαρό, αλλά τα ξέρει ο Υπουργός και εσείς τα έχετε διαβάσει. Αν έχει να απαντήσει κάτι, ...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Με συγχωρείτε να του τα δώσω γραμμένα, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριε Γκατζή, πείτε μας ποια είναι η δική σας τοποθέτηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Η δική μας τοποθέτηση είναι ότι υπάρχουν «παράθυρα» από την περίοδο πυρκαγιάς μέχρι την αναδάσωση που είναι πέντε με έξι μήνες –στην Πελοπόννησο ακόμα δεν έχουν κηρυχθεί αναδασωτέες εκτάσεις- και τότε μπορούν να γίνουν αυθαίρετα. Τι γίνεται με αυτά; Ή τι γίνεται με τα προηγούμενα; Κι εμείς λέμε ότι στα δάση δεν πρέπει να υπάρχει ιδιοκτησία. Πρέπει να είναι όλα δημόσια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία της Βουλής, αφού, προηγουμένως, ξεναγήθηκαν στους χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, καθώς και στις εκθέσεις της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέματα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και «Πρωθυπουργοί και Πρόεδροι της Βουλής των Ελλήνων της Μεταπολίτευσης» σαράντα τρεις μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί καθηγητές από το Λύκειο Νεοχωρίου Άρτας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει και τους εύχεται καλές σπουδές.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριοι συνάδελφοι, αισίως φθάσαμε στις οκτώ ώρες συνεδρίασης.

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 Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και άλλες διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό ενιαία επί της αρχής, των άρθρων, των υπ' αριθμών 55/3, 56/4 και 57/5 υπουργικών τροπολογιών, και στο σύνολό του το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και άλλες διατάξεις»;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Δεκτό, δεκτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ: Κατά πλειοψηφία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): 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 Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό ενιαία επί της αρχής, των άρθρων, των υπ' αριθμών 55/3, 56/4 και 57/5 υπουργικών τροπολογιών καθώς και στο σύνολό του κατά πλειοψηφία και έχει ως εξής:

«Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα και άλλες διατάξεις

Άρθρο πρώτο Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου η από 24ης Ιουλίου 2007 Σύμβαση Παραχώρησης του Έργου της Μελέτης, Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Λειτουργίας, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητοδρόμου Ελευσίνα – Κόρινθος – Πάτρα – Πύργος – Τσακώνα, που υπογράφηκε μεταξύ αφ' ενός του Ελληνικού Δημοσίου και αφ' ετέρου: α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΠΑΤΡΑ - ΠΥΡΓΟΣ - ΤΣΑΚΩΝΑ» και το διακριτικό τίτλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.», που εδρεύει στο Δήμο Αθηναίων, και β) (Α) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «VINCI S.A.», που εδρεύει στη Γαλλία, (Β) της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης με την επωνυμία HOCHTIEF PPP SOLUTIONS GmbH, που εδρεύει στο Essen Γερμανίας, (Γ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ, ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», που εδρεύει στην Αθήνα, (Δ) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «J & P ΑΒΑΞ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΡΓΟΛΗΠΤΙΚΗ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ - ΕΜΠΟΡΙΚΗ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ-ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ», που εδρεύει στο Δήμο Αμαρουσίου, και (Ε) της Ανώνυμης Εταιρείας με την επωνυμία «ΑΘΗΝΑ Α.Τ.Ε.», που εδρεύει στο Χαλάνδρι Αττικής, το κείμενο της οποίας ακολουθεί:

Άρθρο δεύτερο

1. α) Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου περιέρχεται άνευ ανταλλάγματος στο Δημόσιο κατά πλήρη κυριότητα οι παρόδιες εκτάσεις του τμήματος του οδικού άξονα του διευρωπαϊκού δικτύου Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα από τον Ανισόπεδο Κόμβο Θηβών έως τον Ανισόπεδο Κόμβο Κ1 (είσοδος Πατρών) του ίδιου οδικού άξονα, που μεταβιβάστηκαν από το Δημόσιο στην Ανώνυμη Εταιρεία Εκμετάλλευσης και Διαχείρισης Ελληνικών Αυτοκινητοδρόμων Α.Ε. με το διακριτικό τίτλο

Τ.Ε.Ο. Α.Ε., δυνάμει της παραγράφου 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 παράγραφο 5 του άρθρου 5 του ανωτέρω νόμου, κατά το τμήμα της που περιέχει περιγραφή των δια του παρόντος μεταβιβαζόμενων ακινήτων και εμπραγμάτων 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 Σύμβασης Παραχώρησης.

γ) Από της μεταγραφής αυτής και με την επιφύλαξη της παραγράφου 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 παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου περιουσιακά στοιχεία αποτιμήθηκαν, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 5 του ν. 2938/2001.

2. Από την ανωτέρω μεταγραφή και μέχρι και την ημερομηνία υπογραφής του πρωτοκόλλου της επόμενης παραγράφου, η εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. ασκεί αντί του Δημοσίου, αλλά για δικό της λογαριασμό, τα δικαιώματα που απορρέουν από την παράγραφο 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 Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων προς την εταιρεία Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και την Παραχωρησιούχο Εταιρεία με το διακριτικό τίτλο «ΑΠΙΟΝ ΚΛΕΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ Α.Ε.», υπογράφεται μεταξύ της ανωτέρω υπηρεσίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, της Τ.Ε.Ο. Α.Ε. και του Παραχωρησιούχου, πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 12.1.3 της κυρούμενης Σύμβασης Παραχώρησης, με το οποίο παραδίδονται οι αναφερόμενοι στην περίπτωση α' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου χώροι και εγκαταστάσεις στον Παραχωρησιούχο.

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 εφόσον αυτές αφορούν τα Νέα Τμήματα που θα παραδοθούν στον Παραχωρησιούχο σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο α'.

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.

Άρθρο τρίτο

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 24.1.5 (1) και (2) της κυρούμενης, με το άρθρο πρώτο του παρόντος, Σύμβασης 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 Σύμβασης 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.

3. Κάθε άλλη γενική ή ειδική διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του παρόντος νόμου ή αφορά σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν δεν ισχύει, όσον αφορά στο αντικείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης που κυρώνεται με το νόμο αυτόν.

Άρθρο τέταρτο

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α'), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το ν. 2372/1996 (ΦΕΚ 29 Α'), η φράση «και όχι από τροποποίηση των σχεδίων και της μορφής του έργου» αντικαθίσταται με τη φράση «ή από απαιτήσεις της κατασκευής οι οποίες καθίστανται απαραίτητες για την αρτιότητα και λειτουργικότητα του έργου, παρά την πλήρη εφαρμογή των σχετικών προδιαγραφών κατά την κατάρτιση των μελετών του έργου και υπό την προϋπόθεση να μην τροποποιείται το «βασικό σχέδιο» του έργου, δηλαδή η όλη κατασκευή καθώς και τα βασικά διακριτά στοιχεία της, όπως προβλέπονται από την αρχική σύμβαση».

Η παρούσα εφαρμόζεται και στις εκκρεμείς, κατά την έναρξη εφαρμογής του νόμου, διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης έργων.

2. Μελέτες ή κατηγορίες ή στάδια αυτών για έργα που πρόκειται να ενταχθούν στα επιχειρησιακά προγράμματα της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, οι οποίες καταρτίστηκαν βάσει του νομικού πλαισίου που ίσχυε πριν από την εφαρμογή του ν. 3316/2005 (ΦΕΚ 42 Α'), ελέγχονται υποχρεωτικά προκειμένου να διαπιστωθεί η πληρότητα, αρτιότητα και εν γένει εφαρμοσιμότητά τους και αναθεωρούνται, επικαιροποιούνται ή συμπληρώνονται, πριν τη διαδικασία δημοπράτησης των έργων. Ο έλεγχος και η αναθεώρηση ή/και επικαιροποίηση ή/και συμπλήρωση των μελετών γίνεται δυνάμει συμβάσεως μελέτης ή υπηρεσιών κατά το ν. 3316/2005.

3. α) Η παρ. 39 του άρθρου 16 του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α'), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με το άρθρο 4 του ν. 2940/2001 (ΦΕΚ 180 Α') και την τροποποίησή του με το άρθρο 15 παρ. 6 του ν. 3212/2003 (ΦΕΚ 308 Α'), αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«39. Τα όρια προϋπολογισμού ανά κατηγορία έργων, στα οποία έχουν δικαίωμα συμμετοχής οι εγγεγραμμένες στο Μ.Ε.Ε.Π. εργοληπτικές επιχειρήσεις, ανάλογα με την τάξη εγγραφής τους είναι τα ακόλουθα:

α. για την Α1 τάξη ανώτατο όριο ενενήντα χιλιάδες (90.000) ευρώ,

β. για την Α2 τάξη ανώτατο όριο τριακόσιες χιλιάδες (300.000) ευρώ,

γ. για την πρώτη τάξη ανώτατο όριο επτακόσιες πενήντα χιλιάδες (750.000) ευρώ,

δ. για τη δεύτερη τάξη ανώτατο όριο ένα εκατομμύριο πεντακόσιες χιλιάδες (1.500.000) ευρώ και κατώτατο εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιάδες (175.000) ευρώ,

ε. για την τρίτη τάξη ανώτατο όριο τρία εκατομμύρια επτακόσιες πενήντα χιλιάδες (3.750.000) ευρώ και κατώτατο πεντακόσιες χιλιάδες (500.000) ευρώ,

στ. για την τέταρτη τάξη ανώτατο όριο επτά εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (7.500.000) ευρώ και κατώτατο ένα εκατομμύριο τετρακόσιες χιλιάδες (1.400.000) ευρώ,

ζ. για την πέμπτη τάξη ανώτατο όριο είκοσι δύο εκατομμύρια (22.000.000) ευρώ και κατώτατο τρία εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (3.500.000) ευρώ,

η. για την έκτη τάξη ανώτατο όριο σαράντα τέσσερα εκατομμύρια (44.000.000) ευρώ και κατώτατο δέκα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες (10.500.000) ευρώ,

θ. για την έβδομη τάξη δεν τίθεται ανώτατο όριο, ενώ το κατώτατο όριο είναι τριάντα πέντε εκατομμύρια (35.000.000) ευρώ.

Σε δημοπρασσία δημόσιου έργου, που περιλαμβάνει περισσότερες από μία κατηγορίες και η εργοληπτική επιχείρηση καλύπτει την καλούμενη τάξη της κύριας κατηγορίας, δεν ισχύουν τα κατώτατα όρια για τις άλλες κατηγορίες του έργου, εφόσον η επιχείρηση είναι εγγεγραμμένη σε αυτές τις κατηγορίες στην

ίδια ή ανώτερη τάξη από την καλούμενη στη δημοπρασσία. Ως κύρια θεωρείται η μεγαλύτερη σε προϋπολογισμό κατηγορία.

β. Τα εδάφια 2, 3 και 4 της παρ. 41 του άρθρου 16 του ν. 1418/1984, όπως ισχύει, αντικαθίστανται ως ακολούθως:

«Όταν κοινοπρακτούν επιχειρήσεις εγγεγραμμένες στην έκτη τάξη του Μ.Ε.Ε.Π. για την ίδια κατηγορία εργασιών, το ανώτατο όριο προϋπολογισμού διαμορφώνεται στα εξήντα εκατομμύρια (60.000.000) ευρώ, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσοστό συμμετοχής της καθεμιάς στα κέρδη και τις ζημιές της κοινοπραξίας ανέρχεται τουλάχιστον σε 25%.

γ. Η παρ. 42 του άρθρου 16 του ν. 1418/1984, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«42. Τα όρια των παραγράφων 39 και 41 του παρόντος μπορεί να επανακαθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, λαμβανομένου υπόψη του δείκτη αναθεώρησης των τιμών των δημοσίων έργων, όπως καθορίζεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.»

δ. Τα όρια που καθορίζονται στις παραγράφους 39 και 41 του παρόντος εφαρμόζονται και στις δημοπρασίες έργων για τα οποία η διακήρυξη εγκρίθηκε μετά τις 15.5.2007, θεωρούνται όμως νόμιμες και οι διακηρύξεις που εφάρμοσαν μετά την ημερομηνία αυτή τα όρια του άρθρου 16 παράγραφοι 39 και 41 του ν. 1418/1984, όπως ισχύει κατά τη δημοσίευση του παρόντος.

4. Στις διατάξεις του ν. 3316/2005 (ΦΕΚ 42 Α') επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

α) Η παρ. 3 του άρθρου 18 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«3. Αλλαγές στη σύνθεση σύμπραξης ή κοινοπραξίας που υπέβαλε προσφορά σε διαγωνισμό λόγω εξόδου ή εισόδου μελών δεν επιτρέπονται μετά το άνοιγμα των τεχνικών προσφορών των διαγωνιζομένων. Αλλαγές στη στελέχωση διαγωνιζομένου αυτοτελώς ή ως μέλους σύμπραξης ή κοινοπραξίας επιτρέπονται μέχρι τη σύναψη της σύμβασης, εφόσον το στέλεχος που αποχωρεί δεν μετέχει στη δηλωθείσα με το φάκελο τεχνικής προσφοράς του διαγωνιζομένου ομάδα μελέτης. Αν διαπιστωθεί μεταβολή στη στελέχωση διαγωνιζομένου, η οποία επηρεάζει την ομάδα μελέτης, ο διαγωνιζόμενος αποκλείεται, εκτός αν η μεταβολή αυτή οφείλεται σε λόγο ανώτερης βίας. Στην περίπτωση αυτή τηρείται η διαδικασία της αντικατάστασης του στελέχους, εφαρμοζόμενης αναλογικά της παραγράφου 3 του άρθρου 31.»

β) Οι περιπτώσεις δ' της παρ. 3 του άρθρου 6 και δ' της παρ. 4 του άρθρου 7 καταργούνται.

γ) Στις περιπτώσεις δ' της παρ. 4 του άρθρου 6 και β' της παρ. 6 του άρθρου 7 διαγράφονται οι λέξεις «και την απασχόληση του υποψηφίου και της ομάδας του από εκπονούμενες μελέτες και παρεχόμενες υπηρεσίες».

δ) Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 13 προστίθεται η φράση «ενώ μπορεί να τύχουν εφαρμογής, υπό τις εκεί προβλεπόμενες προϋποθέσεις, οι διατάξεις των παραγράφων 5 και 6 του άρθρου 32 του π.δ. 60/2007 (ΦΕΚ 64 Α'), οπότε η μειωμένη προθεσμία εφαρμόζεται και στις λοιπές δημοσιεύσεις».

ε) Στην παράγραφο 3 του άρθρου 15, μετά τη φράση «αν για την εκπόνηση της μελέτης» προστίθενται οι λέξεις «ή την παροχή της υπηρεσίας».

Άρθρο πέμπτο

Τα δύο πρώτα εδάφια της παρ. 14 του άρθρου 20 του ν. 2556/1997 (ΦΕΚ 270 Α'), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παρ. 12 του άρθρου 21 του ν. 3144/2003 (ΦΕΚ 111 Α') και ισχύει, έχουν εφαρμογή και για τις Κεντρικές Υπηρεσίες του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (περιλαμβανομένης της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων και της Γενικής Γραμματείας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων), τα εποπτευόμενα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, καθώς και τις Ειδικές Υπηρεσίες που έχουν συσταθεί ή θα συσταθούν στο πλαίσιο του ανωτέρω Υπουργείου.

Άρθρο έκτο

Στο τέλος του άρθρου 114 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α'),

όπως ισχύει, «Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» προστίθενται πέντε (5) παράγραφοι με αριθμό εννέα (9), δέκα (10), ένδεκα (11), δώδεκα (12) και δεκατρία (13), οι οποίες έχουν ως εξής:

«9. Απαγορεύεται η ανέγερση οποιουδήποτε κτίσματος σε περιοχές που κηρύσσονται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις αναδασωτέες σε περίπτωση πυρκαγιάς. Σε περίπτωση παράβασης της ως άνω απαγόρευσης συντάσσονται «πρωτόκολλα κατεδάφισης», από τριμελείς Επιτροπές που συνιστώνται και συγκροτούνται από τον Γενικό Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας.

10. Τα πρωτόκολλα της προηγούμενης παραγράφου εκτελούνται παραχρήμα, ανεξάρτητα από το στάδιο στο οποίο βρίσκεται το ανεγειρόμενο κτίσμα, με μέριμνα της οικείας τριμελούς επιτροπής, μη επιτρεπόμενης οποιασδήποτε διοικητικής ή δικαστικής αίτησης ή προσφυγής, η οποία σκοπεί στην αναστολή της κατεδάφισης. Οι αστυνομικές αρχές οφείλουν να παράσχουν τη συνδρομή τους στην επιτροπή για την πραγματοποίηση της κατεδάφισης, εφόσον τους ζητηθεί. Ανάλογη υποχρέωση έχουν και οι λοιπές Κρατικές Αρχές, όπως και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) πρώτου ή δεύτερου βαθμού, κυρίως με τη διάθεση μηχανικών μέσων και προσωπικού. Την επιτροπή μπορεί να συνδράμουν στο έργο της και οποιαδήποτε άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα, με τη διάθεση των κατάλληλων μηχανικών μέσων και του προσωπικού, εφόσον προσφέρονται προς τούτο και η συνδρομή τους ήθελε κριθεί αναγκαία ή χρήσιμη από την επιτροπή. Τα πρόσωπα του προηγούμενου εδαφίου τελούν υπό την εποπτεία της επιτροπής και ενεργούν σύμφωνα με τις εντολές της.

11. Στο πρωτόκολλο περιγράφονται συνοπτικά τα χαρακτηριστικά και οι διαστάσεις του κτίσματος, το στάδιο στο οποίο βρίσκεται και τα στοιχεία των εμπλεκόμενων με οποιονδήποτε τρόπο στην ανέγερσή του, αν είναι γνωστά, στους οποίους και επιδίδεται, αν βρίσκονται στο χώρο ανέγερσης του κτίσματος ή στην κατοικία τους, αν η διεύθυνσή τους είναι γνωστή, άλλως τοιχοκολλάται στο κτήριο του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού καταστήματος. Σε κάθε περίπτωση, συντάσσεται έκθεση επίδοσης, η οποία υπογράφεται από δικαστικό επιμελητή ή το δημόσιο όργανο που το επιδίδει και αυτόν στον οποίο αφορά ή τον Γραμματέα του οικείου δήμου ή κοινότητας αντίστοιχα. Κατά τα λοιπά εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 44 επόμενα του κυρωθέντος με το άρθρο πρώτο του ν. 2717/1999 (ΦΕΚ 97 Α') Κώδικα Διοικητικής Δικονομίας.

12. Οι διατάξεις των τριών προηγούμενων παραγράφων εφαρμόζονται στις δασικές εκτάσεις που πλήττονται από πυρκαγιές και κηρύσσονται αναδασωτέες. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν για τα αυθαίρετα κτίσματα που ανεγείρονται μετά την κήρυξη των δασικών εκτάσεων ως αναδασωτέων και αφορούν σε πυρκαγιές που θα λάβουν χώρα στο μέλλον, καθώς και σε αυτές που έγιναν το 2007. Για την απόδειξη του χρόνου ανέγερσης των κτισμάτων γίνεται χρήση των αεροφωτογραφιών βάσει των οποίων κηρύσσονται αναδασωτέες οι δασικές εκτάσεις. Για τις λοιπές περιπτώσεις αυθαίρετων κατασκευών εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι μέχρι σήμερα ισχύουσες διατάξεις.

13. Διατηρούνται σε ισχύ οι προβλεπόμενες, από τα άρθρα 71 του ν. 998/1979 (ΦΕΚ 289 Α'), 114 του ν. 1892/1990 (ΦΕΚ 101 Α'), 21 του ν. 3208/2003 (ΦΕΚ 303 Α') και λοιπές συναφείς διατάξεις, κάθε είδους κυρώσεις και η σχετική διαδικασία, για την επιβολή τους, πλην των θεμάτων που ρυθμίζονται από τις παραγράφους 9, 10 και 11 του παρόντος άρθρου.»

Άρθρο έβδομο

1. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 19 του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α'), όπως ισχύει μετά την αντικατάστασή του με την παράγραφο 5 του άρθρου 4 του ν. 3481/2006 (ΦΕΚ 162 Α'), προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, μπορεί να ανατίθεται η διαδικασία ανάθεσης και

εκτέλεσης έργου σε οποιαδήποτε οργανωτική μονάδα, Διεύθυνση ή Ειδική Υπηρεσία Δημόσιων Έργων (Ε.Υ.Δ.Ε.), της Γενικής Γραμματείας Δημόσιων Έργων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.»

2. Στο τέλος της παραγράφου 10 της ενότητας Α του άρθρου 9 του ν. 2947/2001 (ΦΕΚ 228 Α') προστίθεται εδάφιο δ' ως ακολούθως:

«δ. Οι αποδοχές του Γενικού Επιθεωρητή Περιβάλλοντος καθορίζονται στο ύψος των αποδοχών που προβλέπονται κάθε φορά για Γενικό Διευθυντή Υπουργείου, επιπλέον δε καταβάλλεται και η ειδική πρόσθετη αμοιβή της παραγράφου 12β του άρθρου 22 του ν. 1418/ 1984, που προστέθηκε με την παράγραφο 7 του άρθρου 2 του ν. 3554/2007 (ΦΕΚ 80 Α').»

Άρθρο όγδοο

1. Το πέμπτο εδάφιο της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του ν. 3199/2003 (ΦΕΚ 280 Α') αντικαθίσταται ως ακολούθως:

«Τα μέλη της Επιτροπής αναπληρώνονται από Γενικούς ή Ειδικούς Γραμματείς των αντίστοιχων Υπουργείων, οι οποίοι ορίζονται με απόφαση του οικείου Υπουργού.»

2. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 4 του ν. 3199/2003, προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως:

«Για την προσωρινή κάλυψη των αναγκών προσωπικού της Κεντρικής Υπηρεσίας Υδάτων εφαρμόζονται αναλογικά οι διατάξεις: α) της παραγράφου 4 του άρθρου 5 του ν. 679/1977 (ΦΕΚ 245 Α'), η οποία προστέθηκε με το άρθρο 23 του ν. 1418/1984 (ΦΕΚ 23 Α') και β) του πρώτου, τρίτου και τέταρτου εδαφίου της παραγράφου 4 του άρθρου 8 του ν. 679/1977, που προστέθηκε με την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του ν. 2229/1994 (ΦΕΚ 138 Α'), κατ' εξαίρεση της Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου 33/27.12.2006 (ΦΕΚ 280 Α') επιφυλασσομένης της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 6 του π.δ. 164/2004.»

3. Στο άρθρο 4 του ν. 3199/2003 προστίθεται παράγραφος 5 ως ακολούθως:

«5. Για τη στέγαση της Κεντρικής Υπηρεσίας Υδάτων εφαρμόζονται ανάλογα οι διατάξεις των δεύτερου και τρίτου εδαφίων της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του ν. 679/1977, που προστέθηκαν με το άρθρο τέταρτο του ν. 2445/1996 (ΦΕΚ 274 Α'). Όπου στο τρίτο εδάφιο αναφέρεται ο Προϊστάμενος της Ε.Υ.Δ.Ε. νοείται ο Ειδικός Γραμματέας Υδάτων. Η διάταξη της παραγράφου αυτής μπορεί να χρησιμοποιηθεί για μία μόνο φορά.»

4. Συμβάσεις ανάθεσης καθηκόντων συμβούλου κατά την παράγραφο 8 του άρθρου 6 του ν. 1418/1984, η οποία προστέθηκε αρχικά με το άρθρο 49 του ν. 1914/1990 και στη συνέχεια αντικαταστάθηκε με το άρθρο 47 του ν. 1959/1991 (ΦΕΚ 123 Α'), οι οποίες έχουν συναφθεί μέχρι τη δημοσίευσή του παρόντος χωρίς να προκύπτει από την απόφαση ανάθεσης ή τη σύμβαση ότι αφορούν στη σχεδίαση, μελέτη ή εκτέλεση έργου με προϋπολογιζόμενη δαπάνη άνω του αναφερόμενου στην ως άνω διάταξη ορίου, θεωρούνται έγκυρες και εκτελούνται, ύστερα από βεβαίωση του Γενικού Γραμματέα του αρμόδιου Υπουργείου ότι αφορούν συγκεκριμένο έργο με προεκτιμώμενη δαπάνη άνω του ορίου. Αμοιβές που τυχόν καταβλήθηκαν στα πλαίσια τέτοιων συμβάσεων θεωρείται ότι καλώς καταβλήθηκαν και δεν αναζητούνται.

5. Στην παράγραφο 2 του άρθρου 8 του ν. 2430/1996 (ΦΕΚ 156 Α'), όπως συμπληρώθηκε με την παράγραφο 25 του άρθρου 18 του ν. 2503/1997 (ΦΕΚ 107 Α') και τροποποιήθηκε με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 2 του ν. 3554/2007 (ΦΕΚ 80 Α'), προστίθεται περίπτωση δ' ως ακολούθως:

«Το ειδικό επίδομα του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 2α, όπως ισχύει κάθε φορά, καταβάλλεται με τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις και για τον ίδιο σκοπό στους πτυχιούχους Α.Ε.Ι. γεωλόγους και στις λοιπές ειδικότητες πτυχιούχων Α.Ε.Ι. γεωτεχνικών υπαλλήλων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.»

6. Η παράγραφος 1 του άρθρου 30 του ν. 1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 του ν. 3010/2002 (ΦΕΚ 91 Α') και ισχύει, τροποποιείται ως προς το ανώτατο όριο του επιβαλ-

λόμενου προστίμου, το οποίο ορίζεται στο ποσό των δύο εκατομμυρίων (2.000.000) ευρώ.

Άρθρο ένατο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει δέκα (10) ημέρες από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.”.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδρίασης ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, σας έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τετάρτης 14 Νοεμβρίου 2007, της Παρα-

σκευής 16 Νοεμβρίου 2007 και της Δευτέρας 19 Νοεμβρίου 2007 και ερωτάται το Σώμα αν τα επικυρώνει.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τετάρτης 14 Νοεμβρίου 2007, της Παρασκευής 16 Νοεμβρίου 2007 και της Δευτέρας 19 Νοεμβρίου 2007 επικυρώθηκαν.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.05’ λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Παρασκευή 30 Νοεμβρίου 2007 και ώρα 10.30’, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης σαράντα έξι Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ., προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την κτηνοτροφία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

