(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΞΓ΄

Τρίτη 13 Ιουλίου 2021

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.   
   
Β. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
1. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Οι Υπουργοί Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εξωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Τουρισμού, οι Υπουργοί Επικρατείας, οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης, Επενδύσεων, Εξωτερικών, Εσωτερικών, καθώς και ο Υφυπουργός Προστασίας του Πολίτη κατέθεσαν στις 12-7-2021 σχέδιο νόμου «Ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση των αποβλήτων -ενσωμάτωση των Οδηγιών 2018/851 και 2018/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ περί αποβλήτων και της Οδηγίας 94/62/ΕΚ περί συσκευασιών και απορριμμάτων συσκευασιών, πλαίσιο οργάνωσης του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης, διατάξεις για τα πλαστικά προϊόντα, επείγουσες διατάξεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, χωροταξικές-πολεοδομικές και ενεργειακές ρυθμίσεις», σελ.   
2. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (ΑΞ„ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (ΑΞ„ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄ 176) και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄ 217)», σελ.   
3. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «α) Ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία διατάξεων των Οδηγιών (ΕΕ) 2017/2455, (ΕΕ) 2019/1995 και (ΕΕ) 2018/1910 όσον αφορά υποχρεώσεις που απορρέουν από τον φόρο προστιθέμενης αξίας για παροχές υπηρεσιών και πώλησης αγαθών εξ αποστάσεως και σχετικές ρυθμίσεις β) Τροποποιήσεις του ν. 4649/2019 «Πρόγραμμα παροχής εγγύησης σε τιτλοποιήσεις πιστωτικών ιδρυμάτων (Α΄ 206) βάσει της C(2021) 2545/09.04.2021 (2021/N) εγκριτικής απόφασης της Eυρωπαϊκής Eπιτροπής για παράταση του προγράμματος ΗΡΑΚΛΗΣ. γ) «Διατάξεις για τη ρύθμιση οφειλών και την παροχή δεύτερης ευκαιρίας - Τροποποιήσεις του ν. 4738/2020 και λοιπές διατάξεις», σελ.   
   
ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΤΑΣΟΥΛΑΣ Κ., σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α., σελ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο., σελ.

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:  
ΑΒΔΕΛΑΣ Α. , σελ.  
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ.  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ.  
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.  
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ.  
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.  
  
Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:  
ΑΠΑΤΖΙΔΗ Μ. , σελ.  
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ.  
ΒΕΤΤΑ Κ. , σελ.  
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.  
ΒΡΥΖΙΔΟΥ Π. , σελ.  
ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ.  
ΓΚΑΡΑ Α. , σελ.  
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.  
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ.  
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ Σ. , σελ.  
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ.  
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ.  
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ.  
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. , σελ.  
ΚΕΦΑΛΑ Μ. , σελ.  
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ.  
ΚΟΝΣΟΛΑΣ Ε. , σελ.  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Ε. , σελ.  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ.  
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ.  
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ.  
ΛΙΑΚΟΥΛΗ Ε. , σελ.  
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. , σελ.  
ΛΙΟΥΤΑΣ Α. , σελ.  
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. , σελ.  
ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ.  
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ Κ. , σελ.  
ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ Κ. , σελ.  
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.  
ΜΠΟΥΜΠΑΣ Κ. , σελ.  
ΠΑΝΑΣ Α. , σελ.  
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ.  
ΠΟΛΑΚΗΣ Π. , σελ.  
ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ Κ. , σελ.  
ΣΚΟΝΔΡΑ Α. , σελ.  
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.  
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ Δ. , σελ.  
ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ Ο. , σελ.  
ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ.  
ΧΕΙΜΑΡΑΣ Θ. , σελ.  
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ.  
  
Γ. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:  
ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Σ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ B΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΞΓ΄

Τρίτη 13 Ιουλίου 2021

Αθήνα, σήμερα στις 13 Ιουλίου 2021, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.01΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ε΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΟΔΥΣΣΕΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Εξωτερικών, Προστασίας του Πολίτη, Εθνικής Άμυνας, Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, Πολιτισμού και Αθλητισμού, Δικαιοσύνης, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Τουρισμού, οι Υπουργοί Επικρατείας, οι Αναπληρωτές Υπουργοί Οικονομικών, Ανάπτυξης, Επενδύσεων, Εξωτερικών, Εσωτερικών, καθώς και ο Υφυπουργός Προστασίας του Πολίτη κατέθεσαν στις 12-7-2021 σχέδιο νόμου «Ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη διαχείριση των αποβλήτων -ενσωμάτωση των Οδηγιών 2018/851 και 2018/852 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 για την τροποποίηση της Οδηγίας 2008/98/ΕΚ περί αποβλήτων και της Οδηγίας 94/62/ΕΚ περί συσκευασιών και απορριμμάτων συσκευασιών, πλαίσιο οργάνωσης του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης, διατάξεις για τα πλαστικά προϊόντα, επείγουσες διατάξεις για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, χωροταξικές-πολεοδομικές και ενεργειακές ρυθμίσεις».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31-05-2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν.3597/2007 (Α΄ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28-11-2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν.4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19-12-2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28-11-2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν.4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄ 176) και 3) με την από 11-12-2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν.4586/2018 (Α΄ 217)».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της από 8 Ιουλίου 2021 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μια συνεδρίαση, ενιαία επί της αρχής και επί των άρθρων. Ως προς την οργάνωση της συζήτησης προτείνεται με φυσική παρουσία να συμμετέχουν εισηγητές, ειδικοί αγορητές, Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ένας κύκλος κατά προτεραιότητα, που θα περιλαμβάνει έναν ομιλητή από κάθε Κοινοβουλευτική Ομάδα και ένας δωδεκαμελής κύκλος ομιλητών με την εξής αναλογία: πέντε από τη Νέα Δημοκρατία, τρεις από τον ΣΥΡΙΖΑ, ένας από το Κίνημα Αλλαγής, ένας από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, ένας από την Ελληνική Λύση και ένας από το ΜέΡΑ25. Με υπηρεσία τηλεδιάσκεψης ή και με φυσική παρουσία προτείνεται επίσης ένας δωδεκαμελής κύκλος ομιλητών με την ίδια ως άνω αναλογία. Τα ονόματα των ομιλητών έχουν ήδη οριστεί από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες με σχετικές επιστολές.

Ερωτάται το Σώμα αν συμφωνεί.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Το Σώμα συνεφώνησε ομοφώνως.

Τον λόγο έχει τώρα ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Θεμιστοκλής Χειμάρας για δεκαπέντε λεπτά.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ:** Καλημέρα και ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα, αγαπητοί συνάδελφοι, η συμφωνία που έρχεται προς κύρωση σήμερα αποτελεί το επιστέγασμα μιας τεράστιας προσπάθειας σχεδόν δύο χρόνων, προκειμένου το βόρειο τμήμα του Ε65 να πάρει επιτέλους σάρκα και οστά, ύστερα από μια σειρά καθυστερήσεων, αναβολών και τροποποιήσεων της αρχικής σύμβασης, που ούτε λίγο ούτε πολύ, είχαν σχεδόν βγάλει από τον χάρτη την υλοποίησή του. Πρόκειται για ένα ακόμη απτό αποτέλεσμα της πολιτικής και συστηματικής εργασίας της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας και προσωπικά του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, το οποίο ανταποκρίνεται στις προεκλογικές μας δεσμεύσεις απέναντι στον ελληνικό λαό για έργα υποδομής αντίστοιχου βεληνεκούς, έργα τα οποία μπορούν να ενδυναμώσουν την ελληνική οικονομία και να επιταχύνουν δραστικά την οριστική ανάκαμψη της χώρας μας.

Ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδας, με συνολικό μήκος 181,5 χιλιόμετρα, είναι ένα έργο κομβικής σημασίας για τη χώρα μας. Συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα, συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας και εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Κατασκευάζεται εξ ολοκλήρου σε νέα χάραξη και ο σχεδιασμός του βασίζεται στα πλέον σύγχρονα διεθνή πρότυπα, με απόλυτο σεβασμό στο περιβάλλον.

Η σημερινή σύμβαση εκκινεί στην κυριολεξία αυτήν τη φορά την κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65 από τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα έως την Εγνατία, που θα συνδέσει τις δύο σημαντικότερες εθνικές οδικές αρτηρίες, τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό. Το τμήμα αυτό, μήκους 70,5 χιλιομέτρων, με σημερινό προϋπολογισμό που φθάνει τα 442 εκατομμύρια ευρώ, έχει χαρακτηριστεί «αναβαλλόμενο» από την τροποποίηση της σύμβασης το 2013, εξαιτίας της αδυναμίας χρηματοδότησης του έργου από την πλευρά του εθνικού σκέλους. Με το άρθρο 1 του παρόντος νομοσχεδίου εισάγεται η προτεινόμενη συμφωνία τροποποίησης των διατάξεων της σύμβασης παραχώρησης, ώστε να ενεργοποιηθεί το δικαίωμα του δημοσίου να εκκινήσει τις εργασίες κατασκευής του έργου.

Ας πάρουμε, όμως, τα πράγματα από την αρχή. Συνολικά, ο Ε65 αποτελείται από 181,5 χιλιόμετρα οδικού δικτύου, εκτείνεται από την Ανθήλη Φθιώτιδας, όπου ενώνεται με τον ΠΑΘΕ, και διατρέχοντας τον Φθιωτικό και Θεσσαλικό κάμπο φτάνει στην οροσειρά των Χασίων, η οποία και ενώνεται με την Πίνδο για να συνδεθεί τελικά με την Εγνατία.

Η ιστορία του, ως γνωστόν, ξεκινά το 2007 με την υπογραφή ένα χρόνο αργότερα -το 2008 δηλαδή- της πρώτης σύμβασης για την κατασκευή του μεγαλόπνοου τότε έργου ενός άξονα-συνδετικού κρίκου, ο οποίος στην ουσία θα ένωνε την ανατολική με τη βόρεια και δυτική Ελλάδα και κατ’ επέκταση τη χώρα με την Ευρώπη, μιας και εντάσσεται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Το 2011, στην καρδιά της οικονομικής κρίσης, το έργο παγώνει, για να εκκινήσει το 2013 μόνο το μεσαίο τμήμα του, Τρίκαλα-Ξυνιάδα, το οποίο θεωρήθηκε ως το πλέον ώριμο, με τα 570 από τα 825 συνολικά εκατομμύρια ευρώ να καλύπτονται από ευρωπαϊκούς πόρους. Το 2013 η τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επαναδιαπραγματεύεται τη σύμβαση παραχώρησης με την Κομισιόν, προκειμένου να βρεθεί λύση στο θέμα της χρηματοδότησης.

Στα τέλη του 2017 δίνονται στην κυκλοφορία τα ογδόντα χιλιόμετρα του τμήματος αυτού, ενώ τον Οκτώβριο του 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει 306 εκατομμύρια ευρώ για το νότιο τμήμα, Ξυνιάδα-Λαμία, το οποίο ξεκινά να κατασκευάζεται το 2019 και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2022.

Το βόρειο τμήμα εξακολουθεί να μένει χωρίς χρηματοδότηση ως τον περασμένο Ιανουάριο. Οι επίμονες διαπραγματεύσεις της ελληνικής Κυβέρνησης και του ίδιου του Πρωθυπουργού με την Κομισιόν, οι διαδοχικές επαφές του Υπουργού Υποδομών με την Ευρωπαία Επίτροπο αποδίδουν καρπούς και έτσι το βόρειο τμήμα παίρνει το δρόμο της κατασκευής. Το Ταμείο Ανάκαμψης θα αποτελέσει την πηγή άντλησης των πολύτιμων χρηματοδοτικών πόρων για την κατασκευή του, αφού το έργο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ενεργειακή μετάβαση της δυτικής Μακεδονίας.

Πιο αναλυτικά, το έργο -είπα- είναι μήκους 70,5 χλμ., προϋπολογισμού 442 εκατομμυρίων ευρώ, διάρκεια κατασκευής τρία χρόνια, με διατομή 2+2 λωρίδες και βεβαίως ΛΕΑ. Συγκεκριμένα, θα κατασκευαστούν: Δύο σήραγγες με συνολικό μήκος εξήντα πέντε μέτρα και τετρακόσια μέτρα. Δύο σήραγγες με εκσκαφή και επανεπίχωση με συνολικό μήκος διακόσια εξήντα τέσσερα μέτρα και εκατόν ογδόντα μέτρα ανά διεύθυνση. Τριάντα μία γέφυρες και άνω διαβάσεις. Έξι κόμβοι, ενώ θα ολοκληρωθεί ο κόμβος Τρικάλων. Δύο κέντρα εκμετάλλευσης και συντήρησης. Ένας μετωπικός σταθμός διοδίων και τρεις πλευρικοί σταθμοί.

Σε όλο το μήκος του έργου θα κατασκευαστούν χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης, καθώς και νέο δευτερεύον οδικό δίκτυο για την εξυπηρέτηση, προφανώς, των γειτονικών περιοχών.

Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί όλες οι περιβαλλοντικές μελέτες του τμήματος, σημαντικό μέρος των απαλλοτριώσεων, ενώ ειδικότερα από το εκατοσιοστό ενδέκατο χιλιόμετρο έως και το εκατοσιοστό τριακοστό έκτο χιλιόμετρο έχουν υλοποιηθεί οι τεχνικές μελέτες, έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, οι μετακινήσεις δικτύων και οι αρχαιολογικές έρευνες. Η γενική κατασκευαστική πρόοδος, πριν την αναβολή εργασιών, βρισκόταν στο 7%, ενώ για το τμήμα από Τρίκαλα έως Καλαμπάκα, αυτό το ποσοστό ανέρχεται σε 25%. Έχουν ήδη κατασκευαστεί αντιπλημμυρικά έργα, δίκτυο ομβρίων, χωματουργικά και μικρά τεχνικά έργα.

Η νέα χάραξη από το εκατοσιοστό τριακοστό έκτο χιλιόμετρο έως το τέλος του έργου σε χαμηλότερο υψόμετρο από την αρχικά προβλεπόμενη χάραξη, ευνοεί τις συνθήκες ασφάλειας και λειτουργίας, μειώνοντας το κόστος κατασκευής και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Έρχομαι στα οφέλη που θα απορρέουν από την κατασκευή και βεβαίως, την παράδοση του Ε65 σε πλήρη λειτουργία, τα οποία όπως όλοι αντιλαμβανόμαστε είναι πολλαπλά και άμεσα εμφανή.

Πρώτον, ασφάλεια και ταχύτητα στις μεταφορές. Η διασύνδεση της κεντρικής με την βόρεια Ελλάδα, μέσω ενός υπερσύγχρονου αυτοκινητόδρομου, θα μειώσει δραστικά τον απαιτούμενο χρόνο ταξιδιού, αυξάνοντας το επίπεδο της οδικής ασφάλειας. Στην ουσία πρόκειται για τον αυτοκινητόδρομο κλειδί που θα συνδέει την Αθήνα με την δυτική Μακεδονία, αλλά και με την Ιταλία μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας, καθώς και με τα Δυτικά Βαλκάνια και από εκεί με την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη. Ενδεικτικά αναφέρω ότι η απόσταση Αθήνα-Γρεβενά καλύπτεται σε τέσσερις περίπου ώρες, Αθήνα-Καρπενήσι και Αθήνα-Τρίκαλα σε τρεις ώρες, η διαδρομή Λαμία-Εγνατία σε 1,5 ώρα από 2,5 ώρες που είναι σήμερα, ενώ θα μειωθεί κατά περίπου 2 ώρες το συνολικό ταξίδι από το λιμάνι του Πειραιά προς τα Δυτικά Βαλκάνια.

Δεύτερον, προφανές όφελος η απορρόφηση κοινοτικών πόρων με συμβολή στην γρήγορη και βιώσιμη μετάβαση της δυτικής Μακεδονίας. Όπως προείπα, το έργο χρηματοδοτείται από πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης. Η περιοχή της δυτικής Μακεδονίας, που ξεκινά μία θεμελιώδης αλλαγή οικονομικής και κοινωνικής πορείας μέσα από την απολιγνιτοποίηση, αποκτά προσπελασιμότητα. Η περιοχή μέσω του Ε65 βγαίνει από την απομόνωση και συνδέεται με την υπόλοιπη Ελλάδα, εύκολα, γρήγορα, με ασφάλεια, αλλά και με θετικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, γεγονός που θα συμβάλλει καταλυτικά στην στήριξη των επιχειρήσεων και στην προσέλκυση νέων επενδυτικών εγχειρημάτων.

Τρίτον, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη. Επιτυγχάνεται τόνωση της αγοράς των κατασκευών, ενός νευραλγικού κλάδου της οικονομίας, καθώς και της απασχόλησης στις περιοχές εκτέλεσης του έργου. Η κατασκευή του βόρειου τμήματος αναμένεται να συνεισφέρει περίπου 0,5% στο ΑΕΠ της χώρας ενώ κατά την διάρκεια των εργασιών, αναμένεται να δημιουργηθούν πάνω από χίλιες θέσεις εργασίας διαφόρων ειδικοτήτων και τεχνικών επαγγελμάτων. Ταυτόχρονα, η μείωση του χρόνου ταξιδιού θα επιφέρει θετικότατη επίδραση στην τουριστική κίνηση, καθώς προορισμοί όπως το Καρπενήσι, τα Μετέωρα, το Μέτσοβο και άλλα θα έρθουν «πιο κοντά» στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Ανάλογα θετικές θα είναι και οι επιπτώσεις στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και βεβαίως στη μεταφορά αγαθών και προϊόντων πιο εύκολα και πιο γρήγορα από άκρη σε άκρη της Ηπειρωτικής Ελλάδας, από και προς τις ευρωπαϊκές αγορές. Επιτυγχάνεται με αυτό τον τρόπο ώθηση στην ανάπτυξη των περιφερειών της Δυτικής Μακεδονίας, της Ηπείρου, της Θεσσαλίας και φυσικά της Στερεάς Ελλάδας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας ενώνει στην κυριολεξία την χώρα. Βγάζει ολόκληρες περιοχές από την απομόνωση και δημιουργεί τις αναγκαίες συνθήκες ανάπτυξης της ελληνικής περιφέρειας. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι και ο τόπος μου, η Φθιώτιδα, η Λαμία.

Με την ολοκλήρωση του Ε65, σε συνδυασμό με τον σύγχρονο ΠΑΘΕ, που αποτελεί μέλος της ευρωπαϊκής οδού Ε75, καθώς και με την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής και των λιμένων της περιοχής, αποκτά τη δυναμική ενός εθνικού στρατηγικού εμπορευματικού και μεταφορικού κέντρου.

Σε αυτό το σημείο, δεν θα μπορούσα να παραλείψω μια αναφορά σε ένα ακόμη φιλόδοξο πολύπλοκο έργο, το οποίο όμως μπορεί να δώσει μεγάλη ώθηση στις εμπορικές σχέσεις της Στερεάς Ελλάδας και της Πελοποννήσου και βεβαίως στην τουριστική κίνηση.

Πρόκειται για το «Διαγώνιο Άξονα Λαμία-Ιτέα-Αντίρριο», για το οποίο έχει ήδη εκκινήσει εκ νέου η συζήτηση για χρηματοδότηση μέσω κοινοτικών πόρων. Είναι άξια επαίνων η πρωτοβουλία του καλού συναδέλφου φίλου και Γενικού Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας, τον Βουλευτή Φωκίδας κ. Γιάννη Μπούγα, προσπάθεια, στην οποία δήλωσα από την αρχή πως θα είμαι παρών.

Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, ο συγκεκριμένος οδικός άξονας θα επιτρέψει την ταχύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση από τη Στερεά Ελλάδα και τη Θεσσαλία προς τη Δυτική και Νότια Ελλάδα και θα συνδέσει τον ΠΑΘΕ με την Ιόνιο Οδό. Αποτελεί μείζον έργο υποδομής και ανάπτυξης το οποίο μπορεί να μειώσει την απόσταση Πάτρα-Λαμία κατά είκοσι πέντε χιλιόμετρα, να κάνει ασφαλή τη μετακίνηση σε έναν δρόμο, που τώρα χαρακτηρίζεται για την επικινδυνότητά του, να ανοίξει νέους εμπορικούς και ταξιδιωτικούς δρόμους, συνδέοντας το λιμένα Πατρών με το λιμένα Στυλίδας και Βόλου και αναβαθμίζοντας τον ρόλο της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Είναι το τελευταίο κομμάτι του οδικού παζλ -γι’ αυτό και το θέτω- ώστε κάθε περιοχή της χώρας να είναι απόλυτα προσβάσιμη με το βέλτιστο, ασφαλή και γρήγορο τρόπο.

Η Κυβέρνησή μας έχει αποδεδειγμένα ευαίσθητα αντανακλαστικά. Είμαι βέβαιος ότι εξαντλήσουμε κάθε δυνατότητα υλοποίηση του έργου αυτού και ένταξής του ενδεχομένως σε πόρους του Ταμείο Ανάκαμψης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ύστερα από δύο χρόνια δύσκολα, με την παγκόσμια υγειονομική κρίση να διαμορφώνει νέα δεδομένα στις οικονομίες και στις κοινωνικές σχέσεις, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει να πορεύεται στον δρόμο της συνέπειας λόγων και έργων.

Επιτρέψτε μου εδώ μια παρατήρηση, η οποία προκύπτει μέσα από την ιστορική αναδρομή επί των σταδίων εξέλιξης της υλοποίησης του έργου, του Ε65 που ανέφερα προηγουμένως. Αναδεικνύεται από αυτήν την ιστορική αναδρομή ξεκάθαρα, αγαπητοί συνάδελφοι, η διαχρονική προσφορά των κυβερνήσεων για την υλοποίηση των μεγάλων έργων, όπως ο οδικός άξονας Ε65 που συζητούμε σήμερα.

Όλες οι κυβερνήσεις, όλοι οι Υπουργοί, εργάζονται ακατάπαυστα, παραδίδουν στους επόμενους τη σκυτάλη της προσφοράς στα δημόσια πράγματα. Γι’ αυτό και τα έργα αυτά δεν έχουν «χρώμα», δεν ανήκουν σε πολιτικές παρατάξεις, ανήκουν αποκλειστικά στους Έλληνες πολίτες. Επιτρέψτε μου στο σημείο αυτό να καταθέσω την ικανοποίησή μου ως νέος πολιτικός, διότι αυτή την άποψη έχει εκφράσει πάμπολλες φορές ένας πολιτικός που εκπροσωπεί αυτήν ακριβώς τη λογική της γενιάς μας, ο παριστάμενος Υπουργός ο κ. Καραμανλής.

Ο Υπουργός Υποδομών και οι συνεργάτες του, όχι μόνο δεν αδράνησαν, όχι μόνο δεν αποπροσανατολίστηκαν, αλλά με απόλυτη στόχευση, μεθοδικότητα, προγραμματισμό και σκληρή δουλειά, χωρίς βιαστικές και αναξιόπιστες ανακοινώσεις, κατάφεραν να δώσουν νέα πνοή στα έργα δημόσιων υποδομών. Αυτό και μόνο σημαίνει αυτόματα, επαναλαμβάνω, την επίτευξη δύο κορυφαίων στόχων της ελληνικής Κυβέρνησης, οι οποίοι είναι απόλυτα συνυφασμένοι με τις δημόσιες υποδομές, εργασία και ανάπτυξη.

Για τους παραπάνω λόγους, σας καλώ να ψηφίσετε την κύρωση της παρούσας τροποποιητικής συμφωνίας, για την κατασκευή και ολοκλήρωση του Ε65, της ζωτικής για τη γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση ανθρώπων και διακίνηση αγαθών οδικής αρτηρίας που αρμόζει σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα συνεχίσουμε τώρα με τον κ. Χρήστο Γιαννούλη από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ελπίζω εισαγωγικά ότι η σημερινή διαδικασία δεν θα είναι μια ακόμη επανάληψη της κοινοβουλευτικής πρακτικής, όπου μια σύμβαση θα γίνει η αφετηρία για ένα καταιγισμό τροπολογιών. Το θέτω ως αγωνία στην αρχή της διαδικασίας και ελπίζω να διαψευστώ.

Επιλέχθηκε να συζητήσουμε σήμερα την κύρωση της σύμβασης του οδικού άξονα Ε65. Θέλω να θυμίσω, κύριοι συνάδελφοι, ότι αυτός ο οδικός άξονας ξεκίνησε επί ΣΥΡΙΖΑ. Το παραβλέψατε, προφανώς, από αμέλεια. Καθυστερεί εδώ και δύο έτη και έρχεται μέσω της σύμβασης μ’ ένα επιπρόσθετο κόστος 38 εκατομμυρίων ευρώ. Αυτά για τον Ε65, που η Αξιωματική Αντιπολίτευση, στη διάρκεια της συζήτησης στην επιτροπή, τάχθηκε επί της αρχής «υπέρ», με μία επιφύλαξη για να το συζητήσουμε στη συνέχεια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Είχατε εξασφαλίσει και τη χρηματοδότηση;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Η επιφύλαξη έχει κυρίως να κάνει με το αδύναμο σημείο σας. Το αδύναμο σημείο σας, αγαπητοί συνάδελφοι της συμπολίτευσης, όχι μόνο στις υποδομές, αλλά και γενικότερα, εδώ και δύο χρόνια, είναι η διαφάνεια στην χρηματοδότηση των έργων και των δράσεων και η προσπάθειά σας ν’ αναδείξετε κάτι που δεν θέλετε να το λέτε στους πολίτες.

Έθεσε, όμως, ο Υπουργός κ. Καραμανλής την αφορμή στη συζήτηση της επιτροπής ν’ ανοίξει η ατζέντα, πέρα από τον Ε65. Θέλησε να τη διευρύνει. Μπορώ να καταλάβω το γιατί.

Κάτω από την πίεση των πραγματικών γεγονότων -και όχι μόνο για την κύρωση της σύμβασης, που αναρωτιέμαι αν θα είναι και ο μοναδικός λόγος που θα μας τιμήσει με την παρουσία του στη Βουλή ο Πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης στις 12.00΄, δεν ξέρω εάν αυτή είναι η αφορμή και η αιτία ή η εξήγηση αυτού που είπε, ότι τις ελευθερίες σε αυτήν την χώρα τις δικαιούνται μόνο όσοι πρέπει ή ότι τις δικαιούνται μόνο όσοι πρέπει, δεν το λέω ως ψόγο, θέλω απλά να το καταλάβω- ο κύριος Υπουργός θέλησε να διευρύνει την ατζέντα, ίσως, επειδή ήρθε πρόσφατα για πρώτη φορά αντιμέτωπος με την πραγματική άποψη των πολιτών για την Κυβέρνηση Μητσοτάκη. Αυτό συνέβη στον σταθμό «Βενιζέλος». Θεώρησε στη συνεδρίαση της επιτροπής ότι το Βήμα της Βουλής μπορεί να είναι ένα βήμα που θα περνούν ανέμελα και ανεμπόδιστα η διαστροφή της πραγματικότητας, μ’ ένα μόνο επιχείρημα, μία ξεπερασμένη πλέον αντι-ΣΥΡΙΖΑ ρητορεία.

Άκουσα χθες και πάλι κάποιους ψιθύρους από ίδιο στέλεχος της Κυβέρνησης για «ΣΥΡΙΖΑ-channel», για δυσκολίες σε κάποια έργα, τα οποία χρεώνεται ο ΣΥΡΙΖΑ και κάποιες τέτοιες δικαιολογίες. Έχει προηγηθεί κάτι πολύ συγκεκριμένο όμως. Αφού δεν μπόρεσαν να υπάρξουν απαντήσεις σε συγκεκριμένα ερωτήματα, παραδείγματος χάρη, για τα 38 εκατομμύρια για τον Ε65, ακόμα πιο σημαντικά για τον μετρό, για το πώς σχεδιάστηκε το Ταμείο Ανάκαμψης, για τα δύο χρόνια αδράνειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, τέθηκε ένα δίλημμα, κατά τη γνώμη μου, σωστό: Κυρίαρχο κριτήριο θα πρέπει να είναι η σύγκριση των κυβερνήσεων για το τι έχει κάνει η κάθε μία στον καιρό της. Θεωρώ ότι είναι απόλυτα σωστό. Αυτό, όμως είναι ταυτόχρονα και χαρακίρι για μια τόσο κακή κυβέρνηση, όσο του Κυριάκου Μητσοτάκη. Διότι δεν πάει ο νους σας, λόγω του εθισμού στον αυτοθαυμασμό, ότι υπάρχει κι ένα άλλο ακροατήριο εκτός από τους κόλακες και τους εξαρτημένους από τη λίστα Πέτσα, αλλά και τους Φουρθιώτηδες, που βρίσκονται πάντα δίπλα στην εξουσία. Αν όχι πάντα, κυρίως στις μέρες σας.

Για να συγκρίνουμε, λοιπόν, τι έχει γίνει αυτά τα δύο χρόνια από την Κυβέρνηση Μητσοτάκη και πού υπάρχει αδράνεια: στις συνδέσεις λιμανιών, σιδηροδρομικές και οδικές -εκεί υπάρχει πλήρης αδράνεια- σε λιμάνια, δίκτυα, μεγάλα έργα, συγκοινωνίες. Εδώ, σταματάμε.

Δεν θα σταθώ πολύ στα μέσα μεταφοράς. Ξέρετε, θεωρείται πλέον αυταπόδεικτο, ακόμα και για την καλύτερη δημοσκόπηση για τη Νέα Δημοκρατία, η δυσαρέσκεια των πολιτών για τα θέματα αυτά. Είναι κόλαφος, όπως ήταν και η εισήγηση της Επιστημονικής Επιτροπής της Βουλής για το εργασιακό. Επειδή εγώ δεν συνηθίζω να ακολουθώ τη λογική «έπεα πτερόεντα», ας πάρετε να την έχετε στη βιβλιοθήκη σας, μία έρευνα του Ινστιτούτου Καταναλωτών της Θεσσαλονίκης, όπου τρεις στους τέσσερις πολίτες διατυπώνουν σε μία έρευνα κόλαφο για την Κυβέρνηση τη δυσαρέσκειά τους για το τι έχει γίνει τα δύο τελευταία χρόνια, την ώρα που περιγραφόταν ως μεγάλη επιτυχία η παρέμβαση στις συγκοινωνίες.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

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

Στον τομέα μεταφορές και συγκοινωνίες τα μονά μανίκια, που σκοτώθηκαν πραγματικά είναι για φωτογραφίες και ρετουσαρισμένες πρόζες. Γι’ αυτό και δεν θα βρείτε ποτέ ούτε μία φωτογραφία των αρμόδιων Υπουργών μέσα σε κόσμο, σε πραγματικές συνθήκες. Δεν θα βρείτε καμμία. Εκεί, δεν μιλούν τα δελτία Τύπου. Εκεί, δεν μιλά η πραγματικότητα. Μιλάει η επικοινωνία. Δεν θα βρείτε καμμιά φωτογραφία στο μετρό, στον ΟΣΥ, σ’ ένα από τα πυροκίνητα -δεν είναι λάθος η λέξη- λεωφορεία της Λειψίας στη Θεσσαλονίκη, αυτά που φλέγονται στη μέση του δρόμου για να διανύσουν κάποια μέτρα και πληρώθηκαν χρυσάφι.

Φυσικά, είμαι απόλυτα βέβαιος -έχω μπροστά μου τον κ. Μπουκώρο- ότι δεκάδες αυτόφωτοι και αυτοδημιούργητοι πολιτικοί της Νέας Δημοκρατίας δεν θα είχαν παρασυρθεί στην πρωτόγνωρη παγίδα, το κραυγαλέο φαινόμενο, επί δέκα μήνες να υπερασπίζεται κάποιος εμμονικά και ατεκμηρίωτα πως ο ιός δεν μεταδίδεται ιδιαίτερα στα μέσα μεταφοράς. Ξέρετε, τι χρειάστηκε; Χρειάστηκε να προκύψει απευθείας ανάθεση, για να δούμε για πρώτη φορά σε νομοθετικό έγγραφο του Υπουργείου Υποδομών την παραδοχή ότι ο ιός κολλάει και στα λεωφορεία και στο μετρό. Αυτό είναι ένα δείγμα, πραγματικά, του τι σημαίνει ανευθυνότητα και αλαζονεία. Όταν δεν συνοδεύεται από Powerpoint, λεζάντα και σφετερισμό της δουλειάς των άλλων είναι ακόμα χειρότερα.

Μπορώ να προσθέσω και άλλα: εγκαίνια, φιέστες, κορδέλες, αναπαραγωγή του ίδιου σεναρίου στον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, την ΕΥΑΘ, η οποία κινδυνεύει το εσωτερικό υδροδοτικό δίκτυο να γίνει «φιλέτο» ίσως και αδιαφανούς πολιτικής διεργασίας. Να θυμίσω ότι θεσμοθετήθηκε η Αρχή Προστασίας Της Πολιτικής Αεροπορίας κι αυτή τη στιγμή, οι έλεγχοι στα αεροδρόμια είναι σχεδόν ανέκδοτο.

Πάμε παρακάτω, γιατί υπάρχει το πιο σημαντικό. Το πιο σημαντικό σε αυτό το Υπουργείο, συζητώντας για ένα σημαντικό έργο, όπως ο Ε65, που έχει σχέση με υποδομές και μεταφορές, πέρα από το ερωτηματικό και το κενό για τα 38 εκατομμύρια, είναι -το μεταφέρω ως στοιχείο πολιτικής, που φέρει την υπογραφή της βαρβαρότητας και του διεθνούς διασυρμού- η απόσπαση των αρχαίων της Βενιζέλου. Τι αποφάνθηκε το Συμβούλιο της Επικρατείας; Με οριακή πλειοψηφία δεκατρία, δώδεκα, δεκατρείς δικαστές θεωρούν νόμιμη την απόσπαση, ενώ δώδεκα δικαστές θεωρούν ότι είναι μη νόμιμη η απόσπαση. Μ’ ένα πολύ πιο λιτό σκεπτικό, βέβαια, οι δεκατρείς δικαστές της πλειοψηφίας. Απόφαση σεβαστή.

Τι λέει, όμως, πραγματικά, αυτή η απόφαση; Δεν είναι παράνομη η απόσπαση, αλλά δεν ορίζεται από πουθενά ότι είναι και η μόνη λύση. Αυτό το ισχυρίζονται δόλια μόνο τα κυβερνητικά στελέχη, γιατί και πάλι φοβούνται την αλήθεια και την κοινωνία των πολιτών. Ξέρετε, ποια είναι η κοινωνία των πολιτών;

Οι πολίτες που παρατήρησαν εύστοχα -το είπα και προχθές και το λέω με πολύ σεβασμό και προστασία του πολιτικού κύρους και της ιδιότητας ενός Υπουργού- και σας χαρακτήρισαν, κύριε Καραμανλή, ότι περπατήσατε με σκυφτό το κεφάλι στη Θεσσαλονίκη, δυστυχώς για εσάς, δεν είναι γραφικοί, δεν είναι ελάχιστοι, δεν είναι ΣΥΡΙΖΑ, ούτε προβοκάτορες. Είμαι μέλη της κοινωνίας των πολιτών, μία αξιακή συνθήκη, που σέβεται και ενισχύει και η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ευρώπη που θέλουμε να γίνουμε, όχι η μπανανία που μας οδηγείτε να καταλήξουμε.

Αυτοί, λοιπόν, οι γραφικοί έχουν κινητοποιήσει είκοσι χιλιάδες πολίτες, όχι μόνο στη Θεσσαλονίκη, αλλά σε όλον τον κόσμο. Κινητοποίησαν ακαδημαϊκούς και διανοούμενους από κάθε γωνιά της γης. Έχουν διατυπώσει, με απόλυτα εμπεριστατωμένο και ακριβή λόγο, πως αυτό που πάτε να κάνετε είναι παγκόσμιο πολιτιστικό έγκλημα. Εσείς, όμως, ξέρετε τι ακούτε; Εσείς ακούτε μόνο τον εαυτό σας. Ικανοποιήσετε κυρίως από την ηχώ του εαυτού σας.

Θα χρειαζόμουν πάρα πολλά λεπτά, για να σας καταθέσω έγγραφα, συνεντεύξεις, μαρτυρίες, διαμαρτυρίες.

Θα μείνω μόνο σε δύο που έχουν άμεση σχέση με το διασυρμό της χώρας στο εξωτερικό. Το ένα είναι δημοσίευμα της «FIGARO». Σας διαβεβαιώ, δεν την εκδίδει o ΣΥΡΙΖΑ, δεν είναι θυγατρική της εφημερίδας «ΑΥΓΗ» η «FIGARO». Σας δίνω τον λόγο μου. Η δε «FRANKFURTER ALLGEMEINE», μια από τις μεγαλύτερες γερμανικές εφημερίδες, σε αυτό το πρωτοσέλιδο λέει το εξής, επίσης δεν είναι ντοκουμέντο η εφημερίδα που στηρίζει τον ΣΥΡΙΖΑ. Τίτλος: «Σκάνδαλο στη Θεσσαλονίκη. Η Ελλάδα μαζεύει τα αρχαία της». Για όσους έχουν γερμανική παιδεία, το «μαζεύει» είναι «σκουπίζει», «ξεπετάει» στα γερμανικά. Τα καταθέτω και τα δύο.

Βέβαια ο κ. Κορρές και η κ. Μενδώνη συμφωνούν. Τρίτος δεν ξέρω αν υπάρχει. Εν πάση περιπτώσει όμως, φτάσατε στο σημείο εκτός της σκόπιμα ιδιοτελούς παρερμηνείας της απόφασης, να επικαλείστε και τη συμπαράσταση του Δημάρχου Θεσσαλονίκης, του περιφερειάρχη και άλλων φορέων. Δυστυχώς για εσάς, όπως το συνηθίζετε, παραλείπετε το μισό μέρος της αφήγησης που είναι και μισή αλήθεια, αυτή που περιγράφετε ως συμπαραστάτες την ώρα που έπρεπε, όταν ζητούσαν την ψήφο των πολιτών, για όλα αυτά δεν είπαν κουβέντα, υποδύονταν τη «Μαρία της σιωπής».

Τώρα βέβαια, που είναι ώριμες οι πολιτικές συνθήκες, σαφώς συμπαρίστανται στο έγκλημα Μητσοτάκη με υπογραφές Καραμανλή, Μενδώνη, και τα λοιπά και τα λοιπά. Το έγκλημα στη Βενιζέλου όσο και αν εσείς προφανώς ως ειδικός δεν αναγνωρίζετε ως βυζαντινή «Πομπηία» -το αναγνωρίζουν βέβαια, διεθνώς καταξιωμένοι επιστήμονες, εσείς έχετε μεγαλύτερη τεχνογνωσία, δεν την αναγνωρίζετε ως βυζαντινή «Πομπηία»- μας δίνει μια απάντηση στο γιατί γίνονται όλα αυτά.

Αγαπητοί συνάδελφοι, κατά τη γνώμη μου, λοιπόν, αυτά γίνονται γιατί όσο παρατείνεται η εκκρεμότητα του Μετρό και έχουμε την τρίλιζα των ημερομηνιών -23, 24, 25, κοντεύει και 26- συνεχίζεται το μεγάλο «πάρτι» στις συγκοινωνίες, τον ΟΑΣΘ, που μέχρι να ολοκληρωθεί το Μετρό έχει το μονοπώλιο για τη μεταφορά των πολιτών.

Είναι ένα πάρτι, του οποίου οι ψηφίδες έχουν ονοματεπώνυμο. Είναι το leasing των λεωφορείων, είναι οι απευθείας αναθέσεις, είναι μία σειρά από αδιαφανείς και αυταρχικές αποφάσεις. Μία από αυτές θέτω στην κρίση του Σώματος. Πώς σας φαίνεται σε αυτή τη χώρα ένας οδηγός, ο οποίος από ειλικρινή αγανάκτηση εντέλλεται να οδηγήσει ένα λεωφορείο χωρίς χειρόφρενο, να τίθεται σε δεκαήμερη αργία, γιατί είπε την αλήθεια;

Σας φαίνεται δημοκρατικό; Σας φαίνεται στο πνεύμα και στις απόψεις που άφησε στην ιστορία ο Βολταίρος; Όχι, βέβαια. Σας φαίνεται παράλογο δέκα μέρες αργία, γιατί αποκάλυψε ότι τον υποχρέωσαν να οδηγήσει αυτοκίνητο χωρίς χειρόφρενο! Ένα παράδειγμα που καταλήγουμε στο ότι είστε τόσο άπληστοι και γεμάτοι βουλιμία, που δεν κρατάτε ούτε τα προσχήματα.

Υπάρχει βέβαια και μία ακόμη προκλητική διαστροφή της αλήθειας που την χρεώνεται προσωπικά ο κ. Καραμανλής. Μας ψέγει συνήθως ή με ύφος δασκάλου μας λέει «γιατί δεν έρχεστε στον κοινοβουλευτικό έλεγχο να τα πούμε όλα εκεί πέρα;». Μα, και όταν ερχόμαστε, δεν απαντάτε. Συνέβη πρόσφατα με το θέμα της απόκρυψης της έκθεσης αποτίμησης περιουσιακής κατάστασης του ΟΑΣΘ, που δεν απαντήσατε και μετατράπηκε σε επίκαιρη ερώτηση.

Είμαι βέβαιος πάντως ότι έχετε, κύριε Καραμανλή, την επάρκεια στην ελληνική γλώσσα, όταν σας ρωτάνε απλά πράγματα να προκύπτουν και απλές και γενναίες απαντήσεις. Για παράδειγμα, για τα 38 εκατομμύρια για τα επτάμισι χιλιόμετρα, είναι πολύ απλό το ερώτημα. Τι εισπράξαμε; Ακούστε. Η απάντηση ήταν: «Μην με προκαλείτε, γιατί θα σας πω τι τάζατε». Ανοίγω παρένθεση: το τάζατε προφανώς, είναι ευρωπαϊκός τεχνικός όρος διαλόγου. «Τι τάζατε σε παραχωρησιούχους», να δούμε τι τάζαμε.

Υπάρχουν κι άλλες απλές ερωτήσεις. Πότε θα παραδοθεί το μετρό της Θεσσαλονίκης; Απλές κουβέντες. Γιατί οι δώδεκα σταθμοί που μπορούσαν να λειτουργήσουν υπέρ των πολιτών για την πανδημία δεν τέθηκαν σε λειτουργία ή δεν επιχειρήθηκε να καλύψουν το κενό των συγκοινωνιών μέσω του ΟΑΣΘ; Καμμία απάντηση.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα χρειαστώ δύο λεπτά, ίσως και από τη δευτερολογία μου.

Καταλαβαίνω, λοιπόν, ότι υπάρχει μια παράδοση στο Υπουργείο Υποδομών, μια παράδοση που δύσκολα ξεριζώνεται παρά τα τεσσεράμισι χρόνια απόλυτης διαφάνειας. Είναι η παράδοση που κληροδότησαν οι Μιχάλης Λιάπης, Τάσος Μαντέλης και πάει λέγοντας. Σας στοιχειώνουν δύο πράγματα. Το ένα εξηγεί και τη συμπλεγματική αντι-ΣΥΡΙΖΑ εμμονή σας σε καθετί καλό ή κακό έχετε να πείτε για τη χώρα.

Διότι πολύ απλά ήσασταν στο προσωπικό, το οποίο συμμετείχε στη χρεοκοπία της χώρας το 2009, επανδρώσατε τότε το σκάφος διαφυγής του Αντώνη Σαμαρά με την Ελλάδα χρεοκοπημένη και φτωχοποιημένη, ζητήσατε τα ρέστα στη συνέχεια για να μας σώσετε, επιδεινώσατε την κατάσταση και αποδράσετε το 2014. Όταν αποδράσατε, δεν αφήσατε ούτε ένα ευρώ στα ταμεία αυτής της χώρας, πλήρως λεηλατημένη και εξαντλημένη.

Στον αντίποδα: Το καλοκαίρι του 2019 παραλάβατε μια χώρα από μία κυβέρνηση που δεν ακολούθησε τις παραδόσεις σας και γι’ αυτό είστε εμμονικά απέναντί της. Η πιο έντιμη κυβέρνηση που δεν ακολούθησε τις παραδόσεις Λιάπη - Μαντέλη. Τι να κάνουμε; Αυτή είναι η αλήθεια. Θέλετε να αλλάξουμε την ιστορία; Να την αλλάξουμε.

Αυτή η ιστορική αλήθεια είναι ίσως και η μόνη, που θα περάσει στην ιστορία, πέρα από εσάς, πέρα από εμένα, πέρα από ό,τι συζητηθεί σε αυτή την Αίθουσα και κυρίως, εγώ πιστεύω ότι φοβάστε ακόμη περισσότερο, πέρα από τετράπτυχο «αυταρχισμός-ψέματα-πατριδοκαπηλία-τυμβωρυχία», που σας οδήγησαν στην εξουσία.

Τώρα που υπάρχει το σοβαρό ενδεχόμενο όλα αυτά να τιμωρηθούν, γιατί αποκαλύψατε το πραγματικό σας πρόσωπο και σε αυτούς που εξαπατήσατε, αλλά και σε αυτούς που δείξατε ποιοι είστε πραγματικά μέσα στην πανδημία, αυτό που φοβάστε είναι τη δύναμη των προτάσεων, που αγγίζουν και τις δύο πλευρές και τους εξαπατημένους Έλληνες, αλλά και αυτούς που ήταν…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Παίρνετε χρόνο από τη δευτερολογία σας. Έχετε πάρει ήδη τρία λεπτά. Σας το λέω αυτό, για να το γνωρίζετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Σε ένα λεπτό τελειώνω.

Σας φοβίζει λοιπόν ο κατώτατος μισθός, σας φοβίζουν όλα αυτά που δημιουργούν προοπτικές, ελπίδα και αισιοδοξία στους Έλληνες πολίτες.

Κάτι τελευταίο, κύριε Καραμανλή, γιατί όταν βρίσκετε τα δύσκολα, καταφεύγετε σε προσωπικές προσβολές ή νομίζετε ότι η οίηση, η έπαρση και η αλαζονεία, έμφυτη ή επίκτητη, είναι πολιτικό όπλο, και για να μην νομίζετε ότι η υπεροπλία σας σε παπαγαλάκια και τρολ αλλοιώνει την αλήθεια ή καταφέρνει πλήγματα στους πολιτικούς μας αντιπάλους.

Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι δεν έχω προσβληθεί από τον ιό της μεγαλομανίας. Ακολουθώ όσο μπορώ τη συμβουλή ενός άλλου Καραμανλή, του πρώην Πρωθυπουργού, που είχε συμβουλεύσει το πολιτικό προσωπικό «σεμνά και ταπεινά», όσο μπορώ, δεν λέω ότι το καταφέρνω πάντα.

Θέλω όμως να σας διαβεβαιώσω, γιατί αυτή η Νέα Δημοκρατία απέχει πάρα πολύ από τη σημερινή, ότι εγώ, κύριε Καραμανλή, δεν έχω κληρονομήσει το παραμικρό στην πολιτική ούτε τοπάρχες να μου στρώνουν το χαλί της εκλογής ούτε κληρονομικές έδρες χωρίς ημερομηνίες λήξης, ότι εργάζομαι από τα δεκαεπτά μου χρόνια στον ιδιωτικό τομέα και στην ΕΡΤ3, που τόσο συχνά αναφέρετε με το ίδιο μένος που το 2013 την κλείσατε, διασύροντας τη χώρα σε όλη την Ευρώπη. Ελπίζω να το θυμάστε, γιατί, όπως έλεγε ο κ. Σταμάτης, πρώην Υπουργός, «είχε παραγίνει το κακό».

Εκλέχτηκα, κύριε Καραμανλή, μέσα στο καμίνι της κορύφωσης του σκοταδισμού και της πατριδοκαπηλίας, που δημιουργήσατε το 2019 και σκοπεύω να υπηρετήσω τον τόπο μου, χωρίς μηχανισμούς και κόλπα.

Επειδή σας αρέσουν οι ιστορίες, με αυτό θα κλείσω. Ξέρετε, υπήρχε μια εποχή, όχι και πάρα πολύ μακρινή -είμαι βέβαιος ότι ο κ. Σκανδαλίδης ως πρεσβύτερος στην Αίθουσα ίσως και να το θυμάται- που οι εφημερίδες είχαν κάποιες αξιοπρόσεκτες ανακοινώσεις, τραβούσαν την προσοχή του κόσμου, έγιναν κομμάτι της ιστορίας, δυστυχώς επιβεβαιώθηκαν και στο πέρασμα του χρόνου.

Δεν αποκλείω, λοιπόν, κάποια στιγμή κάποτε στις Σέρρες, τη Μεσσηνία, την Κρήτη να διαβάζουν μία τέτοια ανακοίνωση ενεοί οι πολίτες, που θα έλεγε: «Εγεννήθη άρρεν, προορίζεται να γίνει Βουλευτής, Υπουργός, ίσως και Πρωθυπουργός». Διαλέξτε εσείς, που θεωρείτε ότι είστε ανώτερος όλων των υπολοίπων, σε ποιον ταιριάζει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Κύριε συνάδελφε, καταλαβαίνετε ότι έχει κλείσει ο χρόνος σας για την δευτερολογία. Δεν έχετε δηλαδή δευτερολογία.

Συνεχίζουμε με τον κ. Χρήστο Γκόκα από το Κίνημα Αλλαγής.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ**: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την ψήφιση του ν.4219/2013 και των συμφωνιών τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των παραχωρησιούχων για τους τέσσερις μεγάλους αυτοκινητόδρομους ΠΑΘΕ, Ολυμπία Οδός, Ιόνια Οδός και κεντρικής Ελλάδας τον Ε65, υπήρχε και η πρόβλεψη για τα γνωστά αναβαλλόμενα τμήματα του Ε65, το νότιο τμήμα Ημικόμβος ΠΑΘΕ-Ξυνιάδα τριάντα δύο χιλιόμετρα, που με τη σύμβαση του 2018 προχωρά στην ολοκλήρωση της κατασκευής του και βρίσκεται περίπου στο 70%, καθώς και για το βόρειο τμήμα τριάντα δύο χιλιομέτρων Τρίκαλα-Γρεβενά και Γρεβενά-Εγνατία τριάντα χιλιόμετρα, που με τη σημερινή συγκεκριμένη σύμβαση ορίζεται στα τριάντα οκτώ χιλιόμετρα.

Στη συνέχεια όμως, μετά το 2013 είχαμε το 2015 την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, που με την ατυχή διαχείριση και τις εμμονές της δημιούργησε καθυστερήσεις τόσο στην εξέλιξη της εκτέλεσης των συμβάσεων παραχώρησης όσο και στην κατασκευή των τριών αναβαλλόμενων τμημάτων του Ε65, με αποτέλεσμα να πάμε στα δέκα χρόνια αντί για τρία χρόνια της αρχικής πρόβλεψης, εφόσον εξελιχθούν όλα καλά, για την ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου της κεντρικής Ελλάδας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα από την εξέλιξη αυτή των μεγάλων ιδίως έργων πρέπει να αντλούμε εμπειρίες και διδάγματα, που θα είναι χρήσιμα για τα έργα που ακολουθούν. Μιλάμε για έργα με διαχρονική εξέλιξη, στα οποία εμπλέκονται διαφορετικές κυβερνήσεις στα διάφορα στάδια μέχρι την υλοποίησή τους. Είναι έργα όμως, που, σε κάθε περίπτωση, ανήκουν στον ελληνικό λαό.

Ανέφερα και στην επιτροπή και παρά τις όποιες αντιρρήσεις, ότι η πραγματικότητα είναι πως η σημερινή και τότε Αξιωματική Αντιπολίτευση -του 2013- που είχε έντονα καταγγελτικό λόγο για τη συμφωνία τροποποίησης των συμβάσεων, αλλά και για όσους ήταν θετικοί τότε και την καταψήφισε, δεν είχε κανένα πρόβλημα να εγκαινιάσει, με κατάτμηση μάλιστα, κάθε μικρό τμήμα που είχε ολοκληρωθεί και μάλιστα μόνοι τους, χωρίς πρόσκληση σε κανέναν άλλο και ενώ οι καθυστερήσεις αυτές έως και δύο χρόνια σε όλους τους άξονες προκάλεσαν επιπλέον κόστος 500 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, ως επιπλέον αποζημιώσεις.

Την περίοδο 2015-2019 δεν προχώρησε κανένα μεγάλο έργο, ενώ έργα δρομολογημένα έμειναν στάσιμα όπως ο ΒΟΑΚ ή πήγαν πιο πίσω όπως ο άξονας Πάτρα-Πύργος μετά την περιπέτεια της κατάτμησής του σε οκτώ εργολαβίες, δρόμοι στους οποίους διαρκώς έχουμε ατυχήματα και δυστυχώς, χάνονται ανθρώπινες ζωές.

Την ίδια όμως εικόνα έχουμε και στα δύο χρόνια της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας με καθυστερήσεις και στασιμότητα στην εκτέλεση δημοσίων έργων. Νέα εργοτάξια δεν βλέπουμε. Στην πράξη, για κανένα μεγάλο έργο δεν προχώρησε η κατασκευή μέχρι πρόσφατα μετά την υπογραφή σύμβασης για την ενιαία εργολαβία του άξονα Αμβρακία-Άκτιο. Η κινητικότητα που προκύπτει τελευταία με αφορμή βασικά τους πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης δημιουργεί τις εξελίξεις, σε άλλες περιπτώσεις εξαγγελίες όπως ο ΒΟΑΚ, σε άλλες περιπτώσεις υλοποίηση και κατασκευή όπως ο Ε65, αλλά υπάρχουν και ζητήματα που θα πρέπει να συζητηθούν.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αντιλαμβανόμαστε τη σημασία και την αξία των μεγάλων υποδομών. Μιλάτε, κύριε Υπουργέ, για το πρόγραμμα των 13 δις με 4 δις συμβασιοποιήσεις, στις οποίες κι εμείς είμαστε θετικοί όταν ήρθαν στη συζήτηση στη Βουλή. Πρώτον, όμως, δεν έχει γίνει συζήτηση και διάλογος για το πρόγραμμα αυτών των έργων. Προχωράτε με τις δικές σας επιλογές. Δεύτερον, δεν αφορά σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για το σύνολο υποδομών-μεταφορών, αυτοκινητόδρομοι, λιμάνια, σιδηροδρομικό δίκτυο. Δεν έχει γίνει συζήτηση για τις ανάγκες και τις δυνατότητες που υπάρχουν με την ευκαιρία των 90 δις και πλέον πόρων, που είναι διαθέσιμοι για την επόμενη προγραμματική περίοδο και την ένταξη δράσεων με προστιθέμενη αξία. Όπως γνωρίζετε επίσης, πάντα υπάρχει μεταξύ προγραμματισμών, εξαγγελιών και υλοποιήσεων μεγάλη απόσταση. Επομένως, εδώ είμαστε να παρακολουθούμε τις εξελίξεις.

Στα μεγάλης εθνικής σημασίας θέματα από την πλευρά μας επιζητούμε τον διάλογο για κάθε τομέα, για να στηρίξουμε αυτά τα ζητήματα, όπως τις αρχικές συμβάσεις για τους αυτοκινητοδρόμους, μια διαδικασία που ξεκίνησε το 2000 και ήρθαν προς κύρωση οι συμβάσεις στην Βουλή το 2007. Και τότε, ως ΠΑΣΟΚ, είχαμε ψηφίσει θετικά, παρά τις σοβαρές επισημάνσεις μας για λεόντειες συμβάσεις με το μοντέλο, όπως είχε διαμορφωθεί, για αδυναμίες σε σχέση με τα χρονοδιαγράμματα εγκρίσεων και απαλλοτριώσεων που ήταν ασφυκτικά για το δημόσιο. Ψηφίσαμε θετικά, λόγω της μεγάλης εθνικής σημασίας αυτών των έργων, παρ’ ότι προηγούμενες μεγάλες συμβάσεις όπως η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, η Αττική Οδός, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» είχαν ψηφιστεί μόνο από την παράταξη του ΠΑΣΟΚ.

Τα δεδομένα στην οικονομία στη συνέχεια, μετά το 2007 άλλαξαν, ενώ προέκυψαν και αναμενόμενες μεγάλες καθυστερήσεις, που αφορούσαν στην προετοιμασία αυτών των έργων σε εγκρίσεις περιβαλλοντικές ή αρχαιολογικών υπηρεσιών ή και για τις απαλλοτριώσεις. Έτσι, φτάσαμε στο 2013 και την τροποποίηση των συμβάσεων, που κάλυψαν και το χρηματοδοτικό κενό που είχε δημιουργηθεί αποφεύγοντας τον κίνδυνο κατάρρευσης των συμβάσεων που θα είχε μεγαλύτερο οικονομικό κόστος και κυρίως, θα ήταν σε βάρος της προσπάθειας για επάνοδο της χώρας σε τροχιά ανάπτυξης.

Τέλος μετά την τροποποίηση του 2018 που επίσης ψηφίσαμε για την υλοποιούμενη κατασκευή του νότιου τμήματος του Ε65, έχουμε σήμερα την κύρωση της νέας συμφωνίας με την τροποποίηση για την κατασκευή του βόρειου τμήματος. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως όλοι γνωρίζουμε, το έργο αυτό χρηματοδοτείται από το δημόσιο με την ένταξή του στο εθνικό σχέδιο ανάκαμψης μαζί με τον ΒΟΑΚ. Εδώ τίθεται το ερώτημα όσον αφορά και στους άλλους αυτοκινητόδρομους, που βρίσκονται σε εκκρεμότητα, γιατί δεν χρηματοδοτούνται -αφού μπορούμε να εντάξουμε τέτοια έργα- και αυτοί από το Ταμείο Ανάκαμψης ή γιατί δεν υπάρχει προγραμματισμός ένταξης στα άλλα χρηματοδοτικά προγράμματα όπως το νέο ΕΣΠΑ με δεδομένη την εθνική και στρατηγική τους σημασία και τη δυνατότητα να απορροφήσουν πόρους;

Βέβαια -μίλησα πιο πριν για διάλογο- φροντίσατε το Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης να μην συζητηθεί στη Βουλή και να προχωρήσει σύμφωνα με τις δικές σας επιλογές, όπου προτάξατε την ταχύτητα απορρόφησης, χωρίς τη διασφάλιση μακρόπνοης βιώσιμης ανάπτυξης, χωρίς περιφερειακή διάσταση, χωρίς παραγωγική διάσταση, χωρίς προτεραιότητα στην στήριξη των πολλών, των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά στον Ε65, η ολοκλήρωση του πράγματι θα συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας, της περιφέρειας της Θεσσαλίας της περιφέρειας της δυτικής Μακεδονίας αλλά και της Ηπείρου, περιοχές μάλιστα, με μεγαλύτερη υστέρηση στην ανάπτυξη, με μεγάλα ποσοστά ανεργίας αλλά και με τις επιπτώσεις της απολιγνιτοποίησης στη δυτική Μακεδονία. Αλλά θα υπάρξει και σημαντική τόνωση της τοπικής ανάπτυξης και απασχόλησης, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του έργου αυτού, αλλά και των μονιμότερων θετικών επιπτώσεων από παράλληλες δράσεις.

Σε σχέση με τα οικονομικά και τεχνικά στοιχεία του έργου, στην ομιλία σας στην επιτροπή, κύριε Υπουργέ, σχετικά με τη διαφορά κόστους του έργου -490 εκατομμύρια ευρώ στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, 480 στη νέα ΣΑΕ- αναφέρατε ότι το κόστος είναι 442 εκατομμύρια, ενώ στο σχέδιο ανάκαμψης αναφέρεται στα 452 εκατομμύρια ευρώ. επίσης, αναφέρατε ότι θα μιλήσετε στην Ολομέλεια για το επιπλέον κόστος των 38 εκατομμυρίων ευρώ με αναφορά σας για υπόσχεση του ΣΥΡΙΖΑ στη σύμβαση, ενώ σε άλλο σημείο μιλάτε για 38 εκατομμύρια ευρώ για την αρχαιολογία και για απαλλοτριώσεις.

Κύριε Υπουργέ, μας μπερδέψατε λίγο και παρακαλώ να μας τα εξηγήσετε σήμερα αναλυτικά, για να γνωρίζουμε όλοι τι συμβαίνει. Το 38 είναι ένα νούμερο που το βλέπουμε συνέχεια μπροστά μας, σαν μαγικό νούμερο, αφού επιπλέον, αναφέρετε και ενίσχυση 38 εκατομμύρια ευρώ στη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου ως όριο έως το 2038.

Τώρα, όσον αφορά στο πώς προκύπτουν όλα αυτά, το πώς έγινε αυτός ο σχεδιασμός για την απόδοση του έργου, την αποζημίωση του παραχωρησιούχου, αλλά και το ύψος των διοδίων, θα θέλαμε να μας αναφέρετε με βάση ποιες προβλέψεις για την πορεία της οικονομίας προχωρήσατε.

Επίσης, ρωτάμε ποιο είναι το επίπεδο τεχνικής προετοιμασίας του έργου σε σχέση με το σύνολο των μελετών –περιβαλλοντικές και τεχνικές μελέτες, απαλλοτριώσεις, μετατοπίσεις δικτύων, αρχαιολογικές εργασίες κ.λπ.- ώστε να μπορεί να υλοποιηθεί το έργο στα τρία χρόνια που προβλέπονται, χωρίς να έχουμε αυτή τη φορά ρήτρες αποζημίωσης, λόγω καθυστερήσεων από την πλευρά του δημοσίου.

Επιπλέον, θα μας δώσετε στοιχεία για τις αλλαγές στο τελευταίο τμήμα, Γρεβενά-Εγνατία, με τα οκτώ χιλιόμετρα περισσότερα και τις συνέπειες από τεχνικής, περιβαλλοντικής και οικονομικής άποψης, που προκύπτουν με τις αλλαγές στην κατασκευή του;

Παράλληλα, είναι σημαντική η επίλυση των προβλημάτων που δημιουργούνται στις τοπικές δραστηριότητες -αγροτικές, κτηνοτροφικές, βιοτεχνικές και άλλες- και στην τοπική κυκλοφορία, όπως και η ολοκλήρωση της κατασκευής παράπλευρων δρόμων. Τι προβλέπεται γι’ αυτό στο συγκεκριμένο έργο;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως είπα ο αυτοκινητόδρομος Ε65 είναι, πραγματικά, ένας κομβικός οδικός άξονας. Συνδέει και ενοποιεί τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους μέσω ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού και εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Οι επιπτώσεις για τις μεταφορές θα είναι ιδιαίτερα σημαντικές, με τη σύνδεση των τριών μεγάλων λιμανιών -Πειραιάς, Βόλος, Ηγουμενίτσα- αλλά και τη σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο, καθιερώνοντας τη χώρα μας ως διαμετακομιστικό κόμβο. Μειώνει τις αποστάσεις από τα δυτικά Βαλκάνια για το λιμάνι του Πειραιά κατά δύο ώρες και συνδέει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που είναι η πύλη εισόδου της Ελλάδας προς και από την κεντρική Ευρώπη, με το λιμάνι του Βόλου. Επιπλέον, θα βελτιωθεί η οδική ασφάλεια για την κυκλοφορία των πολιτών.

Θα επαναλάβω, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η διασύνδεση με τα Βαλκάνια και κατ’ επέκταση με την κεντρική και βόρεια Ευρώπη μένει ημιτελής, αφού δεν έχετε εντάξει, κύριε Υπουργέ, πουθενά και ούτε έχετε προγραμματίσει την ολοκλήρωση προς βορρά της Ιόνιας Οδού με την κατασκευή του τμήματος Ιωάννινα - Κακαβιά ως αυτοκινητοδρόμου, έργο με ιδιαίτερη κοινωνική, αναπτυξιακή, αλλά και εθνική σημασία. Αντίθετα, προχωράτε στην υποβάθμισή του με προγραμματισμό κατασκευής δίιχνης και σε ορισμένα σημεία τρίιχνης διατομής. Στερείται, όμως, με την επιλογή σας αυτή η χώρα μας της σύνδεσης με διευρωπαϊκούς άξονες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης μέσω των δυτικών Βαλκανίων που θα μείωνε τους χρόνους μεταφοράς και θα αξιοποιούσε το σύνολο των υποδομών της ευρύτερης περιοχής: λιμάνι Ηγουμενίτσας, αεροδρόμιο Ιωαννίνων και Ακτίου, Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός, τον Ε65 σήμερα.

Θέλω να τονίσω πως καμμία υποβάθμιση του έργου δεν μπορεί να είναι αποδεκτή, όπως, επίσης, να αναφέρω την απογοήτευση όλων των Ηπειρωτών και όχι μόνο. Το έργο αυτό Γιάννενα - Κακαβιά πρέπει να επανενταχθεί στις προτεραιότητές σας και να προγραμματιστεί άμεσα προς κατασκευή ως κανονικός αυτοκινητόδρομος. Πλέον οι πόροι που υπάρχουν για τα επόμενα χρόνια δεν δικαιολογούν τον αποκλεισμό αυτού του έργου, για το οποίο, εξάλλου, πριν γίνετε Κυβέρνηση, είχατε δεσμευτεί για την υλοποίησή του, ενώ, βεβαίως, πρέπει να προχωρήσουν και οι κάθετες συνδέσεις που περιμένουν, όπως αυτές της Πρέβεζας με την Ιόνια και Εγνατία Οδό.

Ακόμη, θα πρέπει να ολοκληρωθεί και το νότιο τμήμα του δυτικού άξονα, την Ιόνια Οδό σήμερα. Στο άρθρο 5 του ν.4219/2013 για τα τμήματα Πάτρα- Πύργος - Τσακώνα υπάρχουν συγκεκριμένες προβλέψεις για τα τμήματα αυτά. Επτά χρόνια τώρα και μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει τίποτα και επί ΣΥΡΙΖΑ και τα δύο χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, που αλλάζει, βέβαια, το σχεδιασμό. Πού βρίσκονται ακριβώς οι εξελίξεις για αυτόν τον άξονα; Ολοκληρώθηκαν οι εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και πως θα χρηματοδοτηθεί, τελικά, αυτό το έργο που δεν μπορεί να περιμένει άλλο; Ποια είναι τα καλά νέα που περιμένετε -όπως μας είπατε στην επιτροπή- να ακούσετε, κύριε Υπουργέ;

Για το τμήμα Πύργος - Τσακώνα η πρόβλεψη για την ολοκλήρωσή του και για τη σύνδεσή του με τον άλλο αυτοκινητόδρομο Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα αφορούσε αντίστοιχη διαδικασία κατασκευής από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους. Για το τμήμα αυτό ούτε έγινε ούτε ακούγεται κάτι. Υπάρχει, τελικά, σχεδιασμός και προγραμματισμός από την πλευρά της Κυβέρνησης για το τμήμα αυτό;

Επίσης, σχετικά με τις εξαγγελίες για τον ΒΟΑΚ και μετά από δύο χρόνια χωρίς καμμία εξέλιξη στο έργο, χωρίς εργοτάξια, χωρίς εργασίες, όπου όλα είναι στάσιμα από το 2011, θα ήθελα να αναφέρω τα εξής: Ο άξονας αυτός επίσης χρηματοδοτείται, όπως προανέφερα, από το Ταμείο Ανάκαμψης με 427 εκατομμύρια ευρώ, αλλά και από το δημόσιο. Είναι ένα έργο στο οποίο ακολουθείτε τη λογική της προηγούμενης κυβέρνησης για ένα τριχοτομημένο έργο, ένα τμήμα ανατολικά ως δημόσιο έργο, ένα τμήμα -το κεντρικό- με ΣΔΙΤ και ένα τμήμα με σύμβαση παραχώρησης, με διαφορετικά, δηλαδή, χρηματοδοτικά εργαλεία και πρόκειται για ένα έργο μη ολοκληρωμένο, αφού το τμήμα Κίσαμος - Χανιά αφορά σε προαίρεση σύμβασης παραχώρησης και το ανατολικό τμήμα μέχρι τη Σητεία, μετά τον Άγιο Νικόλαο, είναι στον αέρα.

Ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός του έργου με το ασαφές χρονοδιάγραμμα -προβλέπεται έναρξη κατασκευής τμημάτων ως δημόσιο έργο στο τέλος του 2022- αλλά και με την τριχοτόμησή του που είχατε δεσμευτεί να αλλάξετε, δημιουργεί εύλογα ανησυχία και αμφιβολίες ως προς την ολοκλήρωσή του, αλλά και ως προς τον χρόνο της κατασκευής του. Επιπλέον, προβλέπονται πολύ υψηλά διόδια και ενιαία για όλα τα τμήματα, αν και η αυξημένη συμμετοχή του δημοσίου με εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους δεν δικαιολογούν αυτό το υψηλό τίμημα.

Το ίδιο, βέβαια, ισχύει και για τα διόδια του Ε65 που θα κατασκευαστεί με πόρους από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Η πολιτική των διοδίων είναι ένα ζήτημα που μας απασχολεί πολύ καιρό και θα μας απασχολήσει τόσο με τους νέους άξονες όσο και με τους παλιότερους. Σε κάθε περίπτωση, όμως, θα πρέπει να αποκατασταθεί η δίκαιη χρέωση και θα πρέπει να προχωρήσει το ταχύτερο η εφαρμογή χιλιομετρικής και αναλογικής χρέωσης των χρηστών των αυτοκινητοδρόμων με την ηλεκτρονικοποίηση κατάλληλης εφαρμογής. Θα θέλαμε να ακούσουμε για τις ενέργειες του Υπουργείου και τις εξελίξεις, που υπάρχουν για το θέμα αυτό.

Κλείνοντας, θέλω να επαναλάβω ότι είναι πολύ σημαντικό να ολοκληρωθούν όλες οι υποδομές σχετικά με τους αυτοκινητοδρόμους, όπως και οι άλλες υποδομές που αφορούν στο Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών.

Η κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65, του τμήματος Τρίκαλα - Εγνατία, που συζητούμε σήμερα, ολοκληρώνει τον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδος, συνδέει την ανατολική και τη δυτική Ελλάδα και είναι, πράγματι, ένα έργο μεγάλης και ιδιαίτερης αναπτυξιακής και στρατηγικής σημασίας, εντασσόμενο στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Για τον λόγο αυτό ψηφίζουμε θετικά και αυτή την κύρωση αυτής της συμφωνίας, αυτό το νομοσχέδιο, γιατί μας ενδιαφέρει να κατασκευαστεί το έργο όσο γίνεται πιο γρήγορα, επαναλαμβάνοντας τη σημασία του και τη συμβολή του στην ανάπτυξη της Περιφέρειας της Θεσσαλίας, των γειτονικών περιφερειών, αλλά και της χώρας μας, παρά την απουσία από την πλευρά της Κυβέρνησης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αναπτυξιακής και παραγωγικής ανασυγκρότησης που επιμένει να προχωρά με τη λογική του «βλέποντας και κάνοντας». Επίσης, αρνείται τον θεσμικό διάλογο και τη συνεννόηση για ένα εθνικό σχέδιο υπέρβασης των συνεπειών της υγειονομικής, οικονομικής και κοινωνικής κρίσης, ιδιαίτερα όσον αφορά στα ζητήματα -όπως αυτό που συζητάμε σήμερα- της αξιοποίησης των πόρων που έχουμε μπροστά μας, τα οποία ζητήματα υπερβαίνουν τα όρια μιας κυβερνητικής θητείας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε τώρα με τον κ. Γεώργιο Λαμπρούλη από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως τοποθετηθήκαμε και στην επιτροπή, η συγκεκριμένη κύρωση είναι μια ακόμα ληστρική σύμβαση στις τόσες που έχουν προηγηθεί τα προηγούμενα χρόνια και που ανεξάρτητα το ποιος κυβερνούσε -Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ- Κίνημα Αλλαγής- έχουν στο επίκεντρό τους την παράδοση των εθνικών οδικών αξόνων της χώρας στα συμφέροντα των επιχειρηματικών ομίλων, οι οποίοι θησαυρίζουν σε βάρος του λαϊκού εισοδήματος και της ανάγκης για μετακίνηση, μεταφορές, επιβάλλοντας συνεχείς και μεγάλες αυξήσεις στα διόδια, χαράτσια που σε συνδυασμό με το υπέρογκο κόστος των καυσίμων, προσθέτουν συνεχώς νέα βάρη στον λαό καθιστώντας το δικαίωμα στη μετακίνηση ιδιαίτερα δαπανηρό έως και απλησίαστο για τους εργαζόμενους, τα λαϊκά στρώματα.

Εδώ υπάρχει πλήρης ταύτιση, σύμπνοια Νέας Δημοκρατίας - ΣΥΡΙΖΑ –– Κινήματος Αλλαγής. Εξάλλου, δεν θα μπορούσε να είναι διαφορετικά από τη στιγμή που αποδέχεστε, προωθείτε και υλοποιείτε εναλλάξ είτε από κυβερνητικές θέσεις είτε από τις θέσεις της αντιπολίτευσης τις στρατηγικές επιλογές Ευρωπαϊκής Ένωσης και κεφαλαίου και μια ανάπτυξη με σαφέστατο ταξικό πρόσημο υπέρ του μεγάλου κεφαλαίου, των επιχειρηματικών ομίλων, προσθέτοντας και φορτώνοντας συνεχώς νέα βάρη και δεινά στον λαό.

Στην ουσία τι λέτε όλοι σας στον λαό; «Θα πληρώσεις για το έργο για να κατασκευαστεί, αλλά θα πληρώνεις και τα χαράτσια των διοδίων για να το χρησιμοποιείς». Έτσι, για παράδειγμα, η δαπάνη του έργου, τα 490 εκατομμύρια, όπως αναφέρεται στην έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, θα καλυφθεί από το δημόσιο μέσω του περιβόητου Ταμείου Ανάκαμψης, που σημαίνει πρακτικά ότι τόσο το ποσό αυτό, όπως εξάλλου και το σύνολο των ποσών που προβλέπονται για τη χώρα μας από το Ταμείο Ανάκαμψης, θα πρέπει να ξεπληρωθούν και θα πληρωθούν όχι μόνο από την κρατική φορολόγηση του εργατικού λαϊκού εισοδήματος που αποτελεί το 90% με 95% των εσόδων των κρατικών προϋπολογισμών, αλλά και με νέους φόρους πράσινους, ψηφιακούς, ων ουκ έστιν αριθμός, που θα μετακυλίονται όλοι στις πλάτες των εργαζομένων.

Η σύμβαση που συζητάμε είναι ένα μικρό παράδειγμα για το πώς το κεφάλαιο πάει να φορτώσει και αυτήν την καπιταλιστική κρίση στον λαό, για το πώς η καπιταλιστική ανάκαμψη όχι μόνο δεν μπορεί να ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες, αλλά έχει ως προϋπόθεση το διαρκές χτύπημά τους. Έτσι, λοιπόν, το περιβόητο Ταμείο Ανάκαμψης αποτελεί άλλο ένα νέο υπερμνημόνιο που προβλέπει χρήμα με ουρά για τους επιχειρηματικούς ομίλους με δάνεια, επιχορηγήσεις και επιδοτήσεις που θα πληρώσει ο λαός μας, οι λαοί στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με χίλιους τρόπους και κυρίως με νέες αντεργατικές, αντιλαϊκές μεταρρυθμίσεις που αποτελούν προαπαιτούμενο για τις εκταμιεύσεις, όπως δηλαδή γινόταν και με τα προηγούμενα μνημόνια που όλοι σας ψηφίσατε.

Ακριβώς αυτό που αναδεικνύεται και με τη συγκεκριμένη σύμβαση, όπως εξάλλου δείχνει και η έως τώρα εμπειρία των προηγούμενων παραχωρήσεων οδικών αξόνων, είναι ότι τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα, όπως και ο Ε65, γίνονται με κριτήριο την ικανοποίηση και εξυπηρέτηση των στόχων και σχεδιασμών των επιχειρηματικών ομίλων και όχι με κριτήριο την ευημερία του λαού. Αφορούν έργα που φέρουν τη σφραγίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενταγμένα στα πλαίσια ανάκαμψης της καπιταλιστικής οικονομίας, γι’ αυτό και χαρακτηρίζονται επιλέξιμα, εξυπηρετώντας τους στρατηγικούς στόχους Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιχειρηματικών ομίλων και όλων των κυβερνήσεων στη χώρα μας διαχρονικά για μετατροπή της Ελλάδας και της ευρύτερης περιοχής σε κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων προς τα Βαλκάνια, την Ευρώπη από Ασία και Αφρική και αλλού με τη δημιουργία οδικών αξόνων που θα συνδέονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τα διαμετακομιστικά κέντρα κ.λπ..

Εξάλλου μια ματιά στον χάρτη της χώρας αρκεί για να διαπιστώσει κάποιος ότι αυτά τα έργα αφορούν τη διασύνδεση με εγχώρια λιμάνια, αεροδρόμια, εμπορευματικά κέντρα και την έξοδό τους στα Βαλκάνια, την κεντρική Ευρώπη, που εξυπηρετούν τους στόχους που έχει θέσει η ντόπια αστική τάξη προκειμένου η Ελλάδα να καταστεί διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο, με τον λαό όμως να καλείται να πληρώνει βαρύτατο τίμημα τόσο για την κατασκευή των οδικών αξόνων όσο και για την κατασκευή των υπόλοιπων υποδομών και δικτύων.

Επιβεβαιώνεται για μια ακόμα αφορά σε ένα ακόμα νομοσχέδιο ότι η καπιταλιστική ανάπτυξη που έχει ως κριτήριο τα κέρδη του κεφαλαίου, των επιχειρηματικών ομίλων, πουθενά δεν διασταυρώνεται με τις ανάγκες του λαού, εν προκειμένω στο δικαίωμα για δωρεάν, ασφαλείς, σύγχρονες μεταφορές, αλλά και ότι καμμία αστική κυβέρνηση, καμμία πολιτική δύναμη που υποκλίνεται και προωθεί τη θωράκιση της ανταγωνιστικότητας, της κερδοφορίας των μονοπωλιακών ομίλων, δεν μπορεί να διασφαλίσει την υλοποίηση δημόσιων έργων προς όφελος της λαϊκής ευημερίας. Σ’ αυτό δεν υπάρχει καμμία αμφισβήτηση, αλλά υπάρχει πλήρης ταύτιση όλων σας, Νέας Δημοκρατίας, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ – Κινήματος Αλλαγής και των άλλων αστικών κομμάτων.

Μάλιστα, προκειμένου να πειστεί ο λαός, η κυβερνητική προπαγάνδα, όπως εξάλλου συνέβη και συνέβαινε με όλες τις προηγούμενες συμβάσεις απ’ όλες τις προηγούμενες κυβερνήσεις, επενδύεται με τον ίδιο ισχυρισμό, ότι δηλαδή το ελληνικό δημόσιο, δηλαδή ο λαός πληρώνει γι’ αυτά τα έργα τεράστια ποσά με σκοπό τις σύγχρονες υποδομές, την περιφερειακή ανάπτυξη, την ενίσχυση της οικονομίας και άλλα πολλά.

Όμως, το αποτέλεσμα τόσων χρόνων είναι ο εργαζόμενος λαός να βλέπει πως η ζωή του δεν καλυτέρευσε. Η φτώχεια, η ανέχεια και η ανεργία μεγάλωσαν, οι συνθήκες ζωής χειροτέρεψαν και αποδείχτηκε πως ακόμα και η ζωή του είναι ουσιαστικά απροστάτευτη απέναντι στην πανδημία και στα φυσικά φαινόμενα, σεισμούς, πλημμύρες, πυρκαγιές και άλλα, με ευθύνη κυβερνήσεων, αλλά και περιφερειακών και δημοτικών αρχών.

Έτσι, για παράδειγμα, στη Θεσσαλία μετά από τόσα προγράμματα που εφαρμόστηκαν εδώ και δεκαετίες, με δύο αυτοκινητόδρομους -ΠΑΘΕ, Ε65- να τη διασχίζουν, η ανεργία επίσημα είναι στο 18%, ενώ στους νέους είναι στο 30%. Η μερική και προσωρινή εργασία κάνει θραύση. Οι μισθοί και οι συντάξεις μειώθηκαν δραστικά. Τα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα χτυπήθηκαν και συνεχίζουν να χτυπιούνται ανελέητα. Χιλιάδες αγρότες ξεκληρίστηκαν και πολλοί ακόμα ασφυκτιούν, το ίδιο και επαγγελματίες, με τον απασχολούμενο πληθυσμό στον αγροτικό τομέα να έχει μειωθεί την τελευταία εικοσαετία κατά 9%, ενώ η αγροτική παραγωγή παράλληλα μειώθηκε. Πολλές βιομηχανίες έκλεισαν ή μεταφέρθηκαν με επιδοτήσεις στο εξωτερικό, ενώ μια σειρά από κοινωνικές ανάγκες έγιναν πανάκριβο εμπόρευμα που πολλοί πλέον δεν μπορούν να καλύψουν.

Όμως, την ίδια ώρα που ο λαός χρυσοπληρώνει τους οδικούς άξονες για να φτιαχτούν και χαρατσώνεται για τη χρήση τους με τα διόδια, έργα που αφορούν την αντιπλημμυρική προστασία στον κάμπο της Θεσσαλίας, που κάθε τόσο πλημμυρίζει, όπως πριν από λίγους μήνες στην Καρδίτσα τον Σεπτέμβρη με τον «Ιανό», αυτά τα έργα δεν θεωρούνται επιλέξιμα, αφού δεν θα φέρουν κέρδη στους ομίλους. Ή όπως για παράδειγμα τα αναγκαία έργα αντισεισμικής θωράκισης της περιοχής –και όχι μόνο της Θεσσαλίας- που ο πρόσφατος καταστροφικός σεισμός του Μάρτη ανέδειξε με τραγικό τρόπο τις τεράστιες διαχρονικά ευθύνες όλων των κυβερνήσεων που αφήνουν τον λαό της περιοχής μας –και όχι μόνο της Θεσσαλίας- εκτεθειμένο σε τεράστιους κινδύνους.

Αντί, λοιπόν, να δώσετε προτεραιότητα, να έχετε ήδη φτιάξει ένα επίκαιρο επιστημονικό σχέδιο για έργα και υποδομές με την εξασφάλιση κονδυλίων και προσωπικού για την αντιπλημμυρική, την αντιπυρική, την αντισεισμική προστασία της Θεσσαλίας, για έργα εγγειοβελτιωτικά, αρδευτικά, έργα αγροτικής οδοποιίας ή για την προστασία από τη ρύπανση, η Κυβέρνηση αλλά και η περιφέρειες σ’ όλη τη χώρα, με βάση τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις ανάγκες του μεγάλου κεφαλαίου, τι κάνετε; Προωθείτε τα μεγάλα οδικά έργα στο πλαίσιο της ανάπτυξης των υποδομών, με παρεμβάσεις στον σιδηρόδρομο, στο λιμάνι του Βόλου μέσω ΣΔΙΤ ή ιδιωτικοποιήσεων, δηλαδή τις μεταφορές που αφορούν τη δραστηριότητα του μεγάλου κεφαλαίου που θέλει τη Θεσσαλία και τη χώρα μας γενικότερα διαμετακομιστικό κέντρο για την διακίνηση των προϊόντων του ή άλλων χωρών από και προς την Ευρώπη, την Ασία, την Αφρική και όχι για την ασφαλή και ελεύθερη μετακίνηση του λαού που πληρώνει ακριβά διόδια, εισιτήρια, καύσιμα και φόρους.

Την ίδια ώρα, όμως, με τις λεόντειες συμβάσεις παραχώρησης, όπως και αυτή του Ε65, παρέχετε πλουσιοπάροχα και ασφαλιστικές δικλείδες στους κατασκευαστικούς επιχειρηματικούς ομίλους, εξασφαλίζοντάς τους πως ό,τι και να γίνει δεν θα θιχτούν τα κέρδη τους.

Έτσι, για παράδειγμα, ο κίνδυνος της χαμηλής απόδοσης από την εκμετάλλευση των έργων αντιμετωπίζεται με την προβλεπόμενη επιδότηση του έργου από το δημόσιο, ενώ συγχρόνως ο κίνδυνος χαμηλής απόδοσης από την εκμετάλλευση επίσης μειώνεται από την πρόβλεψη της σύμβασης για την απαγόρευση από μέρους του δημοσίου κατασκευής και λειτουργίας ανταγωνιστικών έργων, η λειτουργία των οποίων μπορεί να επηρεάσει την κυκλοφορία των αυτοκινητοδρόμων.

Και μιλάμε για εκείνα τα έργα και τους οδικούς άξονες που μπορεί το δημόσιο να αναβαθμίσει, να εκσυγχρονίσει και να βελτιώσει. Μάλιστα ο παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να παρέμβει και να ζητήσει ακόμη και τέλη. Ναι ή όχι; Το ρωτήσαμε και στην επιτροπή. Ισχύει με βάση τη σύμβαση ή όχι αυτή η κατεύθυνση;

Δείτε όμως, την ίδια ώρα που δίνετε όλα τα προνόμια και δημιουργείτε όλες τις προϋποθέσεις δίνοντας τα πάντα στους μεγάλους επιχειρηματικούς κατασκευαστικούς ομίλους, στον αγρότη της Θεσσαλίας -και όχι μόνο- που καταστρέφεται η παραγωγή του δεν τον αποζημιώνει στο 100% ο ΕΛΓΑ ή το κράτος για το εισόδημα που χάνει. Αντίστοιχα, τους επιχειρηματικούς ομίλους τους εξασφαλίζετε από όλες τις πλευρές και σε βάθος δεκαετιών.

Με βάση, λοιπόν, τα παραπάνω, όπως καταθέσαμε και στην επιτροπή, εμείς θέτουμε σε αυτούς που μας ακούνε, στον λαό, ένα ερώτημα: Τα δημόσια έργα και αντίστοιχα οι κοινωφελείς υπηρεσίες πρέπει να αποτελούν εμπόρευμα ή αντίθετα να είναι κοινωνικό αγαθό όπως υποστηρίζει το ΚΚΕ; Μπορεί κανείς να ισχυριστεί πως στο πλαίσιο αυτού του συστήματος μπορεί να διασφαλιστεί για τον λαό φθηνή, γρήγορη, ποιοτική και σύγχρονη παραγωγή δημοσίων έργων που να καλύπτει το σύνολο των αναγκών της κοινωνίας, την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των κατοίκων και των εργαζομένων; Μπορεί μέσα στο ισχύον κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο, στον καπιταλισμό, να δοθεί προτεραιότητα σε έργα υποδομής, όπως, για παράδειγμα, αυτά που αναφέραμε προηγουμένως: στην αντιπυρική και αντιπλημμυρική προστασία, στην αντισεισμική θωράκιση κ.ά.; Είναι ξεκάθαρο ότι δεν μπορεί. Και δεν μπορεί διότι η ικανοποίηση του συνόλου των λαϊκών αναγκών προϋποθέτει την απαλλαγή και του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων από τους σιδερένιους νόμους του καπιταλιστικού κέρδους.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας αντιπαλεύει το καπιταλιστικό σύστημα και αυτήν την ανάπτυξη που προωθούν η Ευρωπαϊκή Ένωση, η σημερινή κυβέρνηση, όπως και όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις, αλλά και τα άλλα αστικά κόμματα, γιατί αποδεδειγμένα υπηρετεί τα συμφέροντα του μεγάλου κεφαλαίου και εμποδίζει την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών της κοινωνίας, σε μία εποχή μάλιστα που παράγεται από τους εργαζόμενους τεράστιος πλούτος, που υπάρχουν τεράστιες παραγωγικές, επιστημονικές και τεχνολογικές δυνατότητες και όμως έχουμε μεγάλη ανεργία, υποαπασχόληση, φτώχεια, εμπορευματοποίηση όλων των αναγκών μας, αλλά και αύξηση των ιμπεριαλιστικών ανταγωνισμών και πολέμων. Και όλα αυτά για την εξασφάλιση τεράστιων κερδών από μία ισχνή κοινωνική μειοψηφία.

Διεκδικούμε μέσα από το οργανωμένο λαϊκό κίνημα μια σειρά άμεσα αιτήματα σε γραμμή αντιπαράθεσης με την πολιτική της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας του κεφαλαίου που απαντούν στις σύγχρονες ανάγκες της εργατικής λαϊκής οικογένειας σχετικά με το εισόδημα, την απασχόληση, τα εργασιακά κοινωνικά, ασφαλιστικά και δημοκρατικά δικαιώματα, για την επιβίωση των μικρομεσαίων αγροτών και αυτοαπασχολούμενων, για την υγεία, την παιδεία, τον αθλητισμό, τον πολιτισμό, την προστασία του περιβάλλοντος, ενάντια στην ιδιωτικοποίηση και εμπορευματοποίηση των κοινωνικών αγαθών και υπηρεσιών, το νερό, την ενέργεια, την αποκομιδή και διαχείριση απορριμμάτων κ.ά.. Με εφόδια ακριβώς τις πρωτοβουλίες του ΚΚΕ και του ταξικού κινήματος χρειάζεται να δυναμώσει ο λαός μας την πάλη του για να μην πληρώσει τη νέα κρίση των κεφαλαιοκρατών, διεκδικώντας να υπάρξει ουσιαστική ανακούφιση εργαζομένων, λαϊκών οικογενειών, αυτοαπασχολούμενων εν όψει και των τεράστιων βαρών και συνεπειών που καλούνται να πληρώσουν εξαιτίας της πανδημίας και της κρίσης της οποίας αποτελεί καταλύτη. Το γεγονός ότι εκδηλώνεται μπροστά στα μάτια του λαού με τεράστια μεγέθη η αντίθεση ποιος πληρώνει και ποιος καρπώνεται, ποιος δουλεύει και ποιος τελικά απολαμβάνει, το κρίσιμο συμπέρασμα για την εργατική τάξη είναι ότι μπορεί να ζήσει με ευημερία, αρκεί να ξεφορτωθεί τα παράσιτα, τους καπιταλιστές, αυτούς και την εξουσία τους, και να χαράξει έναν ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, με την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και τη λειτουργία τους με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, έτσι ώστε και η παραγωγή των έργων να συγκεντρωθεί σε έναν ενιαίο κρατικό φορέα, που θα κατέχει τα μέσα παραγωγής, θα κατανέμει κεντρικά, επιστημονικά σχεδιασμένα την κρατική χρηματοδότηση και το εργατικό δυναμικό, θα καλύπτει το σύνολο των φάσεων των δημοσίων έργων, θα αναλαμβάνει τον προγραμματισμό και την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με τις ανάγκες του λαού. Αυτός είναι ο μοναδικός ελπιδοφόρος δρόμος για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών και των δικαιωμάτων των εργαζομένων, ανάμεσά τους και στον κατασκευαστικό κλάδο, που πληρώνουν ακριβά την ανταγωνιστικότητα και την καπιταλιστική ανάπτυξη.

Καταψηφίζουμε, κύριε Πρόεδρε, επί της αρχής το σχέδιο νόμου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Συνεχίζουμε με τον κ. Χήτα από την Ελληνική Λύση για δεκαπέντε λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, έλεγαν ότι ο Φαραώ είχε δέκα πληγές. Η Ελλάδα έχει πολύ περισσότερες. Μια και μιλάμε, όμως, και για δημόσια έργα είναι πολύ μεγάλη πληγή και βαθιά πληγή, πολύ μεγάλη πληγή. Μιλάμε για παγκόσμιο ρεκόρ κατασπατάλησης δημοσίου χρήματος, όταν μιλάμε για δημόσια έργα στην Ελλάδα. Μιλάμε για φιέστες παρουσίασης μακετών αξίας εκατομμυρίων. Και φυσικά μιλάμε για τεράστια επιβάρυνση των Ελλήνων πολιτών, των Ελλήνων φορολογουμένων. Μιλάμε για έργα κοστοβόρα, έργα δυσβάσταχτα, έργα που η κάθε κυβέρνηση, όποια κι αν είναι αυτή -που συνήθως είστε οι τρεις σας, εσείς, το ΠΑΣΟΚ και μια φορά ο ΣΥΡΙΖΑ- υπόσχεται ότι θα υλοποιηθούν, πολύ γρήγορα κιόλας, με όνειρα, με σχέδια. Τα χρόνια περνάνε, δεκαετίες ολόκληρες, και ακόμα περιμένουμε να τα δούμε να ολοκληρωθούν.

Τι έχουμε δει; Κάντε το λίγο εικόνα, να ταξιδέψουμε λίγο πίσω: σήραγγες στη μέση του πουθενά -τα έχουμε δει-, αυτοκινητόδρομοι τυφλοί, χωρίς αρχή, χωρίς μέση, χωρίς τέλος, δρόμοι και ασφαλτοστρώσεις που μετά από λίγο καιρό γεμίζουν τρύπες και λακκούβες -τα έχουμε δει, αυτά είναι ελληνικά φαινόμενα και όσοι έχουμε ζήσει στο εξωτερικό έχουμε δει τεράστια διαφορά-, έργα που έμειναν ημιτελή ή έργα που δεν ξεκίνησαν ποτέ, έργα που εγκαταλείφθηκαν, έργα το κόστος των οποίων όχι μόνο ξεπέρασε τις αρχικές προβλέψεις, αλλά έγινε και δυσβάσταχτο. Σε κάθε περίπτωση θυμάστε πάρα πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι οι συμβάσεις άλλαζαν συνεχώς, έπαιρναν παράταση, δίνονταν αναβολές και τελικά τίποτα απ’ ό,τι είχε προγραμματιστεί, απ’ ό,τι είχε προϋπολογιστεί δεν γινόταν όπως έπρεπε και όσο έπρεπε. Αυτή είναι η πραγματικότητα των ελληνικών δημοσίων έργων. Δεν νομίζω ότι υπάρχει άνθρωπος εδώ μέσα ή κάποιος που μας παρακολουθεί που να έχει διαφορετική άποψη.

Και προκαλεί εντύπωση ότι παρ’ όλα αυτά που περιγράψαμε η κάθε κυβέρνηση παρουσίαζε ένα έργο ή εγκαινίαζε ένα έργο ως μια μεγάλη δική της επιτυχία. Ξέρετε, τα έργα συνήθως σέρνονται τόσα χρόνια που στο μεταξύ οι κυβερνήσεις αλλάζουν και μετά μπερδεύεστε μεταξύ σας ποιανού είναι το έργο: «όχι, εγώ το πήρα», «όχι εγώ το υλοποίησα», «εγώ το πήγα μέχρι εκεί», «ναι, αλλά αν δεν ήμασταν εμείς, δεν θα κάνατε τίποτα». Μπερδεύεστε. Είναι φοβερό αυτό που κάνετε. Τι κάνετε δηλαδή; Οι αστοχίες, οι αναβολές, οι παρατάσεις, η κατασπατάληση δημοσίου χρήματος, όλα αυτά ήταν συνώνυμα με την επιτυχία. Δηλαδή όλα αυτά που περιγράφω τώρα, συμβαίνουν και έρχεται μετά η κάθε κυβέρνηση -τώρα είστε εσείς- και λέει: Επιτυχία, γιατί εμείς το τελειώνουμε. Πώς βαφτίζετε την αποτυχία, την κατασπατάληση επιτυχία, αυτό μόνο εσείς το ξέρετε πραγματικά. Είναι χαρακτηριστική περίπτωση και ο αυτοκινητόδρομος Ε65. Πονεμένη ιστορία! Είναι ένας αυτοκινητόδρομος που πραγματικά μοιάζει με το γεφύρι της Άρτας. Χτίζεται, ξαναχτίζεται, αλλά δεν ολοκληρώνεται ποτέ.

Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, κοντοχωριανοί είμαστε εμείς οι Θεσσαλονικείς με τους Σερραίους. Ταυτιζόμαστε και με το μετρό πάρα πολύ. Θα θυμίσω εδώ τον κ. Ζουράρι -θα το πάω στο οπαδικό και όχι στο κομματικό γιατί και αυτός άλλαξε αρκετά κόμματα, δεν ξέρω πού είναι- που είχε πει ότι το μέτρο θα τελειώσει όταν θα πάρει ο ΠΑΟΚ το πρωτάθλημα, τότε που ήταν ακόμα φτωχός συγγενής ο ΠΑΟΚ, δηλαδή το είχε πει με την έννοια «μέχρι να βγει ο ήλιος από τη Δύση». Κάπως έτσι το είχε πει.

Ξέρετε, ο ΠΑΟΚ το πήρε το πρωτάθλημα, κύριε Υπουργέ. Όχι μόνο πήρε πρωτάθλημα, πήρε και κύπελλα και νταμπλ. Μετρό δεν είδαμε πάντως ακόμα. Εγώ προχθές που ανέβηκα Θεσσαλονίκη εκεί βλέπω την Εγνατία τη δύσμοιρη, μέσα στα έργα κλεισμένη, να μην μπορεί να προχωρήσει τίποτα. Ένα δράμα κανονικό.

Δεν θα πω για τα λεωφορεία που φέρατε χωρίς air condition και χωρίς παράθυρα. Ας μη πάμε εκεί τώρα, δεν είναι η ημέρα.

Και, ξέρετε, είναι και είναι κρίμα γιατί είναι κι ο Αντόνιο Μπαντέρας στη Θεσσαλονίκη, κύριε Υπουργέ. Γυρνάνε εκεί ένα έργο τώρα, χολιγουντιανό. Θα μπορούσε να έχει και κάνα πλάνο μες στο μετρό, αν είχαμε μετρό. Δυστυχώς όμως μετρό δεν έχουμε. Και το χειρότερο -μιας και αναφέρθηκα στα γυρίσματα και στην παραγωγή- είναι ότι δίνουμε και πολλά χρήματα για την παραγωγή αυτού του έργου και δεν θα έχει καμμία προβολή η πόλη μας, η πατρίδα μας. Κοινώς -για να καταλήξω κάπου, γιατί και καλά το έργο βγαίνει στο Μαϊάμι, όχι στη Θεσσαλονίκη- μας «πιάσανε κότσο». Αλλά «κότσο πιάνουν» και οι εργολάβοι των δημοσίων έργων τις κυβερνήσεις, κύριε Υπουργέ.

Και αυτό έχει γίνει εδώ και πολλά χρόνια με τον Ε65. Αφού όλες οι κυβερνήσεις απέτυχαν να τον ολοκληρώσουν, απέτυχαν να υλοποιήσουν αυτό το μεγάλο έργο που υποσχέθηκαν στους συμπολίτες μας, αποφάσισαν να το σπάσουν σε κομματάκια. Σου λέει: αφού δεν μπορώ να το κάνω, ας το σπάσω μπας και αρχίσω σιγά σιγά να κάνω κάτι.

Ο Ε65 σχεδιάστηκε για να ενώσει τον αυτοκινητόδρομο Θεσσαλονίκης -Αθήνας με την Εγνατία Οδό. Μπορεί κάποιος να μην το ξέρει, όχι από εσάς, αλλά από αυτούς που μας παρακολουθούν. Δημοπρατήθηκε λοιπόν με μια σύμβαση παραχώρησης το 2007. Δεκατέσσερα χρόνια έχουν περάσει και ακόμα τον περιμένουμε. Πόσο να περιμένουμε ακόμη; Όλες οι κυβερνήσεις έβρισκαν και βρίσκατε δικαιολογίες για τις όποιες κυβερνητικές αστοχίες και τελικά το 2011 με την οικονομική κρίση αποφασίστηκε να υλοποιηθεί το ενδιάμεσο κομμάτι του αυτοκινητοδρόμου. Είναι το κομμάτι Ξυνιάδα - Τρίκαλα, το οποίο παραδόθηκε για χρήση το 2017, τότε επί ΣΥΡΙΖΑ, με τυμπανοκρουσίες, ενώ η κατασκευή των άλλων δύο τμημάτων, του βόρειου και νότιου, πήγε πάρα πολύ πίσω.

Ποια λοιπόν ήταν η χρησιμότητα, η λειτουργικότητα αυτού του έργου; Καμμία. Ο αυτοκινητόδρομος άρχισε να λειτουργεί στις 22 Δεκεμβρίου του 2017, αλλά από τη νότια και τη βόρεια πλευρά δεν υπήρχε σύνδεση με τον αυτοκινητόδρομο. Φοβερό! Ένας δρόμος δηλαδή απρόσιτος, ένας δρόμος τελείως ανεκμετάλλευτος. Και φυσικά αυτοί που ήταν να χρησιμοποιήσουν την οδό βρίσκονταν στη μέση του πουθενά, δεν μπορούσαν να τον χρησιμοποιήσουν.

Και βέβαια λίγο αργότερα άρχισε και η λειτουργία «ακριβά μου διόδια»! Άλλη πονεμένη ιστορία. Ακριβά μου διόδια! Αλίμονο, τα διόδια δεν παίρνουν αναβολές! Η ολοκλήρωση του έργου παίρνει αναβολή. Τα διόδια δεν μπορούν να πάρουν αναβολή, με αποτέλεσμα πολλοί οδηγοί να αποφεύγουν τον δρόμο αυτό για να γλιτώσουν τα διόδια. Όσο για το νότιο τμήμα Λαμία - Ξυνιάδα άρχισε να κατασκευάζεται το 2018 και αναμένουμε, λέτε, να ολοκληρωθεί το 2022.

Τώρα λοιπόν φέρνετε να κυρώσουμε τη σύμβαση για την κατασκευή του βόρειου τμήματος, σύμβαση που υπογράψατε τον προηγούμενο μήνα αφού έκανε να πάρει έγκριση το έργο από την Ευρωπαϊκή Ένωση αρκετά χρόνια και δεκατέσσερα χρόνια μετά, όπως ανέφερα και πριν, τη σύμβαση παραχώρησης. Τώρα παραχωρησιούχος είναι η «Οδός Κεντρικής Ελλάδος Α.Ε.». Στην ουσία μιλάμε για τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» που έχει αναλάβει τα περισσότερα και τα μεγαλύτερα κατασκευαστικά έργα στη χώρα μας. Τυχαίο; Μπορεί. Μπορεί να είναι πολύ ικανοί οι άνθρωποι στην εταιρεία και να παίρνουν όλα τα έργα. Θα δούμε.

Όσο για το κόστος του έργου τα πράγματα εδώ δεν είναι πολύ ξεκάθαρα. Περηφανεύεστε ότι το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το περιβόητο Ταμείο Ανάκαμψης. Δεν πρέπει να ξεχνάμε όμως ότι τα λεφτά του Ταμείου Ανάκαμψης δεν είναι σίγουρα. Συνεπάγονται αυστηρή τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, που αν δεν τηρηθούν θα επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός. Εγώ λέω ότι θα τηρηθούν και ελπίζουμε να τηρηθούν και να πάνε όλα καλά. Σύμφωνα λοιπόν με το Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης, το έργο κοστίζει 452 εκατομμύρια, μισό δισεκατομμύριο περίπου. Το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους λέει 490 εκατομμύρια. Σας ρώτησα και στην επιτροπή προχθές. Απευθύναμε λοιπόν το συγκεκριμένο ερώτημα για το επιπλέον κόστος. Σας ρωτήσαμε «το επιπλέον κόστος οφείλεται στο ότι είναι επτάμισι χιλιόμετρα παραπάνω στο τμήμα Γρεβενών - Εγνατίας;» γιατί από τα 30,6 χιλιόμετρα στο κομμάτι αυτό πάμε στα 38 χιλιόμετρα. Είπατε ότι τα 38 αυτά εκατομμύρια έχουν να κάνουν με την αρχαιολογία και τις απαλλοτριώσεις. Τριάντα οκτώ εκατομμύρια αρχαιολογία και απαλλοτριώσεις! Βρέχει λεφτά! Φοβερό! Από πού προκύπτει το ποσό αυτό πραγματικά; Εμείς αναρωτιόμαστε πώς προκύπτει το ποσό αυτό. Υπάρχουν κάποιες σχετικές μελέτες; Ποια είναι τα 38 εκατομμύρια για αρχαιολογικά ευρήματα; Δεν ξέρω πραγματικά.

Να ξεκαθαρίσουμε κάτι. Συμφωνούμε απόλυτα, δεν το συζητάμε, αλλιώς θα ήμασταν παράλογοι, πόσο μάλλον που η Ελληνική Λύση είναι ένα κόμμα που στηρίζει και υπηρετεί τη λογική, το να γίνονται έργα, να βελτιώνονται οι συγκοινωνίες, να γίνονται οι μετακινήσεις των πολιτών πιο ασφαλείς, πιο εύκολες, πιο γρήγορες. Και εδώ πάμε σε κάποια σημαντικά θέματα. Καλά είναι αυτά, οι σχετικές συμφωνίες όμως πρέπει να μην έχουν όρους και ρήτρες από τους οποίους το δημόσιο να δεσμεύεται υπέρμετρα, να παγιδεύεται ουσιαστικά, γιατί τότε δεν υπάρχει θετικός αντίκτυπος στην κοινωνία και στους πολίτες, κύριε Καραμανλή.

Ποιος είναι όμως ο θετικός αντίκτυπος όταν προτεραιότητες της κυβερνητικής πολιτικής και της δικής σας τώρα είναι να αυξάνει τα διόδια, να αυξάνει τα χαράτσια των Ελλήνων οι οποίοι τελικά πληρώνουν δύο, τρεις και τέσσερις φορές έναν αυτοκινητόδρομο; Και η διαχείριση των χρημάτων των διοδίων είναι εξίσου σημαντική. Ξεζουμίζετε τους Έλληνες, τουλάχιστον να πάνε τα λεφτά κάπου. Τα χρήματα που εισπράττονται θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση των παροχών υπηρεσιών ποιότητας, ασφάλειας των οδών και τα λοιπά. Ποιο είναι το όφελος για τους πολίτες όταν οι δημόσιες συμβάσεις μεριμνούν για να μην χάσουν ούτε ένα ευρώ οι ανάδοχοι και οι κατασκευάστριες εταιρείες, όταν οι εταιρείες αυτές δεν βγάζουν έσοδα από διόδια λόγω μειωμένης κίνησης; Έτσι γίνομαι κι εγώ επενδυτής. Δηλαδή ό,τι και να γίνει βγαίνω κερδισμένος. Και δουλειά να μην έχει δηλαδή το μαγαζί μου θα με αποζημιώσει το δημόσιο. Αυτές είναι οι ρήτρες που υπογράφετε. Κατά τα άλλα όμως οι Έλληνες φορολογούμενοι και τέλη κυκλοφορίας, όπως προαναφέραμε, πληρώνουν και πολύ ακριβά καύσιμα.

Κι ενώ μιλάμε για συμβάσεις που φυσιολογικά θα έπρεπε να εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον, κυριαρχούν οι ρήτρες για πληρωμές αποζημιώσεων από το δημόσιο, από μας δηλαδή, για πληρωμές ασφαλισμάτων στον παραχωρησιούχο, για αποκατάσταση από το δημόσιο των «αποτελεσμάτων γεγονότων ευθύνης του δημοσίου», συμβατικές προβλέψεις και υποχρεώσεις δηλαδή του δημοσίου για καταβολή επιπλέον χρηματικών ποσών σε μεγαλοεταιρείες συγκεκριμένων συμφερόντων. Το είδαμε πρόσφατα στη «FRAPORT». Δώσαμε και παραπάνω από ό,τι ζητούσαν ή δώσαμε παραπάνω από ό,τι είχαν απώλειες. Εμείς το κάναμε αυτό, εσείς δηλαδή. Εννοώ η πολιτεία, η Ελλάδα, εμείς, εσείς η Κυβέρνηση.

Και να επισημάνω και κάτι άλλο. Αναφέρατε στην επιτροπή -για να δείτε ότι σας ακούμε με πολύ μεγάλη προσοχή- κύριε Καραμανλή, ότι μεταξύ άλλων ξεμπλοκάρατε την κατασκευή του έργου αυτού στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το επιχείρημα της απολιγνιτοποίησης, σωστά; Ήταν ένα πρόσχημα και είπατε στην Ευρώπη «να το ξεμπλοκάρουμε, γιατί στην Ελλάδα έχουμε απολιγνιτοποίηση και πρέπει εκεί η περιοχή να ζωντανέψει;». Έτσι ισχυριστήκατε ότι θα στηρίξτε έμπρακτα τη δυτική Μακεδονία την κρίσιμη περίοδο της απολιγνιτοποίησης. Η κατάργηση όμως, κύριε Καραμανλή, της εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων του λιγνίτη στη χώρα δεν είναι ένα φυσικό φαινόμενο που χτύπησε την Ελλάδα. Η κατάργηση εκμετάλλευσης των φυσικών κοιτασμάτων λιγνίτη στη χώρα είναι επιλογή πολιτική, κυβερνητική, είναι δική σας επιλογή. Εσείς οδηγείτε την περιοχή εκείνη στον μαρασμό. Εσείς καταργείτε τον λιγνίτη άκριτα, αυθαίρετα, την ίδια στιγμή που ακόμη κι η Γερμανία -το έχουμε πει εκατό φορές- το 2035 και βλέπουμε, την ίδια ώρα που χτίζονται εργοστάσια λιγνίτη τριγύρω μας εμείς, η μικρή Ελλάδα, σπεύδουμε σε ρύπανση του πλανήτη, να καταργήσουμε τον λιγνίτη. Το να ερημώνετε όμως πολλές περιοχές της χώρας μας όπως της δυτικής Μακεδονίας εκεί και το να χάνονται εκατοντάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, το να αυξάνεται απότομα η ανεργία -είκοσι χιλιάδες θέσεις θα χαθούν εκεί- είναι δική σας επιλογή και αυτό δεν αποτελεί, ξέρετε, βιώσιμη ανάπτυξη. Αποτελεί αιτία μαρασμού και είναι αιτία ερήμωσης της συγκεκριμένης περιοχής.

Αποτελεί αρνητικό κίνητρο να εγκαταλείψουν την περιοχή ακόμα περισσότεροι νέοι άνθρωποι.

Και επειδή μιλάμε για δισεκατομμύρια ευρώ, για πανάκριβα έργα υποδομών, πώς εξηγείτε ότι έκλεισε ο αυτοκινητόδρομος με την κακοκαιρία «Ιανός»; Πάρα πολλά λεφτά επενδύθηκαν στο έργο αυτό και έκλεισε με τον «Ιανό». Πώς εξηγείτε ότι νέες, σύγχρονες υποδομές δεν άντεξαν και έκλεισε ο δρόμος; Ακόμα και η χρήση της σιδηροδρομικής σήραγγας Όρθιος διακόπηκε. Για όλα αυτά τα τόσο σημαντικά το κόμμα μας έχει ζητήσει εξηγήσεις από την Κυβέρνηση και έχουμε καταθέσει πάρα πολλές ερωτήσεις. Είμαστε σε αναμονή.

Τα εμβληματικά λοιπόν έργα, όπως τα παρουσιάζει η κάθε κυβέρνηση, ο κάθε Υπουργός και εσείς τώρα, ένα εμβληματικό έργο ο Ε-65, ξέρετε, δεν κρίνονται από τους χαρακτηρισμούς –επειδή το είπαμε εμβληματικό είναι και εμβληματικό. Όχι, κρίνονται στην πράξη, κρίνονται στην εφαρμογή του, εκεί που θα πάει ο άλλος να οδηγήσει, για παράδειγμα, ή θα έρθει μια κακοκαιρία. Εκεί θα μας πει το έργο αν είναι εμβληματικό ή αν είναι ελληνικό. Αυτή είναι η μεγάλη διαφορά.

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

Κύριε Πρόεδρε, δεν θα ξαναμιλήσω. Χρειάζομαι ένα-δυο λεπτά ακόμα.

Χρειάζεται, αλήθεια, να θυμίσω το αλαλούμ που δημιουργήθηκε με τις εθνικές οδούς που με το πρώτο χιόνι έκλεισαν, με τους οδηγούς να έχουν καταταλαιπωρηθεί; Η αστυνομία έκλεισε την εθνική οδό, επειδή οι οδηγοί δεν είχαν αντιολισθητικές αλυσίδες, όπως ήταν υποχρεωμένοι, και έτσι δεν ήταν πλέον ευθύνη της εταιρείας το ότι έκλεισε ο αυτοκινητόδρομος. Και αν και προβλέφθηκε ρύθμιση –δείτε τώρα- περί απαγόρευσης της διακοπής λειτουργίας με πρόστιμα για την εταιρεία, τα πάντα ανατρέπονται εάν το κράτος επιβάλει το κλείσιμο των δρόμων. Άρα το επιβάλατε εσείς, ο Χρυσοχοΐδης, άρα τη γλίτωσε και η εταιρεία. Άρα τζάμπα ρήτρες υπογράφαμε, άρα μια χαρά όλα. Για να καταλάβει και ο κόσμος τι γίνεται λίγο. Δηλαδή με το χιόνι εάν έκλεινε ο αυτοκινητόδρομος θα αποζημίωνε η εταιρεία, αλλά, επειδή ξύπνησε εκείνη την ημέρα ορεξάτος ο κ. Χρυσοχοΐδης και την έκλεισε για μία ώρα, γλίτωσε το πρόστιμο η εταιρεία. Αυτά είναι, απλά πράγματα για να κατεβαίνουμε τι γίνεται.

Έτσι λοιπόν και οι δρόμοι κλειστοί και οι εταιρείες δεν πληρώνουν πρόστιμα, αλλά επιπλέον ζητούν και αποζημίωση από το δημόσιο. Μας πήραν και το βόδι εκεί που μας χρωστούσαν. Όλα καλά, τακτοποιημένα. Δόθηκαν 40 εκατομμύρια σε εταιρείες αυτοκινητοδρόμων μόνο για το πρώτο lockdown για τη μη είσπραξη διοδίων. Είναι φοβερό! Δηλαδή αν δεν μπει πελάτης στο μαγαζί μου εμένα, θα με αποζημιώνει το δημόσιο! Ωραία δουλειά είναι αυτή, ρε παιδιά! Να την κάνουμε και εμείς.

Και επειδή μιλάμε για δημόσια έργα μικρά και μεγάλα, και τελειώνω, ακόμη περιμένουμε, όπως είπα και στην αρχή, να δούμε πότε αυτό το ρημάδι το μετρό Θεσσαλονίκης θα λειτουργήσει. Ακόμα περιμένουμε να ενισχυθούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς με νέα, με σύγχρονα και ασφαλή λεωφορεία και όχι κοψοχρονιά που πήγατε και πήρατε χωρίς κλιματιστικά και χωρίς παράθυρα λεωφορεία. Είναι δυνατόν να κάνετε τέτοια πράγματα; Εσείς είστε άνθρωπος νέος, με ανοικτούς ορίζοντες και πρεσβεύετε μια άλλη πολιτική σκέψη. Τι είναι αυτά τα πράγματα;

Η χώρα μας έχει πληρώσει πολύ βαρύ τίμημα στην άσφαλτο. Έχουμε θρηνήσει πάρα πολλές ανθρώπινες ζωές. Είναι τρίτη αιτία θανάτου τα τροχαία στην Ελλάδα. Πεθαίνει και από τροχαία ο κόσμος όχι μόνο από τον κορωνοϊό. Έχει και τροχαία που πεθαίνουν. Είναι τρίτη αιτία θανάτου στη χώρα μας. Γι’ αυτό θα πρέπει λοιπόν, προτεραιότητα σε τέτοιες συμβάσεις να είναι η εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, η εξυπηρέτηση των πολιτών και όχι των ολίγων, των δικών μας και των συγκεκριμένων συμφερόντων.

Για να γίνει αυτό χρειάζεται πραγματική βούληση από τη μεριά της πολιτείας να νοικοκυρέψει τα δημοσιονομικά, να ελέγχει την υλοποίηση των δημοσίων έργων βήμα-βήμα σε κάθε στάδιο. Όχι προσωπικά, αλλά εσάς ως Κυβέρνηση δεν σας έχουμε καμμία εμπιστοσύνη. Γι’ αυτό δεν πρόκειται να υπερψηφίσουμε το νομοσχέδιο σήμερα ακριβώς γιατί δεν σας εμπιστευόμαστε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Συνεχίζουμε με τον κ. Γεώργιο Λογιάδη από το ΜέΡΑ25. Αμέσως μετά έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Μπουκώρος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το σημερινό σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών κυρώνει την από 24-6-2021 συμφωνία μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του παραχωρησιούχου του εργολάβου της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», η οποία συμφωνία τροποποιεί για τέταρτη συνεχόμενη φορά την από 31-5-2007 αρχική σύμβαση παραχώρησης του έργου, της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αυτοκινητοδρόμου της κεντρικής Ελλάδος, του Ε-65.

Η αρχική σύμβαση είχε κυρωθεί με τον ν.3597/2007 επί Σουφλιά και μετά έγιναν τρεις τροποποιήσεις με τον ν.4219/2013 επί Σαμαρά, τον ν.4354/2015 και τον ν.4586/2018 επί Τσίπρα. Το έργο παρουσίασε σκανδαλώδεις καθυστερήσεις από το ξεκίνημα των εργασιών και μέχρι τη διακοπή τους λόγω ανεδαφικών συμβατικών προβλέψεων, απαλλοτριώσεων, μη ολοκλήρωσης αρχαιολογικών ερευνών κ.λπ. με συνέπεια ο εργολάβος να διεκδικεί και να πετυχαίνει αποζημιώσεις εκατομμυρίων ευρώ σε βάρος του ελληνικού δημοσίου. Αυτό είναι η χαρά του εκάστοτε εργολάβου που αναλαμβάνει δημόσια έργα, δηλαδή να γίνονται μετά την ανάληψη του έργου τροποποιήσεις στην αρχική μελέτη. Έχοντας πάρει το έργο, δίδοντας τεράστιες και παράνομες, ουσιαστικά, εκπτώσεις στον αρχικό από το Υπουργείο προϋπολογισμό του έργου, στηριζόμενος στις ανεδαφικές αρχικές μελέτες εξακοντίζει το κόστος σε πολλαπλάσιο ύψος από το αρχικό υπολογισμένο ποσό για το έργο λόγω των αλλαγών αυτών που γίνονται.

Πέρα από αυτά μετά από την κρίση του 2009 τα δεδομένα οδήγησαν στη αδυναμία περαιτέρω χρηματοδότησης του έργου επί τη βάση των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και κατά συνέπεια στη διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών το 2011. Με αυτά τα δεδομένα το δημόσιο και ο εργολάβος προχώρησαν στη συμφωνία τροποποίησης. Στη σύμβαση του 2013 το δημόσιο αναλαμβάνει πλέον την πλήρη χρηματοδότηση του έργου και επιπλέον δεσμεύεται να παραχωρήσει και το μερίδιο του επί των εσόδων της Ιόνιας Οδού στον εργολάβο του αυτοκινητοδρόμου κεντρικής Ελλάδος που είναι ο ίδιος με τον εργολάβο της Ιόνιας Οδού και την κάλυψη των δαπανών του αναβαλλόμενου έργου.

Στην αρχική σύμβαση το 2007 προβλεπόταν η συνολική συμμετοχή του δημοσίου στη χρηματοδότηση του έργου με 518 εκατομμύρια ευρώ. Σήμερα έχουμε φτάσει το ποσό αυτό να ανέρχεται σε 1371 εκατομμύρια ευρώ περίπου.

Σε ό,τι αφορά το περιβαλλοντικό, το οικολογικό σκέλος σημειώνεται ότι η αρχική χάραξη του αναβαλλόμενου τμήματος Β είχε εγείρει σωρεία αντιδράσεων τότε λόγω του ότι προέβλεπε λανθασμένα τη διέλευση του αυτοκινητοδρόμου μέσα από τη ζώνη προστασίας της καφέ αρκούδας στη Βάλια Κάλντα. Για τον λόγο αυτόν η αρχική χάραξη άλλαξε μετατοπιζόμενη ανατολικότερα με σαφή μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, αλλά και με εκτίναξη του κόστους κατασκευής του. Αυτό ακριβώς είναι η ευτυχία του εργολάβου που περιγράψαμε προηγουμένως και παράλληλα η δυστυχία του ελληνικού δημοσίου με την κατασπατάληση τεράστιων ποσών, αλλά και του χρόνου εκτέλεσης του έργου.

Αναγνωρίζοντας μεν τον θετικό ρόλο που θα παίξει η ολοκλήρωση του έργου στη σύνδεση ανατολικής με δυτική Ελλάδα, αλλά και τις τοπικές κοινωνίες στεκόμαστε κατά του σχεδίου νόμου, καταγγέλλοντας τόσο τη συγκεκριμένη όσο και τις προηγούμενες νομοθετικές ρυθμίσεις που έχουν επιφέρει διαχρονικά από το 2007 και μέχρι σήμερα μία εντυπωσιακή επιδείνωση της θέσης του δημοσίου ως συμβαλλόμενου μέρους προς όφελος του εθνικού εργολάβου.

Περαιτέρω το Ταμείο Ανάκαμψης θα αποτελέσει χρυσορυχείο για την ολιγαρχία η οποία και θα το ξεκοκκαλίσει. Και εδώ έχουμε ακριβώς μία τέτοια περίπτωση με τα 490 εκατομμύρια ευρώ για το κόστος του έργου αυτού. Βλέπουμε λοιπόν, ότι ο Ε-65 έχει γίνει ένα σύγχρονο γεφύρι της Άρτας με κατασπατάληση πόρων και χρόνου. Οι Κινέζοι σε είκοσι εννέα ώρες έχτισαν δεκαώροφη πολυκατοικία. Είναι κοινό μυστικό διαχρονικά ότι τα δημόσια έργα στην Ελλάδα είναι σαν ένα βαρέλι χωρίς πάτο και βασίζονται σε μεγάλες αναπτυξιακές μελέτες με αρχικά ΜΑΜ. Μην απορείτε λοιπόν όταν διαχρονικά ο πολίτης δεν έχει εμπιστοσύνη στην πολιτεία και παραδείγματος χάριν σήμερα δεν πάει να εμβολιαστεί.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, να αναφερθώ εν τάχει και σε κάποια άλλα θέματα.

Πρώτον, πρόσφατα μας ανακοινώσατε τη κατασκευή της γραμμής 4 του μετρό στην Αθήνα. Πολύ σωστό το έργο, αλλά μας είπατε επίσης ότι δεν έχετε προβλέψει, μελετήσει χώρους στάθμευσης, πάρκινγκ στους σταθμούς αυτούς του μετρό. Δεν θα έχει την επιτυχία το έργο που θα μπορούσε να είχε, εάν δεν υπάρχουν χώροι στάθμευσης στους σταθμούς. Άρα μειώνεται πάρα πολύ το όποιο όφελος για το περιβάλλον και για την ποιότητα ζωής των ανθρώπων.

Δεύτερον, ως Βουλευτής από το Ηράκλειο Κρήτης θα ήθελα να τονίσω την αναγκαιότητα ο νέος Βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης, ο ΒΟΑΚ, που εξήγγειλε ο κύριος Πρωθυπουργός, να διατρέχει όλη την Κρήτη από το Καστέλι Κισσάμου στα Χανιά έως το Παλαιόκαστρο στη Σητεία. Η Κρήτη είναι μία και ενιαία.

Στις 26-6-2021 κατέθεσα επιστολή-αναφορά που αναφέρει την εξαίρεση μεγάλου τμήματος του Νομού Λασιθίου από τον σχεδιασμό αυτό, δημιουργώντας συνθήκες περιθωριοποίησης και απομόνωσης σε ένα τμήμα της Κρήτης όπου το έλλειμμα ανάπτυξης είναι ήδη καταγεγραμμένο και επιβεβαιωμένο.

Περαιτέρω για τον ΒΟΑΚ, για το τμήμα Νεάπολης-Χερσονήσου, το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης, την προηγούμενη εβδομάδα, ζητάει να μελετηθούν τα απαραίτητα, αναγκαία και κατάλληλα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας για να μην επαναληφθούν τα φαινόμενα καταστροφικών πλημμυρών που είχαμε τον προηγούμενο Νοέμβριο. Ο Περιφερειάρχης Κρήτης ανέφερε ότι όλα γίνονται για εμάς, χωρίς εμάς. Από τα πρακτικά του Περιφερειακού Συμβουλίου Κρήτης, την προηγούμενη εβδομάδα, 7 Ιουλίου, διαβάζω ότι «για την υδραυλική διαχείριση όμβριων υδάτων δεν είχαμε στη διάθεσή μας την υδραυλική μελέτη του οδικού τμήματος και τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων». Εκλήθη λοιπόν το Περιφερειακό Συμβούλιο Κρήτης να γνωμοδοτήσει για τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων χωρίς να έχει τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Διαβάζω, επίσης, ότι πολύ μεγάλο πρόβλημα είναι για το υπ’ όψιν οδικό τμήμα η μη ολοκληρωμένη διαχείριση των ομβρίων, για να μην επαναληφθούν οι πρόσφατες μεγάλες καταστροφές των πλημμυρών στις περιοχές αυτές τον Νοέμβριο του 2020. Τι μελέτες τους στείλατε είναι απορίας άξιον. Να γιατί μετά από τη δημοπράτηση κάθε έργου εκτινάσσεται το κόστος του στο πολλαπλάσιο.

Επίσης, πρέπει να μελετηθεί η σύνδεση από τον ΒΟΑΚ, από το τμήμα Χερσόνησος-Νεάπολη, με το λιμάνι Μαλίων, που δεν έχει προβλεφθεί στην αρχική αυτή μελέτη, και το τμήμα της παλαιάς εθνικής οδού στον Δήμο Χερσονήσου, στην περιοχή Κοκκίνη Χάνι, η οποία είναι μια πολυσύχναστη τουριστική περιοχή, πρέπει να αποκατασταθεί άμεσα, γιατί εδώ και χρόνια είναι άκρως επικίνδυνο και αποτελεί μεγάλη δυσφήμιση για τον τουρισμό το τμήμα αυτό.

Τέλος, θα πρέπει να δοθούν οι αποζημιώσεις στους ιδιοκτήτες ακινήτων, τα οποία έχουν απαλλοτριωθεί για να γίνουν έργα στον ΒΟΑΚ, όπως παραδείγματος χάριν στους κόμβους στην Αγία Πελαγία Ηρακλείου Κρήτης και οι άνθρωποι δεν έχουν πληρωθεί ακόμη.

Το ΜέΡΑ 25 τονίζει ότι ο ΒΟΑΚ δεν πρέπει να έχει διόδια και αναδεικνύει, επίσης, την παντελή έλλειψη μέσων σταθερής τροχιάς, τρένου ή τραμ, για το αεροδρόμιο Καστελίου από το Ηράκλειο αλλά και γενικά σε όλη την Κρήτη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τώρα τον λόγο έχει ζητήσει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης κ. Βελόπουλος Κυριάκος.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης)**: Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα, ξεκινώντας, να εκφράσω την έκπληξή μου, γιατί έμαθα πριν μισή ώρα ότι θα είναι σε λίγο ο Πρωθυπουργός εδώ. Μου θυμίζει κάποιους που περιμένουν να λείπουν οι υπόλοιποι και έρχεται κρυφά. Δεν ξέρω για ποιον λόγο. Όπως, επίσης, ήταν απών όταν αναφερθήκαμε στο μεσοπρόθεσμο, που είναι πάρα πολύ σημαντικό θέμα για τη χώρα μας γιατί αναφερόταν στα επόμενα τρία, τέσσερα, πέντε χρόνια. Λείπει λοιπόν στα μείζονος σημασίας ζητήματα. Δεν μιλάω για ρίψασπι, εγώ δεν λέω ότι φυγομαχεί ή φυγοπονεί, δεν με απασχολούν αυτά. Μιλάω, όμως, για τα αυτονόητα. Δεν μπορεί να μην είσαι εδώ ως Πρωθυπουργός ή οι Βουλευτές του να μαζεύονται σιγά-σιγά, γιατί έμαθαν ότι έρχεται ο Πρωθυπουργός της χώρας να μιλήσει και απαξιώνουν το Κοινοβούλιο και τη δημοκρατία με τις επιλογές τους πολλές φορές.

Ας το αφήσουμε, να πάμε στον Ε65, έναν δρόμο-γιοφύρι της Άρτας από το 2007 -επειδή, κύριε Υπουργέ, όλοι προερχόμαστε από τη Μακεδονία- έναν δρόμο ο οποίος θα μπορούσε να είναι δρόμος εξωστρέφειας και όχι εσωστρέφειας, έναν δρόμο, κύριε Υπουργέ, που αν είχε πραγματικά κάθετες οδούς εδώ και περίπου δεκαπέντε χρόνια προς την Ανατολική Ευρώπη -αναφέρομαι σε Βουλγαρία, Ρουμανία- με συνδέσεις, θα μπορούσε να είναι η πύλη της Βαλκανικής, η πραγματική πύλη από πολλούς νομούς της χώρας. Ούτε ο Νομός Πέλλας έχει διέξοδο πραγματική ούτε και η Φλώρινα έχει διέξοδο πραγματική. Ακόμη και στον Νομός Σερρών, τελευταία, ποιος είχε τη φαεινή ιδέα να βάλει διόδια πενήντα μέτρα μετά το τελωνείο, δεν το κατάλαβα. Λείπει ο Υπουργός, φαντάζομαι ότι θα μας απαντήσει σε λίγο.

Όσο για την εταιρεία τη συγκεκριμένη, δεν θα μπω στη σκανδαλολογία, δεν είμαι από αυτούς, που μπαίνουν στα κολλητιλίκια ή στις φιλίες και στις εξυπηρετήσεις ανθρώπων, που είναι δίπλα σε ένα κόμμα ή σε μια κυβέρνηση. Όμως, πρέπει να πω ότι αυτό το συγκεκριμένο κονσόρτσιουμ, η συγκεκριμένη εταιρεία, έχει τουλάχιστον πάρει τη μερίδα του λέοντος από την Κυβέρνηση συμπτωματικά -εύχομαι να μην είναι σύμπτωμα σήψεως, συναλλαγής και διαπλοκής. 3 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου, απ’ ό,τι αντιλαμβάνομαι, είναι οι δρόμοι, αυτά που ετοιμάζονται, οι υποδομές και τα λοιπά. Η συγκεκριμένη εταιρεία δρομολογεί και άλλου είδους έργα. Ως επιχειρηματίας εγώ δεν έχω τίποτε με την εταιρεία. Ο επιχειρηματίας κάνει τη δουλειά του. Η Κυβέρνηση πρέπει να σταθμίσει αν αυτό, που κάνει είναι ορθό και σωστό και αν η μονίμως εξυπηρέτηση συγκεκριμένων ανθρώπων -μόνιμα γίνεται αυτό- είναι προς το καλό της πολυμορφίας, ποικιλίας, αλλά και κυρίως -θα το πω ευθέως- της διαφάνειας. Διότι μυρίζει, μυρίζει η ιστορία. Η ίδια εταιρεία θα πάρει και μαζικά έργα 1,7 δισεκατομμύριο σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Είμαστε η μοναδική χώρα στον κόσμο που ένας άνθρωπος, μια επιχείρηση μπορεί να έχει δεκαπέντε διαφορετικές επιχειρήσεις με διαφορετικά αντικείμενα. Μην αφήσουν τίποτα όρθιο, ρε παιδί μου. Πέντε, έξι, δέκα ολιγάρχες στην Ελλάδα, από την καρφίτσα μέχρι τον δρόμο, από το διαστημόπλοιο -λέω τώρα έτσι διασταλτικά- μέχρι και το τελευταίο άχυρο το θέλουν δικό τους, να μην υπάρχουν οι επόμενοι ή οι προηγούμενοι, να μην υπάρχει κανένας άλλος. Είναι η λογική του να πεθάνει ο άλλος για να ζήσω εγώ. Λάθος λογική. Πήρε και 40 εκατομμύρια απ’ ό,τι έμαθα λόγω κλειδώματος, εισπράττει βέβαια και σταθερή αποζημίωση γιατί δεν βάλαμε διόδια στη Βαρυμπόμπη, στον Διόνυσο, στη Νέα Οδό, ύψους 11 εκατομμυρίων ευρώ.

Ξέρετε, με έναν πολύ εύσχημο τρόπο, μου λέτε ότι επιχειρηματίας ο όποιος επενδύει, όταν δεν πάει καλά η δουλειά, πρέπει να αποζημιώνεται σώνει και καλά από την πολιτεία. Με το ίδιο σκεπτικό στις επιχειρήσεις τις δικές μου πρέπει να αποζημιωθώ εγώ για τη χασούρα και να βγάλω και κέρδος. Είναι παγκόσμια πρωτοτυπία σε μία κυβέρνηση, που είναι εναντίον του κρατικισμού ή μάλλον του κρατισμού καλύτερα και είναι υπέρ της φιλελεύθερης αντίληψης να είναι φιλελεύθερη μόνο για τα δικαιώματα των εργαζομένων, μόνο για την καταδυνάστευση των μικρών επιχειρήσεων, αλλά για τις μεγάλες επιχειρήσεις και την ελίτ η κρατική βοήθεια δίδεται απλόχερα.

Με αυτά εμείς διαφωνούμε. Εμείς είμαστε υπέρ του να βοηθηθεί η μικρομεσαία επιχείρηση, ο Έλληνας εργαζόμενος, ο Έλληνας πολίτης, αυτός που πεινάει. Σταμάτησε να μοιράζετε χρήματα στους πλουσίους, δεν τα χρειάζονται.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Από την άλλη, είμαστε ο πιο ευφυής, πολυμήχανος λαός. Αλλά δεν ξέρω ποιος εφηύρε αυτή την εξαιρετική ιδέα, να έχουμε σε κάθε δρόμο και διόδια. Δηλαδή πρέπει να είναι πολυμήχανος Οδυσσέας αυτός. Μηχανεύτηκε ο Οδυσσέας να βάλει διόδια. Η μοναδική χώρα που έχει τόσα πολλά διόδια, που πληρώνουμε τόσα πολλά χρήματα, είμαστε εμείς. Δεκατρείς ευρωπαϊκές χώρες έχουν δωρεάν χρήση αυτοκινητοδρόμων. Στη δε Γερμανία –το έχω πει δεκαπέντε φορές- είναι διαφορετικό καθεστώς: Ανάλογα με τα χιλιόμετρα που κάνεις -και το λέω έτσι για να το καταλάβετε- θα έπρεπε να πληρώνεις και κάτι. Αυτό το αντιλαμβάνομαι. Αλλά τα χρυσοφόρα αυτά διόδια δεν τα καρπούται ο ελληνικός λαός. Διότι ακόμη και οι δρόμοι, που χρησιμοποιούμε δεν έχουν παράδρομους, που είναι συμβατική υποχρέωση του εργολάβου να δημιουργήσει παράδρομους. Εγώ δεν θέλω να πάω τίποτα από τη μεγάλη εθνική οδό, θέλω να πω από τη μικρή, δίπλα. Ούτε αυτό υπάρχει. Είναι πανευρωπαϊκή η πρωτιά μας.

Κύριε Υπουργέ, να ρωτήσω κάτι; Μόνο εμείς είμαστε έξυπνοι, μόνο οι Έλληνες Υπουργοί είναι έξυπνοι και βάζουν διόδια, μόνο οι Έλληνες Πρωθυπουργοί εφευρίσκουν τα διόδια για να εξυπηρετούνται οι φίλοι τους και η ελίτ; Τι λέμε εμείς; Τα διόδια ανήκουν στον λαό. Δεν θα πληρώνει ο Έλληνας χρήματα σε κανέναν μεγαλοεργολάβο για να περνάει από τον δρόμο και να πάει σπίτι του και στη δουλειά του. Είναι απίστευτα πράγματα αυτά.

Και ξέρετε, πίστευα ότι η Νέα Δημοκρατία, τουλάχιστον στα οικονομικά, θα είναι καλύτερη. Δυστυχώς, ούτε τη βάση δεν περνάτε με τα αλλεπάλληλα λάθη. Η Κομισιόν σάς εξανάγκασε να τροποποιήσετε το πρόγραμμά σας για το Ταμείο Ανάκαμψης. Αλλά είστε τόσο καλά παιδιά με τα μέσα ενημέρωσης, διότι δίνονται τόσα εκατομμύρια ευρώ, που δεν πρόκειται να πουν το παραμικρό. Τι έκανε Ευρωπαϊκή Ένωση; Σας ζήτησε να αλλάξετε πρόγραμμα, σας έθεσε μπλόκο στο σχέδιο της Κυβέρνησης. Διότι όπως κατάλαβα -εμείς το καταλάβαμε, τα υπόλοιπα κόμματα δεν το κατάλαβαν, δεν ξέρω γιατί- επιχειρήθηκε μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης να ενισχύσετε τις δικές σας ελίτ, τους δικούς τους ολιγάρχες, τους λίγους και εκλεκτούς.

Και πιστεύατε ότι εύκολα η Ευρώπη αυτή τη διαπλοκή την ιδιότυπη, ιδιώνυμη, μεταξύ ολιγαρχών ελίτ καναλιών, θα την καταπιεί; Εμ, δεν την κατάπιε. Ζήτησαν, λοιπόν, εγγυήσεις διά κυβερνήσεως για να διασφαλιστεί ότι τα δάνεια θα δοθούν με υγιή οικονομικά κριτήρια. Κοινώς, δεν θα δοθούν σε εκλεκτούς σας.

Για εμάς η πανδημία ήταν μία χρυσή ευκαιρία για τη χώρα. Πραγματικά, μία χρυσή ευκαιρία για να επανασχεδιάσουμε τον πρωτογενή μας τομέα. Να δημιουργήσουμε τις προϋποθέσεις, γιατί ερχόταν το Ταμείο Ανάκαμψης τρέιλερ και να πάρουμε χρήματα να τα επενδύσουμε στον πρωτογενή τομέα. Και αναφέρομαι με σχέδιο για τον τέταρτο και πέμπτο βαθμό αγροτικής ανάπτυξης, όχι πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια. Η πανδημία, λοιπόν, του COVID –και σας διαβάζω τι λέει ο ΟΗΕ- θα έχει συνέπειες στην παγκόσμια επισιτιστική ασφάλεια. Έχουμε αύξηση του αριθμού των ανθρώπων, που βρέθηκαν αντιμέτωποι με την πείνα και προειδοποιεί ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας του ΟΗΕ! Αυτό σας το λέγαμε από την πρώτη στιγμή εμείς εδώ. Η μόνη που το έλεγε ήταν η Ελληνική Λύση γιατί όλοι οι άλλοι έλεγαν άλλα. Σας λέγαμε ότι είναι ευκαιρία να σχεδιάσουμε τον πρωτογενή τομέα. Είναι ευκαιρία να κάνουμε ένα σχέδιο δεκαετίας, ώστε να έχουμε επάρκεια ή αυτάρκεια όσο μπορούμε περισσότερη στα αγαθά. Ήταν μία χρυσή ευκαιρία και την δολοφονήσατε. Τη χάσατε για να βάλετε ανεμογεννήτριες, να κάνετε δρόμους και τσιμέντα, τα οποία είναι απαραίτητα, αλλά είναι δευτερευούσης σημασίας για την οικονομία και για αυτά που έρχονται από εδώ και πέρα.

Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, πριν δύο μήνες ο ίδιος ο Πρωθυπουργός -που φαντάζομαι ότι θα έρθει σε λίγο- έλεγε στη «BILD» «θα έχουμε ένα κανονικό καλοκαίρι με διπλάσιο τουρισμό». Το αποτέλεσμα; Ζάκυνθος, Κεφαλονιά μείον 60%, Κυκλάδες μείον 50%, Κρήτη μείον 40%, Μύκονος μείον 40%. Καλά εκεί ξεχειλίζουν και τα αφοδεύματα, από τη γελοιότητα ενός κράτους που δεν έχει καταλάβει ότι στα διαμάντια του τουρισμού –Σαντορίνη, Μύκονος, Κέρκυρα, Χαλκιδική- προσέχεις τις υποδομές. Αυτό είναι κράτος; Κάνατε ένα σάπιο κράτος. Τουριστική βιομηχανία χωρίς υποδομές και αποχετευτικό σύστημα; Πού το έχετε δει αυτό; Μία-μία, λοιπόν, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μας βάζουν κόκκινο και ο Πρωθυπουργός μας έλεγε άλλα πράγματα.

Κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, και κυβερνήτης αγαθός ενίοτε ναυαγεί. Είναι μια αρχαία ελληνική έκφραση. Και ανήρ σπουδαίος ατυχεί. Εσείς, όμως, και ναυαγείτε και ατυχείτε, δυστυχώς με τις επιλογές σας. Ε, έως πότε θα ανέχεται ο ελληνικός λαός αυτές τις επιλογές;

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Στο τελευταίο μου ταξίδι στην Κρήτη με έπιασε θλίψη, κύριοι συνάδελφοι. Δεν ξέρω πόσοι είστε από την Κρήτη. Πήγα στο αεροδρόμιο Ηρακλείου. Το κρατικό αεροδρόμιο Ηρακλείου να μην έχει air condition, με σαράντα βαθμούς θερμοκρασία και να ιδρώνουμε; Ρώταγα τον υπεύθυνο του αεροδρομίου και μου έλεγε ότι αυτό συνέβαινε επί δέκα μέρες. Σοβαρά; Να μην έχει air condition καλοκαιριάτικα και να μου μιλάτε για υποδομές και για τουρισμό; Είναι δυνατόν; Για τα αυτονόητα; Δεν σας λέω για το αποχετευτικό που σας είπα προηγουμένως, αλλά για το air condition!

Ήμασταν με τον καλό συνάδελφο κ. Μυλωνάκη και τους υπόλοιπους και έτρεχε ο ιδρώτας. Φώναζαν οι τουρίστες, φώναζαν σε μας οι Έλληνες του Ηρακλείου. Θα σας πω, όμως, γιατί το κάνετε. Το κάνετε, δυστυχώς για να απαξιώσετε το κρατικό αεροδρόμιο και όταν ετοιμαστεί το ιδιωτικό –που ετοιμάζεται- να πουν όλοι «ανακουφιστήκαμε». Ε, αιδώς! Αιδώς Αργείοι! Δεν είναι λογικές αυτές, δυστυχώς!

Επίσης, θα το πω ευθέως και θα ακουστεί ωμά, δεν είχε χαρτί υγείας στις τουαλέτες για να σκουπιστούν οι άνθρωποι. Ήρθαν τουρίστες Γερμανοί και μου το κατήγγειλαν. Πού πάτε βρε με τουρισμό έτσι; Σας λέω απλά πράγματα. Πώς μπορείτε να μιλάτε ακόμη για τουριστική βιομηχανία εσείς, που ταξιδεύετε με τα αεροπλάνα, από Θεσσαλονίκη, από Κρήτη, δεν βλέπετε ότι τα λεωφορεία που μεταφέρουν τον κόσμο δεν έχουν air condition; Πού πάτε μωρέ; Πού πάμε επιτέλους; Αφήστε την Κυβέρνηση, πού πάμε όλοι μαζί; Λεωφορεία, με πενήντα βαθμούς θερμοκρασία μέσα, δεν έχουν air condition. Δεν τα βλέπετε εσείς αυτά; Δεν σας μεταφέρουν με το λεωφορείο στο αεροδρόμιο; Είμαστε με τα καλά μας; Σας λέω τα απλά πράγματα. Δεν μπορεί να σηκώσει το τηλέφωνο ο κ. Καραμανλής και να πει στη «FRAPORT» ή στο «Ελευθέριος Βενιζέλος», «ρε παιδιά, πάρτε πέντε λεωφορεία ακόμη και βάλτε air condition μέσα, γιατί θα σκάσουν οι άνθρωποι σαν τα ποντίκια». Σας λέω στα αυτονόητα. Για ποιον τουρισμό μιλάτε; Φύκια για μεταξωτές κορδέλες πουλάτε. Αυτό είναι το δυστύχημα.

Βουλιάζει η «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», το έμαθε το παραμύθι η πολιτεία -η όποια πολιτεία- και την πουλάει. Βουλιάζει ο ΟΟΣΕ, το έμαθε η πολιτεία, τον πουλάει. Βουλιάζουν τα αεροδρόμια, το έμαθε η πολιτεία, τα πουλάει. Βουλιάζει η ΔΕΗ, το έμαθε η πολιτεία, την πουλάει. Βουλιάζει η ΕΛΒΟ, το έμαθε η πολιτεία, την πουλάει. Βουλιάζουν η ΕΥΔΑΠ, τα ΕΛΠΕ, το ΕΣΥ, τα πουλάμε κι αυτά. Ε, πού είναι η χρηστή διοίκηση; Πού είναι το σχέδιο για κάποια πράγματα, τα οποία είναι και μονοπωλιακού χαρακτήρα και δίνουν υπερκέρδος, όπως το νερό, το ρεύμα;

Το νερό δε, θα είναι αγαθό πολλαπλών συγκρούσεων τα επόμενα χρόνια. Δεν δικαιούστε να πουλήσετε το νερό. Το καταλαβαίνετε; Δεν πωλείται το νερό, καταλάβετέ το!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Εξωτερικό χρέος, 341 δισεκατομμύρια στο 205% του ΑΕΠ. Έλλειμα 16,1 δισεκατομμύρια, ήτοι 9% του ΑΕΠ. Υπερδιπλάσιος δανεισμός σε σχέση με τον προβλεπόμενο και μου λέτε για success story, μου λέτε για επιτυχίες; Πρόβλεψη για ανάδειξη του ΑΕΠ κατά 6% στην Ελλάδα και κατά 3% στην Κύπρο, λένε τα site της Νέας Δημοκρατίας και τα γνωστά μέσα ενημερώσεως, που τα ελέγχετε έτσι κι αλλιώς και μας έχουν φιμώσει. Ειλικρινά, πώς χαίρεστε εσείς, οι άνθρωποι της Νέας Δημοκρατίας, να βλέπετε τα υπόλοιπα κόμματα να φιμώνονται –όχι όλα, βέβαια- και να μην τα καλούν; Πείτε μου πώς χαίρεστε; Τι είδους δημοκρατική ευαισθησία διακατέχει Βουλευτές και εκπροσώπους του ελληνικού λαού, όταν βλέπει τα υπόλοιπα κόμματα να μην καλούνται ποτέ επί δύο έτη, σε μία ιδιότυπη –θα το πω ευθέως- φασιστική, αυταρχική φίμωση της Ελληνικής Λύσης και των υπολοίπων κομμάτων. Πείτε μου πώς το ανέχεστε και πώς το δέχεστε, εσείς οι δημοκράτες; Και μην μου πείτε ότι δεν ελέγχετε τα κανάλια; Αφήστε το να πάει! Βαριά η ιστορία της διαπλοκής της χώρας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Είχαμε ύφεση, λοιπόν, για δύο χρόνια 11%. Χάσαμε ένα τεράστιο ΑΕΠ, αλλά θα έχουμε και ανάπτυξη. Είχα, δηλαδή, 10 ευρώ στην τσέπη μου, έχασα 11, δανείστηκα κιόλας και θα έχω ανάπτυξη μισό ευρώ μετά. Δεν βγαίνουν τα νούμερα. Ρωτήσαμε τον Πρόεδρο της ΔΕΗ στην επιτροπή αν κάνει συμβόλαια προαγοράς -τα futures που λέμε- για το πετρέλαιο, για να εξασφαλίσετε χαμηλότερες τιμές. Το πιο απλό απ’ όλα το είπαμε στον Πρόεδρο της ΔΕΗ. Δεν είχε ιδέα ο άνθρωπος, ο Πρόεδρος της ΔΕΗ! Πού είναι οι μεγάλοι τεχνοκράτες σας, όταν ο Πρόεδρος της ΔΕΗ δεν ξέρει πώς λειτουργεί το σύστημα; Έτσι δεν είναι, κύριε Βιλιάρδο; Δεν ήξερε ο Πρόεδρος της ΔΕΗ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι! Αυτός είναι ο ειδικός; Τι να πω, δεν ξέρω! Και η απάντησή του ξέρετε ποια ήταν; Θα γελάσει κάθε πικραμένος. Δεν θέλει να παίζει τα χρήματα του ελληνικού λαού στο χρηματιστήριο. Εκτός τόπου και χρόνου! Άλλα του λες, άλλα λέει.

Την επόμενη μέρα ακριβώς ο κ. Χατζηδάκης λέει ότι τις επικουρικές θα τις παίξει στο χρηματιστήριο κάποιος άλλος, ο οποίος έχει το ακαταδίωκτο. Βγάλτε συμπεράσματα για μία Κυβέρνηση, η οποία πηγαίνει από εδώ και από εκεί, γιατί δεν έχει σχέδιο. Και εμείς δεν θέλουμε να κάνουμε κακή κριτική σε κανέναν. Επιχειρούμε κάθε φορά να σας δείχνουμε τη σωστή οδό. Εκατόν πενήντα είναι αντιμέτωπες με την χρεοκοπία. Δεν είναι δικά μου λόγια, Επαγγελματικό Επιμελητήριο. Αυτό θ’ αρχίσει να συμβαίνει μετά το τέλος των 41 δισεκατομμυρίων μετρητών στήριξης λόγω της πανδημίας. Θα τελειώσει αυτή η ιστορία. Και αυτά είναι δανεικά. Με άδεια ταμεία και με χρέη, πραγματικά φαίνεται ότι ο Πρωθυπουργός κατάλαβε ότι κάτι δεν πάει καλά. Του το έχουν πει οι σύμβουλοί του και γι’ αυτό και κλιμακώνει η Αντιπολίτευση. Άκουσα τον κ. Τσίπρα και θλίβομαι για τα όσα άκουσα να λέει, χτυπώντας με ύβρεις και με λάσπη, ως ένα βαθμό, σε πράγματα, που έχουν να κάνουν με την ηθική υπόσταση της Νέας Δημοκρατίας. Πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί. Όλα προς άγραν ψήφων; Όχι, είναι λάθος τακτική. Μόνο με επιχειρήματα και προτάσεις μπορείς να αντιπαρατεθείς. Και πρέπει να είναι προσεκτική η Αξιωματική Αντιπολίτευση όταν αναφέρεται σε θέματα ηθικής και –θα το πω ευθέως-γενικεύει το ειδικό. Είναι αρχή του φασισμού. Και αυτό ισχύει και για μας και για σας. Το έκανε πρώτος ο Πρωθυπουργός διχάζοντας τους Έλληνες μιλώντας για ψεκασμένους και αψέκαστους και τώρα το κάνει ο κ. Τσίπρας, που φαίνεται ότι μυρίζει εκλογές και αυτός και θέλει να κλιμακώσει.

Όχι, δεν θα πέσουμε στον βούρκο της συκοφαντίας, της ύβρεως, της λάσπης ως Ελληνική Λύση. Θα πορευτούμε με επιχειρήματα και προτάσεις.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Και αυτό να το σταματήσουν όλοι. Αντιλαμβάνομαι ότι πολλοί Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας δεν άκουσαν τι είπε ο κ. Τσίπρας. Ψάξτε το, για να το καταλάβετε.

Η αλήθεια, πάντως, είναι ότι ετοιμάζονται μνημόνια. Ερωτώ τους καλούς συναδέλφους από τη Νέα Δημοκρατία: Για ποια μεταρρύθμιση του κράτους μιλάτε, όταν από το 2014 έως το 2020 οι δημόσιοι υπάλληλοι πήγαν από εξακόσιες χιλιάδες στις επτακόσιες; Ενώ στο μεσοπρόθεσμο, η ίδια η Νέα Δημοκρατία, που απείχε ο Πρωθυπουργός και δεν ήταν εδώ, μιλάει για τριάντα πέντε χιλιάδες ακόμα προσλήψεις έως το 2024-2025. Μα, οι προσλήψεις γίνονται για να βάλετε τα δικά σας παιδιά, για να έχετε ψηφοφόρους. Διογκώνετε, όμως, το ήδη διογκωμένο χρέος και υπερχρεώνετε την επόμενη γενιά, τους επόμενους Έλληνες που έρχονται.

Θα το πω, για να το καταλάβουν κάποιοι: Φέρνουν μήλα από Ιταλία, έτοιμα, συσκευασμένα με 0,60 και από την Πολωνία. Τα Σκόπια έβαλαν χιλιάδες στρέμματα κρασιού. Ναι, όπως τα ακούτε. Διότι τα κεράσια άρχισαν να ευδοκιμούν στον Νομό Πέλλας, απ’ όπου κατάγομαι εγώ, με νέες ποικιλίες. Το πήραν χαμπάρι οι Σκοπιανοί και με ειδικά προγράμματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση βάζουν χιλιάδες στρέμματα κερασιών. Και δεν υπάρχει μία αντίδραση, μία αντίσταση, κάτι να κάνουμε. Τιμή καλαμποκιού στις 10 Ιουλίου 2021: 0,30 το κιλό. Και όλο αυτό βουλγαρικής προέλευσης, γιατί η Ελλάδα δεν έχει καλαμπόκι. Δεν παράγουμε καλαμπόκι και δεν έχουμε αποθήκευση καλαμποκιού.

Τα λέω όλα αυτά, γιατί για εμάς -θα το πω ευθέως- ο πρωτογενής τομέας, η αγροτική, κτηνοτροφική, αλιευτική οικονομία είναι η πυξίδα, που θα αναδείξουν την πραγματική ανάπτυξη στη χώρα μας για τα επόμενα δέκα χρόνια.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Η σκάλα της επιτυχίας πρέπει να στηριχθεί σταθερά πριν την ανέβεις. Γιατί αν επιχειρήσεις να ανέβεις τη σκάλα της επιτυχίας χωρίς να τη σταθεροποιήσεις, θα πέσεις κι εσύ και θα πέσει και ο λαός, που στήριξε ελπίδες επάνω σ’ έναν τύπο, ο οποίος δεν ξέρει τι σημαίνει σκάλα, δουλειά, εργασία, επιτυχία.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω και για τα εθνικά θέματα μερικά πράγματα. Είμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι που αντιγράφει η Νέα Δημοκρατία συνεχώς ό,τι της λέμε, και στρεβλά πολλές φορές. Πριν ένα χρόνο, είχα πει στον κ. Δένδια να βρει την Ινδία, η οποία είναι εχθρός του Πακιστάν. Φίλη της Τουρκίας είναι το Πακιστάν.

Χθες, το ανακοίνωσε περιχαρής. Τον επιδοκιμάζουμε και εμείς για αυτή την επιλογή του, όπως θα επιδοκιμάζουμε κάθε θετικό. Θα αποδοκιμάζουμε, όμως, δηλώσεις Δένδια, ότι θα τηρήσει η Νέα Δημοκρατία τη Συμφωνία των Πρεσπών, άσχετα αν είναι προδοτική. Το αποδοκιμάζουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Επιδοκιμάζω και επικροτώ και επιχαίρω τον Έλληνα Πρωθυπουργό που άκουσε την Ελληνική Λύση και επιχειρεί να κάνει επιτέλους Συμβούλιο Εθνικής Ασφαλείας. Εύγε του! Πρόκειται για μία επιλογή, που από την πρώτη στιγμή πιέσαμε να γίνει, μία επιλογή που φωνάζαμε, ουρλιάζαμε ότι πρέπει να υλοποιηθεί.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ**)

Απορώ, όμως: Πάλι το ΕΛΙΑΜΕΠ θα είναι μπροστά; Πάλι ο κ. Ντόκος; Έτσι θα κάνουμε Συμβούλιο Εθνικής Ασφαλείας; Ας καλούσατε την κ. Γεννηματά, τον κ. Τσίπρα, τον κ. Κουτσούμπα, τον κ. Βαρουφάκη, εμάς. Το Συμβούλιο Εθνικής Ασφαλείας δεν είναι συμβούλιο ΕΛΙΑΜΕΠ. Εδώ, λοιπόν, αποδοκιμάζουμε και απορρίπτουμε την επιλογή του κ. Ντόκου για να σχεδιάσει το Συμβούλιο Εθνικής Ασφάλειας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Επιδοκιμάζουμε και πάλι την επιλογή της Νέας Δημοκρατίας για τα drones. Μπράβο, στον κ. Παναγιωτόπουλο. Έστω και αργά μας άκουσε. Ενάμιση χρόνο του έχω δώσει σχέδια. Και στο Κιλκίς υπάρχει εταιρεία και στην Κρήτη. Να κάνουμε ΣΔΙΤ, να οργανωθούμε σωστά, γιατί αυτά που έρχονται είναι πολύ πιο δύσκολα απ’ ό,τι φανταζόμαστε. Μπράβο, στον κ. Παναγιωτόπουλο.

Αποδοκιμάζουμε, όμως, την επιλογή του να μην κοιτάξει τα συγκεκριμένα drones να έχουν και πυραυλικά συστήματα επάνω. Δεν θέλουμε κατόψεις. Δεν θέλουμε κατοπτεύσεις μόνο, να βλέπουμε τι κάνει ο εχθρός. Θέλουμε ν’ αποκτήσουμε ισχύ, δύναμη πυρός, για να αποτρέψουμε τον οποιοδήποτε εχθρό. Αυτό θέλει η Ελληνική Λύση και αυτό θα επιβάλουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Επίσης, απορώ με τον ΣΥΡΙΖΑ και το Κίνημα Αλλαγής. Δύο Βουλευτές του πήγαν σε μία πορεία στη Θράκη. Είναι δικαίωμά τους να κάνουν ό,τι θέλουν. Στην πορεία αυτή φώναζαν: «Είμαστε Τούρκοι. Είμαστε Τούρκοι».

Και αυτό είναι δικαίωμά τους, να αισθάνονται Τούρκοι. Δεν είναι δικαίωμα κανενός κόμματος του ελληνικού Κοινοβουλίου, όμως, να έχουν στους κόλπους τους ανθρώπους, που με τη διάθεσή τους, τις επιλογές τους, αλλά κυρίως τις πράξεις τους κινδυνεύει η χώρα με ακρωτηριασμό στη Θράκη. Έπρεπε να διαγραφούν και οι δύο από την πρώτη στιγμή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Είμαι βέβαιος ότι αν ήταν άλλο κόμμα, θα το έκανε. Τι φοβούνται και δεν το κάνουν;

Χαίρομαι, όμως, που οι αδελφοί μουσουλμάνοι είναι περίπου εκατόν είκοσι χιλιάδες. Τετρακόσιοι, πεντακόσιοι νοματαίοι. Οι υπόλοιποι εκατόν δεκαεννιά χιλιάδες πεντακόσιοι μουσουλμάνοι αδελφοί μας ούτε καν πήγαν, ούτε καν ασχολήθηκαν, ούτε καν τους λογάριασαν. Και αυτό με χαροποιεί ιδιαίτερα. Είμαι πεπεισμένος ότι με την καλή πολιτική που πρέπει ν’ ασκηθεί σοβαρά από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, οι αδελφοί μουσουλμάνοι Έλληνες πολίτες είναι πάνω απ’ όλα και πάνω απ’ όλους Έλληνες.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κλείνοντας, θα ήθελα να είναι εδώ ο Πρωθυπουργός, αλλά δεν είναι. Χθες, η δήλωση του Πρωθυπουργού προσωπικά με σόκαρε. «Θα δώσω ελευθερία σε όσους το δικαιούνται». Η ελευθερία, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν είναι δικαίωμα για ολίγους, της ελίτ, ή ολιγάρχες ή αυτούς που μας ακούν. Η ελευθερία, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, κατακτήθηκε με αίμα αθώων και όχι μόνο Ελλήνων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Μην απειλείτε με στέρηση ελευθερίας. Η δράση φέρνει αντίδραση. Για να είστε πειστικοί πρέπει να είστε πιστευτοί, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας. Για να είστε πιστευτοί πρέπει να είστε αξιόπιστοι, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας. Και εσείς ως Κυβέρνηση, δεν είστε ούτε πιστευτοί ούτε αξιόπιστοι.

Πόσα λάθη θα κάνετε ακόμη στη διαχείριση της πανδημίας; Σας λέγαμε για πρωτοβάθμια περίθαλψη και φάρμακα, για να καταλάβετε ότι κάνετε λάθη. Είναι δυνατόν, ακόμη και τώρα ο Πρωθυπουργός να μιλάει για κλείσιμο νοσοκομείων; Είναι λάθος, άκαιρο, εκτός τόπου και χρόνου δήλωση.

Κάναμε αγώνα ως χώρα για να δημιουργήσουμε μια δημοκρατία. Όταν δεν έχεις τη συναίνεση του ελληνικού λαού, συνολικά του λαού, και την αποδοχή, τότε επιχειρείς διά της βίας, λοιδορίας ή ύβρεως να επιβληθείς. Τότε έχεις ξεφύγει από τα όρια της δημοκρατίας. Έχει περάσει η επιλογή της Κυβέρνησης στα όρια του αυταρχισμού. Το υποχρεωτικό του εμβολίου είναι ό,τι χειρότερο για τη δημοκρατία. Γι’ αυτό αγωνίζεται η Ελληνική Λύση, για την ελευθερία, τη δημοκρατία και τη μη υποχρεωτικότητα. Καταλάβετέ το.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Όποιος θέλει θα το κάνει. Δεν υποχρέωσα κανέναν -ρωτήστε- στο κόμμα μου, τους Βουλευτές μου και τα μέλη του κόμματός μου, να κάνει ή να μην κάνει το εμβόλιο. Αυτό λέμε εμείς. Κανέναν δεν αποτρέψαμε και σε κανέναν δεν είπαμε να το κάνει με το ζόρι.

Καταλάβετέ το, μόνο με την πειθώ, μόνο με το να πείσετε τον Έλληνα ότι έχετε δίκιο –αν έχουμε άδικο εμείς- θα μπορέσετε να δώσετε λύση. Όχι με τη βία. Όχι με την αντιδημοκρατική επιλογή. Όχι, με τον αυταρχισμό. Όχι, με τον τρόμο. Δημιουργείτε άλλου είδους ανακλαστικά.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Προέδρου της Ελληνικής Λύσης)

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω ότι με λυπεί που η Εκκλησία της Ελλάδος, ο Αρχιεπίσκοπος, οι ιεράρχες δεν αισθάνονται την ανάγκη να συσκεφτούν και εν Αγίω Πνεύματι να απευθύνουν λόγο παρηγοριάς -όπως ακριβώς το λέω- στηρίξεως και ελπίδας στο ποίμνιο και στους ορθοδόξους. Δεν εντοπίζει η σεπτή Ιεραρχία ότι στο πλήρωμα πρέπει να δώσει απαντήσεις για συγκεκριμένα πράγματα;

Εμείς ως Ελληνική Λύση λέμε ότι πρέπει να μιλήσει ο κλήρος, πρέπει να μιλήσουν οι ιεράρχες, αλλά όχι να γίνουν δεκανίκι της όποιας κυβέρνησης. Άλλο είναι το ένα, άλλο είναι το άλλο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

Κύριοι συνάδελφοι, ο κόσμος θέλει αξιοπρέπεια. Ο ελληνικός λαός θέλει σεβασμό, θέλει αγαθά και τροφή. Δεν θέλει χλιδή. Θέλει καλό βιοτικό επίπεδο. Ο σεβασμός για την Ελληνική Λύση προς τον άνθρωπο είναι το ύψιστο αγαθό της δικής μας πολιτικής αντίληψης. Όλα τα κινήματα, όλες οι αντιδράσεις, όλες οι επαναστάσεις και μη έγιναν γιατί η Πολιτεία δεν σεβάστηκε τον πολίτη, δεν σεβόταν τον πολίτη, γιατί η πολιτεία άλλα τους έλεγε προεκλογικά και άλλα έκανε μετεκλογικά.

Για εμάς ο σεβασμός στον Έλληνα είναι η πυξίδα, που θα οδηγήσει στην πραγματική αλλαγή του τόπου. Μια τετραετία θέλουμε. Θ’ αλλάξουμε την Ελλάδα. Θα πορευτούμε προς τα μπροστά, γιατί αξίζει στον Έλληνα και στην Ελληνίδα μια καλύτερη Ελλάδα. Πρώτα η Ελλάδα, λοιπόν, και πρώτα οι Έλληνες.

Να είστε καλά.

(Όρθιοι οι Βουλευτές της Ελληνικής Λύσης χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωσταντίνος Τασούλας):** Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Χρήστος Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι θέλει αρετή και τόλμη η ελευθερία, δεν ανθίζει ούτε με μικρότητες ούτε με υστεροβουλίες ούτε με προτάγματα κομματικού συμφέροντος μπροστά σε μεγάλα ζητήματα που θα έπρεπε να ενώνουν ολόκληρο τον ελληνικό λαό.

Ακούσαμε πολλές αναφορές, αντιλαμβάνομαι τη δυσκολία της αντιπολίτευσης να μιλήσει για την ουσία του σημερινού νομοσχεδίου, που έρχεται να ολοκληρώσει ένα πολύ μεγάλο αναπτυξιακό έργο, που ουσιαστικά είχε παραπεμφθεί στις ελληνικές καλένδες.

Κι έρχεται η σημερινή Κυβέρνηση, με την εμπλοκή του ίδιου του Πρωθυπουργού, με τη μεθοδευμένη εργασία δεκαοκτώ μηνών της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, να το ξεμπλοκάρει, να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση και να δρομολογήσει την υλοποίηση αυτού του έργου που ολοκληρώνει τα βασικά, τα μεγάλα οδικά δίκτυα της χώρας.

Ακούσαμε για το μετρό της Θεσσαλονίκης, το μετρό της Αθήνας, τα εθνικά θέματα, αλλά ποια συζήτηση για εθνικά θέματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάνουμε; Δεν έχει αποδειχθεί η στάση και η ικανότητα αυτής της Κυβέρνησης στα εθνικά θέματα;

Δεν αποδείχθηκε από την αντιμετώπιση της υβριδικής επίθεσης στον Έβρο; Δεν είχαμε την απόδειξη της αντίδρασης των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας στις προκλήσεις της ανατολικής Μεσογείου; Δεν είναι ο Ερντογάν που από την ελληνική διπλωματία απομονώθηκε και αναγκάστηκε να ανακαλέσει στάση;

Δεν είναι τούτη η Κυβέρνηση που για πρώτη φορά, μετά από δέκα και πλέον χρόνια, υλοποιεί ένα πελώριο εξοπλιστικό πρόγραμμα πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ, αυξάνοντας την αμυντική ισχύ της χώρας, αυξάνοντας την αποτρεπτική δυνατότητα των Ενόπλων Δυνάμεων της χώρας; Δεν είναι η Κυβέρνηση, που αντιμετωπίζει τη χειραγώγηση του μεταναστευτικού-προσφυγικού προβλήματος από την Τουρκία, μειώνοντας τις ροές κατά 95%;

Θέλετε να μιλήσουμε με εύκολα λόγια και μεγαλοστομίες ή με βάση τα αποτελέσματα που επέτυχε η προηγούμενη κυβέρνηση, σε σύγκριση με τα αποτελέσματα, που πετυχαίνει η σημερινή Κυβέρνηση σε όλους τους τομείς;

Και για να έρθουμε στα δημόσια έργα, που συζητάμε σήμερα, τα δημόσια έργα ανήκουν στον ελληνικό λαό, είτε γίνονται από εθνικούς πόρους είτε από ευρωπαϊκούς πόρους. Αυτό το έχει πει και ο Πρωθυπουργός και ο κ. Καραμανλής, ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών.

Όμως η διαφορά έγκειται στο γεγονός ποιος με αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα προχωράει την υλοποίηση αυτών των έργων και ποιος τα οδηγεί σε απραξία και αβελτηρία, με αποτέλεσμα να μειώνεται η υπεραξία τους για την οικονομία, την ανάπτυξη και την ίδια την κοινωνία.

Τι έγινε λοιπόν; Τι συμβασιοποίησε σε μεγάλα δημόσια έργα η σημερινή Κυβέρνηση; Περίπου 4 δισεκατομμύρια ευρώ σε δύο χρόνια. Τι είχε συμβασιοποιήσει η προηγούμενη κυβέρνηση σε δημόσια έργα; Μόλις 500 εκατομμύρια. Υλοποιούμε ένα πρόγραμμα, το προεκλογικό μας πρόγραμμα που εγκρίθηκε από τον ελληνικό λαό, ύψους 13 δισεκατομμυρίων ευρώ, πράγματα για τα οποία έχουμε δεσμευτεί και τα οποία φιλοδοξούμε ότι μέχρι το τέλος της τετραετίας θα έχουν συμβασιοποιηθεί στο σύνολό τους.

Υπάρχει λοιπόν καμμία σύγκριση; Υπάρχει καμμία σύγκριση για την αποτελεσματικότητα και την αξιοπιστία της σημερινής Κυβέρνησης με την προηγούμενη; Και τι είναι ο Ε65; Είναι ένας ασήμαντος οδικός άξονας;

Κατ’ αρχάς ανήκει στην ομάδα των μεγάλων οδικών έργων, που πρώτη φορά επελέγη το πρωτοποριακό σύστημα της παραχώρησης για τη χώρα μας το 2007, της υλοποίησης της κατασκευής διά της παραχώρησης. Μία μέθοδος, που είχε χρησιμοποιηθεί αμέσως μετά τον δεύτερο μεγάλο πόλεμο και στην Ευρώπη και την Ασία και κυρίως, την Ιαπωνία και είχε ως αποτέλεσμα να αποδίδονται έργα τεχνικά άρτια μέσα στα χρονοδιαγράμματα, χωρίς να εκτινάσσεται το κόστος κατασκευής. Αυτά είναι και τα τρία ζητούμενα, για να είναι ωφέλιμα τα έργα για την κοινωνία.

Και τι έγινε λοιπόν τα προηγούμενα χρόνια; Εφόσον επελέγη το σύστημα παραχώρησης το 2007, ήρθε η κρίση, ήρθε μία άλλη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να αρχίσει να ξεμπλοκάρει και πάλι αυτά τα έργα, περάσαμε τεσσεράμισι χρόνια απραξίας και στο Πάτρα-Πύργος και στον Ε65 και στο βόρειο οδικό άξονα της Κρήτης. Κι αναφέρομαι σε αυτά τα έργα γιατί είναι τα τρία έργα που απομένουν για να ολοκληρωθούν τα μεγάλα οδικά έργα της χώρας.

Κι έρχεται η σημερινή Κυβέρνηση να τα ξεμπλοκάρει και τα τρία μέσα σε δύο χρόνια, με την εμπλοκή του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Υποδομών, σε δύο μόλις χρόνια, ενώ έχουμε να αντιμετωπίσουμε τη μεγάλη πρόκληση έναντι των εθνικών μας συμφερόντων και την παγκόσμια πρόκληση της πανδημίας, σε ένα εντελώς ασταθές περιβάλλον.

Αυτό σημαίνει ότι το μεταρρυθμιστικό έργο της Κυβέρνησης δεν υποχώρησε ούτε ένα λεπτό με την πανδημία, αλλά και τα μεγάλα έργα υποδομής προωθήθηκαν και εξασφαλίζεται τώρα η χρηματοδότηση των 442 εκατομμυρίων ευρώ για τον Ε65, ο οποίος θα δώσει νέες αναπτυξιακές δυνατότητες στη δυτική Μακεδονία, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της μετάβασης από την εποχή του λιγνίτη στην εποχή της απολιγνιτοποίησης. Διότι η Ελλάδα είναι περιβάλλον.

Άκουσα κάποιες ενστάσεις γιατί η Ελλάδα υποχρεούται να πετύχει πρώτη τους στόχους, που θέτει το Green Deal και να είναι πρώτη στην υπεράσπιση του περιβάλλοντος. Γιατί το ελληνικό περιβάλλον είναι που μας κάνει ξεχωριστούς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Το έργο αυτό λοιπόν, κατ’ αρχάς, βγάζει από την απομόνωση τη δυτική Μακεδονία και δίνει νέες αναπτυξιακές δυνατότητες. Όμως, βγάζει από την απομόνωση και τη δυτική Θεσσαλία, τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα.

Άκουγα για δεκαετίες, ως προερχόμενος από τον Βόλο, για την ανάπτυξη του δίπολου Βόλου-Λάρισας, η οποία αδικεί και στερεί από αναπτυξιακές δυνατότητες τη δυτική Θεσσαλία, τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα.

Τώρα λοιπόν αυτός αυτοκινητόδρομος διέρχεται από την καρδιά των Νομών Καρδίτσας και Τρικάλων και δίνει δυνατότητες ανάπτυξης και σε αυτό το κομμάτι της Θεσσαλίας, ενώνει τον βορρά με το νότο, είναι στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, διότι εκτός από την οδική σύνδεση, φέρνει πιο κοντά τα λιμάνια του Πειραιά, της Ηγουμενίτσας και του Βόλου.

Μιλάμε λοιπόν για ένα σπουδαίο αναπτυξιακό έργο που, όπως προείπα, μπαίνει στις ράγες της υλοποίησης, με την παρέμβαση του ίδιου του Πρωθυπουργού και με την άοκνη προσπάθεια του Υπουργού Μεταφορών.

Όμως, κύριε Υπουργέ, πρέπει να το δούμε αυτό και σε συνδυασμό με ένα άλλο έργο, που επίσης με τις προσπάθειες της Κυβέρνησης μετά από επτά χρόνια ξεμπλοκάρει και είναι το έργο της ηλεκτροκίνησης Βόλου - Λάρισας, που ξαναφέρνει την περιοχή της Μαγνησίας, το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο και το λιμάνι του Βόλου στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Μόλις χθες λήφθηκε η απόφαση από τα ΣΥΠΟΘΑ, τελείωσε η τελευταία εκκρεμότητα, έχετε δημοπρατήσει το έργο της ηλεκτροκίνησης ύψους 68 εκατομμυρίων ευρώ, που η προηγούμενη κυβέρνηση κατόρθωσε να κάνει με την τροποποίηση μιας μελέτης και να μας κληροδοτήσει τεράστιες εκκρεμότητες.

Κατά συνέπεια, και σε αυτό το έργο, το σιδηροδρομικό έργο που πρέπει να το δούμε σε συνδυασμό με τον ΠΑΘΕ, με τα λιμάνια που προανέφερα, με τον Ε65, η διαφορά αποτελεσματικότητας των προκατόχων μας σε σχέση με την αποτελεσματικότητα της σημερινής Κυβέρνησης δεν έχει καμμία σύγκριση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι τώρα που βγαίνουμε στο ξέφωτο και μετά την αντιμετώπιση της πανδημίας, θα φανεί όλη η δουλειά που σκεπάστηκε από τις ανάγκες αντιμετώπισης της πανδημίας, αλλά και των εθνικών μας θεμάτων. Γιατί οι μεταρρυθμίσεις δεν σταμάτησαν, η προεργασία και η προετοιμασία που απαιτούν τα δημόσια έργα και οι δημόσιες υποδομές ολοκληρώθηκε και η επόμενη διετία της διακυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη και της Νέας Δημοκρατίας θα φέρει στην επιφάνεια τα αποτελέσματα και τους αναπτυξιακούς ρυθμούς, που όλοι επιδιώκουμε, ώστε επιτέλους η χώρα μας, η Ελλάδα μας να κατακτήσει τη θέση που της αναλογεί ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες και ανάμεσα στους ευρωπαϊκούς λαούς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κ. Μπουκώρο.

Καλείται τώρα στο Βήμα αφού αυτό τακτοποιηθεί υγειονομικά, ο Πρωθυπουργός και Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κυριάκος Μητσοτάκης για τη δική του ομιλία επί του νομοσχεδίου.

(Όρθιοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, τέτοιες ημέρες το 1881 η Θεσσαλία γιόρταζε την είσοδό της στο νεαρό και μικρό ακόμα τότε ελληνικό κράτος. Σήμερα εκατόν σαράντα χρόνια μετά η ίδια περιοχή γνωρίζει μια άλλου είδους ενσωμάτωση στον εθνικό κορμό, ειρηνική, δημιουργική και αναπτυξιακή. Γιατί με την κύρωση της σύμβασης για τη μελέτη, την κατασκευή και τη λειτουργία του βορείου σκέλους του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος γνωστού σε όλους μας ως Ε65, η μεγάλη αυτή περιφέρεια εντάσσεται πια στον σύγχρονο εθνικό οδικό σχεδιασμό. Και όταν το έργο αυτό ολοκληρωθεί, θα συνδέει τις δύο σημαντικότερες αρτηρίες της χώρας, τον άξονα Πάτρα-Θεσσαλονίκη και την Εγνατία Οδό. Με άλλα λόγια αποτελεί μία επιλογή που ενώνει δυναμικά τη χώρα.

Και μάλιστα η κύρωση αυτού του σημαντικού έργου συμπίπτει και με ένα άλλο πολύ σημαντικό γεγονός, που επίσης σημαίνει πολλά για το μέλλον της Ελλάδας, την πανηγυρική έγκριση του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης «Ελλάδα 2.0» από το ECOFIN.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Η εξέλιξη αυτή δεν έρχεται μόνο να διαλύσει τα έωλα επιχειρήματα που κάποιοι διατύπωναν περί δήθεν αδυναμιών του σχεδίου, αλλά κυρίως να πιστοποιήσει ότι αντίθετα ανταποκρίνεται απόλυτα στις αναπτυξιακές ανάγκες της χώρας, διότι και ο Ε65 ανήκει στις δράσεις του προγράμματος «Ελλάδα 2.0» Και όπως αυτός γεφυρώνει μεταξύ τους τις εθνικές περιφέρειες, έτσι και εκείνο γεφυρώνει το εθνικό παρόν με το εθνικό μέλλον, διαλύοντας την απομόνωση και χαράζοντας νέους ορίζοντες.

Η ψήφιση της σύμβασης από τη Βουλή σήμερα σηματοδοτεί το τέλος μιας εκκρεμότητας δεκατεσσάρων ετών, στην οποία αναφέρθηκαν εκτενώς ο εισηγητής μας και οι ομιλητές, που έλαβαν τον λόγο και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Γιατί θέλω να θυμίσω στο Σώμα ότι ο Ε65 ήταν ένας από τους πέντε αυτοκινητόδρομους, που δημοπρατήθηκαν το 2007 από την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τότε. Οι πρόδρομες εργασίες όμως σκόνταψαν στην οικονομική κρίση και σταμάτησαν το 2011. Για να ξεκινήσουν και πάλι δύο χρόνια μετά όταν με επαναδιαπραγμάτευση επελέγη να προχωρήσει το πιο ώριμο από πλευράς απαλλοτριώσεων τμήμα, αυτό το οποίο συνδέει την Ξυνιάδα με τα Τρίκαλα. Είναι αυτό το οποίο παραδόθηκε τα Χριστούγεννα του 2017, ενώ στις αρχές του 2019 ακολούθησε το νότιο κομμάτι, που ενώνει τη Λαμία με την Ξυνιάδα και από εκεί τα Τρίκαλα.

Ήταν αυτό το εργοτάξιο των τριάντα τριών χιλιομέτρων το οποίο είχα τη χαρά να επισκεφθώ μαζί με τον Υπουργό και τον Γενικό Γραμματέα πριν από κάποιους μήνες. Παρακολουθώ προσεκτικά την πορεία των εργασιών. Έχει ήδη ολοκληρωθεί, αν δεν κάνω λάθος, σχεδόν κατά το 75% και σύντομα μάλιστα θα παραδοθούν στην κυκλοφορία και τα πρώτα δεκατέσσερα χιλιόμετρα.

Απέμενε ωστόσο ο πιο δύσκολος και σύνθετος βόρειος κλάδος. Ένας κλάδος ο οποίος είχε και έχει ιδιαίτερες γεωμορφολογικές και τεχνικές απαιτήσεις και έχει μήκος εβδομήντα χιλιόμετρα. Το μεγαλύτερο πρόβλημά του όμως, αυτό που κληρονομήσαμε εμείς ως Κυβέρνηση, ήταν το απόλυτο κενό χρηματοδότησης και σε αυτό το έργο. Το έργο όμως όλοι αναγνωρίζαμε ότι ήταν κρίσιμο. Και έτσι στις 20 Δεκεμβρίου του 2019 δεσμεύτηκα ότι παρά τα μεγάλα εμπόδια τα οποία κληρονομήσαμε, το έργο αυτό θα προχωρούσε πάση θυσία, κάτι που σήμερα επιβεβαιώνεται, επιβεβαιώνοντας και το σύνθημά μας «Το είπαμε, το κάναμε»!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Γιατί παρεμβαίνοντας και ο ίδιος προσωπικά προς τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής μαζί με τα στελέχη Του Υπουργείου Υποδομών πετύχαμε με επίπονες προσπάθειες τον περασμένο Ιανουάριο να πάρουμε επιτέλους το πράσινο φως για τη χρηματοδότηση. Και σε λιγότερο από έξι μήνες ολοκληρώσαμε τους όρους παραχώρησης, την κατάρτιση και την υπογραφή της σύμβασης, που σήμερα κυρώνουμε στην Βουλή. Έτσι ένα έργο το οποίο έμενε μετέωρο επί δεκαπέντε χρόνια, τώρα απεμπλέκεται στο ένα δέκατο του διαστήματος αυτού, διαψεύδοντας για μια φορά ακόμα όσους είχαν σπεύσει να χαρακτηρίσουν αυτήν την εξέλιξη περίπου αδύνατη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η βόρεια απόληξη του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος διαθέτει πλέον και τα δύο αναγκαία στοιχεία για την άμεση έναρξη κατασκευής του. Αφ’ ενός τα σχεδόν 450 εκατομμύρια με τα οποία προικοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης και αφ’ ετέρου τον πλήρη σχεδιασμό ώστε το έργο να είναι έτοιμο σε τρία χρόνια. Μιλάμε για εβδομήντα χιλιόμετρα, τέσσερις σήραγγες, τριάντα μία γέφυρες, έξι κόμβοι. Θα είναι μία τεχνική πρόκληση. Αλλά δεν έχω καμμία αμφιβολία ότι ο ανάδοχος θα ανταποκριθεί και θα είναι συνεπής στα χρονοδιαγράμματα τα οποία έχει δεσμευτεί.

Ταυτόχρονα όμως είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε ότι ως πηγή απασχόλησης για τη Θεσσαλία θα δημιουργήσει χίλιες περίπου θέσεις εργασίας στην κατασκευή του και σχεδόν εκατόν πενήντα θέσεις εργασίας στη φάση λειτουργίας.

Τα οφέλη ωστόσο από την ολοκλήρωση του Ε65 απλώνονται πολύ πιο μακριά. Ως εθνική αρτηρία ακολουθεί ουσιαστικά τη σπονδυλική στήλη της χώρας, εξυπηρετώντας τρεις περιφέρειες τη Θεσσαλία, τη δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο. Και μία ματιά στο χάρτη δείχνει πως αυτός ο σημαντικός δρόμος θα εξυπηρετεί ταχύτερα και ασφαλέστερα μεγάλες περιοχές της χώρας. Για παράδειγμα η διαδρομή από τη Λαμία μέχρι τον κόμβο της Εγνατίας οδού σε σχέση με το οδικό δίκτυο πριν από τον Ε85 θα είναι συντομότερη κατά σχεδόν μιάμιση ώρα, ενώ οι δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση θα παρέχουν τη μέγιστη ασφάλεια αντικαθιστώντας τη σημερινή δύσβατη και σε πολλά σημεία επικίνδυνη χάραξη.

Πολύ σημαντικό να τονίσουμε επίσης είναι ότι η νέα αρτηρία θα συνδέει επίσης τον Βόλο με την Ηγουμενίτσα, δηλαδή τα δύο σημαντικότερα διαμετακομιστικά λιμάνια της κεντρικής Ελλάδας και της Ηπείρου. Θα διευκολύνει έτσι τις μεταφορές και το εμπόριο στο οριζόντιο τόξο της χώρας.

Ταυτόχρονα, όμως, θα ενώνει και καθέτως όλη τη δυτική Θεσσαλία με τη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα, ανοίγοντας σημαντικές τουριστικές προοπτικές τόπων όπως η λίμνη Πλαστήρα, τα πανέμορφα ορεινά χωριά των Τρικάλων, τα Μετέωρα, η Πίνδος, αλλά και τα αξιοθέατα της δυτικής Μακεδονίας.

Οφέλη, προφανώς, θα υπάρξουν και για την γεωργική και την κτηνοτροφική παραγωγή, αλλά και για τη μεταποίηση, καθώς η μεταφορά προϊόντων θα γίνεται πολύ πιο εύκολα και πολύ πιο φτηνά.

Τέλος, ο Ε65 είναι ένας «πράσινος» δρόμος, που οδηγεί στο μέλλον και οδηγεί και τη δυτική Μακεδονία στη «δίκαιη μετάβαση», γιατί θα γεφυρώσει, μέσω της Εγνατίας, τα αστικά και διαμετακομιστικά κέντρα της χώρας με τη δυτική Μακεδονία της απολιγνιτοποίησης. Και στις επικοινωνίες που είχα προσωπικά με την κ. Βεστάγκερ τόνισα ακριβώς αυτό το σημαντικό στοιχείο προκειμένου να εξασφαλίσουμε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ότι είναι ένα έργο το οποίο θα συμβάλλει και στην περαιτέρω ανάπτυξη της δυτικής Μακεδονίας, επιβραβεύοντας με αυτό τον τρόπο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή την τολμηρή απόφαση, που πήρε η Ελλάδα να προχωρήσει σε γρήγορη απολιγνιτοποίηση, προσφέροντας, ταυτόχρονα, στη δυτική Μακεδονία ένα σημαντικό χρηματοδοτικό πακέτο ύψους σχεδόν 5 δισεκατομμυρίων για να μπορέσει η περιφέρεια αυτή να σχεδιάσει την επόμενη μέρα της ανάπτυξής της, δημιουργώντας -γιατί όχι;- ακόμα περισσότερες καλές και ποιοτικές θέσεις εργασίας.

Είναι πολύ σημαντικό ότι μέσω και αυτού του έργου αυτή η περιφέρεια της χώρας ξεφεύγει από τη μονοδιάστατη και ρυπογόνα παραγωγή και ότι οι νέες επιχειρήσεις που θα ιδρυθούν εκεί, θα λειτουργούν συνολικά σε πολύ καλύτερες συνθήκες. Η δυτική Μακεδονία θα είναι, με την ολοκλήρωση του έργου, πλέον ενταγμένη στις διεθνείς εφοδιαστικές αλυσίδες και, φυσικά, πιο κοντά στην καρδιά όλων των οικονομικών εξελίξεων.

Με λίγα λόγια το Ε65 αποτελεί τμήμα ενός νέου παραγωγικού μοντέλου, το οποίο οικοδομείται με μεθοδικό σχέδιο, αλλά και με προγραμματική συνέπεια.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η απεμπλοκή του βόρειου σκέλους του Ε65 από τα πολλά γραφειοκρατικά εμπόδια και η θέση του σε τροχιά υλοποίησης πιστοποιούν τη βούληση αυτής της Κυβέρνησης να μετατρέψει τις υποδομές σε εφαλτήριο ανάπτυξης. Πιστοποιούν, ταυτόχρονα, και την αποτελεσματικότητά της, αφού με την ίδια αποφασιστικότητα κινούμαστε τόσο για την απελευθέρωση από το τέλμα εκκρεμών δημόσιων έργων που μας έρχονται από το παρελθόν, όσο και για την προώθηση νέων.

Θυμίζω ένα ακόμα έργο-φάντασμα, τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης ο οποίος ξέφυγε από τη στασιμότητα δεκαετιών και τώρα, επιτέλους, προχωρά. Και εδώ χρειάστηκε επίπονη δουλειά για να εξασφαλιστεί χρηματοδότηση ύψους 427 εκατομμυρίων ευρώ, που βάζει, επιτέλους, σε κίνηση τον μεγαλύτερο υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο της Ευρώπης.

Μένει ένα άλλο ζωτικό κομμάτι του εθνικού δικτύου, το τμήμα Πάτρα - Πύργος της Ολυμπίας Οδού. Και εδώ, φυσικά, η ολέθρια επιλογή της προηγούμενης κυβέρνησης, της κατάτμησης σε οκτώ σκέλη για να δοθούν τα τέσσερα γνωρίζετε πολύ καλά σε ποιον, εγκαταλείφθηκε και το έργο πια ενσωματώθηκε στη σύμβαση της Ολυμπίας Οδού. Εξασφάλισε, έτσι, τη δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί και πέραν του 2023. Υπάρχει, πλέον, και η σύμφωνη γνώμη της Διεύθυνσης Εσωτερικής Αγοράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Και με την έγκριση της Διεύθυνσης Ανταγωνισμού -είμαστε σε συνεχείς διαπραγματεύσεις μαζί της και εκτιμούμε ότι αυτή θα έρθει πολύ σύντομα- αναμένουμε άμεσα τα μηχανήματα να πιάσουν δουλειά, ώστε να εκλείψει αυτή η «μαύρη» τρύπα στο υπόλοιπο δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της Πελοποννήσου.

Θέλω να τονίσω, όμως, ότι και στο δευτερεύον επαρχιακό δίκτυο οι παρεμβάσεις είναι πολλαπλές. Από το Ταμείο Ανάκαμψης 450 εκατομμύρια ευρώ -όσα, δηλαδή, είναι και τα κεφάλαια τα οποία διοχετεύουμε για την ολοκλήρωση του Ε65- θα κατευθυνθούν στην αποκατάσταση, στην επισκευή, στην αναβάθμιση των οδοστρωμάτων σε επτά χιλιάδες διαφορετικά σημεία του επαρχιακού δικτύου, που σήμερα γνωρίζουμε πια από τη μελέτη που έχουμε κάνει, ότι εγκυμονούν πολύ σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια.

Την ίδια στιγμή πληθαίνουν τα εργοτάξια στον άξονα Άκτιο - Αμβρακία μετά την υπογραφή της σχετικής σύμβασης για αυτά πριν από οκτώ μήνες. Θυμίζω ότι ένας δρόμος σαράντα οκτώ χιλιομέτρων με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και επτά ανισόπεδους κόμβους θα συνδέσει την Ιόνια Οδό με τη Βόνιτσα, το Άκτιο, τη Λευκάδα και την Πρέβεζα.

Παράλληλα, προχωρά το τμήμα Καλαμάτα - Ριζόμυλος με προϋπολογισμό λίγο παραπάνω από 250 εκατομμύρια, το οποίο εκτιμούμε ότι θα έχει ανάδοχο μέσα στο έτος, όπως και η νέα περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, το γνωστό «Flyover», και δύο οδικές συνδέσεις για τις οποίες είχα δεσμευτεί προσωπικά, ο δρόμος Θεσσαλονίκη - Έδεσσα και ο δρόμος Δράμα - Αμφίπολη, τρεις αρτηρίες με συνολικό κόστος κοντά στο 1 δισεκατομμύριο, που απαντούν σε μεγάλες εκκρεμότητες που μας έρχονται από το χθες.

Συμπερασματικά, αυτή τη στιγμή ξεδιπλώνεται στη χώρα ένα πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων το οποίο αγγίζει τα 13 δισεκατομμύρια ευρώ με έργα τελματωμένα, τα οποία, επιτέλους, κινούνται, αλλά και με την έναρξη κατασκευής και το σχεδιασμό πολλών νέων.

Θυμίζω τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια που άλλαξαν όψη κυριολεκτικά -παραδόθηκαν, μάλιστα, τρεις μήνες νωρίτερα από το χρονοδιάγραμμα παρά τα εμπόδια της πανδημίας- τη δρομολόγηση του νέου αερολιμένα στο Καστέλλι στο Ηράκλειο.

Όσο για τις υποδομές στις συγκοινωνίες θα αναφέρω μόνο την οριστικοποίηση της σύμβασης για τη Γραμμή 4 του μετρό της πρωτεύουσας, την πρώτη μετά από δεκαετίες τελείως νέα γραμμή, το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που θα γίνει στη χώρα -δεκατρία χιλιόμετρα, δεκαπέντε σταθμοί- το οποίο θα συνδέσει πυκνοκατοικημένες γειτονιές της πρωτεύουσας με το υπόλοιπο δίκτυο.

Στην τελική ευθεία είμαστε πια και για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Μετά από την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας ανοίγει, επιτέλους, ο δρόμος για την ολοκλήρωση του έργου με απόλυτο σεβασμό στην πολιτιστική κληρονομιά της πόλης.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ε, όχι!

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):** Αγαπητοί συνάδελφοι…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Σκεφτείτε το λίγο, κύριε Πρόεδρε. Ντροπή είναι!

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):** …θα σας καλέσουμε στην πραγματική λειτουργία του έργου, όχι στους μουσαμάδες. Μην ανησυχείτε!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Καλέστε και τον κόσμο!

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας):** Σας παρακαλώ! Είχατε τον λόγο πριν και δεν σας διέκοψε κάποιος.

**ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Κυβέρνησης):** Υπάρχει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μία αναντίρρητη αλήθεια με διαχρονική ισχύ. Η ανάπτυξη στην πατρίδα μας συμπορεύτηκε πάντα με την επένδυση σε έργα υποδομής. Απλά αυτή τη φορά τα έργα υποδομής μπορεί να αλλάζουν χαρακτήρα, αν και η ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών αξόνων, όπως σας είπα, είναι μια εκκρεμότητα από το παρελθόν, η οποία θα ολοκληρωθεί από αυτήν την Κυβέρνηση. Αυτά τα έργα υποδομής γέννησαν πολλές νέες θέσεις εργασίας, έδωσαν ώθηση στον πρωτογενή τομέα, στη βιομηχανία, στο εμπόριο, στις υπηρεσίες. Και αυτό είναι το συμπέρασμα από τα τέλη του 19ου αιώνα με το μεγαλόπνοο όραμα του Χαρίλαου Τρικούπη μέχρι την πρώτη ορμητική τετραετία του Ελευθερίου Βενιζέλου, από τη δημιουργική οκταετία του Κωνσταντίνου Καραμανλή μέχρι τα έργα όλων των κυβερνήσεων της Μεταπολίτευσης που έγιναν με εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους.

H συμβολή των χειρισμών της δικής μας Κυβέρνησης έγκειται στην τεκμηριωμένη και επίπονη νομική προσπάθεια, ώστε να απεμπλακούν δεκάδες συμβάσεις έργων που έμεναν στα χαρτιά. Θέλω να ευχαριστήσω γι’ αυτό όλη την ηγεσία του Υπουργείου, τον Υπουργό, τον Υφυπουργό, τους γενικούς γραμματείς για την πολύ συστηματική δουλειά που έχει γίνει σ’ αυτό το χαρτοφυλάκιο.

Η συμμετοχή της Κυβέρνησής μας έγκειται επίσης στη γνώση των ευρωπαϊκών δεδομένων, ώστε να εξασφαλιστεί τελικά η κοινοτική συμμετοχή στη χρηματοδότηση, αλλά κυρίως στον σωστό σχεδιασμό και την κατάλληλη οργάνωση, ώστε οι υποδομές της χώρας να ανταποκρίνονται στον πραγματικό τους ρόλο, να υπηρετούν δηλαδή τους πολίτες και την ανάπτυξη της χώρας για ανάπτυξη για όλους, με δουλειές για όλους.

Την ίδια στιγμή θα επαναλάβω –το έχω πει πολλές φορές απ’ αυτό το Βήμα- ότι τα μεγάλα έργα δεν ανήκουν σε κυβερνήσεις, αλλά στον ελληνικό λαό, καθώς η εκκίνησή τους, η υλοποίησή τους, η ολοκλήρωσή τους μπορεί –συνήθως έτσι συμβαίνει- να συμπίπτουν με διαφορετικά κόμματα στην εξουσία, γι’ αυτό και ουδέποτε διστάσαμε να αναγνωρίσουμε τα όποια θετικά προηγήθηκαν. Ειδικότερα, μάλιστα, για τον Ε65 δεν γίνεται να μην μνημονεύσω ότι δημοπρατήθηκε επί κυβέρνησης Σαμαρά, αλλά και ότι ένα μέρος του ολοκληρώθηκε επί ΣΥΡΙΖΑ.

Αυτό για το οποίο θέλει να είναι υπερήφανη η δική μας Κυβέρνηση είναι κάτι διαφορετικό, ότι εργάζεται για να μετατραπεί το αρνητικό σε θετικό και ενεργοποιεί ό,τι έμεινε καθηλωμένο και κάνει το καλό καλύτερο, όπου μπορεί να το πετύχει αυτό.

Δεν είναι, όμως, σήμερα η ώρα για απολογισμούς, αλλά είναι η ώρα για αισιόδοξους προγραμματισμούς. Σήμερα η Βουλή βάζει τον θεμέλιο λίθο σ’ ένα έργο ανάπτυξης και προόδου και μάλιστα την ίδια μέρα της πανηγυρικής έγκρισης του εθνικού σχεδίου ανάκαμψης «Ελλάδα 2.0» από το ECOFIN, διαψεύδοντας ξανά όσους μίζερα το αμφισβήτησαν, ένα σχέδιο που περιλαμβάνει ανάμεσα στις πάρα πολλές του δράσεις και το έργο, την κύρωση του οποίου συζητάμε σήμερα.

Καλώ, λοιπόν, όλη την Εθνική Αντιπροσωπεία, όλα τα κόμματα να την ψηφίσουμε, γιατί ο Ε65 είναι ένας νέος δρόμος που ανοίγει νέους δρόμους για την πατρίδα μας και ειδικά για τη Θεσσαλία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Όρθιοι οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας χειροκροτούν ζωηρά και παρατεταμένα)

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Κωνσταντίνος Τασούλας):** Εάν ο Ε65, κύριε Πρόεδρε, τελειώσει το ίδιο εγκαίρως με την ομιλία σας, τότε θα έχει ολοκληρωθεί η επιτυχία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Έχει ζητήσει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο οποίος και ανέρχεται στο Βήμα για την ομιλία του.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Με προλάβατε στο να ευχηθώ κι εγώ για τον Ε65.

Πριν περάσω στο θέμα της σημερινής συζήτησης, θα ήθελα να κάνω μια αναφορά σ’ αυτό που μας έχει συγκλονίσει όλους, στο θέμα της δεκαοκτάχρονης από την Ηλιούπολη. Ζητάμε δημόσια μερικές εξηγήσεις, προφανώς όχι από τον Υπουργό Υποδομών, τον κ. Καραμανλή, αλλά από την Κυβέρνηση. Το λέμε αυτό γιατί είναι η τρίτη μέρα που είναι στη δημοσιότητα το θέμα και δεν έχει δοθεί το όνομα του αστυνομικού και η φωτογραφία του και ρωτάμε από καταγγελίες που μας έχουν έλθει δύο πράγματα.

Το πρώτο: Πότε ακριβώς τέθηκε σε διαθεσιμότητα, διότι η καταγγελία που έχουμε είναι ότι υπήρχε φύλλο πορείας στις 26 Μαρτίου του 2021, άρα πότε μπήκε σε διαθεσιμότητα, όπως λέει η Κυβέρνηση και η Ελληνική Αστυνομία; Το δεύτερο είναι αν είναι μέλος της Νέας Δημοκρατίας. Το ρωτάμε αυτό διότι οφείλουν και η Ελληνική Αστυνομία και η Νέα Δημοκρατία και η Κυβέρνηση να μας πουν για τις ολιγωρίες που υπάρχουν στη δημοσιότητα για τη συγκεκριμένη υπόθεση και βέβαια στις καταγγελίες που έχουν γίνει και να απαντήσουν πολύ συγκεκριμένα.

Κλείνω αυτό το θέμα και μπαίνω στο θέμα της ημερήσιας διάταξης.

Αγαπητοί συνάδελφοι και συναδέλφισσες, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εμείς δεν είμαστε μεμψίμοιροι και μάλιστα μπορώ να δηλώσω και προσωπικά -νομίζω και όλος ο ΣΥΡΙΖΑ- πολύ χαρούμενος που ένα μεγάλο έργο υποδομής συνεχίζει την πορεία για την ολοκλήρωσή του. Άκουσα και τον Πρωθυπουργό, άκουσα και τον Υπουργό Υποδομών. Ο Υπουργός Υποδομών το έχει υιοθετήσει πολύ καιρό τώρα, αλλά έχει υιοθετήσει τη μισή θέση μας.

Εμείς και ως κυβέρνηση και πριν ως αντιπολίτευση και μετά και όχι μόνο εμείς, αλλά και πολλά κόμματα του προοδευτικού κόσμου, λέγαμε ότι τα έργα δεν ανήκουν σε καμμία κυβέρνηση, σε κανέναν Υπουργό, σε κανέναν περιφερειάρχη ή δήμαρχο. Ανήκουν στον ελληνικό λαό που τα πληρώνει. Αυτό είναι το μισό. Το άλλο μισό που λέγαμε και δεν έχετε υιοθετήσει –το πρώτο μέρος το έχετε υιοθετήσει- είναι ότι εμείς ελεγχόμαστε και κρινόμαστε από τον ελληνικό λαό για τη διαφάνεια, την αποτελεσματικότητα και τον σεβασμό σε κάθε ευρώ του Έλληνα πολίτη.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**)

Αυτά, αγαπητοί συνάδελφοι, θα τα εξηγήσουμε και για τον Ε65 και για τα υπόλοιπα έργα υποδομών που ακούστηκαν στη συζήτηση που θα γίνει.

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης πριν πανηγύρισε για την έγκριση του σχεδίου του ECOFIN «Ελλάδα 2.0», αλλά αυτό που περιγράφει αυτό το σχέδιο δεν είναι οι αναπτυξιακές ανάγκες της χώρας. Είναι οι αναπτυξιακές ανάγκες των μεγάλων εταιρειών. Δεν είναι αναπτυξιακή ανάγκη της χώρας η εξαφάνιση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων. Δεν είναι αναπτυξιακή ανάγκη της χώρας η μηδενική στήριξη στις παραγωγικές δομές. Δεν είναι αναπτυξιακή ανάγκη της χώρας η στήριξη μόνο μεγάλων εταιρειών, αυτό δηλαδή που έχετε σαν σχέδιο.

Είπε, επίσης, ο Πρωθυπουργός ότι έχουν γνώση των ευρωπαϊκών δεδομένων. Όμως, αν είχατε γνώση των ευρωπαϊκών δεδομένων για όλα τα έργα που αναφέρατε πριν, κύριε Μητσοτάκη, δεν θα πηγαίνατε σε πολιτική διαπραγμάτευση. Ποτέ δεν βάλαμε τον Αλέξη Τσίπρα ως Πρωθυπουργό να διαπραγματεύεται με τους επιτρόπους κατά παρέκκλιση των ευρωπαϊκών κανονισμών για να πάρει μια έγκριση, να ικετεύει για έγκριση στα έργα, ό,τι κάνετε εσείς, δηλαδή.

Θα γίνω πολύ συγκεκριμένος. Δεν γνωρίζετε ότι τα οδικά έργα στο Ταμείο Ανάκαμψης βαθμολογούνται με 00; Το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Δεν γνωρίζετε ότι δεν υπήρχε καμμία περίπτωση να εγκριθούν οδικά έργα στο Ταμείο Ανάκαμψης και πάτε με αλχημείες δήθεν για την απολιγνιτοποίηση και λέτε «κοιτάξτε εκεί τον Ε65 και τον ΒΟΑΚ»; Συνεχίζετε και με τα έργα το εμπόριο ελπίδας και θα απογοητεύσετε τον ελληνικό λαό και θα στοχοποιήσετε τα έργα και έχετε μεγάλη ευθύνη γι’ αυτό.

Λέει ο Πρωθυπουργός: «Παρακολουθώ την πορεία των εργασιών του Ε65. Θα παραδοθούν τα δεκατέσσερα χιλιόμετρα».

Κύριε Καραμανλή, έπρεπε να ενημερώσετε τον Πρωθυπουργό ότι η σύμβαση που υπήρχε προέβλεπε ότι στις 31 Δεκεμβρίου θα παραδοθεί ολόκληρο το έργο. Φέρατε τροποποίηση για να μην παραδοθεί ολόκληρο το έργο και να παραδοθούν τα πρώτα δεκατέσσερα χιλιόμετρα. Γιατί; Θα ενημερώσετε το Κοινοβούλιο γιατί; Διότι το νότιο τμήμα του Ε65 είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το βόρειο τμήμα του Ε65. Γιατί, λοιπόν, δεν το παραδίδετε και τρέχετε να κάνετε εγκαίνια για τα πρώτα δεκατέσσερα χιλιόμετρα; Επικοινωνιακά καλά κάνετε.

Πάμε στην ουσία. Στις 31 Δεκεμβρίου θα παραδώσετε όλο το νότιο τμήμα του Ε65; Έχουν ξεκινήσει οι εργασίες στο υπόλοιπο κομμάτι, στο δύσκολο, στον Δομοκό, στις στροφές, εκεί που είναι το επικίνδυνο, όπως είπε ο Πρωθυπουργός; Όχι. Με ποιανού ευθύνη δεν έχουν ξεκινήσει; Τι κρύβετε; Και πόσο θα απεμπλέξετε το έργο από άλλα πράγματα που έχετε μπλέξει και που έχετε ευθύνες;

Και επειδή δεν τα λέτε, θα τα πούμε εμείς. Αντί να σπεύδετε σε επικοινωνιακά σόου και εμπόριο ελπίδας για το νότιο τμήμα του Ε65, πείτε ότι δεν θα είναι έτοιμο στις 31 Δεκεμβρίου του 2021. Πείτε το. Το έργο αυτό ήρθε στη Βουλή από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2018. Ξεκίνησε το 2019. Το επισκεφτήκατε με τον Πρωθυπουργό. Ούτε σε αυτό πήγε γούρι που το επισκεφτήκατε. Διαλύθηκε το σύμπαν. Το μισό έργο δεν θα γίνει.

Και ρωτάμε: Έχει μπει στην ΕΔΕΛ το νότιο τμήμα γιατί έχει εκτραπεί το χρονοδιάγραμμά του; Έχει σηκώσει η ΕΔΕΛ κίτρινη κάρτα και εγείρει σοβαρές αμφιβολίες για το εμπρόθεσμο της ολοκλήρωσής του; Και βέβαια ποιο είναι το πρόβλημα που πέσατε εκτός χρονοδιαγράμματος για τα υπόλοιπα δεκαέξι χιλιόμετρα και όχι για τα δεκατέσσερα; Να δώσετε ξεκάθαρες απαντήσεις.

Ξέρουμε ότι ο παραχωρησιούχος ζητά αποζημίωση για αλλαγή της χάραξης, ενώ η σύμβαση λέει άλλα. Πείτε, όμως, ότι το λύνετε αυτό. Πόσο καιρό θα κάνετε πάλι, δεύτερη φορά μετά από το 2013, για να τροποποιήσετε τη χάραξη στο συγκεκριμένο σημείο που υπάρχει πρόβλημα; Πόσο καιρό; Πόσο καιρό για να γίνει η τροποποίηση, πόσο καιρό για να εγκριθεί η περιβαλλοντική μελέτη, πόσο για να γίνουν οι απαλλοτριώσεις, για να πείτε πότε θα τελειώσει το έργο, το νότιο τμήμα; Πάλι εμπόριο ελπίδας. Είναι η μοίρα της παράταξής σας να μην τελειώνετε έργα. Και είναι και άλλη η παράδοση της παράταξής σας. Θα τα πούμε σε λίγο. Πάει το νότιο τμήμα του Ε65. Πάει αυτό.

Πάμε στο βόρειο τμήμα του Ε65. Είστε δύο χρόνια Κυβέρνηση. Τι έχετε κάνει με τις απαλλοτριώσεις; Τίποτα. Δεν φτάνει που δεν έχετε κάνει τίποτα, δεν φτάνει που θα χρηματοδοτηθεί στο 100% αυτό το έργο από δημόσιο χρήμα -δεν είναι παραχώρηση το νότιο και το βόρειο τμήμα, δημόσιο έργο είναι επί της ουσίας- αλλά βάζετε και χρονικό διάστημα εννέα μήνες για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων. Γιατί; Γιατί δεν θέλετε να ξεπεράσετε την παράδοση των κυβερνήσεων της Νέας Δημοκρατίας και του κ. Σουφλιά που είχαν βάλει στις αρχικές συμβάσεις δώδεκα μήνες, που δεν κάνεις απαλλοτρίωση σε δώδεκα μήνες ούτε για το σπίτι σου, ούτε για να χτίσεις σε ένα οικόπεδο; Και βάζετε τώρα εννέα μήνες. Και ξέρετε ότι τα δικαστήρια τον Ιούλιο και τον Αύγουστο δεν λειτουργούν. Άρα από Σεπτέμβρη, άρα επτά μήνες, άρα πάλι αποζημιώσεις. Δηλαδή, η παράδοση της Νέας Δημοκρατίας είναι συμβάσεις μαζί με όλο το πλαίσιο και το θεσμικό και των συμβάσεων για να υπάρχουν αποζημιώσεις συνέχεια. Γιατί βάζετε εννέα μήνες, κύριε Καραμανλή; Γιατί φέρνετε την κύρωση σήμερα και δεν περιμένετε να ολοκληρώσετε τις απαλλοτριώσεις, να κηρυχθούν οι απαλλοτριώσεις, για να φέρετε τη σύμβαση; Ποιος θα πληρώσει αυτά τα χρήματα;

Ας δούμε λίγο το θεσμικό κομμάτι γιατί βλέπω και μηχανικούς στην Αίθουσα. Στον ν.4412/2016 προβλέπαμε ως προϋπόθεση για την εκκίνηση της διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης, για τον διαγωνισμό δηλαδή, να έχει προηγηθεί η κήρυξη των απαιτούμενων απαλλοτριώσεων. Το αλλάξατε αυτό σε θεσμικό επίπεδο και κάνατε για την εκκίνηση της διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης έργου ή σύμβαση παραχώρησης έργου να είναι προαπαιτούμενο να έχει συζητηθεί ενώπιον του αρμοδίου δικαστηρίου η αίτηση προσωρινού ή οριστικού καθορισμού αποζημίωσης. Έστω. Ούτε αυτό δεν έχετε στη σημερινή σύμβαση. Γιατί βάζετε εννέα μήνες; Δεν σας λένε Κώστα Σουφλιά, Κώστα Καραμανλή σάς λένε. Κι άλλο εμπόριο ελπίδας, λοιπόν, με το βόρειο κομμάτι του Ε65 και βέβαια πολύ μεγάλες ευθύνες για τις μελλοντικές αποζημιώσεις.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο την ανοχή σας γιατί ακούστηκαν και άλλα.

Δεν μου αρέσει να αναφέρομαι στο παρελθόν. Τι κόψαμε εμείς από τις αποζημιώσεις που ζητούσαν οι παραχωρησιούχοι εργολάβοι από τους τέσσερις αυτοκινητόδρομους; Πάνω από 900 εκατομμύρια ευρώ. Γιατί το ξανακάνετε; Το ίδιο είχε γίνει με τον Ε65 το 2013. Πάλι είχατε τροποποιήσει συγκεκριμένο τμήμα του έργου και συγκεκριμένα τον κόμβο Λαμίας και το εικοστό πέμπτο χιλιόμετρο. Και βλέπω και τον κ. Καλογιάννη εδώ που μας έλεγε στις επιτροπές -σας άκουσα- ότι άλλαξε η χάραξη για την αρκούδα. Όχι, κύριε Καλογιάννη. Η χάραξη άλλαξε από τον ΣΥΡΙΖΑ γιατί στοιχίζει αρκετές εκατοντάδες εκατομμύρια λιγότερο. Και δεν είναι για την αρκούδα.

Το κάνατε για τον παλαιοκομματισμό του Μετσόβου, γιατί έβγαινε είκοσι χιλιόμετρα πιο μακριά από την Ήπειρο. Έχετε εθιστεί -και απορώ γιατί ο Κώστας Καραμανλής συνεχίζει αυτήν την παράδοση Σουφλιά- στον παλαιοκομματισμό, όπως κάνατε και στην παλιά εθνική οδό το ’50, το ’60, στο όριο του οικοπέδου του «μπάρμπα-Μήτσου».

Και ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, με αυτό…

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** …(Δεν ακούστηκε)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεν σας έχω διακόψει ποτέ, κύριε Καλογιάννη. Σας αγαπάω κιόλας. Το ξέρετε. Είστε και συνάδελφος, είστε και φίλος, αλλά τα πολιτικά θα λέγονται.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Μην διακόπτετε παρακαλώ.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Πόσα; Δώστε στοιχεία. Δώστε έναν αριθμό. Σας προκαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τα στοιχεία είναι εδώ. Τα στοιχεία είναι ότι το βόρειο τμήμα του Ε65 κατατέθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Μάρτιο του 2019 από την κυβέρνηση…

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** …(Δεν ακούστηκε)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Θα σταματήσετε για να ολοκληρώσω και εγώ ή δεν σας βολεύουν;

Τον Μάρτιο του 2019 κατατέθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κάνατε δύο χρόνια, επειδή ξέρετε πολύ καλά τα ευρωπαϊκά δεδομένα, να πάρετε την έγκριση, που την πήρατε στις 18 Ιανουαρίου του 2021, και έχουν περάσει επτά μήνες για να τη φέρετε από το Υπουργείο στη Βουλή. Ούτε με γαϊδούρι να την φέρνατε! Και είστε και Υπουργείο Μεταφορών εκτός από Υποδομών.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Και έρχομαι τώρα -και κλείνω με αυτό- στο καλό επενδυτικό, αναπτυξιακό κλίμα που άκουσα από τον Πρωθυπουργό, ότι κτίζεται όλη η Ελλάδα, ένα εργοτάξιο όλη η Ελλάδα. Η Κυβέρνηση σε ακινησία δύο χρόνια.

Έχω και μία παράκληση, κύριε Καραμανλή. Να βάλετε στο βόρειο τμήμα του Ε65 τον δρόμο για τη Δεσκάτη. Δεν είναι ανάγκη να γίνει αυτοκινητόδρομος, αλλά βάλτε τον για να έχουν οι άνθρωποι έναν δρόμο που να μην σκοτώνονται. Δίπλα είναι αφού πήραμε τη χάραξη όχι του Μετσόβου, αλλά την κανονική που έπρεπε να πάρουμε.

Πάμε στα υπόλοιπα. Το «έργο - σύμβολο», η «μεγάλη ανάπλαση», το «εμβληματικό έργο για τη χώρα, την Αθήνα και την Ευρώπη», το Ελληνικό, που δεν έχει μπει ούτε σκαλιστήρι μέσα, κατάντησε από μεγάλη ανάπλαση, μεσιτικό γραφείο πώλησης διαμερισμάτων. Τόσο αναπτυξιακή κυβέρνηση! Την πρώτη εβδομάδα θα τα λύνατε όλα! Έναν διαγωνισμό δεν μπορέσατε να ολοκληρώσετε για το καζίνο. Και απορώ -και θα τα πούμε αυτά στη συνέχεια- ποιος είναι ο λόγος που η «LAMDA» υπέγραψε χωρίς το καζίνο όταν έσκιζε κάτω μέσω των θεσμών και την κυβέρνηση Σαμαρά και την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, του Αλέξη Τσίπρα, ότι «αν δεν γίνει ο διαγωνισμός για το καζίνο δεν θα υπογράψουμε». Για πείτε μας. Πού είναι ο κ. Σαμαράς να μας τα πει; Φοβερό, εμβληματικό έργο! Μεσιτικό γραφείο «Πουλάμε διαμερίσματα με θέα τη θάλασσα»! Αυτό είναι το εμβληματικό έργο.

Πάμε στο υπόλοιπο εμπόριο ελπίδας που κάνετε, λέγοντας ψέματα στον ελληνικό λαό. Θεσσαλονίκη - Έδεσσα. Ποτέ. Ακούω και διάφορους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Δεν μπορέσατε τέσσερα χρόνια να κάνετε τις απαλλοτριώσεις.

(Θόρυβος από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ηρεμήστε, κύριοι συνάδελφοι. Μην διακόπτετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Να τα πείτε στον περιφερειάρχη σας αυτά. Σας είχαμε βγάλει λεφτά. Τέσσερα χρόνια. Ποτέ δεν θα το κάνετε.

Περιφερειακή Θεσσαλονίκης. Μου θυμίζει κάτι άλλο. Θα το λύσει η δική σας κυβέρνηση αυτό, γιατί η δική σας παράταξη το δημιούργησε. Περιφερειακή Θεσσαλονίκης - Υποθαλάσσια Θεσσαλονίκης.

Αυτά είναι τα έργα σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** ΄80 εκατομμύρια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** 140 έχει φθάσει. Αυτά είναι τα έργα σας -η Υποθαλάσσια Θεσσαλονίκης- και ο απολογισμός σας για τη χώρα.

Μετρό Θεσσαλονίκης. Αφήστε τα συριζαίικα αυτά, τον σεβασμό στην πολιτιστική κληρονομιά, τη διεθνή επιστημονική κοινότητα και όλα τα υπόλοιπα που λένε αυτοί εδώ της Αριστεράς, άντε και άλλοι. Βγάζετε τα αρχαία -κοινή λογική είναι- της βυζαντινής και της ρωμαϊκής περιόδου, από κάτω με της ελληνιστικής τι θα κάνετε; Άλλα δέκα χρόνια μετά; Δύο χρόνια δεν έχετε βάλει ένα μέτρο καλώδιο κι έχετε μούτρα και μιλάτε!

Βέβαια έχετε φέρει τα λεωφορεία της Λειψίας στη Θεσσαλονίκη και δεν έχει πρόβλημα η πόλη, αλλά αυτά θα τα συζητήσουμε μετά.

Άλλο έργο, Γραμμή 4. Μαζί σας. Να κάνετε την αυτοκριτική σας, διότι όταν εμείς βγάλαμε τον διαγωνισμό μάς καταγγέλλατε ότι είναι κουτσή η Γραμμή 4 και ο σχεδιασμός. Θέλετε να μπείτε στην ιστοσελίδα της Νέας Δημοκρατίας -κύριε Καραμανλή, ήσασταν εσείς, ο μετέπειτα γενικός γραμματέας και ο κ. Μητσοτάκης, ο σημερινός Πρωθυπουργός- να δείτε τι λέγατε γι’ αυτά που σήμερα πανηγυρίζετε, να κάνετε λίγο την αυτοκριτική σας; Και που έχετε πάει; Να το πείτε. Και ελπίζω να μη γίνει ό,τι έγινε και στον Ε65. Έχετε πάει στους τρεις σταθμούς της γραμμής του μετρό Πειραιά -έτοιμους τους βρήκατε-, στο Καστέλι για να βάλετε την πλάκα έναρξης των εργασιών -έκανε δύο χρόνια από την ώρα που πήγατε για την πλάκα, αλλά τα προηγούμενα μέχρι και τη σύμβαση τα έχει κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ. Πώς τα ξεμπλοκάρατε αφού τα βρήκατε έτοιμα πραγματικά δεν το καταλαβαίνω!- και τώρα στον Ε65, που «κολλήσατε» και το νότιο κομμάτι που είχε ξεκινήσει. Είναι καταπληκτικό!

Και πάμε στην Υποθαλάσσια της Σαλαμίνας -το «τρέχετε» με γοργούς ρυθμούς-, στην παράκαμψη της Χαλκίδας -με πιο γοργούς ρυθμούς-, στο Πάτρα-Πύργος. Ενημερώστε τον κ. Μητσοτάκη ότι ο «γνωστός» που λέει δεν πήρε κανέναν κι ενημερώστε τον ότι δεν θα το τελειώσετε. Άλλη κυβέρνηση, προοδευτική κυβέρνηση θα τα τελειώσει αυτά τα έργα, κύριε Καραμανλή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

Μην κάνετε εμπόριο ελπίδας. Δεν μπορείτε ή δεν θέλετε, δεν θα τα τελειώσετε. Είστε πιστοί στην παράδοση της παράταξής σας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Κύριε Σπίρτζη, ολοκληρώστε. Έχετε φθάσει να πάρετε και τον χρόνο της τριτολογίας σας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τελειώνω με ένα «έγκλημα» ακόμα. Γιατί δεν φτάνει που τα έχετε «κολλήσει» όλα και τα έχετε ακυρώσει, κάνετε και «εγκλήματα» για τη χώρα.

Αττική Οδός. Τι έγινε, κύριε Καραμανλή, με αυτή, που είχατε δεσμευτεί κιόλας μετά τις εκλογές; Δεν έγινε ο έλεγχος; Έληξε η σύμβαση ή δεν έληξε;

Και τέλος, γιατί τη δώσατε στο ΤΑΙΠΕΔ; Γιατί φτιάξατε πλαίσιο παράνομο κιόλας, έξω από την ευρωπαϊκή νομοθεσία, το ΤΑΙΠΕΔ να είναι αναθέτουσα αρχή; Γιατί δεν έκανε τον διαγωνισμό το Υπουργείο να μπορέσει να βάλει και τα υπόλοιπα έργα επέκτασης 3 δισεκατομμυρίων και τη δίνετε για την «τρύπα» του μαύρου χρέους; Γιατί βάζετε ως δημόσιο έργο την επέκταση της Κύμης για να την κάνετε δώρο σε όποιον κερδίσει τον διαγωνισμό της υπάρχουσας Αττικής Οδού;

Κλείνω λέγοντας το εξής. Είμαστε πραγματικά πιστοί σ’ αυτό που λέγαμε και πριν ως κυβέρνηση, που λέγαμε πιο πριν ως αντιπολίτευση, που λέμε σήμερα ως Αξιωματική Αντιπολίτευση και θα το λέμε αύριο, μαζί με άλλους, ως προοδευτική κυβέρνηση: Τα έργα δεν ανήκουν σε καμμία κυβέρνηση, σε κανέναν υπουργό, περιφερειάρχη ή δήμαρχο. Ανήκουν στον ελληνικό λαό που τα πληρώνει. Αλλά θα σας ελέγξουμε μέχρι τελευταία στιγμή και για τη διαφάνεια και για τη μη αποτελεσματικότητά σας και βέβαια για το κάθε ευρώ του Έλληνα πολίτη που δαπανάται με τον τρόπο που δαπανάται.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Κύριε Υπουργέ, ζητήσατε να κάνετε μία παρέμβαση.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Υπουργέ, ζήτησα τον λόγο για μία πολύ μικρή παρέμβαση γιατί δεν θα ήθελα να πάρω τον χρόνο των συναδέλφων.

Αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, κύριε Σπίρτζη, δεν θέλω πραγματικά να μηδενίσω όσα έγιναν τα χρόνια της κυβέρνησής σας κι όπως άλλωστε κι ο Πρωθυπουργός και εμείς σας είπαμε, εκεί που μπορούσαμε να συνεχίσουμε κάποια έργα τα συνεχίσαμε.

Όμως ας δούμε τα νούμερα, γιατί τα νούμερα μιλάνε. Στα τεσσεράμισι χρόνια της κυβέρνησής σας συμβασιοποιήσατε έργα συνολικού ύψους κάτω από 800 εκατομμύρια, ενώ μέχρι σήμερα στα δύο χρόνια της Κυβέρνησής μας έχουμε συμβασιοποιήσει έργα ύψους 3,2 δισεκατομμυρίων ευρώ

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Να το ξαναπώ να το ακούσουν οι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Κάτω από 800 εκατομμύρια ευρώ σε τεσσεράμισι χρόνια,…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Το Καστέλι δεν το βάζετε μέσα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Μην διακόπτετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**…τότε που παίζατε στα ζάρια την ευρωπαϊκή πορεία της χώρας και μετά γυρνάγατε εσείς με σκυμμένο το κεφάλι πίσω κι υπογράφατε μνημόνια. Αυτοί είστε.

Και αυτή η παράταξη είναι η παράταξη που εγγυάται την ευρωπαϊκή προοπτική της χώρας και με τα λεφτά της Ευρώπης κάνει τα έργα που εσείς δεν μπορείτε να κάνετε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Συνεχίζουμε με τον πρώτο κύκλο ομιλητών με φυσική παρουσία και καλούμε στο Βήμα τον πρώτο ομιλητή κ. Μάξιμο Χαρακόπουλο από τη Νέα Δημοκρατία. Θα ακολουθήσει η κ. Πέρκα, ο κ. Κωνσταντόπουλος και η κ. Απατζίδη.

Ορίστε, κύριε Χαρακόπουλε, έχετε τον λόγο.

**ΜΑΞΙΜΟΣ ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, τα μεγάλα έργα, όπως είπε νωρίτερα κι ο Πρωθυπουργός, ανήκουν στον ελληνικό λαό και όχι σε μία κυβέρνηση, καθώς συνήθως δεν ολοκληρώνονται εντός του βίου μιας κυβέρνησης. Συχνά μάλιστα αδικούνται αυτοί που τα υλοποιούν σε σχέση με αυτούς που τα οραματίστηκαν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η λίμνη Πλαστήρα, ένα έργο που συνέλαβε ως ιδέα ο «Μαύρος Καβαλάρης» το 1925, αλλά υλοποιήθηκε από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή. Τόσο η λίμνη όσο και το υδροηλεκτρικό εργοστάσιο θεμελιώθηκαν από τον Καραμανλή το 1955 και εγκαινιάστηκαν από τον Καραμανλή το 1960.

Στα μεγάλα έργα δοκιμάζεται η συνέχεια του κράτους. Κι αν στη λίμνη Πλαστήρα η μετέπειτα κυβέρνηση Καραμανλή υλοποίησε το όραμα του Στρατηγού δεν συνέβη το ίδιο με ένα άλλο εμβληματικό έργο για τη Θεσσαλία, τον Αχελώο, την αποτροπή ερημοποίησης του θεσσαλικού κάμπου και την παραγωγή πράσινης υδροηλεκτρικής, φιλικής προς το περιβάλλον, ενέργειας. Η προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αναθεώρησε τα σχέδια διαχείρισης υδάτων της Θεσσαλίας αφαιρώντας τη δυνατότητα μεταφοράς νερού από τον Αχελώο, με αποτέλεσμα να σταματήσουν τα έργα.

Σήμερα είναι επιβεβλημένη η αναθεώρηση των σχεδίων διαχείρισης, με επαναφορά της δυνατότητας μεταφοράς νερού από τον Αχελώο, προκειμένου να συνεχιστούν τα ημιτελή έργα. Με δεδομένη την εκπεφρασμένη βούληση της Κυβέρνησης, είμαι πεπεισμένος για την άρση των εμποδίων που θα επιτρέψει τη δρομολόγηση της ολοκλήρωσης του πολύπαθου έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Ε65 είναι ο τελευταίος από τους δρόμους της ανάπτυξης που μελετήθηκαν και αδειοδοτήθηκαν από τις κυβερνήσεις του Κώστα Καραμανλή την περίοδο 2004-2007 χάρη στην επιμονή του τότε Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, του συμπατριώτη μου Γιώργου Σουφλιά.

Με τον Ε65 και τη σύνδεση της ΠΑΘΕ με την Εγνατία ανοίγουν αναπτυξιακές προοπτικές όχι μόνο για τη Θεσσαλία, τη Μακεδονία και την Ήπειρο, αλλά συνολικά για τη χώρα, καθώς αποκτά μια σύγχρονη οδική αρτηρία που πραγματικά έλειπε.

Η γεωγραφική θέση της Ελλάδας την καθιστά σταυροδρόμι μεταξύ Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής και συγκοινωνιακό κόμβο στην ανατολική Μεσόγειο. Αρκεί να έχει τις κατάλληλες υποδομές λιμάνια και σύγχρονο οδικό δίκτυο.

Η αναβάθμιση της χώρας μας ως πύλη εισόδου στην ευρωπαϊκή αγορά, που συντελείται τα τελευταία χρόνια, αναμφίβολα έχει πολλαπλά ευεργετικά αποτελέσματα στην οικονομία τα οποία απαρίθμησε αναλυτικά νωρίτερα ο Πρωθυπουργός. Οι υποδομές, όμως, στις μεταφορές δεν εξυπηρετούν μόνο αυτόν τον στόχο. Οι σύγχρονοι ασφαλείς αυτοκινητόδρομοι μειώνουν τον κίνδυνο των τροχαίων ατυχημάτων. Το επαρχιακό δίκτυο, γνωρίζετε πολύ καλά κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεμάτο με εικονοστάσια στη μνήμη αυτών που έχασαν τη ζωή τους. Δυστυχώς, ιδιαίτερα στις νεότερες ηλικίες πρώτη αιτία θανάτου είναι τα τροχαία. Το αρνητικό αυτό ρεκόρ οφείλεται και στο κακό οδικό δίκτυο.

Αλλά εξίσου σημαντικό αν όχι σημαντικότερο είναι η καλλιέργεια οδικής συμπεριφοράς. Και θέλω και από αυτό το Βήμα να συγχαρώ την Κυβέρνηση Μητσοτάκη για την εισαγωγή του μαθήματος της οδικής ασφάλειας στην εκπαίδευση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Ε65 πέρασε από σαράντα κύματα μέχρι να διασφαλιστεί η ολοκλήρωσή του. Ανυπέρβλητα προβλήματα δημιούργησαν αρχικά οι προσφυγές κατά του ελληνικού δημοσίου, προκαλώντας αλλαγές σε αδειοδοτήσεις και επαναχαράξεις, προσφυγές που εν τέλει ήρθησαν αλλά κατόπιν εορτής αφού επέφεραν αδικαιολόγητες καθυστερήσεις. Αναφέρθηκε αναλυτικά στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου ο συνάδελφος Σταύρος Καλογιάννης, που λόγω των χαρτοφυλακίων που είχε στις κυβερνήσεις Καραμανλή και Σαμαρά έχει βαθύτατη γνώση του ζητήματος. Και, βεβαίως, το έργο δεν έμεινε ανεπηρέαστο από την οικονομική κρίση που χτύπησε τη χώρα. Ευτυχώς βρέθηκε η χρηματοδότηση και το κεντρικό κομμάτι του έργου, το Τρίκαλα-Ξυνιάδα, κατασκευάστηκε.

Ωστόσο άδηλη ήταν η τύχη του βόρειου και δυσκολότερου τμήματος του έργου, του Τρίκαλα-Εγνατία, χωρίς την ολοκλήρωση του οποίου το έργο θα ήταν κολοβό και δεν θα επιτελούσε τον ρόλο του συνδέοντας την ΠΑΘΕ με την Εγνατία.

Χάρη στο προσωπικό ενδιαφέρον του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και τη συστηματική δουλειά του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών Κώστα Καραμανλή και των συνεργατών του ξεπεράστηκαν τα εμπόδια και το βόρειο τμήμα το Τρίκαλα-Εγνατία εντάχθηκε στο Ταμείο Ανάκαμψης.

Επιτρέψτε μου, όμως, κύριε Υπουργέ, να πω ότι μετά την ολοκλήρωση των μεγάλων οδικών αξόνων θα πρέπει να διευθετηθούν σημαντικά έργα περιφερειακού και τοπικού επίπεδου. Αναφέρομαι πρωτίστως στη σύνδεση της ανατολικής Θεσσαλίας με τη δυτική Μακεδονία μέσω του οδικού άξονα Λάρισας-Κοζάνης. Δεδομένου ότι ο δρόμος Λάρισας-Φαρσάλων που κι αυτός πέρασε από μύρια κύματα υλοποιείται πλέον από την περιφέρεια Θεσσαλίας η σύνδεση της Λάρισας με την Κοζάνη μέσω Ελασσόνας είναι ένα έργο που θα προσδώσει σε αμφότερες τις περιοχές, που παραδοσιακά επικοινωνούν, επιπρόσθετη αναπτυξιακή προοπτική.

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

Ωστόσο και από το ιστορικό αυτού του δρόμου θα πρέπει να αντλήσουμε χρήσιμα συμπεράσματα και να αποφύγουμε τα λάθη. Καθώς ο Λάρισα-Κοζάνη δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση -θα χρειαστώ τη μικρή ανοχή, κύριε Πρόεδρε- ως ένας ακόμη δρόμος με προδιαγραφές ΠΑΘΕ μοιραία θα πρέπει να υποβιβαστούν τα χαρακτηριστικά του με μείωση διατομών και εξορθολογισμό χαράξεων. Θα είναι σουρεαλιστικό να συνεχίζεται μια μελέτη για ένα έργο που δεν μπορεί να χρηματοδοτηθεί και να μη γίνεται αναθεώρηση της σε πιο ρεαλιστική βάση.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι το γνήσιο ενδιαφέρον σας για έργα που σχεδιάζονται σε ορθολογική βάση, με προδιαγραφές που εγγυώνται ασφάλεια στις μετακινήσεις ανθρώπων και εμπορευμάτων θα προσδώσει και σε αυτό το έργο, που εκκρεμεί χρόνια, έναν σαφέστερο ορίζοντα υλοποίησης.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στην κ. Πέρκα Θεοπίστη από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η αλήθεια είναι ότι μετά την τοποθέτηση και την παρουσία του Πρωθυπουργού της χώρας μού έρχεται να πω άλλα πράγματα και να δηλώσω κατ’ αρχάς ότι η ανησυχία των λιγνιτικών περιοχών, των τοπικών κοινωνιών και η δική μας έχει αυξηθεί κατά πολύ μετά από αυτή την ομιλία. Η λύση για την απολιγνιτοποίηση και ανάπτυξη είναι το βόρειο τμήμα του Ε65, που θα συνδέσει τα Γρεβενά με την Πτολεμαΐδα, που συνδέονται με την Εγνατία, που θα συνδέσει την Κοζάνη και την Καστοριά, που έχουν κάθετους άξονες με την Εγνατία -η Φλώρινα βέβαια δεν έχει ούτε κάθετο άξονα με την Εγνατία- και θα λυθεί το πρόβλημα της απολιγνιτοποίησης. Και κάνουν συνεχώς ερωτήσεις, και θα έπρεπε να ντρέπεται και όλη η παράταξη, που ερημοποιείται μία περιοχή που στο Ταμείο Ανάκαμψης δεν βρίσκουμε πόρους γι’ αυτή την αλλαγή του παραγωγικού προφίλ μιας περιοχής που τόσα χρόνια δίνει φως στην Ελλάδα και ακούμε ότι ένας δρόμος με το μυστρί και το φτυάρι, όπως παλιά, θα έρθει η ανάπτυξη της δυτικής Μακεδονίας.

Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ τουλάχιστον για τον κάθετο άξονα, τα αρδευτικά έργα πρέπει να προχωρήσουν. Θέλει ενίσχυση η περιοχή και θέλει άλλα πράγματα. Είναι ντροπή αυτή τη στιγμή που έχουμε ένα Ταμείο Ανάκαμψης του οποίου έχουμε δει μόνο περίληψη, δεν έχουμε δει άξονες δράσης, σε ποιους τομείς τα 12 δισεκατομμύρια δάνεια, να έχουμε τίποτα για την απολογνιτοποίηση, αλλά μόνο αποκαταστάσεις. Να χρησιμοποιείται για να βουλώνει τρύπες όπου υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον κάποιων εργολάβων. Αυτό γίνεται.

Και έρχεται ο ίδιος ο πρωθυπουργός της χώρας και αντί να πει «εντάξει είναι ένα κομμάτι, ένα έργο. Γίνεται, ΟΚ» έρχεται και τι μας λέει; Έτσι έλεγε και ο Σουφλιάς. «Θα πάω θα κάνω αναδρομή», «Οι δρόμοι της ανάπτυξης».

Βεβαίως, ο Συνασπισμός τότε καταψήφισε τις συμβάσεις παραχώρησης το 2007 και δυστυχώς επιβεβαιωθήκαμε με τις δυσμενείς επιπτώσεις λόγω των αρχικών επιλογών, ανώριμα έργα χωρίς προετοιμασία.

Εγώ θα θυμίσω μερικές χρονικές συμβατικές προβλέψεις. Αστεία πράγματα και θα πρέπει όλοι να ντρέπεστε γι’ αυτό. Δώδεκα μήνες, λέει, παράδοση του χώρου για να γίνουν τα έργα χωρίς καμμία απαλλοτρίωση. Όποιος λίγο ξέρει από δημόσια έργα ξέρει ότι οι απαλλοτριώσεις παίρνουν πολύ χρόνο. Δεν είχε γίνει τίποτα. Και, βεβαίως, για την αρχαιολογία τέσσερις μήνες. Στην Ελλάδα έργο και ρήτρα για το ελληνικό δημόσιο αν δεν παραδώσει το χώρο σε τέσσερις μήνες ελεύθερο από την αρχαιολογία. Και η μεταφορά των δικτύων των οργανισμών κοινής ωφελείας θα γίνεται με δική τους δαπάνη και δικές τους ενέργειες. Ακόμη κι η ΔΕΗ είχε προσφύγει στο Σ.τ.Ε.. Το ευρύτερο δημόσιο με το δημόσιο ήταν σε αντιπαράθεση. Αυτές ήταν οι συμβάσεις! Και βεβαίως οι ρήτρες απίστευτες, και συνεχής πίεση των παραχωρησιούχων και των κατασκευαστικών εταιρειών για την αναθεώρηση προς το συμφέρον τους των συμβάσεων των ήδη λεόντειων.

Το 2010, λοιπόν, και το 2011 άρχισε η διακοπή των εργασιών, σταμάτησαν γιατί είχε, λέει, μείωση των εσόδων από τα διόδια. Συνέχισαν, όμως, να τα εισπράττουν παρά τη διακοπή και ακολούθησε η συμφωνία αποζημιώσεων παρελθόντος, 353 εκατομμύρια ευρώ, στις κατασκευαστικές –προσέξτε- όχι στους παραχωρησιούχους, γιατί θεωρήθηκε ότι οι καθυστερήσεις βαρύνουν πλήρως το ελληνικό δημόσιο. Άσχετα αν οι κατασκευαστές δεν είχαν υποβάλει μελέτες για έγκριση. Αυτό αγνοήθηκε. Και έρχεται και ένα εξτραδάκι 50 εκατομμυρίων ευρώ γιατί, λέει, αφού διακόπηκαν οι εργασίες λόγω έλλειψης χρηματοδότησης έπρεπε να αποζημιωθούν. Ναι, αλλά η ίδια η σύμβαση έλεγε ότι για την εξασφάλιση της χρηματοδότησης είχε την ευθύνη ο παραχωρησιούχος προς τους κατασκευαστές όχι το ελληνικό δημόσιο. Δόθηκαν αυτά τα λεφτά.

Τον Απρίλιο του 2013 έγιναν κάτι φιέστες -όποιος θυμάται- και εξαγγέλθηκε η επανεκκίνηση των έργων. Στην πραγματικότητα εξαγγέλθηκε η υπογραφή συμφωνιών με τους παραχωρησιούχους και τις κατασκευαστικές κοινοπραξίες λόγω γεγονότων καθυστέρησης, ενώ οι αποζημιώσεις καταβαλλόντουσαν, 400 εκατομμύρια ευρώ κατ’ ελάχιστο.

Τότε είχαμε αναδείξει με κοινοβουλευτικό έλεγχο ότι τα ποσά που είχαν εισπράξει οι παραχωρησιούχοι μέχρι εκείνη τη στιγμή ήταν πολύ μεγαλύτερα από το κόστος των τμημάτων των έργων που είχαν μέχρι τότε κατασκευαστεί. Εδώ είχαμε, όμως, και άλλους αντισυμβαλλόμενους, που ήταν οι τράπεζες. Αυτές οι τράπεζες, λοιπόν, δεν είχαν κανένα λόγο να επιδιώξουν την επανεκκίνηση των έργων. Γιατί; Διότι εισέπρατταν από το ελληνικό δημόσιο, εκβιαστικά, απειλώντας ότι αλλιώς θα καταρρεύσουν οι συμβάσεις παραχώρησης, τις οικονομικές υποχρεώσεις των παραχωρησιούχων, τα swaps, και εκείνη την εποχή οι τράπεζες κερδοσκόπησαν γύρω στο 1 δισεκατομμύριο. Όταν έγινε ανακεφαλαιοποίηση καμμία κυβέρνηση δεν πήγε να τους πει «Θα έχετε, όμως, την υποχρέωση να χρηματοδοτείτε τις συμβάσεις παραχώρησης.». Αυτά έχουν γίνει. Είμαστε περήφανοι; Οι δρόμοι της ανάπτυξης, λοιπόν, βάλτωσαν. Έτσι λέγονταν, με αυταρέσκεια, «δρόμοι της ανάπτυξης». Διότι αυτή η συνεχής δημιουργία αδιεξόδων οδήγησε σε έναν προεπιλεγμένο μονόδρομο. Ευτυχώς, βεβαίως, ήρθε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, έγινε επανέναρξη των εργασιών, για να μην συνεχίζεται κι η προϊούσα απαξίωση όλων αυτών των εκτελεσμένων έργων. Δεν μπορούσαν να μείνουν έτσι τα έργα. Εν πάση περιπτώσει, αυτά δεν πρέπει να επαναληφθούν, αλλά πολύ φοβάμαι, μετά από αυτά που άκουσα σήμερα, ότι αυτά θα επαναληφθούν και η κρίση η οικονομική της χώρας και η κατάρρευση θα επαναληφθεί, αν συνεχίσουμε έτσι.

Συζητάμε για το βόρειο τμήμα του Ε65. Ακόμα και για να ολοκληρωθεί αυτό έχει πάλι ένα καπέλο 38 εκατομμύρια ευρώ και φυσικό αντικείμενο λιγότερο κατά επτάμισι χιλιόμετρα. Στο νότιο τμήμα, που προχώρησε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, τουλάχιστον αυτό το είχαμε γλιτώσει. Πάλι δίνουμε. Όλα καλά.

Αλλά πάμε τώρα λίγο παρακάτω. Ούτε κουβέντα για στρατηγικό σχεδιασμό. Και όταν λέμε «σχεδιασμό», εμείς δεν εννοούμε μια τακτοποίηση του οικοδομείν, του επιχειρείν και τα λοιπά, αλλά άσκηση πολιτικής με αποτέλεσμα τη δημόσια ρύθμιση και παρέμβαση. Αυτή ακριβώς η τάση εγκατάλειψης πολιτικού σχεδιασμού φαίνεται από τη σύνδεση του βορείου τμήματος με την απολιγνιτοποίηση. Είχαμε πει, λίστα έργων έχετε στο Ταμείο Ανάκαμψης, μια περίληψη και μια λίστα έργων. Ποιος επενδυτής; Εμένα ο κ. Σκυλακάκης προχθές μου το απάντησε με μεγάλη ειλικρίνεια και μου είπε «Δεν έχουμε στο Ταμείο Ανάκαμψης σχεδιασμό και τι θέλουμε». Διότι στρατηγικός σχεδιασμούς σημαίνει και πολιτική θεώρηση, πού πάει η χώρα, και οικονομική, και περιβαλλοντική, και τα λοιπά, και κοινωνική. Όχι, ό,τι μας φέρνει επενδυτές, θα δούμε το επενδυτικό ενδιαφέρον και έτσι θα προχωρήσουμε. Αδρανή κεφάλαια, χαμένα λεφτά. Δεν γίνεται έτσι. Τέλος πάντων, για την απολιγνιτοποίηση, τι να σας πω, είναι τραγικό. Αλλά κοιτάξτε λίγο τώρα, είπαμε, μυστρί και ασημένιο φτυάρι, ό,τι κάνετε, έτσι το πάτε, καταστροφή.

Θα πω, όμως, και κάτι ακόμη για το συγκεκριμένο Υπουργείο. Αν αυτή την Κυβέρνηση τη χαρακτηρίζει το ράβε-ξήλωνε παντού, το Υπουργείο αυτό είναι η επιτομή αυτής της πολιτικής. Θα μείνω λίγο στον σιδηρόδρομο. Μας είπατε, κύριε Υπουργέ, για τα έργα και τις απορροφήσεις. Τι ακριβώς γίνεται με τον σιδηρόδρομο; Τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και δύο ΕΣΠΑ φαγώθηκαν από τη χώρα, με δημοσιονομικές διορθώσεις συνεχώς από την Ευρώπη. Γιατί δεν κάναμε σιδηρόδρομο; Κάναμε δρόμους, δρόμους, δρόμους, δρόμους. Σε λίγο θα αρχίσουμε να συνδέουμε γειτονικές πόλεις με αυτοκινητόδρομο. Πού τα είδατε αυτά;

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Και ολοκληρώστε με αυτό, κυρία συνάδελφε.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Για να πάμε στον σιδηρόδρομο, λοιπόν. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ ανακοίνωσε την έναρξη, λέει, ανταγωνιστικού διαλόγου για σιδηροδρομικά έργα αξίας 3,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Σας έχουμε πει ότι με τον ανταγωνιστικό διάλογο στα σιδηροδρομικά έργα μόνο χρόνο θα χάσετε και δεν ενδείκνυται.

Αλλά να δούμε λίγο και τις απορροφήσεις. Στο διάστημα των τεσσερισήμισι ετών διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ απορροφήθηκαν περίπου 970 εκατομμύρια ευρώ, μέσος όρος 215 εκατομμύρια ευρώ το έτος. Το 2020 λοιπόν, κύριε Υπουργέ μου, 45 εκατομμύρια ευρώ. Είναι αρνητικό ρεκόρ από την ίδρυση της ΕΡΓΟΣΕ. Δεν έχει ξαναϋπάρξει. Για το μετρό της Θεσσαλονίκης νομίζω τα έχετε ακούσει από πολλούς και εντός της Αιθούσης και έξω κι έξω από τη χώρα. Είναι ντροπή το κολοβό αυτό έργο. Και, βεβαίως, για το Πάτρα-Πύργος τι να πω; Μ’ αρέσει, όμως, που είμαστε αισιόδοξοι, γιατί είστε κι εσείς αισιόδοξοι. Δεν έχετε πάρει την έγκριση ακόμα από την Κομισιόν, αλλά αφού είστε αισιόδοξοι, δεν μπορούμε παρά να περιμένουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενος ομιλητής ο κ. Κωνσταντόπουλος Δημήτριος από το Κίνημα Αλλαγής και θερμή παράκληση να τηρείται ο χρόνος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αγαπητοί Υπουργοί, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος Ε65 είναι ένα έργο ειδικής σημασίας για τη χώρα μας, ένας άξονας που θα συνδέσει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα και φυσικά ένα έργο το οποίο εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. Ο σχεδιασμός της κατασκευής του έργου εντάσσεται στη διαδικασία που έχουμε ξεκινήσει ήδη από το 2000 με την προετοιμασία των έργων για τους αυτοκινητοδρόμους. Να θυμίσω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι η κατασκευή κυρώθηκε με τον ν.3597/2007, ενώ το 2013 η σύμβαση τροποποιήθηκε και προβλέφθηκαν τα τρία αναβαλλόμενα τμήματα του Ε65. Εξ αυτών η σημερινή συμφωνία για τροποποίηση της σύμβασης που έρχεται προς κύρωση, αγαπητοί Υπουργοί. Η κύρωση αυτή αφορά το βόρειο τμήμα του Ε65 και τα αναβαλλόμενα τμήματα Τρικάλων-Γρεβενών, που είναι τριάντα δυόμισι χιλιόμετρα, καθώς και Γρεβενών-Εγνατίας, μήκους τριάντα εννέα χιλιομέτρων.

Αγαπητοί συνάδελφοι, το έργο χρηματοδοτείται από το δημόσιο, με την ένταξή του στο σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0» και μάλιστα με εκτιμώμενο προϋπολογισμό που ανέρχεται στα 452 εκατομμύρια ευρώ, όπου θα έλεγα ότι μαζί με τον ΒΟΑΚ, δηλαδή τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης, είναι οι δύο οδικοί άξονες που θα χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης. Άρα αφότου υπάρχει χρηματοδότηση, θα υπάρξει και ολοκλήρωση των έργων αυτών.

Αγαπητοί συνάδελφοι, εμείς, το ΠΑΣΟΚ, το Κίνημα Αλλαγής έχουμε αφήσει ανεξίτηλο, θα έλεγα, το στίγμα μας στην κατασκευή των μεγάλων έργων. Είμαστε το κόμμα το οποίο έκανε τα μεγάλα έργα στη χώρα. Είμαστε η παράταξη που έβαλε τη χώρα σε αναπτυξιακή τροχιά και τη θέση αυτή την υπηρετήσαμε και ως κυβέρνηση και ως αντιπολίτευση. Να θυμίσω το 2006-2007 την κύρωση των συμβάσεων για τους αυτοκινητοδρόμους, αλλά και συγκεκριμένα για τον Ε65. Είχαμε θέσει εμείς ως ΠΑΣΟΚ τις επισημάνσεις μας για λεόντειες συμβάσεις και για αδυναμίες στα χρονοδιαγράμματα εγκρίσεων και απαλλοτριώσεων, που ήταν φυσικά ασφυκτικά και τότε για το δημόσιο. Ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι, στηρίξαμε την εθνική προσπάθεια, αναγνωρίζοντας τη μεγάλη εθνική σημασία των έργων αυτών. Εμείς διαχρονικά είμαστε υπέρ της γόνιμης και εποικοδομητικής αντιπολίτευσης, όχι φωνές, όχι κραυγές.

Ωστόσο, κύριοι Υπουργοί, σήμερα η κύρωση της σύμβασης τροποποίησης για τον Ε65 θα περιμέναμε να εντάσσεται σε μια ολοκληρωμένη στρατηγική εκ μέρους της Κυβέρνησης. Και τούτο φυσικά για την υλοποίηση των μεγάλων οδικών αξόνων της χώρας. Άλλωστε, το Ταμείο Ανάκαμψης αποτελεί μια χρυσή ευκαιρία για τη χώρα και οι πόροι του θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και για περισσότερους άξονες, που η κατασκευή φυσικά αυτών βρίσκεται σε εκκρεμότητα εδώ και δεκαετίες. Κύριε Υπουργέ, με διαδοχικές ερωτήσεις μου, αλλά και με πρόσφατη επίκαιρη ερώτηση που έφερα στη Βουλή σε εσάς, σας έχω θέσει κατ’ επανάληψη την αναγκαιότητα κατασκευής του οδικού άξονα Πλατυγιάλι - Ιόνια Οδός – Αγρίνιο – Καρπενήσι - Λαμία Ε65, ένας οδικός άξονας, θα έλεγα, που ανήκει στους αναγνωρισμένους διευρωπαϊκούς οδικούς άξονες από το 1985, γεγονός που επιβεβαιώθηκε τούτο φυσικά και το 2005. Εδώ θα πρέπει να τονιστεί, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι η σημασία του άξονα είναι τεράστια, αφού θα συνδέσει το λιμάνι του Πλατυγιαλίου με την Ιόνια Οδό και την ΠΑΘΕ με τον Ε65, τον δυτικό, δηλαδή, με τον ανατολικό άξονα και θα υπάρξει ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο, που θα προσφέρει ασφάλεια, αλλά και ταχύτητα στις μετακινήσεις, ένας οδικός άξονας που θα δώσει νέα ώθηση στο εμπόριο, στον τουρισμό και στην οικονομική ανάπτυξη.

Ωστόσο, αγαπητοί συνάδελφοι, η κατασκευή και η λειτουργία του οδικού άξονα αυτού υπηρετεί κι άλλα εθνικά, αλλά και ευρωπαϊκά συμφέροντα. Έχει μείνει, όμως, μια απλή υπόσχεση επί δεκαετίες, χωρίς το Υπουργείο να δίνει συγκεκριμένες απαντήσεις, παρά το ότι αποτελεί ένα μέρος, θα έλεγα, μεγάλου οδικού άξονα για χώρα που θα αλλάξει, όπως είπα, την εικόνα της χώρας μας. Μελέτες, λοιπόν, που θα πρέπει να τρέξουν άμεσα για την εκπόνηση των έργων.

Κύριε Υπουργέ, κατά τη συζήτηση της επίκαιρης ερώτησής μου για τον παραπάνω άξονα αναφερθήκατε στην ανάγκη εκπόνησης νέων μελετών, ώστε επιτέλους να προχωρήσει η σύνδεση του Αγρινίου με την Ιόνια Οδό και μάλιστα εσείς πρόσφατα τη χαρακτηρίσατε «έργο ειδικού, σημαντικού εθνικού επιπέδου».

Αναφερθήκατε, επίσης, στις συμπληρωματικές μελέτες στο τμήμα Ιόνια Οδός – Γουριά – Πλατυγιάλι - Αστακός, καθώς και στην αναγκαιότητα μελετών για το τμήμα Αγρίνιο – Καρπενήσι - Λαμία, ώστε στη συνέχεια τα έργα αυτά να μπορέσουν να χρηματοδοτηθούν με την αξιοποίηση ευρωπαϊκών πόρων.

Η ουσία, κύριε Υπουργέ, ποια είναι; Είναι να μη χαθεί άλλος χρόνος με το μπρος-πίσω. Ιδίως για τη σύνδεση Αγρινίου και Ιόνιας Οδού. Να θυμίσω τις μεγάλες δεσμεύσεις από πλευράς κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, όπου ουσιαστικά δεν είχαμε κανένα μα κανένα αποτέλεσμα. Σήμερα, κύριοι Υπουργοί, κρίνεστε εσείς και η Κυβέρνησή σας γιατί εσείς αποφασίζετε. Διότι είναι ένα σημαντικό έργο που θα πρέπει να προχωρήσει άμεσα και να τρέξουν οι επικαιροποιημένες μελέτες. Δεν είναι δυνατόν το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Αιτωλοακαρνανίας και της δυτικής Ελλάδας να μένει εκτός του έργου της Ιόνιας Οδού. Δεν είναι δυνατόν να υπονομεύεται η προοπτική ανάπτυξης του λιμένα του Πλατυγιαλίου, εξαιτίας της έλλειψης σύνδεσής του με ένα σύγχρονο οδικό άξονα. Ένα οδικό δίκτυο που δεν τιμά φυσικά κανέναν μας. Αφορά στο οδικό δίκτυο Αγρινίου - Καρπενησίου. Σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να το επισκεφθείτε και ιδίοις όμμασι να δείτε την τραγική επικινδυνότητα και την κάκιστη εικόνα του. Είναι ώρα για πράξεις, κύριε Υπουργέ. Το συγκεκριμένο αυτό έργο θα μπορούσε άμεσα να ενταχθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης και να αποτελέσει προτεραιότητα, όπως και οι άλλοι οδικοί άξονες.

Θα αναφερθώ ακόμη στον διαγώνιο οδικό άξονα Λαμία-Ιτέα-Αντίρριο που θα συνδέσει τις Περιφέρειες Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Δυτικής Ελλάδας. Ένα έργο που αναφέρεται στην έκθεση του Πισσαρίδη και το οποίο μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης για την ευρύτερη περιοχή. Για το έργο αυτό αναμένουμε τις ενέργειες του Υπουργείου για τη χρηματοδότηση και κατασκευή του φυσικά με αξιοποίηση χρημάτων και κονδυλίων από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Τέλος δεν μπορώ να μην αναφερθώ και στη θετική έκβαση, θα έλεγα, της Αμβρακίας Οδού, δηλαδή στον αυτοκινητόδρομο που θα συνδέσει την Ιόνια Οδό με το Αεροδρόμιο του Ακτίου και την υποθαλάσσια σήραγγα Ακτίου-Πρέβεζας και το νησί της Λευκάδας. Ένα έργο που εκκρεμούσε επί μια δεκαετία. Μέσα από τις παλινωδίες που ζήσαμε με τις τέσσερις εργολαβίες, το πάγωμα του έργου την ακύρωση του διαγωνισμού και τις δικαστικές διαμάχες, φτάσαμε, εν πάση περιπτώσει, σήμερα να υλοποιείται και είναι πολύ σημαντικό. Αναμένουμε φυσικά την ολοκλήρωσή του, γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε και ουδείς ξεχνά τα τραγικά δυστυχήματα που έχουν σημειωθεί στο οδικό δίκτυο Αμφιλοχίας-Βόνιτσας και ο φόρος αίματος που έχουν πληρώσει οι Έλληνες πολίτες και οι Έλληνες φορολογούμενοι. Με σεβασμό, λοιπόν, στη μνήμη όλων αυτών πιστεύουμε και προσδοκούμε την ολοκλήρωση του έργου.

Ολοκληρώνοντας αγαπητοί συνάδελφοι, η κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65 είναι ένα μεγάλο έργο για την κεντρική Ελλάδα που θα βελτιώσει τη ζωή των πολιτών και θα προωθήσει την ανάπτυξη στην περιοχή. Ψηφίζουμε θετικά και αναμένουμε από την Κυβέρνηση να υλοποιήσει τις δεσμεύσεις της και για τους υπόλοιπους οδικούς άξονες στους οποίους αναφέρθηκα.

Τέλος, άκουσα ένα συνάδελφο να αναφέρεται ξανά στην επιτροπή του Αχελώου. Ένα έχω να πω. Είναι ένα θέμα το οποίο κρίθηκε στο Σ.τ.Ε., κρίθηκε στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, άρα κακώς αναφέρεται και πάλι ως θέμα προς συζήτηση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενη ομιλήτρια η κ. Απατζίδη από το ΜέΡΑ25.

**ΜΑΡΙΑ ΑΠΑΤΖΙΔΗ:** Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο αυτοκινητόδρομος Ε65 μοιάζει με ένα σημερινό γεφύρι της Άρτας λόγω των πολλών περιπετειών στην κατασκευή του που θα άξιζαν ένα σύγχρονο λαϊκό μοιρολόι. Αναβολές, αναστολές, σκανδαλώδεις καθυστερήσεις, συχνά και διακοπές. Και τι δεν έχει αυτή η ιστορία. Μόνο που το στοιχειωμένο θύμα σε αυτή τη σύγχρονη εποχή είναι ο ελληνικός λαός και το δημόσιο που καλείται πάλι να βάλει πλάτη για να κερδοφορίσουν οι ιδιώτες.

Πρόκειται για μία ιστορία που κρατάει από το μακρινό 2007 με κυρώσεις και τροποποιήσεις από όλες τις μνημονιακές κυβερνήσεις. Σήμερα, δεκατέσσερα χρόνια μετά, ο αυτοκινητόδρομος εξακολουθεί να είναι ανολοκλήρωτος και η σύνδεση της ανατολικής Ελλάδας με τη δυτική να εκκρεμεί. Το μεγάλο πρόβλημα, όμως, είναι ότι τις καθυστερήσεις των εργασιών τις πληρώνει όλα αυτά τα χρόνια το στοιχειωμένο δημόσιο, καθώς η παραχωρησιούχος εταιρεία διεκδικούσε με επιτυχία αποζημιώσεις πολλών εκατομμυρίων ευρώ εις βάρος του ελληνικού λαού.

Πολλή χαρακτηριστική είναι η τροποποίηση που συνέβη το 2013 κατά τη διάρκεια της οξείας φάσης της χρηματοπιστωτικής κρίσης. Το δημόσιο ανέλαβε την πλήρη χρηματοδότηση του έργου, αλλά και επιπλέον δεσμεύθηκε να παραχωρήσει το μερίδιό του από τα έσοδα της Ιονίας Οδού στην παραχωρησιούχο εταιρεία του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας για να καλύψει τις δαπάνες για το αναβαλλόμενο τμήμα. Αυτό συνέβη ακριβώς γιατί η παραχωρησιούχος στην κεντρική Ελλάδα είναι η ίδια με αυτή της Ιόνιας Οδού. Και γι’ αυτό μπορούμε να μιλάμε και σε αυτή την περίπτωση για έναν εθνικό εργολάβο.

Στη συνέχεια οι δύο βασικές μνημονιακές κυβερνήσεις του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας είχαν μία αγαστή συνεργασία μεταξύ τους. Ο μεν ΣΥΡΙΖΑ κύρωσε σύμβαση που αφορούσε το νότιο τμήμα από τον ημικόμβο Αθηνών-Θεσσαλονίκης ως την Ξυνιάδα το 2018, ενώ η Νέα Δημοκρατία προχώρησε πρόσφατα σε νέα τροποποίηση της σύμβασης για να ολοκληρωθεί το βόρειο τμήμα από τα Τρίκαλα μέχρι την Εγνατία Οδό. Όταν μιλάμε για συνεργασία των δύο μνημονιακών κομμάτων δεν υπερβάλλουμε καθόλου. Στην πραγματικότητα, οι διατυπώσεις των δύο νομοσχεδίων, δηλαδή αυτή του 2018 επί ΣΥΡΙΖΑ και του προτεινόμενου της Νέας Δημοκρατίας είναι εντυπωσιακά όμοιες. Δίνουν την αίσθηση ότι προέρχονται από το νομικό τμήμα της παραχωρησιούχου της εταιρείας, όντας κομμένες και ραμμένες στα μέτρα της. Υπάρχει, όμως, ένα πάρα πολύ μεγάλο τίμημα για τις καθυστερήσεις σε αυτό το σύγχρονο γεφύρι της Άρτας. Ενώ στην αρχική σύμβαση το 2007, το δημόσιο συμμετείχε μόνο με 518 εκατομμύρια ευρώ, σήμερα έχουμε φτάσει στα 1.371 εκατομμύρια ευρώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Γιατί; Κατά τις δύο τελευταίες μνημονιακές κυβερνήσεις που γνώρισε η χώρα μας το δημόσιο ανέλαβε εξ ολοκλήρου την χρηματοδότηση των δύο αναβαλλόμενων τμημάτων, δηλαδή του νότιου επί ΣΥΡΙΖΑ και του βόρειου επί Νέας Δημοκρατίας.

Τι πειράζει, λοιπόν, αν έγιναν λάθη, αναβολές, διακοπές, αφού στο τέλος πληρώνει το δημόσιο; Αν ο ιδιώτης, εν προκειμένω ο εθνικός εργολάβος ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, αντιμετωπίζει κίνδυνο χαμηλής απόδοσης στην εκμετάλλευση των έργων, έρχεται το δημόσιο να επιδοτήσει τη χασούρα, ενώ ακόμη παραπάνω υπάρχει και πρόβλεψη απαγόρευσης κατασκευής ανταγωνιστικών έργων που μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά την κυκλοφορία στον αυτοκινητόδρομο.

Γίνονται επίσης, εκτιμήσεις για αποζημίωση της παραχωρησιούχου εταιρείας σχετικά με την εικαζόμενη απόδοση του έργου, καθώς και για το ύψος των διοδίων. Οι εκτιμήσεις αυτές αγνοούν την γενικότερη πορεία της ελληνικής οικονομίας και του ρυθμού ανάπτυξης ή στασιμότητάς της και γι’ αυτό είναι επικίνδυνες.

Βεβαίως, θα επιτείνει κανείς τη συμβολή του Ταμείου Ανάκαμψης, αλλά εδώ ακριβώς έγκειται το πρόβλημα και είναι ο λόγος για τον οποίο το ΜέΡΑ25 καταψηφίζει το νομοσχέδιο. Νομοσχέδια όπως το προτεινόμενο, καταδεικνύουν το πώς αντιμετωπίζει η εγχώρια ολιγαρχία το Ταμείο Ανάκαμψης. Ως μία κότα με τα χρυσά αυγά, την οποία θα εκμεταλλευτεί αποκλειστικά αυτή, χωρίς να υπάρχει διοχέτευση των πόρων σε δραστηριότητες που θα ωφελήσουν άμεσα τον ελληνικό λαό.

Και βεβαίως ως ΜέΡΑ25 μπορεί να έχουμε κάνει κριτική για το Ταμείο Ανάκαμψης ως αμελητέο από μακροοικονομική άποψη για την εγχώρια ολιγαρχία, αλλά δεν παύει να είναι μία πηγή άμεσου και εύκολου πλουτισμού και αυτό αποτελεί το κυρίως αντικείμενο της κριτικής μας, καθώς όλες οι τροποποιήσεις που έχουν κατατεθεί από το 2007 είναι μονίμως επιβαρυντικές για το δημόσιο και ωφέλιμες για τον εθνικό εργολάβο ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Οπωσδήποτε ως ΜέΡΑ25 αναγνωρίζουμε πλήρως την ανάγκη να αναπτυχθούν οι περιοχές της κεντρικής και δυτικής Ελλάδας και μάλιστα σε μία περίοδο απολιγνιτοποίησης και η απολιγνιτοποίηση είναι οικολογικώς σημαντική. Ως ΜέΡΑ25 τη στηρίζουμε για χάριν ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τονίζοντας κυρίως την χρήση των πλωτών ανεμογεννητριών.

Σε ένα τέτοιο, λοιπόν, περιβάλλον απολιγνιτοποίησης είναι σημαντικό η κεντρική και δυτική Ελλάδα να αποτελεί έναν κόμβο για την καλύτερη δυνατή διασύνδεση λιμανιών, όπως λόγου χάριν της Ηγουμενίτσας με τον Βόλο και τον Πειραιά. Αεροδρομίων, όπως αυτό των Ιωαννίνων και με άλλα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας, ώστε να έχουμε ένα πλήρες δίκτυο αυτοκινητόδρομων. Το διακύβευμα είναι βεβαίως η διασύνδεση των λιμανιών και των αεροδρομίων με τα Δυτικά Βαλκάνια, καθώς και την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη. Ακριβώς, όμως, επειδή τα ζητήματα αυτά αποτελούν το διακύβευμα για το μέλλον, έχει μεγάλη σημασία το πώς τα χειριζόμαστε. Δυστυχώς, στη χρεοδουλοπαροικία Ελλάς που έχει καταντήσει η χώρα, έχουμε το θλιβερό φαινόμενο να θυσιάζονται τα πάντα, εν προκειμένω οι πόροι του δημοσίου, για να χτίζονται τα σύγχρονα γεφύρια της Άρτας, με όρους που είναι πάντα υπέρ του εθνικού εργολάβου, σε μία επίδειξη ευαισθησίας για την κρατική εξασφάλιση της κερδοφορίας των ιδιωτών που δεν επιδεικνύει πουθενά αλλού η συγκεκριμένη Κυβέρνηση.

Μόνο επιχειρηματικοί όμιλοι, όπως οι εργολάβοι, εξασφαλίζονται σε βάθος δεκαετιών για το συμφέρον τους, ενώ ο λαός δεν αποζημιώνεται όταν καθίσταται έρμαιο της τύχης του λόγω των οικονομικών πολιτικών των κυβερνώντων. Πρόκειται για ένα μοντέλο, όπου η οικονομία και ο λαός είναι απολύτως εξαρτημένοι από την χρεοδουλοπαροικία Ελλάς. Δίνονται χρήματα μόνο για δημόσια έργα, τα οποία θα εξασφαλίσουν έναν ορισμένο τρόπο ανάπτυξης και διασυνδεσιμότητας. Τα χρήματα αυτά τα ξεκοκκαλίζει η ολιγαρχία, εν προκειμένω με τους εργολάβους, ενώ το δημόσιο καλείται πάντα να πληρώνει και να αποζημιώνει για τα σπασμένα και για τα λάθη που οφείλονται, είτε σε συγκεκριμένες κυβερνητικές πολιτικές είτε σε δυσμενείς συγκυρίες.

Για όλους αυτούς τους λόγους, επειδή θεωρούμε ότι αυτή η πορεία εκτράχυνσης και επιβάρυνσης του δημοσίου δεν μπορεί να συνεχίζεται, θα καταψηφίσουμε το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει ο κ. Διονύσιος Σταμενίτης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μετά τον κ. Σταμενίτη, θα ήθελα να πάρω εγώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Εντάξει, κύριε συνάδελφε.

Άρα, λοιπόν, μετά τον κ. Σταμενίτη, θα μιλήσει ο κ. Σκανδαλίδης, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κινήματος Αλλαγής. Θα συνεχίσουμε με τον κ. Ζαχαριάδη, την κ. Σκόνδρα, τον κ. Πάνα και τον κ. Λιούπη.

Κύριε Σταμενίτη, έχετε τον λόγο.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση αφορά την κύρωση από το ελληνικό Κοινοβούλιο της συμφωνίας, η οποία υπογράφηκε τον περασμένο Ιούνιο, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και της εταιρείας με την επωνυμία «Αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης».

Αντικείμενο της συμφωνίας αποτελεί η τροποποίηση των διατάξεων για τη σύμβαση παραχώρησης του έργου μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος Ε65, με σκοπό την κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65, δηλαδή το τμήμα Τρίκαλα, Καλαμπάκα, Εγνατία Οδός. Είναι ένα εμβληματικό έργο για τον τομέα των οδικών υποδομών, όχι μόνο για την χώρα μας που θα πραγματοποιήσει τη σύνδεση της δυτικής με τη νότια Ελλάδα και θα συμβάλει ουσιαστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής της δυτικής Μακεδονίας. Θα ολοκληρωθεί, δηλαδή, ο αυτοκινητόδρομος από τη Λαμία μέχρι την Εγνατία, θα συνδεθεί η Στερεά Ελλάδα με τη Θεσσαλία, τη δυτική Μακεδονία, αλλά και την Ήπειρο.

Όπως έχει ειπωθεί και είναι γνωστό, ο Ε65 αποτελούσε έναν από τους πέντε αυτοκινητόδρομους που το 2007 δημοπρατήθηκαν με σύμβαση παραχώρησης από την τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Είναι ένα έργο που ταλαιπωρήθηκε πάρα πολύ μέχρι να φτάσουμε στη σημερινή μέρα και την κύρωση του βόρειου και τελευταίου τμήματος από την Ολομέλεια της Βουλής, καθώς τα οικονομικά προβλήματα που ακολούθησαν τα επόμενα του 2007 χρόνια και συγκεκριμένες πολιτικές αποφάσεις -θα προσθέσω εγώ- καθυστέρησαν πάρα πολύ την ολοκλήρωση, όχι μόνο αυτού, αλλά όλων αυτών των πέντε μεγάλων αυτοκινητόδρομων.

Θυμίζω ότι μέχρι το 2011 είχαμε τριάντα αυξήσεις και φόρους στις μετακινήσεις που οδήγησαν τελικά στη μείωση των μετακινήσεων και το σταμάτημα των δρόμων, όπως και το 2015 είχαμε τη μεγάλη απόφαση περί επαναδιαπραγμάτευσης όλων αυτών των συμβάσεων. Τελικά, τι έγινε; Κόστισαν σε χρήμα στους Έλληνες πολίτες, καθώς το ελληνικό δημόσιο θα έπρεπε να συνεισφέρει επιπλέον για να συνεχιστούν τα έργα και φυσικά, χάθηκε πολύτιμος χρόνος.

Υπενθυμίζω το πρότζεκτ: χίλια τετρακόσια δεκαεπτά χιλιάδες χιλιόμετρα σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι, οι δρόμοι της ανάπτυξης με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, που πραγματικά τώρα που ολοκληρώνονται αλλάζουν τη χώρα.

Πιστεύω ότι δεν χρειάζεται να πούμε πολλά, όσον αφορά τη μεγάλη προσπάθεια και τη συστηματική δουλειά της σημερινής Κυβέρνησης, προσωπικά του ίδιου του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη, αλλά και του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κ. Κώστα Καραμανλή, προκειμένου το βόρειο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου να μπει σε τροχιά υλοποίησης και το έργο να μπορέσει επιτέλους να ολοκληρωθεί.

Άλλωστε, το αποτέλεσμα αποδεικνύει τη δουλειά που έγινε. Τόσο το ιστορικό βέβαια όσο και τα δεδομένα αναλύθηκαν στη συνεδρίαση της επιτροπής, όσο και σήμερα από τον συνάδελφο εισηγητή της Πλειοψηφίας. Έγινε ξεκάθαρο ότι η βούληση της σημερινής Κυβέρνησης ήταν από την πρώτη στιγμή να ξεπεραστούν όλα τα εμπόδια και να ξεμπλέξει ένα κατά ομολογία ταλαιπωρημένο έργο. Είναι πια περισσότερο από βέβαιο ότι το βόρειο τμήμα του Ε64 θα ολοκληρωθεί βάσει των χρονοδιαγραμμάτων που δίνει το Υπουργείο Υποδομών.

Και επειδή κάτι ειπώθηκε για το χρονοδιάγραμμα των απαλλοτριώσεων, ότι οι οκτώ μήνες είναι πολύ μικρό χρονικό διάστημα, όταν πριν ήταν δώδεκα, εγώ νομίζω ότι θυμάμαι ότι επί ΣΥΡΙΖΑ ήταν επτά μήνες. Το ξέχασε αυτό ο πρώην Υπουργός που το ανέφερε εδώ;

Αυτό, όμως, που έχει αξία είναι να τονίσουμε ότι αυτό που αποδεικνύεται σήμερα είναι πως η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας διέπεται από την κουλτούρα της αποτελεσματικότητας, την οποία βασίζει και εφαρμόζει συστηματικά πατώντας πάνω στο τρίπτυχο: στόχος, σχεδιασμός, υλοποίηση. Ο τομέας των υποδομών είναι ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα που επιβεβαιώνουν σε απόλυτο βαθμό αυτή τη θέση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συμπληρώνονται αυτές τις μέρες δύο χρόνια από την εκλογική νίκη της Νέας Δημοκρατίας στις εκλογές στις 7 Ιουλίου του 2019 και ο απολογισμός είναι αναμφισβήτητα θετικός. Το εθνικό σχέδιο της Νέας Δημοκρατίας για τις υποδομές που παρουσιάστηκε προεκλογικά τον Μάρτη του 2019 υλοποιείται βήμα προς βήμα, εμφανίζοντας ισόρροπη εξέλιξη σε όλες τις υποενότητες που συγκροτούν τον συγκεκριμένο τομέα στη χώρα μας. Αναφέρομαι στα έργα που έχουν πάρει τον δρόμο τους, όσον αφορά τα οδικά δίκτυα, τις σιδηροδρομικές γραμμές, το μετρό και τέλος τις ενεργειακές υποδομές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι εξελίξεις και τα θετικά αποτελέσματα, όσο απόδειξη συνέπειας και αποτελεσματικότητας είναι για τη σημερινή Κυβέρνηση, άλλο τόσο τεκμήριο ασυνέπειας και αναποτελεσματικότητας είναι για την προηγούμενη κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Κι επειδή έχουμε ακούσει κατά καιρούς κριτική, ότι δεν έχουμε πρόγραμμα, ότι επιλέγουμε αμφίβολες μεθόδους, όπως τα ΣΔΙΤ, που εσείς οι ίδιοι χρησιμοποιούσατε όταν ήσασταν κυβέρνηση -τώρα ακούσαμε και κριτική, γιατί δεν βάλαμε έργα στο Ταμείο Ανάκαμψης, που δεν επιτρέπονταν να μπουν έργα για τα οδικά δίκτυα, ενώ οι Βουλευτές σας στην περιφέρεια κατηγορούν την Κυβέρνηση ότι δεν έχει βάλει κανένα έργο οδικού δικτύου στον τομέα ανάκαμψης- μπαίνω στη διαδικασία ν’ αναφερθώ σ’ ένα ακόμα παράδειγμα, πέρα από της εξαιρετικής σημασίας έργο που είναι ο Ε65, σ’ ένα σημαντικό έργο που το ανέφερε και ο πρώην Υπουργός. Είναι ένα σημαντικό έργο για τον Νομό Πέλλας και για ολόκληρη την κεντρική Μακεδονία. Προφανώς, αναφέρομαι στο έργο αναβάθμισης, κατασκευής του οδικού άξονα Θεσσαλονίκη- Γιαννιτσά-Έδεσσα, όπου ο πρώην Υπουργός είπε ότι έχει γίνει μηδέν. Αυτό είναι απίθανο πράγμα, το οποίο αποτελεί ένα ακόμα παράδειγμα, μια ακόμα περίπτωση από τις πολλές που ξεμπλοκάρισε και πήρε τον δρόμο χάρη στην οργανωμένη και συντονισμένη δουλειά του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών.

Ευτυχώς, για τους πολίτες της Πέλλας, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη και η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έκαναν όλα τα απαιτούμενα, ώστε να έχουμε μελετητική ωριμότητα στο σύνολο του έργου, καθώς προχώρησαν στην υπογραφή τριών συμβάσεων με την ανάδοχο εταιρεία για την εκπόνηση της μελέτης του οδικού άξονα στην Έδεσσα, τα οποία χρήματα από το 2014 υπήρχαν στο Υπουργείο και δεν ασχολούταν κανείς με αυτά. Έπειτα χαρακτήρισαν το έργο «εθνικής σημασίας», ώστε αξιοποιώντας το άρθρο 7α να προχωρήσουν γρήγορα απαλλοτριώσεις. Τεσσεράμισι χρόνια με κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ έγινε μηδέν σ’ αυτό το κομμάτι. Τέλος, εξασφαλίστηκαν και τρόποι χρηματοδότησης μέσα από την επιλογή ΣΔΙΤ.

Μάλιστα, παίρνοντας την ευκαιρία, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να καταθέσω την άποψη ότι μπορούμε να εξετάσουμε την αναβάθμιση του έργου των υφιστάμενων δρόμων, δηλαδή του Χαλκηδόνα, Παραλίμνη και Μελίσσι, Μαυροβούνι, ώστε όλο το έργο να έχει μια ενιαία διατομή, δηλαδή δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση. Πιστεύω ότι αυτό είναι εφικτό, δεν δημιουργεί προβλήματα ούτε καθυστερήσεις, ενώ θα μας δώσει τη δυνατότητα να έχουμε στο σύνολο έναν μεγάλο δρόμο στα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Και επανέρχομαι στις σκέψεις μου λέγοντας πως είμαι βέβαιος ότι το ξέρετε πολύ καλά και εσείς οι ίδιοι, κυρίες και κύριοι της Αντιπολίτευσης, ότι μπορούμε ν’ αναφερθούμε σε δεκάδες τέτοιες παρόμοιες περιπτώσεις για τις οποίες η προηγούμενη κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα να προχωρήσουν τα έργα ή όπου έκανε κάτι τα έμπλεξε περισσότερο.

Στην επιτροπή ο Υπουργός, αλλά και τώρα, έδωσε ένα σημαντικό στοιχείο που αντανακλά το τεράστιο χάσμα που χωρίζει τις δύο κυβερνήσεις, αυτή του ΣΥΡΙΖΑ από της Νέας Δημοκρατίας. Και αναφέρομαι στο στοιχείο ότι μέσα σε δύο χρόνια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας σχεδόν συμβασιοποίησε έργα 4 δισεκατομμυρίων, ενώ η προηγούμενη κυβέρνηση σε τεσσεράμισι χρόνια έφτασε τα 800 εκατομμύρια.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας την τοποθέτησή μου, θα ήθελα κι εγώ με τη σειρά μου να τονίσω ότι η κύρωση της συμφωνίας αυτής βάζει τις ράγες της ολοκλήρωσης του Ε65 και πρέπει να ψηφιστεί από όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Και αυτό, γιατί τέτοιου είδους έργα δεν μπορούν να είναι πεδίο πολιτικής αντιπαράθεσης. Ανήκουν στους Έλληνες πολίτες και συμβάλλουν στην ανάπτυξη της χώρας. Δεν χωρά αμφιβολία ότι πρόκειται για ένα έργο που θα συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη, κεντρική και περιφερειακή, θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας, θα σπάσει τη συγκοινωνιακή απομόνωση σημαντικών περιοχών της πατρίδας μας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ολοκληρώστε παρακαλώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Και παράλληλα εξίσου σημαντικό γεγονός, θα διαδραματίσει κομβικό ρόλο στις πολιτικές για την προστασία του περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, σαφώς μέσα από τη συμβολή του στο μεγάλο πρότζεκτ της απολιγνιτοποίησης της δυτικής Μακεδονίας, αφού θα προσφέρει ουσιαστική στήριξη στη μετάβαση στη νέα περίοδο.

Η κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65 είναι μια ακόμα απόδειξη ότι η σημερινή Κυβέρνηση έχει όραμα και συγκεκριμένο σχέδιο για τον τρόπο με τον οποίον η χώρα μας θα ανεβάσει ταχύτητα και θα προχωρήσει μπροστά.

Καλώ όλους σας να υπερψηφίσουμε αυτή τη συμφωνία.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΚΙΝΑΛ, τον κ. Σκανδαλίδη.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ομολογώ ότι όταν ερχόμουν στη Βουλή σήμερα, νόμιζα ότι θα βρισκόμουν σε μια συζήτηση όπου δεν θα υπήρχε καμμία παρά πολύ μεγάλη, αν θέλετε, κομματική αντιπαράθεση, γιατί, όπως όλοι τονίζουν από όλα τα κόμματα, τα έργα ανήκουν στον λαό και όχι στις κυβερνήσεις που το υλοποιούν, μιας και τα περισσότερα από αυτά είναι σε διαδοχικές κυβερνήσεις, γιατί δεν τελειώνουν μέσα σε μια τετραετία και τελικά, έχω παραστεί σε μια συνεδρίαση η οποία απέκτησε ξαφνικά ένα πάρα πολύ σημαντικό χαρακτήρα.

Άκουσα με έκπληξη τον Πρωθυπουργό να κάνει μια βαρυσήμαντη ομιλία για το βόρειο τμήμα της Ε65, ότι αποτελεί, μάλιστα είπε, την πεμπτουσία της ενσωμάτωσης της Θεσσαλίας στον εθνικό κορμό. Ας χαιρετίσουμε, λοιπόν, την εθνική ενσωμάτωση της Θεσσαλίας.

Δεν έχει σημασία ότι προηγήθηκαν κάποια σημαντικά και ίσως και σημαντικότερα έργα σε αυτές τις περιοχές, στη διάρκεια πολλών δεκαετιών, από πολλές κυβερνήσεις και διαφορετικού χαρακτήρα και διαφορετικής προέλευσης, για να θυμίσω μόνο την πολεοδομική συγκρότηση της περιοχής ή τον αναδασμό παλαιότερα των αρχών του αιώνα και άλλα που διαμεσολάβησαν από τα εκατόν σαράντα χρόνια που πέρασαν από τότε που τελικά σήμερα ενσωματώνεται στον εθνικό κορμό η Θεσσαλία.

Βέβαια, πρέπει να πω ότι μένει μακριά από εμένα η υποβάθμιση της σημασίας της υλοποίησης του συνολικού έργου της Ε65, μιας και από τον αρχικό σχεδιασμό, μαζί με τον ΠΑΘΕ, την Εγνατία, την Ιόνια Οδό και την προέκτασή της στη δυτική Πελοπόννησο και τον βόρειο άξονα της Κρήτης, αποτελεί ένα εθνικό σχέδιο πάρα πολύ σημαντικό για τις υποδομές της χώρας και για την ενδοπεριφερειακή και διαπεριφερειακή ανάπτυξή της.

Πράγματι, η ολοκλήρωση του έργου συμβάλλει στην ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας, ενώνει περιφέρειες, όπως τη Θεσσαλία, τη Δυτική Μακεδονία και την Ήπειρο, που είναι περιοχές με μεγάλη υστέρηση στην ανάπτυξη, με μεγάλα ποσοστά ανεργίας και προφανώς, θα ωφεληθούν, όπως επίσης και οι κάτοικοι που θα μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα και να εξυπηρετούνται γρήγορα οι ανάγκες του τομέα των μεταφορών για τη χώρα μας και η καθιέρωσή της ως διαμετακομιστικού κόμβου με τη σύνδεση οδικών δικτύων, λιμανιών και σιδηροδρομικού δικτύου.

Και έχει θέσει ο εισηγητής μας κάποια ερωτήματα σχετικά με το κόστος του έργου, τους υπολογισμούς και τις εκτιμήσεις για την απόδοση του έργου, τη συμμετοχή και την αποζημίωση του παραχωρησιούχου, αλλά και το ύψος των διοδίων, για το ποιο είναι το επίπεδο της τεχνικής προετοιμασίας του έργου, το αν υπάρχουν στοιχεία για την αλλαγή του μήκους του τελευταίου τμήματος κ.λπ.. Είναι πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα. Δεν απαντήθηκαν, απ’ ό,τι έχω αντιληφθεί, στην επιτροπή. Περιμένουμε από την Κυβέρνηση να τα απαντήσει αναλυτικά σήμερα κατά την ψήφιση του νόμου.

Θα μου επιτρέψετε κάτω από αυτό το πρίσμα να πω ότι εμείς ψηφίζουμε θετικά και θέλουμε να κάνουμε μια κριτική στην Κυβέρνηση, γιατί πιστεύουμε ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σχέδιο αναπτυξιακής και παραγωγικής ανασυγκρότησης, αλλά ούτε και διάθεση για διάλογο και συνεννόηση για ένα εθνικό σχέδιο. Κι έρχομαι σε αυτό το οποίο θεωρώ πάρα πολύ σημαντικό.

Εγώ θέλω να κάνω μια μακροσκοπική τοποθέτηση. Το αναπτυξιακό σχέδιο της χώρας, μετά την απόφαση για το πρόγραμμα σύγκλισης και τη μεγάλη αύξηση της πίτας που έγινε στην αρχή της δεκαετίας του ’90, λόγω των ευρωπαϊκών ενισχύσεων και τη μεγάλη, αν θέλετε, συρροή ευρωπαϊκών πόρων, σχεδιάστηκε για τις ολοκληρωμένες υποδομές τη δεκαετία του ’90. Υπήρξε η εποχή των μεγάλων έργων που άλλαξαν τη μορφή της χώρας η δεκαετία 1993-2003 και οδήγησαν στην Ελλάδα του 2004.

Και θέλω να θυμίσω μια παραδοχή του σημερινού Πρωθυπουργού, ότι η χώρα έφτασε στην ακμή της νεότερης ιστορίας της με την Ελλάδα των Ολυμπιακών Αγώνων.

Τα έργα που σχεδιάστηκαν και άρχισαν να υλοποιούνται εκείνη την εποχή ήταν έργα μακράς πνοής, δεν αρκούσαν μία ή δύο θητείες για να ολοκληρωθούν. Θα φέρω ένα παράδειγμα αρνητικό και ένα θετικό. Το θετικό παράδειγμα είναι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και μια σειρά από άλλα θετικά έργα, όπως η Εγνατία, και το αρνητικό παράδειγμα είναι το Κτηματολόγιο, ένα πολύ πιο σύνθετο έργο, το οποίο δυστυχώς όλες οι κυβερνήσεις, ενώ υποτίθεται ότι θα μπορούσαν να το υλοποιήσουν γρήγορα, είτε με τους λάθος σχεδιασμούς τους είτε μέσα από τις πρακτικές τους, δεν κατάφεραν να το υλοποιήσουν μετά από πάρα πολλά χρόνια.

Έτσι, να μην παίρνουμε μια τόσο απόλυτη θέση σε ό,τι αφορά μια πολιτική δημοσίων έργων και κάθε κυβέρνηση να διεκδικεί για τον εαυτό της το αλάθητο -δεν υπάρχει αυτό το αλάθητο- και ταυτόχρονα να ισχυρίζεται ο καθένας μας ότι τα έργα είναι για τους Έλληνες και όχι για τις κυβερνήσεις.

Εκείνη λοιπόν την εποχή σχεδιάστηκαν τα έργα μακράς πνοής και σαφέστατα μπήκαμε σε μια άλλη εποχή, γιατί ακολούθησαν πολλά χρόνια που με την κρίση και με τα μνημόνια και όλα αυτά δεν υπήρχαν οι αναγκαίοι πόροι να συνεχιστεί ένα πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων με τους δημοσιονομικούς περιορισμούς, στον βαθμό που θα μπορούσε να υλοποιήσει αυτό τον μακροχρόνιο σχεδιασμό.

Μπαίνουμε όμως τώρα στη δεκαετία του 2020-2030, μετά την πανδημία και την οικονομική κρίση. Κι έρχεται για δεύτερη φορά, θα έλεγα για τρίτη –γιατί η πρώτη φορά ήταν το σχέδιο Μάρσαλ τη δεκαετία του ’50, η δεύτερη ήταν τα προγράμματα σύγκλισης τη δεκαετία του ’90- που αυξάνει πάλι η πίτα, αυξάνονται δηλαδή οι συνολικοί πόροι που διαθέτει ο τόπος μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης και όλες τις αποφάσεις που έχει πάρει η Ευρωπαϊκή Ένωση και δίνεται ξανά η ευκαιρία να σχεδιαστεί μια συνολική ανάπτυξη για τη χώρα.

Εμείς, λοιπόν, ισχυριζόμαστε ότι η Κυβέρνησή σας δεν έχει αναπτυξιακό σχέδιο για τη χώρα, ότι ακολουθεί την πεπατημένη. Προσπαθεί να τελειώσει έργα ή να συνεχίσει έργα και θα έλεγα και επιλεκτικά, διαλέγοντας και ποια είναι αυτά που κάθε φορά αποφασίζει να συνεχίσει, ενώ θα έπρεπε να σχεδιαστεί από την αρχή.

Θα έπρεπε να υπάρχουν δύο άξονες: ο ένας είναι η ολοκλήρωση των μεγάλων συνεχιζόμενων έργων που δεν έχουν ολοκληρωθεί, για να ολοκληρωθούν οι υποδομές στη χώρα και ο δεύτερος είναι η στροφή στην παραγωγική ανασυγκρότηση, που ένα τεράστιο κομμάτι των πόρων πρέπει να πάει ουσιαστικά στην ανάπτυξη, όχι πια των έργων υποδομής, αλλά στην αλλαγή του αναπτυξιακού μοντέλου και την ανταγωνιστικότητα, την αύξηση του εθνικού προϊόντος μέσω ενός άλλου τύπου ανάπτυξης.

Εσείς εμφανιστήκατε εδώ με μια σειρά έργα -εκατόν εβδομήντα, επτακόσια, δεν ξέρω πόσα, εκατοντάδες έργα, εν πάση περιπτώσει-παραθέτοντας ένα σχέδιο το οποίο θριαμβολογείτε ότι εγκρίθηκε από το Ecofin, λες και δεν θα εγκρινόταν από το Ecofin ένα σχέδιο που βάζει στόχους την πράσινη ανάπτυξη που όλοι συνομολογούμε, την ψηφιοποίηση του κράτους που όλοι συνομολογούμε, όλα αυτά που λέτε εσείς τα λέμε και εμείς τα λέει ο ΣΥΡΙΖΑ, τα λένε όλοι. Στους στόχους δεν διαφωνεί κανείς, διαφωνεί στη δομή και τη δυνατότητα να αλλάξει το μοντέλο. Και εδώ έχετε τεράστια ευθύνη.

Διότι μέχρι τώρα κάνετε μια πολιτική στην πεπατημένη. Λείπει ένα όραμα που να υλοποιεί τους στόχους που όλοι συνομολογούμε. Με ποιο κράτος; Με το κράτος που ψηφίσατε; Με ποιες προτεραιότητες θα γίνουν αυτά; Τι θα γίνει πρώτο και τι δεύτερο; Θα σας πω ένα παράδειγμα. Η δεκαετία αυτή θα έπρεπε να είναι η δεκαετία του σιδηρόδρομου.

Θα έπρεπε να υπάρχει μια ολοκληρωμένη παρέμβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας για τις μεταφορές, που είναι αυτό που θα λύσει το μεγάλο πρόβλημα μετά τους οδικούς άξονες και έπρεπε να υπάρχει μια ειδική αναφορά στο πρόγραμμα που να λέει ότι «εμείς διαθέτουμε τόσους πόρους στο σιδηροδρομικό δίκτυο, με αυτή τη λογική, με αυτήν την κάλυψη, με αυτή την κατεύθυνση, με αυτά τα μέσα». Δεν υπάρχει αυτό το σχέδιο.

Κι έπειτα, τι σχέδιο έχετε για κάθε περιφέρεια; Απλά να συνδέσετε με τους δρόμους τις περιφέρειες; Πού θα στηθεί η παραγωγική συγκρότηση; Δεν πρέπει να γίνει σε κάθε περιφέρεια γύρω από αναπτυξιακούς πόλους; Τους έχετε προσδιορίσει; Τους έχετε συναποφασίσει με τις περιφέρειες; Συμμετέχει η αυτοδιοίκηση και οι φορείς σε αυτό, σε ποιες αποφάσεις, πού θα πάνε οι πόροι και πώς και με ποια προτεραιότητα; Δεν υπάρχει.

Και δεν υπάρχει ο προγραμματισμός να βάλει την κοινωνία στο παιχνίδι της ανάπτυξης. Καλείτε απλά τους επιχειρηματίες να πάρουν πρωτοβουλίες. Δεν είναι αυτό το πρόβλημά μας σήμερα. Το πρόβλημά μας είναι η κοινωνία και οι παραγωγικές δυνάμεις να εμπνευστούν από αυτή τη δουλειά, να μπούνε στο παιχνίδι, να δώσουν τις απόψεις τους, να στήσουν τους θεσμούς τους, να υπάρχει μια θεσμική ανασυγκρότηση της δημοκρατίας και της κοινωνίας για να μπορεί να υπάρχει ανάπτυξη διαφορετικού τύπου.

Αυτό δεν υπάρχει δυστυχώς, αγαπητοί συνάδελφοι, και νομίζω ότι εκεί πρέπει να γίνει η βασική κριτική στην πολιτική της Κυβέρνησης όχι μόνο στα καθημερινά και στα διαχειριστικά. Υπάρχουν αυτά, είναι δύσκολα. Πολλά από αυτά είναι σκοτεινά, πολλά από αυτά είναι επιλεκτικά. Εξυπηρετούνται συμφέροντα. Όλα αυτά μέσα από ένα πλαίσιο, μέσα από ένα οπτικό πεδίο το πώς πάει μέχρι τώρα η σύμφυση πολιτικής και οικονομίας στη χώρα μπορεί κανείς να τα ερμηνεύσει και ανάλογα με τη θέση που έχει σαν κόμμα προοδευτικό, συντηρητικό, υπέρ ποιων κοινωνικών τάξεων, να πει τη γνώμη του και να κάνει τις αντιπαραθέσεις του.

Αλλά άλλη ανάπτυξη για τη χώρα της ευημερίας, της αύξησης του εθνικού προϊόντος, του πλούτου δεν υπάρχει με αυτή την πεπατημένη λογική. Και πάνω σ’ αυτό είναι που εμείς διαφωνούμε. Και ενώ είμαστε εμείς αυτοί που χτίσαμε ουσιαστικά και τα δύο εθνικά σχέδια και τις υποδομές και για την επόμενη φάση της χώρας μας -δεν διεκδικούμε το αλάθητο ούτε να τα οικειοποιηθούμε- θέλουμε να τα συζητήσουμε μαζί σας, να συναποφασίσουμε κάτι διαφορετικό, να πάρουμε έναν άλλο δρόμο απ’ αυτόν που παίρνουμε τώρα. Αν το καταλαβαίνουμε όλοι αυτό, έχει καλώς. Εάν όχι, δεν πειράζει εδώ είμαστε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει ο κ. Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ:** Κύριε Γιαννούλη, «ναι» δεν ψηφίζουμε εδώ; Θέλει μια προσοχή, διότι ψηφίζοντας «ναι» μπορεί να κατηγορηθούμε για σαμποτέρ των οδικών υποδομών της χώρας. Το έχουμε δει άλλωστε να συμβαίνει τον τελευταίο χρόνο με συστηματικότητα στο θέμα της διαχείρισης πανδημίας.

Το λέω αυτό, διότι χθες είχαμε σημαντικές ανακοινώσεις από τον Πρωθυπουργό. Καταλάβαμε όλοι μας ότι το τελευταίο μίλι έχει διασταλεί λίγο, έγινε τελευταίο κεφάλαιο και πραγματικά προκύπτουν απορίες διαχειριστικές και πραγματικές. Πώς φτάσαμε από τη συνέντευξη στην εφημερίδα «BILD» που έλεγε ότι τον Ιούλιο και τον Αύγουστο τα πράγματα θα θυμίζουν ένα φυσιολογικό καλοκαίρι στις σημερινές δηλώσεις του κ. Αρκουμανέα για τρεις χιλιάδες κρούσματα;

Πραγματικά έχουμε μία κρίση στην Ελλάδα, στην Ευρώπη, στον κόσμο. Προετοιμάζεστε σαν Κυβέρνηση για το καλό και το κακό σενάριο; Κάνετε τίποτα άλλο πέρα από επικοινωνία; Λέγατε τον Απρίλη και τον Μάιο για 70% ανοσία μέχρι τον Ιούνιο. Είμαστε στο 40%. Υπάρχει μια απόσταση 30%. Τώρα λέτε για το τέλος καλοκαιριού.

Προφανώς ο εμβολιασμός των υγειονομικών και των νοσηλευτών στα γηροκομεία είναι μονόδρομος για την προστασία των ασθενών. Όμως χρειάζεται όταν υπάρχουν τέτοιες ανατροπές, και μια διαδικασία αυτοκριτικής. Είδα τον Ολλανδό Πρωθυπουργό τον κ. Ρούτε που έκανε αυτοκριτική διότι τα μέτρα χαλάρωσαν πρόωρα στη χώρα και ανέβηκαν τα κρούσματα. Θυμάμαι τη Γερμανίδα καγκελάριο την κ. Μέρκελ που έχει ζητήσει πολλές φορές συγγνώμη από τον γερμανικό λαό για αστοχίες στη διαχείριση της πανδημίας.

Εδώ στην Ελλάδα του κ. Μητσοτάκη πάντα φταίει κάποιος άλλος, ποτέ αυτοκριτική! Και έρχεται την προηγούμενη βδομάδα με συνέντευξή του στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» να μας μιλήσει για υγειονομικό σαμποτάζ από την Αντιπολίτευση, από όλη την Αντιπολίτευση. Εγώ λοιπόν με αυτήν την δήλωση είμαι έξαλλος, είμαι βαθιά προσβεβλημένος και νομίζω ότι υπονομεύει την προσπάθεια που κάνουμε στη χώρα ο καθένας από τη θέση του εδώ και δεκαοχτώ μήνες.

Και θέλω να θυμίσω μερικά πράγματα στην Εθνική Αντιπροσωπεία και στην Κυβέρνηση για να συνεννοηθούμε λιγάκι, γιατί φαίνεται ότι έχουμε πολύ δρόμο μπροστά. Όταν λοιπόν κάναμε κι εμείς καμπάνια ως ΣΥΡΙΖΑ για το «Μένουμε Σπίτι», κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν συμφωνούσαμε σε μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν εμβολιαστήκαμε πρώτοι, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν κάναμε προτάσεις για την ενίσχυση του ΕΣΥ, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν ζητάγαμε το καλοκαίρι του 2020 αυστηρό testing στις πύλες εισόδου της χώρας, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν λέγαμε μαζί με τον Πρόεδρο Μπάιντεν να σπάσουν οι πατέντες των εμβολίων για να εμβολιαστούν ταχύτερα όλοι οι άνθρωποι σε όλο τον κόσμο για να μπορούμε να είμαστε όλοι ασφαλείς, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ;

Όταν κάναμε εκδήλωση με τον Πρόεδρο του κόμματος, με τον κ. Μόσιαλο και τον κ. Γεροτζιάφα, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν συμφωνούσαμε στη Διάσκεψη των Προέδρων η Βουλή να λειτουργεί με χαμηλωμένη σύνθεση, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν κάναμε πρόταση για Υπουργό Υγείας κοινής αποδοχής, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν στέλναμε τους υγειονομικούς της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ στη διάθεση του ΕΣΥ, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν με τα χρήματα από το ταμείο του ΣΥΡΙΖΑ κάναμε δωρεά στο Νοσοκομείο Καστοριάς ενός κλιβάνου και ενός φορητού ακτινολογικού μηχανήματος, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν συμφωνούσαμε ακόμα και σε παράλογα και αναποτελεσματικά μέτρα όπως αυτό της απαγόρευσης κυκλοφορίας στις 18.00΄ τα Σάββατα και τις Κυριακές που αύξανε τον συνωστισμό πριν τις 18.00΄, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν τα τηλέφωνα όλων ήταν ανοιχτά για ό,τι χρειαστεί, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ; Όταν από αυτό εδώ το Βήμα ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ο Αλέξης Τσίπρας αναγνώριζε την αρτιότητα της εμβολιαστικής διαδικασίας, κάναμε υγειονομικό σαμποτάζ;

Γιατί τα λέω όλα αυτά; Για να δείξω και να αποδείξω ότι ο κ. Μητσοτάκης είναι ένας πολιτικός που τρέφεται και επιδιώκει τον διχασμό, ένας πολιτικός που ακόμα και όταν δεν έχει διχασμό τον εφευρίσκει. Ο κ. Μητσοτάκης δεν ήθελε συναινετική Αντιπολίτευση στην πανδημία. Αυτό το είχε και από εμάς και από άλλα κόμματα. Ήθελε μια Αντιπολίτευση βουβή. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση για τη λίστα Πέτσα, ήθελε βουβή Αντιπολίτευση για την αποτυχία του αλγορίθμου EVA πέρυσι το καλοκαίρι. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν άνοιγε τα σχολεία και έλεγε τί δεκαπέντε τί είκοσι πέντε. Να δω πώς θα ανοίξουν τα σχολεία σε ενάμιση με δύο μήνες από τώρα.

Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση για το συνωστισμό στα μέσα μαζικής μεταφοράς και για τα μέσα τα οποία αγοράστηκαν χωρίς air-condition. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν λιποθυμούσαν από την κούραση οι υγειονομικοί. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν η βόρεια Ελλάδα έφτασε να γεμίσει όλες τις ΜΕΘ και οι ασθενείς να διασωληνώνονται στους διαδρόμους.

Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν ο ίδιος παραβίαζε υγειονομικά μέτρα στην Πάρνηθα. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν ο ίδιος έκανε δεξιώσεις στην Ικαρία. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν έδερναν τη νεολαία στις πλατείες. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν αναιτιολόγητα απαγόρευε το δικαίωμα του συναθροίζεσθαι στο Πολυτεχνείο, παρ’ όλο που τα κόμματα είχαν πει ότι δεν θα έκαναν πορείες, αλλά εκδηλώσεις μνήμης συμβολικού χαρακτήρα. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν το μισό υπουργικό συμβούλιο εμβολιάστηκε μαζί με αρκετούς Δαπίτες, παίρνοντας τη σειρά από καρκινοπαθείς, υπέργηρους και διαβητικούς. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν σε όλη την Ευρώπη έλεγαν ότι υπάρχουν τέσσερα διαθέσιμα εμβόλια και εδώ για κάποιες ηλικιακές ομάδες, στις οποίες ανήκω και εγώ, υπήρχε μόνο μία επιλογή. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν έκανε την υποτιμητική καμπάνια των 150 ευρώ για τη νεολαία, αντί να δει το ωραίο και το έξυπνο παράδειγμά της Γαλλίας.

Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση για τις απευθείας αναθέσεις που χρησιμοποιούσαν την πανδημία ως δικαιολογία και όχι ως ανάγκη. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν άφηνε τον κόσμο της εστίασης χωρίς στήριξη και έβγαινε ο Υπουργός Ανάπτυξης και έλεγε «φέρτε μου τα κλειδιά». Θέλει βουβή Αντιπολίτευση όταν μέσω πανδημίας έρχονται 15% αυξήσεις στο ρεύμα της ΔΕΗ +10% την αύξηση τον Αύγουστο του 2019.

Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν έκανε μονοθεματικό το ΕΣΥ και οι μη COVID ασθενείς ταλαιπωρούνταν αφάνταστα. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση όταν του λέγαμε να συντονίσει τον ιδιωτικό, το δημόσιο και τον στρατιωτικό τομέα και δεν το έκανε για προφανείς λόγους. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση για να μπορεί να παριστάνει τον Μωυσή. Ήθελε βουβή Αντιπολίτευση -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε- για να μας λέει τον Μάιο του 2020 ότι νίκησε τον κορωνοϊό, για να δηλώνει ανενόχλητος ότι έχουμε περισσότερα περιφερειακά νοσοκομεία από όσα πρέπει, για να ιδιωτικοποιήσει περαιτέρω τις υποδομές υγείας, για να περάσει τα άθλια και απαράδεκτα αντιεκπαιδευτικά, αντεργατικά, αντιασφαλιστικά νομοσχέδια χωρίς κοινωνικές αντιδράσεις.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Καλώς. Ολοκληρώστε σας παρακαλώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ:** Βουβή Αντιπολίτευση δεν έχει. Δεν κάνουμε χάρη στον κ. Μητσοτάκη. Έχουμε θεσμικό καθήκον, έχουμε δημοκρατική υποχρέωση, έχουμε ιστορική ευθύνη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα η κ. Ασημίνα Σκόνδρα από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΑΣΗΜΙΝΑ ΣΚΟΝΔΡΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Ζαχαριάδη, η αλήθεια είναι ότι προς στιγμήν μπερδεύτηκα. Δεν κατάλαβα αν μιλούσαμε για την πανδημία ή αν το θέμα μας σήμερα είναι η Ε65...

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Όλα είναι.

**ΑΣΗΜΙΝΑ ΣΚΟΝΔΡΑ:** …διότι οκτώ λεπτά μιλήσατε και δεν αναφερθήκατε καθόλου στο συγκεκριμένο θέμα του νομοσχεδίου που συζητάμε.

Συζητάμε, λοιπόν, για ένα από τα πιο εμβληματικά έργα που αφορούν την Ελλάδα, τη Θεσσαλία και την Καρδίτσα, τον αυτοκινητόδρομο Ε65, έναν οδικό άξονα εκατόν ογδόντα χιλιομέτρων που εντάσσεται στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο και εκτείνεται από την ΠΑΘΕ στο ύψος της Ανθήλης Φθιώτιδος, διατρέχει τον Θεσσαλικό Κάμπο και καταλήγει στην Εγνατία.

Ήδη από το 2007, όταν ανακοινώθηκε η πρώτη σύμβαση για την κατασκευή του μεγαλόπνοου αυτού έργου, του άξονα που θα ένωνε την ανατολική με τη βόρεια και δυτική Ελλάδα και κατ’ επέκταση τη χώρα με ολόκληρη την Ευρώπη, οι Καρδιτσιώτισσες και οι Καρδιτσιώτες ανασάναμε, γιατί επιτέλους θα βγαίναμε από την οδική απομόνωση, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ανάπτυξη της περιοχής μας και την τοπική μας οικονομία.

Όμως το έργο συνολικού κόστους κατασκευής 1,6 δισεκατομμυρίου ευρώ αντιμετώπισε καθυστερήσεις λόγω χρηματοδότησης. Το 2013 έγινε επανεκκίνηση στο μεσαίο τμήμα του, από Ξυνιάδα έως Τρίκαλα, το κομμάτι που θεωρήθηκε ως το πλέον ώριμο, με τα 570 από τα συνολικά 825 εκατομμύρια ευρώ να προέρχονται από ευρωπαϊκούς πόρους και με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να επαναδιαπραγματεύεται τη σύμβαση παραχώρησης με την Κομισιόν, ώστε να βρεθεί λύση στο θέμα της χρηματοδότησης.

Στα τέλη του 2017, όταν δόθηκαν στην κυκλοφορία τα ογδόντα χιλιόμετρα του τμήματος αυτού, με τοποθέτησή μου στα τοπικά μέσα ενημέρωσης είχα μιλήσει για την επικοινωνιακή φούσκα που πυρετωδώς έστηνε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ τότε ώστε να εγκαινιάσουν το τμήμα της Ε65 που ήταν ήδη έτοιμο, μια φιέστα για να διαστρεβλωθεί η πραγματικότητα και να δοθεί η αίσθηση στους πολίτες της χώρας, ότι ένας μεγάλος αυτοκινητόδρομος, με σφραγίδα της Κυβέρνησης Τσίπρα, παραδίδεται στην κυκλοφορία.

Δεν θα σταθώ, όμως, στην επικοινωνιακή τακτική σας, κύριοι συνάδελφοι. Όπως και τότε, έτσι και σήμερα την πολιτική και διαχειριστική σας ανεπάρκεια προσπαθείτε να την καλύψετε με τεχνάσματα επικοινωνιακού χαρακτήρα. Ωστόσο, πέραν από την επικοινωνία υπάρχει και η ουσία. Αυτό δεν επιτρέπεται να το ξεχνάμε.

Το 2013 η τότε κυβέρνηση Σαμαρά, που εσείς βρίζατε και χλευάζατε, έκανε τιτάνιες προσπάθειες ώστε να ξεπεραστούν τα ανυπέρβλητα εμπόδια στην κατασκευή των μεγάλων οδικών αξόνων μεταξύ των οποίων και η Ε65. Ξεχάσατε στο ΣΥΡΙΖΑ ότι τότε, ως Αντιπολίτευση, στεκόσασταν απέναντι αντιδρώντας, πυροβολώντας και καθυβρίζοντας τη Νέα Δημοκρατία, μιλώντας για διευκόλυνση του πλιάτσικου και για εξυπηρέτηση φίλων και ημετέρων. Ξεχάσατε ότι στη Βουλή το καταψηφίσατε πανηγυρικά. Τα εγκαίνια, βέβαια, τα κάνατε. Και αυτό, όμως, για τη φιέστα. Ο κ. Τσίπρας πήγε και εγκαινίασε ένα μικρό και «τυφλό» οδικό τμήμα καταμεσής του καρδιτσιώτικου Κάμπου που ο ίδιος είχε πολεμήσει λίγο καιρό νωρίτερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα νιώθω βαθιά ικανοποίηση, γι’ αυτό δεν θα συνεχίσω με την προπαγάνδα του ΣΥΡΙΖΑ. Νιώθω ικανοποίηση πρώτον, διότι με την ολοκλήρωση της Ε65, λύνεται ένα μεγάλο πρόβλημα στην περιοχή μου και στη δυτική Θεσσαλία γενικότερα και μία προσδοκία ετών των Καρδιτσιωτών παίρνει σάρκα και οστά. Και είμαι διπλά ικανοποιημένη, διότι το έργο αυτό, όπως και τα μεγαλύτερα έργα στρατηγικής σημασίας για τη χώρα, δρομολογήθηκαν και υλοποιούνται από την μεγάλη ιστορική παράταξη της Νέας Δημοκρατίας. Η Ε65 επί Κώστα Καραμανλή ξεκίνησε, επί Αντώνη Σαμαρά απεγκλωβίστηκε και επί Κυριάκου Μητσοτάκη ολοκληρώνεται.

Αγαπητοί συνάδελφοι, η πορεία του έργου αυτού δεν ήταν στρωμένη με ροδοπέταλα. Κάποια στιγμή, μάλιστα, κινδύνεψε να ακυρωθεί. Το 2013 κάποιοι Βουλευτές, που οι περιοχές μας θίγονταν, ξεκινήσαμε αγώνα δρόμου. Με επίμονες και επίπονες προσπάθειες καταφέραμε να συμπεριληφθεί μεταξύ των μεγάλων οδικών έργων και να προχωρήσει. Σήμερα εκείνη η επιμονή και οι επίπονες προσπάθειές μας ανταμείβονται και φθάνουμε στην ολοκλήρωση του αυτοκινητόδρομου. Ερχόμαστε πιο κοντά στο να βγει η συγκεκριμένη περιοχή από την οδική απομόνωση και να δώσει αναπτυξιακές δυνατότητες στην αγροτική οικονομία, στο εμπόριο, στην επιχειρηματικότητα και την τουριστική ανάπτυξη, δημιουργώντας, παράλληλα, θέσεις εργασίας σε μια περιοχή που κρατά τα σκήπτρα της ανεργίας.

Τον Οκτώβριο του 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε τα 306 εκατομμύρια ευρώ για το νότιο τμήμα Ξυνιάδα-Λαμία, το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2022. Μέχρι και πριν λίγους μήνες το Βόρειο Τμήμα εξακολουθούσε να μένει χωρίς χρηματοδότηση. Μετά από επίμονες διαπραγματεύσεις του Υπουργού Υποδομών και του Πρωθυπουργού προσωπικά με την Κομισιόν και τις διαδοχικές επαφές του κ. Καραμανλή με την ευρωπαία Επίτροπο, φθάνουμε σήμερα στην κύρωση της συμφωνίας τροποποίησης διατάξεων της αρχικής σύμβασης παραχώρησης για το έργο και το βόρειο τμήμα πια παίρνει τον δρόμο της κατασκευής.

Τα οφέλη που απορρέουν από τον Ε65 δεν χρειάζεται να τα εξηγήσουμε. Όλοι αντιλαμβανόμαστε ότι είναι πολλαπλά και άμεσα εμφανή. Ασφαλείς και ταχύτατες μεταφορές υλικών και προϊόντων, σημαντική ανάσα των τοπικών οικονομιών, χιλιάδες θέσεις εργασίας. Παράλληλα, δίνει ουσιαστικά κίνητρα για την περιφερειακή ανάπτυξη τόσο κατά τον χρόνο κατασκευής του έργου όσο και μετέπειτα.

Κύριε Υπουργέ, ως Βουλευτής του Νομού Καρδίτσας θέλω να σας συγχαρώ για όλες τις προσπάθειές σας που τελικά καρποφόρησαν και υπόσχονται την αναβίωση των τοπικών οικονομιών μας. Παράλληλα, ευελπιστούμε ότι η Καρδίτσα θα μπει πια ισότιμα και δυναμικά και στον τουριστικό χάρτη της χώρας. Τώρα, κύριοι της ηγεσίας του Υπουργείου, απομένει η ολοκλήρωση των έργων του Αχελώου, που πιστεύω ότι με την αποφασιστικότητα που σας διακρίνει, θα βάλετε και σε αυτό τη σφραγίδα σας.

Επίσης, να συγχαρούμε όλοι μαζί τον Πρωθυπουργό της χώρας Κυριάκο Μητσοτάκη που με αποφασιστικότητα και μεθοδικότητα βάζει, επιτέλους, την κεντρική Ελλάδα και την Καρδίτσα στον ευρωπαϊκό οδικό χάρτη. Στα δύσκολα και στα μεγάλα, τελικά, η χώρα χρειάζεται τη Νέα Δημοκρατία και Πρωθυπουργούς σαν τον Κυριάκο Μητσοτάκη.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Επόμενος ομιλητής ο κ. Πάνας Αποστόλης από το Κίνημα Αλλαγής.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ:** Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κύρωση της σύμβασης που συζητάμε σήμερα για τον αυτοκινητόδρομο κεντρικής Ελλάδας Ε65 και την κατασκευή του Βόρειου Τμήματος Τρίκαλα - Εγνατία αφορά σε ένα μεγάλης και ιδιαίτερης αναπτυξιακής και στρατηγικής σημασίας έργο για τη χώρα μας.

Ειδικότερα, ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδας, ο οποίος συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα, εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και είναι πραγματικά ένας κομβικός οδικός άξονας.

Ας μου επιτραπεί, λοιπόν, να κάνω μια ιστορική αναδρομή για την εξέλιξη του έργου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι αρχικές συμβάσεις για τους αυτοκινητόδρομους αποτελούν διαδικασία που ξεκίνησε το 2000 και ήλθαν προς κύρωση στη Βουλή το 2006 και το 2007. Τότε, λοιπόν, εμείς ως ΠΑΣΟΚ είχαμε ψηφίσει θετικά, παρά τις σοβαρές επισημάνσεις μας για τις λεόντειες συμβάσεις και τις αδυναμίες σε σχέση με τα χρονοδιαγράμματα εγκρίσεων και απαλλοτριώσεων που ήταν ασφυκτικά για το δημόσιο. Ψηφίσαμε, όμως, θετικά λόγω της μεγάλης εθνικής σημασίας αυτών των έργων. Έπειτα το 2013 με την ψήφιση του ν.4219 κυρώθηκαν οι συμφωνίες τροποποίησης των αρχικών συμβάσεων και τότε προβλέφθηκαν τα τρία αναβαλλόμενα τμήματα και αυτό γιατί την περίοδο 2015 με 2019 δεν υπήρξε από την τότε κυβέρνηση κανένα μεγάλο έργο και δεν προκηρύχθηκε, ενώ κάποια που ήταν δρομολογημένα, όπως η ΒΟΑΚ ή ο άξονας Πάτρα - Πύργος, έμειναν στάσιμα.

Για τον Ε65 φτάσαμε στο 2018 που υπήρξε η τροποποίηση σύμβασης που βρίσκεται στο 70% της υλοποίησής της για να υπάρξει συνέχεια του δρομολογημένου αυτού έργου και όπως φαίνεται θα πάμε σε δεκαετία αντί για τριετία για την ολοκλήρωσή του.

Σήμερα, όμως, με την κινητικότητα που προσφέρουν οι πόροι του Ταμείου Ανάκαμψης έχουμε κύρωση μιας νέας συμφωνίας για το βόρειο τμήμα του άξονα του νοτίου τμήματος του Ε65. Όπως ήδη ανέφερα, το έργο αυτό που χρηματοδοτείται από το δημόσιο με την ένταξή του στο σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας «Ελλάδα 2.0» με επεκτεινόμενο προϋπολογισμό 452 εκατομμύρια, είναι ο ένας από τους δύο οδικούς άξονες μαζί με τον ΒΟΑΚ που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης. Γνωρίζουμε, λοιπόν, πολύ καλά ότι η ολοκλήρωση του Ε65 θα συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας, της περιφέρειας Θεσσαλίας, της περιφέρειας δυτικής Μακεδονίας, αλλά και της Ηπείρου, περιοχές με μεγάλη υστέρηση στην ανάπτυξη και με μεγάλα ποσοστά ανεργίας.

Παρ’ όλο που αποτελεί έργο που πρέπει επιτέλους να παραδοθεί και να κυκλοφορούν οι πολίτες με ασφάλεια και να εξυπηρετούνται οι ανάγκες του τομέα μεταφορών για τη χώρα μας, προβληματιζόμαστε γιατί δεν χρηματοδοτούνται και υποβαθμίζονται αυτοκινητόδρομοι όπως για παράδειγμα το τμήμα Ιωάννινα - Κακαβιά, με αποτέλεσμα να μην ολοκληρώνεται η Ιονία Οδός και η χώρα μας να μη συνδέεται με διευρωπαϊκούς άξονες μέσω των δυτικών Βαλκανίων που αναμφίβολα θα μείωνε τους χρόνους μεταφοράς και θα αξιοποιούσε το σύνολο των υποδομών μεταφορών της ευρύτερης περιοχής.

Οι προβληματισμοί και οι ενστάσεις μας δεν σταματούν εδώ. Αρχικά το Σχέδιο Εθνικής Ανάκαμψης δεν το συζητήσαμε στη Βουλή και πέραν της ενημέρωσης δεν τέθηκε σε δημόσια διαβούλευση. Αυτή τη στιγμή συζητάμε για έργα που ήδη έχουν αποφασιστεί με προχειρότητα.

Επίσης, τα προβλεπόμενα πολύ υψηλά ενιαία διόδια για όλα τα τμήματα και στον Ε65 και στον ΒΟΑΚ, παρ’ όλη την αυξημένη συμμετοχή του δημοσίου, δεν δικαιολογούν αυτό το υψηλό τίμημα, ενώ και στην υποπαραχώρηση Εγνατίας Οδού προβλέπεται στο μέλλον να έχουμε διόδια στα 0,063 ευρώ το χιλιόμετρο.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέσαμε επίσης στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου τα εξής ερωτήματα, πρώτον σχετικά με το κόστος του έργου, δεύτερον σχετικά με τους υπολογισμούς και τις εκτιμήσεις για την απόδοση του έργου, τη συμμετοχή και την αποζημίωση του παραχωρησιούχου, αλλά και για το ύψος των διοδίων. Ρωτήσαμε ακόμη πώς προκύπτει η ενίσχυση από δημόσιους πόρους στη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου με 38 εκατομμύρια ευρώ έως το 2038. Επίσης, ποιο είναι το επίπεδο τεχνικής προετοιμασίας του έργου σε σχέση με περιβαλλοντικές και τεχνικές απαλλοτριώσεις, μετατοπίσεις δικτύων κοινής ωφελείας και αρχαιολογικής εργασίας. Δεν θα σας κουράσω άλλο, παρ’ όλα τα συγκεκριμένα ερωτήματα που παρέμειναν αναπάντητα.

Με την ολοκλήρωση του Ε65 θα συνδεθούν και θα ενοποιηθούν όλοι οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι μέσω της ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού με ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις στο σύνολο των μεταφορών. Αποτελεί ένα από τα έργα που θα καθιερώσουν τη χώρα μας ως διαμετακομιστικό κόμβο με τη σύνδεση του οδικού δικτύου, των λιμανιών και του σιδηροδρομικού δικτύου.

Ωστόσο, αντιλαμβανόμαστε ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σχέδιο αναπτυξιακής και παραγωγικής ανασυγκρότησης, αλλά ούτε διάθεση για διάλογο και συνεννόηση για ένα εθνικό σχέδιο. Το ζήτημα, λοιπόν, είναι ναι μεν να υλοποιούνται μεγάλα έργα, αλλά να υλοποιούνται μέσω ενός σχεδιασμού και μέσω μιας διαμορφωμένης άποψης σε ό,τι αφορά τα μεγάλα έργα, σε ό,τι αφορά τη χώρα μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Πάνα και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Τον λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Λιούπης από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τροποποίηση της σύμβασης που κυρώνεται σήμερα επιτρέπει την ολοκλήρωση ενός έργου πνοής για τη δυτική Μακεδονία, τη δυτική Θεσσαλία και όχι μόνο, ενός έργου κρίσιμου για τη διευκόλυνση των μεταφορών και την ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας.

Βρισκόμαστε ένα βήμα πριν γίνει πραγματικότητα ο αυτοκινητόδρομος Ε65 μετά από χρόνια σχεδιασμών. Η ιστορία του ξεκίνησε πριν από δεκατέσσερα χρόνια, το 2007, όταν δημοπρατήθηκε η κατασκευή του. Έκτοτε και λόγω της οικονομικής κρίσης που μεσολάβησε, ακολούθησαν καθυστερήσεις και δυσκολίες. Το βόρειο τμήμα Τρίκαλα - Εγνατία είχε προσωρινά αναβληθεί εξαιτίας της αδυναμίας του ελληνικού δημοσίου να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Έτσι μέχρι σήμερα ο Ε65 χαρακτηρίζεται ως ο τυφλός άξονας της χώρας. Αυτήν τη στιγμή λειτουργεί ένα τμήμα μήκους 80 χιλιομέτρων από τη Ξυνιάδα μέχρι τα Τρίκαλα. Στην τελική του μορφή ο αυτοκινητόδρομος θα έχει συνολικό μήκος εκατόν ογδόντα ένα χιλιόμετρα από την Ανθήλη Φθιώτιδος σε σύνδεση με τον ΠΑΘΕ Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη μέχρι τα Γρεβενά σε σύνδεση με την Εγνατία, διατρέχοντας το δυτικό τμήμα της Θεσσαλίας. Το νότιο τμήμα του αυτοκινητόδρομου από τη Λαμία μέχρι την Ξυνιάδα πρόκειται να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί εντός του 2022.

Μετά από μεθοδικές προσπάθειες του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη και του Υπουργού Μεταφορών εγκρίθηκε η ένταξη του υπολειπόμενου τμήματος στο Ταμείο Ανάκαμψης. Το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας είναι μια χρυσή ευκαιρία για την ελληνική οικονομία που η Κυβέρνηση έχει σκοπό να αξιοποιήσει στο έπακρο με σχέδιο και προτάσεις που έγιναν αμέσως αποδεκτές από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο πλάνο της Κυβέρνησης έχουν ενταχθεί έργα κομβικής σημασίας για την οικονομική ζωή της χώρας που θέτουν τα θεμέλια για μια υγιή και παραγωγική ελληνική οικονομία τόσο άμεσα όσο και σε βάθος χρόνου. Τα 30,5 δισεκατομμύρια ευρώ που η χώρα μας θα λάβει από το ταμείο διοχετεύονται και σε υποδομές. Δεκαοκτώ αρδευτικά δίκτυα πρόκειται να κατασκευαστούν και να στηρίξουν τον πρωτογενή τομέα με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας. Ο Βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης είναι ένα έργο πνοής και ουσίας για τη διασύνδεση των τεσσάρων μεγάλων πόλεων του νησιού, επιτυγχάνοντας ασφάλεια και ταχύτητα στη μετακίνηση κατοίκων, επισκεπτών και εμπορευμάτων. Η Γραμμή 4 του Μετρό είναι μια απαραίτητη επέκταση του Μετρό της Αθήνας που έχει παραμείνει στάσιμη εδώ και πολλά χρόνια και τώρα υπάρχει η δυνατότητα να υλοποιηθεί.

Ένα από τα έργα που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης είναι και το βόρειο τμήμα του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος Ε65 συνολικού μήκους εβδομήντα χιλιομέτρων και πεντακοσίων μέτρων και προϋπολογισμού 442 εκατομμυρίων ευρώ. Η ολοκλήρωσή του τοποθετείται σε βάθος τριετίας, ενώ περιλαμβάνει δύο σήραγγες, τριάντα δύο γέφυρες, έξι κόμβους και τον κόμβο των Τρικάλων. Το συγκεκριμένο κομμάτι του αυτοκινητόδρομου θα διαθέτει δύο συν δύο λωρίδες κυκλοφορίας και φυσικά λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Ήδη έχουν ολοκληρωθεί όλες οι περιβαλλοντικές μελέτες με σεβασμό στο ιδιαίτερο περιβάλλον της περιοχής και τη βιοποικιλότητα, ενώ για ένα μέρος του αυτοκινητόδρομου έχουν υλοποιηθεί και οι τεχνικές μελέτες, οι απαλλοτριώσεις και οι αρχαιολογικές έρευνες. Επομένως το κατασκευαστικό κομμάτι θα τεθεί άμεσα σε εφαρμογή, ενώ σύμφωνα με κάποιες εκτιμήσεις σ’ αυτό το διάστημα θα δημιουργηθούν εκατοντάδες θέσεις εργασίας.

Στην τελική του μορφή ο αυτοκινητόδρομος θα φέρει επανάσταση στους χρόνους μετακίνησης. Αθήνα - Μέτσοβο σε τέσσερις ώρες, Λαμία – «Εγνατία Οδός» σε μιάμιση ώρα λιγότερο απ’ ό,τι σήμερα και η απόσταση Αθήνα - Κοζάνη σε τεσσερισήμισι ώρες.

Σημαντικό για την οικονομική δραστηριότητα όλης της περιοχής είναι το γεγονός ότι θα συνδέονται πλέον τα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Βόλου δημιουργώντας μια νέα αναπτυξιακή προοπτική και για τη Μαγνησία σε αντιστοιχία με τα έργα συνδυασμένων μεταφορών -λιμάνι, ηλεκτροκίνηση- που ξεκινούν στην περιοχή μας. Δημιουργείται ένας οδικός άξονας που λειτουργεί συνδετικά με την ανατολική, κεντρική, βόρεια και δυτική Ελλάδα. Συνιστά μέρος του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Ο ρόλος του είναι καίριος για να αποκτήσει ο κορμός της ηπειρωτικής Ελλάδος ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο με βάση τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, καθιστώντας για πρώτη φορά εύκολη τη διασύνδεση με την Ιταλία μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, αλλά και τα δυτικά Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη.

Ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος προσφέρει ασφαλείς και γρήγορες μετακινήσεις και μεταφορές με την απορρόφηση σημαντικών ευρωπαϊκών πόρων. Η κατασκευή του δίνει πνοή σε μια περιοχή που βρίσκεται σε μια δύσκολη μεταβατική περίοδο στο στάδιο της απολιγνιτοποίησης. Στη δυτική Μακεδονία στηρίζεται έμπρακτα ώστε να αποτελέσει πόλο προσέλκυσης επιχειρήσεων για επενδύσεις που μέχρι σήμερα θεωρούσαν δύσκολη την πρόσβαση στην περιοχή. Με το βλέμμα σε πολιτικές περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον ολοκληρώθηκε η περίοδος της λιγνιτικής εξόρυξης, δημιουργώντας όμως ένα υπαρκτό και σημαντικό κενό για την οικονομική ζωή της δυτικής Μακεδονίας. Αυτό το κενό η Κυβέρνηση σταθερά το γεμίζει με κίνητρα και δράσεις, αλλά και χρηματοδοτήσεις, ώστε η περιοχή αυτή, η Κοζάνη, η Πτολεμαΐδα και όλη η ευρύτερη περιοχή να βρουν νέες οικονομικές διεξόδους.

Σύσσωμη η Κυβέρνηση συνεχίζει να υλοποιεί το όραμα για μια Ελλάδα με περισσότερες ευκαιρίες, πιο κοντά σε βιώσιμες μορφές ανάπτυξης, με οικονομική δραστηριότητα ανταγωνιστική και σύγχρονη. Σε μόλις δύο έτη και υπό αντίξοες διεθνείς και εθνικές συνθήκες λόγω της πανδημίας η Κυβέρνηση απέδειξε και συνεχίζει να αποδεικνύει ότι η προσήλωση και η αποφασιστικότητα στους στόχους αποδίδουν και αποφέρουν τα καλύτερα αποτελέσματα για την Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Ευχαριστούμε τον κ. Λιούπη.

Τον λόγο τώρα έχει ο κ. Παύλος Πολάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με μια πολύ σύντομη αναφορά στην πανδημία και στο χθεσινό διάγγελμα του κ. Μητσοτάκη, γιατί σε λίγο θα κάνει δηλώσεις ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ο Αλέξης Τσίπρας.

Κύριε Κυριάκο Μητσοτάκη, η ελευθερία, μετά τις αστικοδημοκρατικές επαναστάσεις του 18ου και του 19ου αιώνα και τις σοσιαλιστικές επαναστάσεις του 20ου, είναι αυθύπαρκτο αξίωμα της ανθρώπινης ύπαρξης και έτσι έχει καταγραφεί στα συντάγματα των χωρών του κόσμου. Δεν είναι προνόμιο του οποίου την εφαρμογή και το εύρος τα ορίζετε εσείς ως Πρωθυπουργός, ως ελέω θεού μονάρχης του Μεσαίωνα.

Το χθεσινό σας διάγγελμα ήταν ένα μήνυμα διχασμού που προωθεί τον κοινωνικό αυτοματισμό και τον κανιβαλισμό, κάνει κακό στην εμβολιαστική προσπάθεια και είναι η απέλπιδα προσπάθειά σας να καλύψετε την καταστροφική διαχείριση της πανδημίας με τους σχεδόν δεκατρείς χιλιάδες, δυστυχώς, νεκρούς μέχρι στιγμής, από τους οποίους οι οκτώμισι χιλιάδες πέθαναν εκτός ΜΕΘ και οι έξι χιλιάδες τουλάχιστον θα μπορούσαν να είχαν σωθεί αν είχατε φέρει τις θεραπείες για τις οποίες σας φωνάζουμε από τον Νοέμβριο. Αυτά για το «1-0».

Δεύτερον, κύριε Υπουργέ και πατριώτη κύριε Κεφαλογιάννη, είστε δύο χρόνια κυβέρνηση, δεν είστε δύο μήνες, δεν είστε έξι μήνες, δεν είστε ένα χρόνο . Εγώ θέλω να μου πείτε -και ρωτάω και τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας- ένα έργο -ένα, όχι πολλά- μικρό ή μεγάλο, τεράστιο ή μεσαίο το οποίο αυτή τη στιγμή να γίνεται στη χώρα -είστε δύο χρόνια Κυβέρνηση- και το οποίο να είναι έργο το οποίο σχεδιάσατε, χρηματοδοτήσατε και συμβασιοποιήσατε. Αν μου βρείτε ένα, εγώ θα παίξω τούμπες! Όποιο έργο γίνεται στη χώρα αυτή τη στιγμή, από τα Χανιά μέχρι τον Έβρο, είτε χρηματοδοτήθηκε, είτε συμβασιοποιήθηκε, είτε έγινε ο διαγωνισμός του, είτε προγραμματίστηκε επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, Χρήστου Σπίρτζη, Υπουργού Υποδομών, Αλέξη Χαρίτση, Υπουργού Εσωτερικών και Σκουρλέτη παλιότερα, επί Αλέξη Τσίπρα Πρωθυπουργού. Να μην μιλήσω τώρα για τα έργα στα νοσοκομεία που πάτε και τα εγκαινιάζετε, που όλα τα έχουμε χρηματοδοτήσει εμείς, η Δούρου κ.λπ.. Δεν θα τα πιάσω αυτά. Μιλάω για άλλα έργα.

Ένα πράγμα θα σας πω, κύριε Κεφαλογιάννη, για να το αποδείξω. Ξέρετε πολύ καλά το θέμα με το αλσύλλιο της Χώρας Σφακίων. Πόσο καιρό έχει τελειώσει η μελέτη που ανέθεσε ο Χρήστος ο Σπίρτζης; Είναι πάνω από δεκατέσσερις μήνες. Δεκατέσσερις μήνες τάζετε ότι θα δώσετε συμπληρωματικά κάποια χρήματα. Τα έχετε δώσει; Δεν τα δίνει ο Άδωνις επειδή είμαι εγώ από τα Σφακιά; Τι συμβαίνει; Γιατί δεν τα δίνετε να ξεκινήσει το έργο; Έτοιμο είναι, μελετημένο. Μιλάω για ένα μικρό έργο της τάξεως του 1.200.000 ευρώ που χρηματοδοτήσαμε εμείς με 800.000 ευρώ γιατί τόσο έλεγαν ότι θα κοστίσει τότε μετά τη θεομηνία «Ωκεανίς» τον Φλεβάρη του 2019. Είμαστε στο 2021, η μελέτη έχει τελειώσει εδώ και δεκατέσσερις μήνες και ακόμα δεν έχουν δοθεί τα συμπληρωματικά χρήματα. Είναι ψέματα; Φέρατε τον Ε65 και κουνιέστε! Ήρθε σήμερα ο Μητσοτάκης να κάνει ομιλία. Τον Μάρτη του 2019 τον φάκελο. Εδώ και επτά μήνες σας έχουν δώσει το «ok». Γιατί κάνατε ενάμιση χρόνο να εγκριθεί ο φάκελος;

Έχετε καταλάβει -ήταν ο Σπίρτζης πριν εδώ- ότι την περίοδο 2015 - 2019 τελείωσαν έργα που καρκινοβατούσαν δεκαπέντε και είκοσι χρόνια με κυβερνήσεις ΠΑΣΟΚ και Νέας Δημοκρατίας; Το Πάτρα - Κόρινθος -ήμουνα νιος και γέρασα!- ποιος το τελείωσε; Σαράντα χρόνια Δεξιά και ΠΑΣΟΚ το φτιάχνατε. Ο Σπίρτζης το τέλειωσε. Ο ΣΥΡΙΖΑ το τέλειωσε. Τον δρόμο πάνω μέχρι την Άρτα και την Πρέβεζα ποιος τον τέλειωσε; Ο Σπίρτζης και ο ΣΥΡΙΖΑ τον τέλειωσαν. Και έρχεστε εδώ και κουνιέστε! Συμβασιοποίησε, λέει, έργα 3 δισεκατομμυρίων ευρώ. Σώπα! Το 1 δισεκατομμύριο του Καστελίου πού το χρεώνει; Αν δεν είχαμε περάσει τη σύμβαση από τη Βουλή ακόμη θα κάνατε τα ίδια που κάνατε και στον ΒΟΑΚ.

Τι κάνατε στον ΒΟΑΚ; Θυμάστε ένα ανέκδοτο του Χάρρυ Κλυνν που έλεγε: Πονάω εδώ. Μην είναι νεφρός; Μην είναι συκώτι; Μην είναι σπλήνα; Μην είναι έντερο; Τελικά είναι νεφρός. Το ανέκδοτο το παλιό. Το ίδιο κάνετε με τον ΒΟΑΚ. Σας το έφερε έτοιμο ο Σπίρτζης με την πρώτη φάση του διαγωνισμού, με την προεπιλογή των δύο εταιρειών, με τον προγραμματισμό για τα τρία τμήματα που είναι ο μόνος τρόπος να γίνει. Αρχίσατε να λέτε: Θα τα δώσουμε όλα από το ΠΔΕ, θα τα πάρουμε όλα από την Ευρώπη, θα πάρουμε τα ANFAs, τα «μάνφας», τις μούφες και τις μπαρούφες! Και τελικά τι κάνετε στον ΒΟΑΚ; Ό,τι ακριβώς είχε προγραμματίσει ο ΣΥΡΙΖΑ και ο Σπίρτζης με διόδια, που εμείς δεν είχαμε. Αυτό κάνατε στον ΒΟΑΚ. Και ας μου πει ένας ότι λέω ψέματα. Αυτά για το «2-0».

Τρίτον, -δώστε μου ένα λεπτό ακόμη χρόνο, κύριε Πρόεδρε- περίμενα να έχει τη στοιχειώδη ευθιξία ο κ. Μητσοτάκης σήμερα να απαντήσει, να πει μια κουβέντα για αυτό το τεράστιο θέμα -είναι Πρωθυπουργός της χώρας- που έχει προκύψει μετά από τις συγκεκριμένες αποκαλύψεις που έχει κάνει η εφημερίδα «DOCUMENTO» από προχθές. Και άκρα του τάφου σιωπή στον κάμπο βασιλεύει!

Και το λέω με δυο λόγια και καταθέτω και τα αποδεικτικά. Ο κ. Μητσοτάκης κάνει ψευδή δήλωση «πόθεν έσχες» από το 2017. Δήλωσε τότε ότι η εταιρεία, μια ξένη, μια offshore γαλλική, η οποία έχει στην κατοχή της το σπίτι του Βολταίρου, την έδωσε δωρεά, μεταβίβασε τις μετοχές, και εξαφανίζεται από τα έτη 2017, 2018, 2019 από την περιουσιακή του κατάσταση. Αποδείχθηκε όμως -εδώ είναι τα χαρτιά και τα καταθέτω- ότι στις 20 Δεκεμβρίου του 2020 μεταβιβάζει τις μετοχές η σύζυγός του, η κ. Γκραμπόφσκι. Μεταβιβάζει τις μετοχές της εταιρείας που υποτίθεται είχε δωρίσει -άρα τις κατείχε-, τις μεταβιβάζει σε μία εταιρεία ελληνική, στο ελληνικό ΓΕΜΗ, «MGPG Investment consulting Ιδιωτική Κεφαλαιουχική Εταιρεία», μια εταιρεία που φτιάχτηκε δύο μέρες πριν, στις 18 Δεκεμβρίου 2020.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Κύριε Πολάκη, παρακαλώ ολοκληρώστε.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι έλεγε ψέματα τέσσερα χρόνια στο «πόθεν έσχες» που κατέθετε. Και αυτές οι δύο πράξεις, δηλαδή το να συμμετέχει συγγενικό του πρόσωπο σε offshore και το να κάνει ψευδές «πόθεν έσχες», επισύρουν ποινές φυλάκισης μέχρι δύο ετών, στέρηση πολιτικών δικαιωμάτων, τριακόσιες χιλιάδες πρόστιμα και τα λοιπά. Σε αυτό θα απαντήσετε; Αφήστε το βρίσιμο στον Βαξεβάνη κ.λπ.. Είναι data αυτά, στοιχεία, εδώ είναι. Θα απαντήσετε;

Εμείς θα παρέμβουμε και στην Επιτροπή του «πόθεν έσχες» αλλά και στη δικαιοσύνη, γιατί η δικαιοσύνη κινήθηκε με την προφορική μαρτυρία του Στουρνάρα, για να διατάξει προανάκριση για το δικό μου νόμιμο δάνειο που το αποπληρώνω. Όχι σαν τα δάνεια του «ΚΗΡΥΚΑ» και της Νέας Δημοκρατίας. Και τώρα εδώ, που έχει στοιχεία, δεν βλέπει, δεν ακούει! Μουγκαμάρα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Καλώς. Ολοκληρώστε.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Και μια κουβέντα γιατί είναι ηθικό το θέμα, συγγνώμη, προς τον κ. Χρυσοχοΐδη. Υπάρχει ζήτημα με τον Σήφη Βαλυράκη. Ακούστε, συνάδελφοι. Ο Σήφης Βαλυράκης απ’ ότι φαίνεται δολοφονήθηκε. Δεν ήταν ατύχημα. Υπάρχουν μαρτυρίες, έχουν κατατεθεί και μάλιστα από ανθρώπους που φοβόντουσαν και πήγαν και καταθέσανε εδώ στην Αθήνα ότι «οι τάδε…» -τους ονοματίζει- «τους είδαμε να τον χτυπούν με καμάκι στην κεφαλή κι όχι να πέφτει». Αυτό έχει γίνει εδώ και τρεισήμισι-τέσσερις μήνες. Είναι επώνυμες καταγγελίες. Η Εισαγγελία Χαλκίδας, το Λιμενικό στην Εύβοια τι κάνει; Ποιους καλύπτει και δεν το προχωράει; Επιτέλους θα ασχοληθεί η δικαιοσύνη για έναν πολιτικό που τίμησε με την παρουσία του την ελληνική Βουλή κι αυτή τη στιγμή, εξίμισι μήνες δεν «έχει παιχτεί πενιά», ενώ έχουν κατατεθεί αυτά τα πράγματα;

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει ζητήσει ο κ. Κεφαλογιάννης για μια μικρή παρέμβαση σε σχέση με αυτά που ειπώθηκαν.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αρχικά δεν είχα σκοπό να πάρω τον λόγο, αλλά ακούγοντας τον συμπατριώτη μου τον κ. Πολάκη αναφερόμενο και για τα θέματα της Κρήτης οφείλω να απαντήσω κάποια πράγματα.

Κύριε συνάδελφε, να σας πω το εξής. Επί τεσσεράμισι χρόνια, ξεκινώντας από τον ΒΟΑΚ, το οποίο νομίζω ότι είναι και το πιο εμβληματικό έργο, να θυμίσω πολύ σύντομα τι έκανε η δική σας κυβέρνηση. Υπουργός Οικονομικών ο κ. Βαρουφάκης επισκεπτόμενος την Κρήτη το 2015: «δεν χρειάζεται ο ΒΟΑΚ, γιατί θα χαλάσει το φυσικό περιβάλλον». Είναι καταγεγραμμένο.

Επί τεσσεράμισι χρόνια το μόνο το οποίο κάνατε -για να είμαι δίκαιος- είναι μια μελέτη κυκλοφοριακού φόρτου. Τελεία. Καμμία προμελέτη, καμμία μελέτη για το έργο, σε αντίθεση με τη δική μας Κυβέρνηση, η οποία έκανε τουλάχιστον δεκαέξι μελέτες και προμελέτες, γι’ αυτό και καταθέσαμε τη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων πριν από ενάμιση μήνα, προκειμένου να ξεκινήσει η διαβούλευση. Δεν είχατε εξασφαλίσει χρηματοδότηση, δεν είχατε εξασφαλίσει κανένα χρονοδιάγραμμα για το έργο.

Θυμίζω και το εξής. Θα παραδίδατε σύμφωνα με τον σχεδιασμό ένα κολοβό έργο: Χανιά μέχρι Άγιο Νικόλαο. Δεν υπήρχε ούτε η προαίρεση για την Κίσσαμο μέχρι τα Χανιά…

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:** Πάλι ψέματα; Το ανακοίνωσε ο Τσίπρας μέσα στη Βουλή…

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επίσης, δεν υπήρχε τίποτα για τη σύνδεση του αεροδρομίου Χανίων και του λιμανιού της Σούδας με τον ΒΟΑΚ και δεν υπήρχε και καμμία μελετητική ωριμότητα για το ζήτημα του Λασιθίου.

Ξέρετε τι έκανε η δική σας κυβέρνηση; Ήταν η μοναδική κυβέρνηση που απένταξε έργα, Πάνορμος - Εξάντη 65 εκατομμύρια. Και μάλιστα είχα καταθέσει και πάρα πολλές κοινοβουλευτικές ερωτήσεις και άλλοι συνάδελφοι βεβαίως και από το Κίνημα Αλλαγής. Και καταφέρατε και απεντάχθηκε έργο το οποίο αφορούσε τον ΒΟΑΚ. Άρα νομίζω ότι είναι τουλάχιστον υποκριτικό να έρχεστε σήμερα στην ελληνική Βουλή.

Να σας θυμίσω όμως και κάτι άλλο. Και εσείς προσωπικά ήσασταν εναντίον της ιδιωτικοποίησης της «FRAPORT» όσον αφορά τα αεροδρόμια.

**ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ:**…(δεν ακούστηκε)

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας θυμίζω μάλιστα και μια προεκλογική μας εκπομπή στο «ΚΥΔΩΝ TV» το 2014 που λέγατε ότι «εφόσον ιδιωτικοποιηθούν τα αεροδρόμια εγώ θα παραιτηθώ από Βουλευτής». Κι όμως είστε ακόμη Βουλευτής!

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Δημοσχάκης από τη Νέα Δημοκρατία. Μετά ακολουθεί η κ. Κεφάλα από τη Νέα Δημοκρατία και η κ. Τελιγιορίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ, με την οποία θα ολοκληρωθεί κι ο δεύτερος κύκλος ομιλητών.

Έχετε τον λόγο, κύριε Δημοσχάκη.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου θέτει σε υλοποίηση ένα χρονίζον έργο υποδομής εθνικής σημασίας. Σε συνέχεια διαπραγματεύσεων της σημερινής Κυβέρνησης με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξασφάλισε το «πράσινο φως» προκειμένου να ολοκληρωθεί το βόρειο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Ε65 διασφαλίζοντας τη χρηματοδότησή του από το νεοσύστατο Ταμείο Ανάκαμψης.

Πρόκειται για ένα μακρόπνοο οδικό έργο μήκους εβδομήντα και πλέον χιλιομέτρων από τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα μέχρι τη Νέα Εγνατία δυτικά της Κοζάνης. Αναμένεται να επιφέρει πολλαπλά οφέλη σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Η διασύνδεση της κεντρικής Ελλάδας με τη βόρεια μέσω ενός αυτοκινητοδρόμου, ο σχεδιασμός του οποίου βασίζεται στα πλέον σύγχρονα διεθνή πρότυπα, θα μειώσει τον απαιτούμενο χρόνο ταξιδιού, αυξάνοντας το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

Επιπλέον θα ενισχύσει την ελληνική οικονομία καθώς αναμένεται αύξηση περίπου 0,5% στο ΑΕΠ της χώρας, δημιουργώντας ταυτόχρονα πάνω από χίλιες νέες θέσεις εργασίας. Θα κατασκευαστούν κατά μήκος του χώροι προσωρινής στάθμευσης, που λείπουν δυστυχώς στη Νέα Εγνατία, αλλά και ανάπαυσης των ταξιδιωτών, όταν απαιτηθεί, ενισχύοντας κατ’ αυτόν τον τρόπο τη διεθνή θέση της χώρας μας ως κόμβου υποδομών στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο νέος αυτοκινητόδρομος ευνοεί τις συνδέσεις με την Ιταλία μέσω του λιμένος της Ηγουμενίτσας, με τα δυτικά Βαλκάνια και μέσω αυτών στην κεντρική και βόρεια Ευρώπη, αλλά και προς την ανατολή μέσω των Κήπων του Έβρου. Έτσι θα επηρεαστεί θετικά η τουριστική κίνηση καθώς οι τουριστικοί προορισμοί της χώρας θα έρθουν πιο κοντά στα μεγάλα αστικά κέντρα, ενώ ταυτόχρονα θα επιτευχθεί η ταχύτερη και πιο εύκολη μεταφορά αγαθών και προσώπων από άκρη σε άκρη της ηπειρωτικής Ελλάδας, από και προς τις ευρωπαϊκές χώρες.

Πρόκειται λοιπόν για ένα έργο υποδομής το οποίο θα δώσει νέα πνοή στην περιφέρεια και στην ανάπτυξη και ανάταση αυτής. Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και ιδιαίτερα ο Έβρος θα ωφεληθούν έτι περισσότερο, γιατί ο οδικός βόρειος άξονας θα εξασφαλίσει κυκλοφοριακούς φόρτους σε όλο το μήκος της Νέας Εγνατίας.

Κύριε Υφυπουργέ, με τις πολιτικές αποφάσεις του Υπουργείου σας έχετε αποδείξει και εσείς και ο κύριος Υπουργός ότι συμπαραστέκεστε στον Νομό Έβρου. Σας επισκέφθηκα στις 12 Μαρτίου καθώς επίσης και στις 27 Μαΐου, με μία πλούσια ατζέντα σχετικά με έργα υποδομών του νομού μας. Με συνέπεια, συνεργασία και επιμέλεια σταδιακά επιλύονται και δρομολογούνται εμβληματικά έργα στην περιοχή μας, όπως το φράγμα του Μεγάλου Δερείου, τα έργα στον αερολιμένα Αλεξανδρούπολης και η δρομολόγηση του έργου της Ανατολικής Περιφερειακής Οδού της Αλεξανδρούπολης που θα καταλήγει στον τοπικό λιμένα.

Έργα που επί δεκαετίες αγνοήθηκαν για την περιοχή δρομολογούνται τώρα με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Σας ευχαριστώ θερμά. Το μεγαλόπνοο έργο όμως του Ε65 μας γεμίζει ικανοποίηση, αλλά και προσδοκίες. Τα οφέλη του θα διαχέονται σε όλη τη βόρεια και κεντρική Ελλάδα. Όπως επίσης για τον πολύπαθο κάθετο οδικό άξονα του Έβρου, που ξεκίνησε με μεγάλες προσδοκίες πριν από δεκαετίες δημιουργίας ενός σύγχρονου δρόμου ταχείας κυκλοφορίας ευρωπαϊκών προδιαγραφών. Δυστυχώς το αποτέλεσμα συνιστά μία βελτιωμένη εκδοχή της παλαιάς εθνικής οδού ενώ ακόμα και αυτό δεν έχει ολοκληρωθεί.

Σε εκκρεμότητα βρίσκονται οι διαδικασίες των απαλλοτριώσεων στο νότιο τμήμα του άξονα στα χωριά Ταύρη, Κόμβο, Εγνατίας, Προβατώνας, Κορνοφωλιά, Σουφλί κ.λπ.. Η ολοκλήρωση των παραπάνω διαδικασιών είναι απολύτως απαραίτητη, προκειμένου να περάσουμε στη φάση της επαναδημοπράτησης ή της αναβίωσης της διαλυθείσας σύμβασης εφόσον φυσικά συντρέχουν οι νομικές προϋποθέσεις. Η αναγκαιότητα ολοκλήρωσης του έργου είναι αυταπόδεικτη.

Σε αντιστοιχία με τον σχεδιασμό του νέου αυτοκινητόδρομου που περιλαμβάνει διατομή δύο συν δύο λωρίδες προτείνω, όπως όλοι οι κάθετοι άξονες, να έχουν δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση. Να εξεταστεί η αντίστοιχη επαναχάραξη και στον προαναφερόμενο κάθετο οδικό άξονα σε ευθυγράμμιση με τη σιδηροδρομική γραμμή, την οποία εσείς έχετε αποφασίσει να εκσυγχρονίσετε, δεύτερον, να ευθυγραμμίσετε και, τρίτον, να την ηλεκτροδοτήσετε.

Η γεωστρατηγική θέση του ακριτικού νομού τον καθιστά διαμετακομιστικό και συγκοινωνιακό κόμβο. Πρέπει να καταστούν διαχειρίσιμοι οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι, προκειμένου να αποφεύγονται οι χρονικές καθυστερήσεις και η ταλαιπωρία των διερχομένων.

Επίσης τα ενεργά τελωνεία της περιοχής υπολειτουργούν καθώς υστερούν σε υποδομές και στελεχιακό δυναμικό. Το Τελωνείο των Κήπων, η πύλη της Ελλάδας και της Ευρώπης, θα μπορούσε να εξασφαλίσει κυκλοφοριακούς φόρτους, επιβάτες και εμπορεύματα στην παραπονεμένη και κοστοβόρα Νέα Εγνατία. Χρειαζόμαστε νέες σύγχρονες υποδομές μέσω ΣΔΙΤ, ικανό στελεχιακό δυναμικό και εκχώρηση αρμοδιοτήτων στον ιδιωτικό τομέα.

Προτείνεται ταυτόχρονα η αναβάθμιση των σημείων εισόδου-εξόδου των Κήπων, Καστανιών, Ορμενίου και Κυπρίνου σε συνοριακά πάρκα και οικονομικά χωριά, που θα δώσουν οικονομική ανάσα στα σημεία και στην ευρύτερη περιοχή και θα αποτρέπουν την εκροή σκληρού συναλλάγματος στις γειτονικές χώρες.

Η υλοποίηση της ως άνω πρότασης θα σημάνει την έναρξη αξιοποίησης του κοστοβόρου και παραπονεμένου αυτοκινητόδρομου της Ευρώπης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρίς κυκλοφοριακούς φόρτους της Νέας Εγνατίας οι οποίοι χάνονται υπέρ της λεγόμενης παρα-Εγνατίας Ανδριανούπολης - Καπετάν Ανδρέοβο - Σόφιας και όχι μόνο.

Οι αυτοκινητόδρομοι αποτελώντας έναν διάδρομο «προσγείωσης-απογείωσης» διασφαλίζουν την ταχεία και ασφαλή οδική μετάβαση. Εν προκειμένω όμως η Νέα Εγνατία δεν επιτελεί τον σκοπό της κατασκευής, δηλαδή τη γρήγορη και ασφαλή μετακίνηση προσώπων και πραγμάτων. Διαθέτοντας τριάντα έξι μετωπικά διόδια από τους Κήπους μέχρι την Ηγουμενίτσα προκαλεί καθυστερήσεις, κόστος και επιφέρει αρνητικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Χάνονται εβδομήντα δύο λεπτά από τους Κήπους μέχρι την Ηγουμενίτσα, έργο του κ. Σπίρτζη, έργο ΣΥΡΙΖΑ.

Το μέλλον, κύριε Υπουργέ, όπως έχουμε ήδη μιλήσει κατ’ επανάληψιν, είναι η καθιέρωση των δορυφορικών διοδίων. Πρόκειται για μία καινοτόμο πρόταση με οικονομικό και οικολογικό πρόσημο και για την οποία το γραφείο μου έχει εκπονήσει προμελέτη και την κατέθεσα προς επιστημονική διερεύνηση στην πρυτανεία και στο Πολυτεχνείο του Δημοκριτείου, η οποία είχε αποφασίσει την αυτοχρηματοδότηση της οικονομικής τεχνικής μελέτης. Δυστυχώς δεν προχώρησε η υλοποίηση λόγω του γνωστού εξοστρακισμού του τότε πρύτανη Αθανασίου Καραμπίνη από τον πρώην καταφερτζή Υπουργό Παιδείας Κώστα Γαβρόγλου. Ωστόσο σήμερα, κυρίες και κύριοι, τα καταθέτω. Καταθέτω αυτήν την μελέτη για τα Πρακτικά της Βουλής και στον κύριο Υπουργό για ενημέρωση πέραν της προφορικής και τη γραπτή.

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

Θα προκύψουν ορθολογικές, αναλογικές και πλέον δίκαιες χρεώσεις προς τους πολίτες. Το δε συνολικό κόστος της όλης λειτουργίας τους θα είναι χαμηλό και εκτιμάται ότι το κόστος χρήσης ανά χιλιόμετρο θα είναι επίσης χαμηλό.

Θα ήθελα να σταθώ, κύριε Πρόεδρε, και θέλω την ανοχή σας ένα λεπτό, στο ζήτημα του ελέγχου και της επιτήρησης των αυτοκινητοδρόμων έχοντας μεγάλη εμπειρία λόγω του αξιώματός μου στο σώμα της Ελληνικής Αστυνομίας, αλλά και λόγω του ότι εκπαιδεύτηκα στη Γερμανία πάνω στα θέματα αντιμετώπισης των προβλημάτων που ανακύπτουν από τους αυτοκινητόδρομους. Αναφέρομαι στο θεσμό τον οποίο πίστεψα και τον οποίο προώθησα σταθερά και αταλάντευτα μέχρι σήμερα, τα τμήματα τροχαίας αυτοκινητοδρόμων. Η Νέα Εγνατία Οδός, η Ιόνια Οδός καθώς και ο νέος αυτοκινητόδρομος για τον οποίο σήμερα συζητούμε, αλλά και οποιοσδήποτε παλαιότερος αυτοκινητόδρομος πρέπει να αστυνομεύεται επαρκώς, προκειμένου να διατηρούνται τα υψηλότερα επίπεδα ασφαλείας. Ας μην ξεχνάμε πως είμαστε μία τουριστική χώρα.

Προτείνω τα τμήματα τροχαίας αυτοκινητοδρόμων να αυξηθούν, να επεκταθούν και να τύχουν της βέλτιστης προσοχής και μάλιστα τώρα που είναι η ώρα των παραχωρησιούχων. Θα προχωρήσετε και θα δώσετε όλους αυτούς τους εναπομείναντες αυτοκινητόδρομους στους παραχωρησιούχους. Συνεπώς είμαστε σε επίκαιρο χρόνο. Νομίζω ότι η λειτουργία αυτών των υπηρεσιών θα δώσει όλα τα πλεονεκτήματα που πρέπει να συντρέχουν στους αυτοκινητόδρομους που πραγματικά μεταφέρουν τον κόσμο και τα προϊόντα γρήγορα και με ασφάλεια.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Πριν δώσουμε τον λόγο στον επόμενο ομιλητή ζήτησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μπουκώρος να κάνει μία παρέμβαση ολιγόλεπτη για δύο λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ναι, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Δεν προσωποποιώ ποτέ τις αντιπαραθέσεις στο κοινοβούλιο, αλλά η προσπάθεια ενός πρωτοκλασάτου στελέχους του ΣΥΡΙΖΑ μόλις πριν λίγο μας εξέπληξε. Ενώ συζητάμε σοβαρά ζητήματα στη Βουλή, αναπτυξιακά και δημόσια έργα, γίνεται το Βήμα της Βουλής εφαλτήριο για να χυθεί δηλητήριο πολιτικό και να δημιουργηθούν εντυπώσεις, προσπάθεια βίαιη αμφισβήτησης της ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης, της αντικειμενικότητας των προανακριτικών αρχών, των επιτροπών της Βουλής που συζητούν, και συνεδριάζουν, και αποφασίζουν με τη συμμετοχή του συνόλου του πολιτικού συστήματος. Κι όλα αυτά για κάποιες πρόσκαιρες εντυπώσεις, από τη σύζυγο του Πρωθυπουργού μέχρι το θάνατο του αείμνηστου Σήφη Βαλυράκη. Και τα λέω αυτά γιατί τα υιοθετεί στο σύνολό της η Αξιωματική Αντιπολίτευση. Χειροκροτήματα άκουσα και καμία επιφύλαξη.

Λέμε λοιπόν προς την Αξιωματική Αντιπολίτευση ότι εμείς σεβόμαστε πλήρως τη διάκριση των εξουσιών και την ανεξαρτησία των θεσμών, αλλά φαίνεται ότι η Αξιωματική Αντιπολίτευση παραμένει πιστά προσηλωμένη στο δόγμα «στείλτε κάποιον στη φυλακή για να κερδίσουμε τις εκλογές». Στις δημοκρατίες και μάλιστα στις ώριμες δημοκρατίες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί δεν είναι απλό, χειροκροτούμε τον κάθε ομιλητή ό,τι κι αν πει χωρίς να αναλογιστούμε τις ευθύνες μας για τη διάκριση των εξουσιών, για την ανεξαρτησία των θεσμών, κύριε Πρόεδρε, και όλα αυτά από το Βήμα της Βουλής.

Και επιτέλους έχει κουράσει τέσσερα, πέντε, έξι χρόνια πια η συνεχόμενη, λυσσώδης επίθεση εναντίον της συζύγου του Πρωθυπουργού. Θα ήταν πιο ευθύ και πιο έντιμο πολιτικά να επιτίθεστε στον ίδιο τον Πρωθυπουργό.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης):** Θα δώσουμε τον λόγο τώρα στην κ. Μαρία - Αλεξάνδρα Κεφάλα από τη Νέα Δημοκρατία.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ**. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ)**

**ΜΑΡΙΑ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή κύρωση της από 24-6-2021 συμφωνία τροποποίησης διατάξεων της από 31-5-2007 σύμβασης παραχώρησης για το έργο «Μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος Ε-65» μας δείχνει με τον πιο ξεκάθαρο τρόπο ποιο είναι το αποτέλεσμα μετά από μεθοδική, σοβαρή και αθόρυβη δουλειά.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών με την πλήρη στήριξη του ίδιου του Πρωθυπουργού πέτυχε έναν στόχο σημαντικό, έναν στόχο που για χρόνια έμενε ανεκπλήρωτος. Η υλοποίηση του βόρειου τμήματος του Ε65 είναι σίγουρα ένα εμβληματικό έργο που θα συνδέσει την Αθήνα με την Ιταλία μέσω της Ηγουμενίτσας καθώς και με τα δυτικά Βαλκάνια και από εκεί με την κεντρική και βόρεια Ευρώπη.

Αποτελεί, επίσης, ίσως την πιο ουσιαστική δράση για τη στήριξη της Δυτικής Μακεδονίας. Έχουμε να κάνουμε με έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, που θα αναβαθμίσει τη σύνδεση της περιοχής με την Αθήνα και με την Κεντρική Ελλάδα. Στην πράξη αυτό σημαίνει στήριξη των επιχειρήσεων, που ήδη δραστηριοποιούνται στην περιοχή, και προσέλκυση νέων επενδύσεων. Με λίγα λόγια, με τον Ε65 ολόκληρες περιοχές θα βγουν από την απομόνωση. Τέτοιου είδους και εμβέλειας έργα -δανείζομαι τα λόγια σας, κύριε Υπουργέ- δεν φυτρώνουν μέσα σε μια νύχτα, αλλά απαιτούν πολύχρονη δουλειά και τις περισσότερες φορές δουλειά που δεν φαίνεται. Τα εβδομήντα αυτά χιλιόμετρα είναι κάτι παραπάνω από μια ασφαλτόστρωση ενός δρόμου. Είναι η ολοκλήρωση του Ε65 που μαζί με το νότιο τμήμα, που προχωρά, συνδέει τους δύο κύριους άξονες, την Εγνατία με τον ΠΑΘΕ.

Η κατασκευή αυτή δίνει πνοή και αναβαθμίζει τις οδικές μεταφορές στη χώρα μας. Η Κυβέρνησή μας βάζει στόχους και τους πετυχαίνει. Ειδικά, το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών έχει εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα έργων σε όλη τη χώρα, συνολικού ύψους άνω των 13 δισεκατομμύρια ευρώ, με σημαντικά νέα έργα αλλά και εμβληματικά έργα, που επί χρόνια είχαν κολλήσει και πάρα πολλοί τα έχουν ξεγράψει: η Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας, ο πολύπαθος οδικός άξονας Πάτρα - Πύργος, το Μετρό της Θεσσαλονίκης, ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης και πόσα άλλα. Η δουλειά στο Υπουργείο εδώ και δύο χρόνια έχει αρχίσει να αποδίδει καρπούς και, κύριοι Υπουργοί, σας συγχαίρω για αυτό.

Επιτρέψτε μου, όμως, να σταθώ και σε ένα άλλο πολύπαθο έργο, σε ένα έργο - φάντασμα όπως έχει χαρακτηριστεί η κατασκευή του, που έχει περάσει από σαράντα κύματα και αποτελεί διαχρονικό αίτημα και διακαή πόθο των Ηπειρωτών και ιδιαίτερα των πολιτών της εκλογικής μου περιφέρειας, των Ιωαννίνων. Αναφέρομαι σε άλλα εβδομήντα χιλιόμετρα, αυτά που συνδέουν τα Γιάννενα με την Κακαβιά. Πάνω από είκοσι χρόνια έχουν περάσει από τότε που σχεδιαζόταν ο αποκαλούμενος «Δυτικός άξονας», που θα ένωνε την Καλαμάτα με την Τεργέστη και που κατ’ επέκταση θα αποτελούσε τη δυτική σύνδεση των Βαλκανίων με την υπόλοιπη Ευρώπη. Από το μεγάλο αυτό όραμα έγινε πραγματικότητα επί ελληνικού εδάφους μόνο το μεσαίο τμήμα, η Ιόνια Οδός. Από τότε πολύ νερό έχει κυλήσει και πολύ μελάνι έχει χυθεί, αλλά ο οδικός αυτός άξονας Γιάννενα - Κακαβιά είχε την ίδια τύχη με το βόρειο τμήμα του Ε65, μιας και είχε ήδη εγκαταλειφθεί πλήρως χρηματοδοτικά τα προηγούμενα χρόνια της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ. Είμαι, όμως, βέβαιη ότι με την πολιτική βούληση του Υπουργείου και της Κυβέρνησης, καθώς και τη συνεργασία όλων των εμπλεκομένων φορέων, Βουλευτών και αυτοδιοίκησης, σύντομα θα βρεθεί το πιο πρόσφορο χρηματοδοτικό εργαλείο για να υλοποιηθεί και αυτό το τμήμα, το πολύ σημαντικό για τα Γιάννενα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ.

Τον λόγο έχει τώρα η κ. Ολυμπία Τελιγιορίδου από τον ΣΥΡΙΖΑ και την όμορφη Καστοριά. Στη συνέχεια και πριν πάμε στο Webex θα δώσω τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης κ. Βιλιάρδο.

**ΟΛΥΜΠΙΑ ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, «Μα, στον Πρωθυπουργό απευθυνόμαστε και μην υπεκφεύγετε της απάντησης», έλεγε από το 2017, «Δεν τρέφω αυταπάτες για μια κοινωνία χωρίς ανισότητες. Κάτι τέτοιο είναι αντίθετο στην ανθρώπινη φύση. Όσοι το επιχείρησαν, καταστρατήγησαν τελικά την ίδια τη δημοκρατία και τα ατομικά δικαιώματα.». Κι ήρθε εδώ σήμερα να πει πως ό,τι λέγατε, το κάνετε. «Το είπαμε», λέει, «και το κάνουμε.». Πράγματι, ενισχύσατε την αύξηση των ανισοτήτων στην ελληνική κοινωνία με τον πτωχευτικό νόμο, τον εργασιακό νόμο, την απαράδεκτη στάση σας στην παιδεία με τον αποκλεισμό χιλιάδων νέων ανθρώπων από τα ελληνικά πανεπιστήμια για να γίνουν βορά και πελατεία στα κολέγια. Με αυτό που ετοιμάζετε στην υγεία, μετά από αυτήν την υγειονομική κρίση που αποδείχθηκε η αξία του δημόσιου συστήματος υγείας, επαναφέρετε τα σενάρια για την ιδιωτικοποίηση δομών του δημόσιου συστήματος. Διότι πράγματι και εσείς και ο Πρωθυπουργός θέλετε τις ανισότητες. Ελπίζουμε, όμως, ότι τώρα, που έχει πάρει σύμφωνα με δημοσιεύματα το σπίτι του Βολταίρου, να έχει διδαχθεί και τη ρήση του: «Όλοι οι άνθρωποι είναι ίσοι. Δεν είναι η καταγωγή, αλλά η αρετή μόνο που τους κάνει να διαφέρουν.», έλεγε ο Βολταίρος. Ελπίζουμε λοιπόν ότι ο Πρωθυπουργός της χώρας, επειδή είναι γόνος οικογένειας με όνομα, δεν έχει το δικαίωμα να μην τηρεί και να μην εφαρμόζει τους νόμους. Οφείλει λοιπόν να δώσει ξεκάθαρες απαντήσεις για το πόθεν έσχες και οφείλει, πρώτα από όλους μας, να τηρεί τους νόμους.

Ερχόμαστε λοιπόν πραγματικά σε μια πολύ δύσκολη εποχή για να αποφασίσουμε για το μέλλον αυτής της χώρας, για τις υποδομές της, για την αναπτυξιακή της προοπτική, για να αντιμετωπίσουμε όλες αυτές τις προκλήσεις που έχουν δημιουργηθεί, και ως συνέπεια της πανδημίας, σε οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, να μιλήσουμε για μια άλλη αναπτυξιακή προοπτική προς όφελος του τόπου μας και του λαού μας. Απαραίτητη προϋπόθεση γι’ αυτό είναι η ισόρροπη, δίκαιη περιφερειακή ανάπτυξη. Και έρχεται πάλι σήμερα εδώ ο Πρωθυπουργός, με μια επικοινωνιακή φιέστα, με διάθεση μιας υπερβολής, για να πει για αυτό το βόρειο τμήμα του άξονα του Ε65 που συζητάμε ότι είναι η λύση και η πανάκεια για την απολιγνιτοποίηση της δυτικής Μακεδονίας, είναι η λύση και η πανάκεια για να βγει η Θεσσαλία από την απομόνωση. Έφτασε μάλιστα στο σημείο να πει ότι το 1881 έγινε η απελευθέρωση της Θεσσαλίας και εκατόν σαράντα χρόνια μετά κάνουμε αυτό το μεγάλο έργο, το κομμάτι του βόρειου άξονα του Ε65, και ουσιαστικά τι κάνουμε δηλαδή; Ενώνουμε τη Θεσσαλία με την υπόλοιπη Ελλάδα, με τον κορμό του ελληνικού κράτους; Είπαμε, επικοινωνία, αλλά και ένα μέτρο δεν βλάπτει. Προφανώς είναι πολύ σημαντικό αυτό το έργο και ιδιαίτερα για τη δική μου περιοχή, για τη δυτική Μακεδονία. Αλλά εσείς στο παρουσιάζετε ως τη λυδία λίθο της ανάπτυξης. Προσπαθείτε το παραμικρό να του δώσετε μια διάσταση που δεν έχει και αποσιωπείτε ακόμη και το γεγονός ότι αυτό το έργο είχε πλήρη φάκελο για έγκριση από τον Ιανουάριο του 2019. Το καθυστερήσατε δύο χρόνια, κάνατε είκοσι χρόνια να πάρετε την πολυπόθητη έγκριση, το καταφέρατε ενόψει του Ταμείου Ανάκαμψης, φέρετε βαρύτατες ευθύνες και για την καθυστέρηση και για το επιπλέον ποσό των 38 εκατομμυρίων ευρώ και μας λέτε ότι αυτό το έργο είναι το κορυφαίο έργο της Κυβέρνησης, της χώρας, της μελλοντικής μας προοπτικής, των νέων γενιών.

Κοιτάξτε, κυρίες και κύριοι, πράγματι αυτό το έργο βοηθάει στην ανάπτυξη των υποδομών. Είναι ένα έργο -έχει αναλυθεί και από άλλους συναδέλφους- που από το 2007 είχε πάρα πολλά προβλήματα, η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ ξεκίνησε το νότιο τμήμα του έργου αυτού και ήδη είχε κάνει όλες εκείνες τις διαδικασίες. Ένα έργο όμως από μόνο του δεν αρκεί. Μιλάτε για την απολιγνιτοποίηση της δυτικής Μακεδονίας, όταν με πάρα πολύ πρόχειρο τρόπο ο Πρωθυπουργός της χώρας στο συνέδριο του ΟΗΕ για την κλιματική αλλαγή το 2019 έδωσε το τελεσίγραφο ότι κλείνουν όλες οι λιγνιτικές μονάδες μέχρι το 2023 και η «Πτολεμαΐδα 5» μέχρι το 2028 χωρίς κανένα σχεδιασμό. Και από κει και πέρα η Κυβέρνηση έτρεξε να κάνει τον σχεδιασμό, να κάνει το master plan, γονατογραφήματα, χωρίς η μία πρόταση να συμπληρώνει την άλλη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, μια που μιλάμε για τις υποδομές της περιοχής της Δυτικής Μακεδονίας είναι η σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας-Αλβανίας, όπου η Κυβέρνηση δεν έχει μια σταθερή γραμμή. Αυτό το έργο ξεκίνησε από εμάς. Μάλιστα, συνδέσαμε το έργο αυτό από την Κρυσταλλοπηγή με το Αεροδρόμιο Καστοριάς, έχει εγκριθεί από το INTERREG και οι μελέτες τρέχουν. Και έρχεται ο Υφυπουργός των Υποδομών τον Απρίλιο στην Καστοριά και ερωτώμενος γι’ αυτό το έργο, λέει ότι δεν υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο, δεν υπάρχει οριστική διαδρομή, θα δούμε ποια λύση είναι λιγότερο κοστοβόρα, θα δούμε ποια λύση είναι λιγότερο χρονοβόρα και θα ξεκινήσουμε από μηδενική βάση. Στις 17 Απριλίου του 2021 αυτά.

Στις 23 Απριλίου του 2021 ο Υπουργός σε κοινοβουλευτική ερώτηση που καταθέσαμε λέει ότι δεν υπάρχει αλλαγή σχεδιασμού, το έργο προχωράει κανονικά και είναι η βέλτιστη διαδρομή. Στο ίδιο Υπουργείο, ο Υπουργός λέει ότι είναι η βέλτιστη διαδρομή που περνάει τόσο από Φλώρινα όσο και από Καστοριά και ο Υφυπουργός λέει ότι θα το σχεδιάσουμε από μηδενική βάση και ότι δεν ξέρουμε ποια είναι η σωστή διαδρομή. Και κατά τα άλλα, υπάρχει σχέδιο σε αυτή την Κυβέρνηση για το τι θέλουμε. Συνιστούμε να συνεννοηθείτε, να συντονιστείτε, ώστε να μη χαθεί άλλος χρόνος. Κι αν δυσκολεύεστε να κάνετε δικό σας σχέδιο, το έχετε βρει έτοιμο. Είναι το σχέδιο «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων και Μεταφορών» που ξεκίνησε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ολοκληρώθηκε το 2019 και που είχε ως σκοπό να αποτελέσει τη βάση για τη βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας. Σε αυτά, λοιπόν, τα έργα, σε αυτό το σχέδιο καθυστερείτε. Φέρνετε το πρώτο σχέδιο I και όχι το σχέδιο βάσης που ήταν 6 δισεκατομμύρια, αλλά το σχέδιο Ι που ήταν τα 13 δισεκατομμύρια και επαίρεστε ότι είναι δικό σας έργο και αφήνετε το σχέδιο ΙΙ που ήταν τα 16 δισεκατομμύρια. Όπως και να έχει, έτοιμα τα έχετε, προχωρήστε τα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσουμε πρώτα με τέσσερα σχόλια σε αυτά που ανέφερε ο Πρωθυπουργός, προηγουμένως. Πειραματικά, περιληπτικά. Το πρώτο αφορά την ανακαίνιση των δεκατεσσάρων αεροδρομίων της «FRAPORT», για την οποία γνωρίζουμε τη σκανδαλώδη σύμβαση, με την οποία πουλήθηκε και τη χρηματοδότηση από τις ελληνικές τράπεζες.

Η ανακαίνιση αυτών των δεκατεσσάρων αεροδρομίων κόστισε 430 εκατομμύρια ευρώ περίπου. Από αυτά τα 280 εκατομμύρια ήταν με επιδοτήσεις που δικαιούται η Ελλάδα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα 177 εκατομμύρια τα δώσαμε πρόσφατα επιδοτώντας την κερδοφορία της «FRAPORT» το 2020. Τα δύο αυτά ποσά μαζί κάνουν ένα σύνολο 457 εκατομμύρια, οπότε καταλαβαίνουμε ότι από την ανακαίνιση η «FRAPORT» είχε κέρδη.

Το δεύτερο αφορά στην ανάπτυξη της Ελλάδας με έργα υποδομών, όπως είπε, στο παρελθόν. Εννοούσε, προφανώς, τους δρόμους, αφού αν δούμε τα υπόλοιπα έργα υποδομών, όπως την αποχέτευση στη Μύκονο, τις υποδομές στη Σαντορίνη, την ηλεκτροδότηση των νησιών από τη ΔΕΗ, ας τα αφήσουμε καλύτερα. Πού κατέληξε τώρα αυτή η ανάπτυξη της Ελλάδας με έργα υποδομών; Στο πάρτι διαφθοράς, που γνωρίζουμε πολύ καλά ότι έγινε, από τότε, πολλές φορές με δεκαπλάσιο το κόστος του τετραγωνικού από ό,τι συμβαίνει στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης. Όλα αυτά, λοιπόν, τα έργα υποδομών μας οδήγησαν στην υπερχρέωση και την χρεοκοπία.

Τώρα στο θέμα μας. Στον Ε65 Λαμία - Γρεβενά έχουμε αναφερθεί πολλές φορές, τονίζοντας και στο κυβερνητικό πρόγραμμά μας των τετρακοσίων ενενήντα σελίδων πως πρόκειται για ένα πανάκριβο έργο, με περιορισμένη ωφέλεια, το οποίο σίγουρα δεν χρειάζεται στην άθλια κατάσταση που βρίσκεται η οικονομία. Γενικά, πάντως, για το συγκεκριμένο έργο, καθώς επίσης και για άλλα έργα σαν αυτό, θεωρούμε πως αποτελούν σημεία αναφοράς για την εγχώρια διαπλοκή που εκμεταλλεύεται τα ευρωπαϊκά προγράμματα της χώρας μας από τη δεκαετία του 2000, χωρίς να έχει σταματήσει, παρά το ότι συνέβαλε τα μέγιστα στη χρεοκοπία μας.

Πιστεύουμε δε πως, δυστυχώς, τα ίδια που έγιναν με τα ΕΣΠΑ και με τους αυτοκινητοδρόμους θα γίνουν και με το Ταμείο Ανάκαμψης για το οποίο ήδη ανταγωνίζεται η εγχώρια ολιγαρχία, λαμβάνοντας θέσεις σε διάφορα μέσα μαζικής ενημέρωσης και ιστοσελίδες, με στόχο τη γνωστή άσκηση πιέσεων στην Κυβέρνηση. Περαιτέρω, το έργο του Ε65 ξεκίνησε το 2007, σε μια εποχή που το ΑΕΠ της Ελλάδας ήταν στα 230 δισεκατομμύρια ευρώ, το 2008 πήγε στα 240 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ οι ελληνικές επιχειρήσεις είχαν επεκταθεί στα Βαλκάνια, κατέχοντας μια σημαντική θέση στις οικονομίες αρκετών χωρών τους από τις οποίες απαίτησε την αποχώρηση των τραπεζών μας η τρόικα.

Ενδεχομένως, λοιπόν, η κατασκευή του Ε65 να συνέτεινε μαζί με τους καθέτους της Εγνατίας, που δυστυχώς δρομολογείται το ξεπούλημά της, στην καλύτερη διασύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα Βαλκάνια, ενώ υπήρχε εύκολη πρόσβαση σε δανεισμό που σπαταλήθηκε. Το γεγονός αυτό το πληρώνουμε στο πολλαπλάσιο σήμερα, χωρίς όμως, να έχουμε μάθει απολύτως τίποτα, αφού τα τελευταία δύο χρόνια συνεχίζεται η σπατάλη με τον ανεξέλεγκτο δανεισμό του δημοσίου. Συνοδεύεται δε, όπως και τότε, με αναθεωρήσεις των στατιστικών, θυμίζοντας την πλασματική αύξηση του ΑΕΠ με τον τζίρο των ιερόδουλων κ.λπ., από τον κ. Αλογοσκούφη της Νέας Δημοκρατίας, με στόχο να μειωθεί τεχνικά ο δείκτης χρέους προς το ΑΕΠ.

Το έργο υπεγράφη το 2007, ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 2009, σχεδόν σε όλο το μήκος του -πριν το βόρειο- και σταμάτησε το 2011. Συνεχίζεται δε σήμερα με λίγο αυξημένο το κόστος του 2007, παρά τα ότι τα κόστη, τουλάχιστον τα μισθολογικά, έχουν μειωθεί σημαντικά. Μπορεί βέβαια ο Υπουργός να κατηγορούσε τον ΣΥΡΙΖΑ για διαπλοκή στο Πάτρα – Πύργος, που τελικά ακυρώθηκε, για να επιστρέψει στην προηγούμενη κοινοπραξία, αλλά η συγκεκριμένη «διαπλοκή» οδήγησε σε μια έκπτωση της τάξεως του 50% του προϋπολογισμού, κάτι που δεν συνέβη με τον Ε65. Εκτός αυτού, παρέχονται 38 εκατομμύρια ευρώ επιπλέον από τα διόδια για τα οποία μπορεί μεν ο ΣΥΡΙΖΑ να διαμαρτυρήθηκε, ισχυριζόμενος πως ο ίδιος δεν θα τα πλήρωνε, αλλά τελικά ψήφισε, υπέρ, επιβεβαιώνοντας τη μυστική συνεργασία των δυο κομμάτων της τρόικα εσωτερικού, στην οποία συμμετέχει βέβαια και το Κίνημα Αλλαγής με το νέο ΑΦΜ του. Παρεμπιπτόντως, παρά το ότι τα δυο από τα τρία τμήματα του Ε65, βόρειο, κεντρικό και νότιο, έχουν καθυστερήσει, όπως και η ολοκλήρωση του μεσαίου, δεν αναφέρεται κάτι στη συμφωνία για την επιμήκυνση της τριακονταετούς περιόδου που είχε ξεκινήσει το 2007, ενώ σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις της κεντρικής οδού λήγει το 2037.

Θα καταθέσουμε μέρος του στα Πρακτικά, κυρίως, επειδή μας έκανε εντύπωση η αναφορά εσόδων ύψους 40,1 εκατομμυρίων ευρώ από παράγωγα, ρωτώντας τον Υπουργό από πού προήλθαν.

Συνεχίζοντας το παρόν έργο είναι ένα από τα ακριβότερα έργα αυτοκινητοδρόμων, παραμένοντας σε λίγο αυξημένα επίπεδα από το 2007. Το 1,7 δισεκατομμύρια ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Διπλάσιο, δηλαδή, από το κόστος της Γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου και περισσότερα από την Γραμμή 4 του μετρό, κόστους 1,2 δισεκατομμυρίου ή του ΒΟΑΚ, κόστους 1,32 δισεκατομμύρια ευρώ, σύμφωνα με την πρόσφατη παρουσίασή του στην Κρήτη από τον Πρωθυπουργό.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, πάντως, επέκρινε τον Ε65 για το ακριβό κόστος του, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, αργότερα, όλα μαζί, μαζί με μια αναφορά της εφημερίδας «ΤΟ ΒΗΜΑ», όπου κατά τους ελεγκτές της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβαρύνθηκαν οι φορολογούμενοι Έλληνες με επιπλέον 413 εκατομμύρια ευρώ, σύμφωνα με την έκθεση, που επίσης θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Εδώ, πρέπει να σημειωθεί, πως ο νέος εθνικός κατασκευαστής και όχι μόνο, η «ΤΕΡΝΑ», είναι 100% μέτοχος τόσο στον Ε65 Λαμία - ΕΓΝΑΤΙΑ, όσο και στη Νέα Οδό, με την εξαγορά της ισπανικής «FERROVIAL». Οπότε, ο κάθετος της κίνησης από βορρά στον νότο, από τα Γρεβενά έως την Αθήνα θα συνδέεται ξανά και θα ελέγχεται με την «ΤΕΡΝΑ».

Ενδιαφέρον, τώρα, είχε η αναφορά του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας και πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Υποδομών σε θέματα χάραξης στην επιτροπή, όπου, μεταξύ άλλων, προσκόμισε μια λύση για να φτάσει ο δρόμος πιο κοντά στα Ιωάννινα, έτσι ώστε να υπάρχει εναλλακτική σύνδεση για την Ήπειρο, ακόμη και για την Ηγουμενίτσα -αν και τα δύο λιμάνια, του Βόλου και της Ηγουμενίτσας, θα ξεπουληθούν και αυτά- δημιουργώντας μια σύνδεση με τον Βόλο, αν και πάλι προβληματική στο νότιο μέρος της. Κατά την άποψη μας, η πρότασή του είναι απολύτως σωστή και θα έπρεπε να εισακουστεί από την Κυβέρνηση για λόγους που δεν υπάρχει χρόνος ν’ αναλύσουμε εδώ.

Γενικότερα τώρα, είναι ένας δρόμος που φαίνεται πως δεν θέλει κανένας, ούτε οι κάτοικοι στη συγκεκριμένη του μορφή, παρά μόνο οι εργολάβοι και οι μέτοχοί τους, όπως η οικογένεια Λάτση και ο κ. Μαρινάκης, που συμμετέχουν στην «ΤΕΡΝΑ», όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά.

Θα ήθελα να κλείσω με μερικές ερωτήσεις μας: Τι θα συμβεί εάν εξαντληθούν τα 38 εκατομμύρια και χρειαστούν άλλα για την κάλυψη των εξόδων; Ποιος θα καλύψει το κόστος των 38 εκατομμυρίων της επιχορήγησης, όπως και τα 38 εκατομμύρια των απαλλοτριώσεων, σύμφωνα με τα 25 ευρώ ανά τετραγωνικό που εμείς υπολογίζουμε, σημειώνοντας πως κατά καιρούς ο παραχωρησιούχος έχει πάρει γενναιόδωρες αποζημιώσεις από το δημόσιο, όπως, επίσης, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά; Τι θα συμβεί, σε περιπτώσεις που υπάρχουν γεγονότα ανωτέρας βίας, όπως σήμερα με την πανδημία ή σε μια χιονοθύελλα όπου είχε διακοπεί η Νέα Οδός, παρά το ότι δεν επιτρεπόταν από τον νόμο; Θα πληρώνει το δημόσιο τα αναμενόμενα έσοδα, όπως τα 177 εκατομμύρια στη «FRAPORT» ή τα 130 εκατομμύρια στον «Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών», στον οποίο συμμετέχουν επίσης γερμανικές εταιρείες; Θα τους υποχρεώσει, τουλάχιστον, να ασφαλιστούν για ενδεχόμενα ανωτέρας βίας;

Τέλος, θα θέλαμε να αναφερθούμε, για μία ακόμη φορά, στην Τράπεζα Πειραιώς, στη δήθεν κρατική, αφού στην ουσία ανήκε στο Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας των ξένων και την οποία ανακεφαλαιοποίησαν, ξανά, οι Έλληνες πρόσφατα, με την έννοια πως θα αυξηθεί το δημόσιο χρέος τους, όπως τόσες φορές στο παρελθόν με τις τράπεζες.

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

Θα ήθελα για δύο λεπτά την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Εν προκειμένω, σύμφωνα με δημοσίευμα που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, δρομολογείται μία νέα μείωση του δικτύου της κατά εξήντα τέσσερα καταστήματα, ενώ προωθείται ένα νέο πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου των εργαζομένων της, απολύσεις και ανεργία, δηλαδή, μετά από κάποιο διάστημα που καλύπτουν οι αποζημιώσεις, κάτι που κατά τη γνώμη μας δεν είναι καθόλου θετικό για την Ελλάδα. Οφείλει να σημειωθεί εδώ, πως στην Πειραιώς είχε μεταφερθεί το καλό τμήμα της Αγροτικής Τράπεζας μαζί με το δίκτυο, ενώ το κακό οδηγήθηκε στο Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας, με στόχο την εκκαθάριση του.

Το πλέον πραγματικά εξωφρενικό ήταν η κατάτμηση της «Ελληνικής Βιομηχανίας Ζάχαρης» σε ένα καλό τμήμα με τα πάγια και με τα γραφεία της, καθώς επίσης, σ’ ένα κακό με τις μετοχές της, οι οποίες έτσι οδηγήθηκαν στην απαξίωση και στην εκποίηση.

Επειδή, τώρα, η Αγροτική Τράπεζα ήταν μία εξειδικευμένη τράπεζα στον αγροτικό τομέα, η κακοδιαχείριση της αποτέλεσε ένα μεγάλο πλήγμα για τον πρωτογενή μας τομέα. Καμμία κυβέρνηση δεν έχει ενδιαφερθεί πραγματικά για τον πρωτογενή μας τομέα, πόσω μάλλον, όταν διέθετε πολλά καταστήματα σε αγροτικές περιοχές που έκλεισαν.

Εμείς έχουμε εκφράσει πολλές φορές τις αντιρρήσεις μας, όσον αφορά στη μείωση του δικτύου, ενώ, πρόσφατα, μας δόθηκε μια διαμαρτυρία από τον σύλλογο του προσωπικού της, σύμφωνα με την οποία εκβιάζονται ακόμη και τα άτομα με ειδικές ανάγκες για να μετακινηθούν στα καταστήματα που απομένουν. Αν είναι δυνατόν! Είναι ντροπή κάτι τέτοιο. Το γεγονός αυτό τους δημιουργεί μεγάλα προβλήματα, ειδικά όταν πρόκειται για καταστήματα χωρίς ανάλογες εγκαταστάσεις για ΑΜΕΑ. Ενδεικτικά, εργαζόμενος με 80% αναπηρία και με τέσσερα παιδιά εκβιάζεται να μετακινηθεί σε κατάστημα που δεν υπάρχει τουαλέτα στον ίδιο όροφο, με απώτερο στόχο, φυσικά, να οδηγηθεί στην παραίτησή του. Αυτό γίνεται από μία τράπεζα που την έχουμε χρηματοδοτήσει εμείς, οι φορολογούμενοι με πάρα πολλά χρήματα.

Είναι αλήθεια αυτό το κοινωνικό προφίλ που διαφημίζει η τράπεζα μέσα στην πανδημία, με δικά μας προφανώς χρήματα; Δεν θα πρέπει να ενδιαφερθεί η Κυβέρνηση για όλα αυτά που συμβαίνουν;

Ευχαριστώ πολύ.

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

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Βιλιάρδο.

Τον λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Καββαδάς από τη Νέα Δημοκρατία.

Τώρα, να πούμε ότι η Λευκάδα είναι όμορφη; Αυτό είναι αυτονόητο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ και για τα καλά σας λόγια. Κάθε φορά κάνετε αναφορά στην όμορφη Λευκάδα. Προσκαλούμε τους πολίτες να έρθουν στο νησί μας, με τις ομορφότερες παραλίες στον κόσμο, όχι μόνο στην Ευρώπη.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Η χώρα μας είναι πάρα πολύ όμορφη, κύριε Καββαδά. Απορώ γιατί υπάρχουν εκπομπές που διαφημίζουν την Ταϊλάνδη. Δεν το έχω καταλάβει εγώ ακόμη αυτό, αλλά, εντάξει, είμαι μεγάλος σε ηλικία. Μπορεί γι’ αυτό.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ:** Να θυμίσω το Πόρτο Κατσίκι, τους Εγκρεμνούς, τον Γιαλό, το Κάθισμα.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αναλαμβάνοντας τη διακυβέρνηση της χώρας πριν από δύο χρόνια, κλήθηκε να διαχειριστεί μια ιδιαίτερα πολύπλοκη κατάσταση στα μεγάλα έργα.

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών -και έχω άμεση γνώση και αντίληψη γι’ αυτό που λέω- επικέντρωσε όλες τις προσπάθειές της στο να ξεμπλοκάρει τα μεγάλα αυτά έργα. Παθογένειες και αστοχίες του παρελθόντος, λανθασμένες και αδιέξοδες επιλογές είχαν οδηγήσει πολλά από αυτά στις καλένδες.

Σήμερα, συζητάμε για ένα έργο μεγάλης αναπτυξιακής σημασίας, την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας, του Ε65. Πρόκειται για ένα έργο που θα συνδέσει την Αθήνα με τη δυτική Μακεδονία, αλλά και με την Ιταλία μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας και από εκεί, με τα δυτικά Βαλκάνια και με την κεντρική και βόρεια Ευρώπη.

Το βόρειο τμήμα του συγκεκριμένου έργου αντιμετώπιζε πρόβλημα χρηματοδότησης, αφού η υλοποίησή του έπρεπε να είναι συμβατή με το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Απαιτήθηκαν κοπιώδεις διαπραγματεύσεις της ελληνικής Κυβέρνησης με την Κομισιόν, για να φτάσουμε στην έγκριση της χρηματοδότησης του από το Ταμείο Ανάκαμψης. Το μεγάλο αυτό έργο έχει συνολικό προϋπολογισμό 442 εκατομμύρια ευρώ, συνδέεται με τη δημιουργία χιλίων νέων θέσεων εργασίας και έχει ξεκάθαρα αναπτυξιακό πρόσημο, όχι μόνο για τη δυτική Μακεδονία, αλλά και για όλη τη χώρα.

Η μετακίνηση με ταχύτητα και ασφάλεια δημιουργούν νέες προοπτικές τουριστικής και γενικά οικονομικής ανάπτυξης για πολλές περιοχές. Με την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης ενεργοποιείται το δικαίωμα του δημοσίου να ξεκινήσει τις εργασίες κατασκευής του βόρειου τμήματος του Ε65.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση αυτά τα δύο χρόνια υπερέβη τα εμπόδια που είχαν τεθεί το προηγούμενο διάστημα και πέτυχε να διαμορφώσει τις συνθήκες για να υλοποιηθούν μεγάλα έργα, όπως ο αυτοκινητόδρομος Ε65 που συζητάμε σήμερα, ο ΒΟΑΚ στην Κρήτη που θα χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο Ανάκαμψης, η Γραμμή 4 της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» που δημιουργεί δεκαπέντε νέους σταθμούς στην Αττική και οδικός άξονας Άκτιο, Αμβρακία που είχε εξελιχθεί σε σύγχρονο γεφύρι της Άρτας.

Αυτό το έργο έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί πριν από τέσσερα τουλάχιστον χρόνια. Γιατί δεν έγινε αυτό; Διότι έπεσε θύμα αστοχιών και λανθασμένων επιλογών από την προηγούμενη Κυβέρνηση, η οποία επέλεξε τη λύση μιας νέας εργολαβίας- σκούπα, ενώ το έργο ήδη κατασκευαζόταν και η αντιμετώπιση των προβλημάτων μπορούσε να γίνει μέσα από συμπληρωματικές συμβάσεις, όπως είχε απαντήσει τότε το Υπουργείο σε ερώτησή μου στη Βουλή.

Είχα επισημάνει τότε στη Βουλή και στο αρμόδιο Υπουργείο ότι με τη νέα εργολαβία- σκούπα το έργο θα σταματούσε. Και πράγματι, αμέσως ξεκίνησαν οι προσφυγές κατά του νέου διαγωνισμού. Έτσι, ένα έργο μείζονος αναπτυξιακής σημασίας για τη Λευκάδα, αλλά και την ευρύτερη περιοχή της δυτικής Ελλάδας σταμάτησε.

Από τον Ιούλιο του 2019, σε στενή συνεργασία με τον Υπουργό Υποδομών κ. Κώστα Καραμανλή αναζητήθηκε η βέλτιστη λύση για την υλοποίηση του έργου. Και οφείλω να ευχαριστήσω τον Υπουργό, που αντιλήφθηκε από την πρώτη στιγμή τη σημασία και την εμβέλεια αυτού του έργου για την ανάπτυξη της περιοχής.

Η Αμβρακία Οδός χρηματοδοτείται ως έργο γέφυρα του ΕΣΠΑ, κάτι που σημαίνει ότι θα έχει ολοκληρωθεί εντελώς έως το 2023, ενώ βεβαίως ένα τμήμα του, η παράκαμψη της Αμφιλοχίας, θα δοθεί το 2022.

Τα έργα πλέον προχωρούν κανονικά και μαζί με τους νέους οδικούς άξονες Βόνιτσας - Λευκάδας και Ακτίου - Αγίου Νικολάου αναβαθμίζουν το οδικό δίκτυο της περιοχής και δημιουργούν τις προϋποθέσεις τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης, με δεδομένο μάλιστα και την αναβάθμιση του αεροδρομίου στο Άκτιο.

Για τη Λευκάδα όμως ο χάρτης των νέων υποδομών, κύριε Υπουργέ, θα συμπληρωθεί μέσα από την κατασκευή της υποθαλάσσιας ζεύξης που θα συνδέει το νησί με την Αιτωλοακαρνανία. Πρόκειται για ένα έργο μεγάλης πνοής για τη Λευκάδα, ιδιαίτερα εν όψει της ολοκλήρωσης και των νέων οδικών αξόνων.

Το νησί μας είναι εξαιρετικά ελκυστικός τουριστικός προορισμός, όχι μόνο για τις ομορφιές και τις ποιοτικές υπηρεσίες τουρισμού, αλλά και επειδή έχει το προσόν της χερσαίας πρόσβασης. Τους καλοκαιρινούς μήνες, ακόμα και φέτος που ο τουρισμός είναι μειωμένος, οι ουρές που σχηματίζονται τόσο στη στεριά από αυτοκίνητα όσο και στη θάλασσα από σκάφη είναι τεράστιες. Φανταστείτε ότι για να φτάσει κανείς στη Λευκάδα από την Πάτρα χρειάζεται δύο ώρες. Για δε τους καλοκαιρινούς μήνες, για να μπει στο νησί από την πλωτή γέφυρα και να διασχίσει το παραλιακό μέτωπο, μια απόσταση δηλαδή τεσσάρων χιλιομέτρων, χρειάζονται μιάμιση με δύο ώρες επιπλέον.

Κύριε Υπουργέ, το δε μποτιλιάρισμα είναι ανυπόφορο όχι μόνο για τους επισκέπτες, αλλά πολύ περισσότερο για τους κατοίκους. Τα τελευταία δύο χρόνια είχαμε διαρκείς επαφές και συναντήσεις στο Υπουργείο Υποδομών και με τον Υπουργό κ. Καραμανλή, αλλά και με τον Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου, τον κ. Καραγιάννη που βρίσκεται εδώ, και με υπηρεσιακούς παράγοντες. Και θέλω να τους ευχαριστήσω και δημόσια για το ενδιαφέρον τους, αλλά και για τη στήριξή τους. Πρόκειται για ένα έργο που οι Λευκαδίτες περιμένουν εδώ και δεκαετίες και το οποίο η προηγούμενη κυβέρνηση και οι τοπικοί της εκπρόσωποι στη Λευκάδα μπλόκαραν.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός το αγκάλιασαν, το ενέταξαν στα μεγάλα έργα υποδομών για τα επόμενα χρόνια και δουλεύουν για να δρομολογηθεί.

Σήμερα, έπειτα από πολλά χρόνια προσπαθειών, χαίρομαι ιδιαίτερα γιατί οι γνωμοδοτήσεις από αρκετά Υπουργεία, όπως το Υπουργείο Υποδομών και το Υπουργείο Πολιτισμού, αφού εξέτασαν και αξιολόγησαν εναλλακτικές, προκρίνουν τη λύση της υποθαλάσσιας ζεύξης. Τις επόμενες μέρες θα έχουμε και την οριστική απάντηση από τη Διεύθυνση Περιβαλλοντικών Αδειοδοτήσεων και κατόπιν το Υπουργείο Υποδομών θα διατυπώσει την τελική πρόταση.

Το επόμενο βήμα είναι να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση και θέλω, κύριε Υπουργέ, και τη δική σας βοήθεια για να προχωρήσουν οι διαδικασίες όσο πιο γρήγορα και αποτελεσματικά γίνεται.

Έτσι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αποφασιστικότητα και ευελιξία, με διαφάνεια και υπευθυνότητα, σχεδιάζουμε τις υποδομές και τις επενδύσεις που αποτελούν θεμέλιο για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά και για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, της καθημερινότητας των πολιτών.

Προετοιμάζουμε τη χώρα για το μέλλον. Συνεχίζουμε να χτίζουμε και να δημιουργούμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Καββαδά και για την τήρηση του χρόνου, που δεν μας φέρνετε σε δύσκολη θέση.

Να πάμε τώρα στον ΣΥΡΙΖΑ και την Κοζανίτισσα κ. Καλλιόπη Βέττα.

**ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου, παρά τις αστήρικτες και αβάσιμες θριαμβολογίες, είναι μια ομολογία αποτυχίας, αποτυχίας για την Κυβέρνηση, γενικά για τις δημόσιες υποδομές, αλλά και ειδικότερα για την τροποποίηση της σύμβασης και τον Ε65.

Δύο χρόνια μετά τις εκλογές του ’19, δύο χρόνια μετά τις ουρανομήκεις εξαγγελίες για μια νέα αναπτυξιακή κατάσταση, η πραγματικότητα διαψεύδει το αρμόδιο Υπουργείο. Ο κανόνας είναι: καθυστερήσεις, αναβολές, απεντάξεις, αποζημιώσεις και εκ νέου διαπραγματεύσεις που στοιχίζουν με καθυστερήσεις και έξοδα για το δημόσιο ταμείο.

Ειδικά για τον βόρειο άξονα του Ε65 που συζητάμε σήμερα, η καθυστέρηση είναι απερίγραπτη. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε καταθέσει πλήρη φάκελο ήδη από τον Γενάρη του ’19, η έγκριση ωστόσο ήρθε είκοσι μήνες μετά τις εκλογές. Βέβαια, οι καθυστερήσεις, οι αναβολές, τα ημιτελή και προβληματικά έργα είναι η δεύτερη φύση της Νέας Δημοκρατίας.

Το ίδιο ισχύει και γι’ αυτό το έργο, αρχής γενομένης ήδη από το 2007. Με τη νέα τροποποίηση που ψηφίζουμε σήμερα, το κόστος της αρχικής μελέτης ανεβαίνει κατά 38 εκατομμύρια ευρώ. Ωστόσο, ακόμα και έτσι, με τη μεγάλη καθυστέρηση και την επιβάρυνση στον προϋπολογισμό, θα ψηφίσουμε τη σύμβαση τροποποίησης, καθώς αφ’ ενός αποτελεί υλοποίηση του δικού μας φακέλου και αφ’ ετέρου, θα βοηθήσει στην άρση της γεωγραφικής απομόνωσης των αστικών κέντρων της Δυτικής Μακεδονίας, ιδιαίτερα από την πρωτεύουσα.

Με αυτήν την αφορμή, αξίζει να προχωρήσουμε σε μια επισκόπηση σχετικά με το τι συμβαίνει στη δυτική Μακεδονία και ειδικότερα στην ΠΕ Κοζάνης με τα έργα υποδομών.

Να ξεκινήσω με τη βίαιη απολιγνιτοποίηση που ενώ είναι εμπροσθοβαρής σε επίπεδο στόχων, υστερεί σε δραματικό βαθμό σε επίπεδο υλοποίησης. Οι εξασφαλισμένες δημόσιες χρηματοδοτήσεις με τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις θα φτάσουν το 1,6 δισ. ευρώ, ενώ τα υπόλοιπα χρήματα προέρχονται από προβλέψεις και εκτιμήσεις για ενδεχόμενη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, μοχλεύσεις και λοιπά και λοιπά.

Τα μόνα χρηματοδοτικά εργαλεία που έχουν ανακοινωθεί ως σήμερα είναι τα 325 εκατομμύρια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Επίσης, μικρά προγράμματα για την επιμόρφωση ανέργων και επιπλέον, κίνητρα της τάξης του 10% έως 15% παραπάνω από την υπόλοιπη χώρα για ιδιωτικές επενδύσεις. Σήμερα, στα μέσα του 2021, δυστυχώς αυτή είναι η απτή πραγματικότητα. Όλα τα υπόλοιπα είναι σχέδια επί χάρτου και εξαγγελίες.

Παράλληλα, δεν έχει αντιμετωπιστεί καθόλου στο ΣΔΑΜ, το Σχέδιο Δίκαιης Αναπτυξιακής Μετάβασης, το γεγονός της μεγάλης ανεργίας που θα προκύψει από την βίαια απολιγνιτοποίηση. Από τις είκοσι τέσσερις χιλιάδες ως τις σαράντα χιλιάδες υφιστάμενες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίες προβλέπονται το πολύ οκτώ χιλιάδες έως ένδεκα χιλιάδες θέσεις για την επόμενη μέρα. Την ίδια ώρα ήδη δυόμισι χιλιάδες άνεργοι έχουν προστεθεί στην περιφέρεια μόνο το τελευταίο διάστημα και η καταμέτρηση, δυστυχώς, συνεχίζεται.

Παράλληλα, ενώ θα περίμενε κανείς εκτόξευση των δημόσιων επενδύσεων για την περιοχή, ώστε να προσελκύσει τις φημολογούμενες επενδύσεις που περιγράφονται στο ΣΔΑΜ, δεν έχει γίνει τίποτα ουσιαστικό για τη μελέτη και υλοποίηση έργων και υποδομών.

Είναι απορίας άξιο σε ποιους δρόμους, σε ποιες βιομηχανικές ζώνες, σε ποιους σταθμούς μεταφόρτωσης, με ποιον σιδηροδρομικό δίκτυο θα γίνουν οι υποδομές και τα έργα που υπόσχεται ο κ. Μητσοτάκης και οι αρμόδιοι Υπουργοί.

Την ίδια ώρα η Ελλάδα κατατάσσεται ένατη στην κατανομή των πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, 755 εκατομμύρια συγκεκριμένα στην Ευρώπη των είκοσι επτά, παρά την ταχύτητα της βίαιης απολιγνιτοποίησης.

Δεν έχουν ξεκινήσει καν ακόμα οι αποκαταστάσεις εδαφών και ο χωρικός σχεδιασμός, ενώ θα διατεθούν από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας μόλις 242 εκατομμύρια για την αποκατάσταση εξήντα χιλιάδων στρεμμάτων λιγνιτικών εδαφών στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, κύριε Υπουργέ.

Παράλληλα δεν υπάρχει ειδικό χωροταξικό για ΑΠΕ, με συνέπεια την άναρχη χωροθέτηση, την αλλοίωση της γεωμορφολογίας και την όχληση των αγροτοκτηνοτροφικών και επαγγελματικών δραστηριοτήτων στην περιοχή. Οι φορείς, οι πολίτες και οι αγρότες βλέπουν τόσο τις δραστηριότητές τους να τίθενται σε κίνδυνο όσο και να υπονομεύεται το φυσικό οικοσύστημα και το πολιτιστικό αποτύπωμα της Περιφερειακής Ενότητας Κοζάνης.

Την ίδια ώρα παραμένουν τα προβλήματα με τις μετεγκαταστάσεις οικισμών, την ενεργειακή αυτάρκεια, όπως και με την τηλεθέρμανση για την οποία οι εργαζόμενοι και οι δημοτικές επιχειρήσεις κρούουν τον κώδωνα του κινδύνου, καθώς είναι δυσδιάκριτο το καθεστώς με την επικείμενη παύση λειτουργίας των λιγνιτικών μονάδων και τη σύνδεση με τα δίκτυα φυσικού αερίου.

Παράλληλα η πανδημία, που χτύπησε με ιδιαίτερη σφοδρότητα την περιοχή μας, άφησε το αποτύπωμα της στο ΕΣΥ της περιοχής: Ελλείψεις στα δύο νοσοκομεία, καμμία νέα μόνιμη πρόσληψη, η πρωτοβάθμια υγεία υπολειτουργεί χωρίς την παρουσία γιατρών νοσηλευτών. Ενώ οι δηλώσεις του Πρωθυπουργού για τα πολλά νοσοκομεία, χτυπούν καμπανάκι και στην Κοζάνη και στην Πτολεμαΐδα.

Η κατάσταση είναι ίδια και στον αγροτικό τομέα. Οι καιρικές συνθήκες έχουν οδηγήσει στην καταστροφή δενδροκαλλιεργειών και σιτηρών αλλά και από την Κυβέρνηση δεν υπάρχουν καθόλου αντανακλαστικά. Τέλος στην παιδεία η κατάργηση των έξι πανεπιστημιακών τμημάτων θολώνει τις προοπτικές της περιφέρειας, την ώρα που η ελάχιστη βάση εισαγωγής θα οδηγήσει σε άμεση συρρίκνωση και κλείσιμο των σχολών.

Η περιφέρεια εν ολίγοις αντιμετωπίζεται ως ένα «ΕΛΝΤΟΡΑΝΤΟ» για φωτοβολταϊκά και ΑΠΕ την ίδια ώρα που τα αντίμετρα είναι ελάχιστα. Δεν αντιμετωπίζουν τις συνέπειες της απολιγνιτοποίησης και αφορούν ένα μόνο μέρος του τοπικού πληθυσμού. Όλα αυτά την ώρα που υποτίθεται ότι ισχύει η ρήτρα μετάβασης και στα χαρτιά τουλάχιστον η περιοχή πρέπει να έχει μία προνομιακή μεταχείριση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλώ την Κυβέρνηση και ιδιαίτερα τον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών, ο οποίος δύο χρόνια μετά τις εκλογές εκκινώντας από εσφαλμένες παραδοχές συνεχίζει να ασκεί αντιπολίτευση στον ΣΥΡΙΖΑ, να αλλάξει πορεία και να δρομολογήσει αναπτυξιακά έργα στη δυτική Μακεδονία. Ο E65 έπρεπε να είχε γίνει από καιρό όπως και άλλα έργα ζωτικής σημασίας. Πρέπει να γίνουν πολλά για να αρθεί το αδιέξοδο που σας περιέγραψα πριν από λίγο. Ένα αδιέξοδο που δημιούργησε η ίδια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Το μέλλον της περιοχής με τη σημερινή Κυβέρνηση δυστυχώς είναι προδιαγεγραμμένο. Πολύ σύντομα ο προοδευτικός κόσμος της χώρας θα αντιδράσει και με την αλλαγή των συσχετισμών τόσο η χώρα όσο και η δυτική Μακεδονία θα αλλάξει σελίδα κλείνοντας την παρένθεση της οπισθοδρόμησης και της στασιμότητας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Καλοκαιράκι είναι, ας πάμε και στα Δωδεκάνησα και στον κ. Εμμανουήλ Κόνσολα της Νέας Δημοκρατίας.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΝΣΟΛΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ο κ. Χειμάρας με πολύ συστηματικό τρόπο ανέδειξε γιατί το νομοσχέδιο αυτό είναι εξαιρετικά αναγκαίο να ψηφιστεί σήμερα εδώ. Και φαντάζομαι κανείς στην Αίθουσα εδώ δεν αμφισβητεί ότι είναι και επίκαιρο. Η οδική ασφάλεια, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι ένα ζητούμενο για τη χώρα μας. Ακόμα και τώρα υστερούμε πολύ από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γνωρίζετε. Και ξέρετε πολύ καλά ότι τουλάχιστον η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και ο Υπουργός κ. Καραμανλής διαισθάνεται την ανάγκη την αρχή της συνέχειας του κράτους, κάτι που ενδεχόμενα στο παρελθόν η προηγούμενη κυβέρνηση δεν το έδειξε έμπρακτα.

Και το λέω γιατί η κύρωση αυτής της συμφωνίας, μια πολύ σημαντική κύρωση για την Ελλάδα, που συζητάμε σήμερα στην Εθνική Αντιπροσωπεία, συνδέεται με την τροποποίηση διατάξεων της σύμβασης παραχώρησης του έργου μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας και συντήρησης, εκμετάλλευσης και αξιοποίησης ενός πολύ σημαντικού οδικού άξονα του Ε65 -όπως αναδεικνύεται και πολλές φορές από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης- αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας. Δεν αφορά όμως μόνο την κεντρική Ελλάδα. Αφορά ολόκληρη την Ελλάδα, αλλά αφορά και την Ευρώπη. Αφορά την ανάπτυξη όλων των περιοχών γύρω από αυτόν αλλά και την προοπτική ανάπτυξης της χώρας όχι μόνο σε επίπεδο μεταφορών, αλλά και σε επίπεδο ανάπτυξης του τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή.

Αφορά, λοιπόν, την κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65 για τα Τρίκαλα για την Καλαμπάκα, την Εγνατία Οδό που ήταν κυριολεκτικά στον αέρα λόγω του προβλήματος χρηματοδότησης σχετικά με το εθνικό σκέλος.

Δεν χρειάζεται να επισημάνω και εγώ αυτό που επισήμαναν και άλλοι συνάδελφοι προηγούμενα. Αλλά η σημαντικότητα αυτού του έργου -όπως σας είπα- αναδεικνύεται από την ανάγκη και από τις αναφορές πολιτών, συμπολιτών μας σε όλη την επικράτεια. Βραχυπρόθεσμα και άμεσα δημιουργεί πέραν των άλλων χίλιες νέες θέσεις εργασίας, ενώ δημιουργεί ισχυρές αναπτυξιακές προοπτικές σε τοπικό, υπερτοπικό και εθνικό επίπεδο.

Θα συνδέει την Αθήνα με τη δυτική Μακεδονία. Αλλά πέρα από αυτήν συνδέει και την Ελλάδα με την Ιταλία μέσω του λιμένα της Ηγουμενίτσας. Συνδέει τους οδικούς άξονες με τα δυτικά Βαλκάνια, την κεντρική και τη βόρεια Ευρώπη. Είναι ένα μεγάλο και σημαντικό έργο υποδομής ιδιαίτερα στην περιοχή της δυτικής Μακεδονίας.

Η απολιγνιτοποίηση της περιοχής -που πολύς λόγος γίνεται αυτή την περίοδο- ενός νέου αναπτυξιακού και παραγωγικού προτύπου στην περιοχή απαιτεί εκτός των άλλων και νέες υποδομές, όπως ο νέος αυτοκινητόδρομος. Πρέπει να επιστρέψουμε, αυτό που ο κύριος Υπουργός έχει αναφέρει πολλές φορές, στην πολυκεντρική ανάπτυξη. Και η πολυκεντρική ανάπτυξη, η τουριστική ανάπτυξη χωρίς οδικούς άξονες δεν μπορεί να γίνει. Και κυρίως δεν μπορεί να γίνει με έργα υποδομής σαν κι αυτά τα έργα τα οποία συζητάμε σήμερα.

Άρα για να ξεμπλοκάρει και να δρομολογηθεί η υλοποίηση αυτού του πολύ σημαντικού έργου ο Υπουργός Υποδομών ο κ. Καραμανλής αντιλαμβανόμενος την ανάγκη έγκαιρα για αυτή την προοπτική, κινήθηκε μεθοδικά από την πρώτη στιγμή προκειμένου να υπάρξει έγκριση από τα κοινοτικά ταμεία, την Κομισιόν, για τη χρηματοδότησή του. Και μόνο για αυτό αξίζουν συγχαρητήρια. Γιατί σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα εδραιώνεται μια προοπτική που είναι απαιτούμενο δεκαετιών για τη χώρα.

Χρειάζεται σοβαρή προσπάθεια και αξιοπιστία από την πλευρά μας, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, για να οδηγηθούμε σε αυτή τη θετική εξέλιξη. Θεωρώ ότι όλοι οι συνάδελφοι Βουλευτές από όλες τις πλευρές του εθνικού Κοινοβουλίου πρέπει να προβληματιστούμε για τις καθυστερήσεις που συνέβησαν σε προηγούμενες δεκαετίες, για την υστέρηση που είχαν οι πολίτες να απολαμβάνουν την ασφάλεια και τη μετακίνησή τους, που έχουν προκληθεί από την καθυστέρηση υλοποίησης μεγάλων έργων και που θα έπρεπε να είχαν ολοκληρωθεί εδώ και χρόνια.

Όλοι λοιπόν οι Βουλευτές στην Εθνική Αντιπροσωπεία και από την προσωπική εμπειρία που έχει ο καθένας από την περιοχή του μπορεί να αναφερθεί σε ανάλογα προβλήματα και καταστάσεις. Αρκεί να σκεφτεί κανείς ότι ο συγκεκριμένος αυτοκινητόδρομος ήταν ένας από τους πέντε αυτοκινητόδρομους που δημοπρατήθηκαν με σύμβαση παραχώρησης το 2007. Από τότε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, έχουν περάσει δεκατέσσερα ολόκληρα χρόνια και σήμερα δρομολογούμε την οριστική υλοποίηση αυτού του πολύ σημαντικού έργου.

Ανάλογα προβλήματα έχουν δημιουργηθεί και με -δέσμευση πολλών κυβερνήσεων- την κατασκευή ενός άλλου μεγάλου έργου, του αυτοκινητόδρομου Πάτρας - Πύργου. Σε έναν δρόμο υψηλής επικινδυνότητας στο οποίο πληρώνουμε ένα ολέθριο τίμημα σε ανθρώπινες ζωές, η κατασκευή του έργου με πολλαπλές εργολαβίες και ακύρωση προηγούμενων διαγωνιστικών διαδικασιών, του πλαισίου δηλαδή που είχε αναδειχθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση, οδήγησε σε αδιέξοδο αυτό το έργο.

Γνωρίζω ότι και για αυτό ο κύριος Υπουργός έχει πάρει σχετικές πρωτοβουλίες, καταβάλλει μεγάλη προσπάθεια για να έρθει σε συμφωνία με την Κομισιόν για να προχωρήσει η υλοποίηση αυτού του σημαντικού έργου, έργου που συνδέεται με την ανάπτυξη μιας περιοχής, που μπορεί να αποτελέσει σημαντικό τουριστικό προορισμό, πόλο ανάπτυξης αλλά και ενός έργου που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλες αυτές οι αναφορές από την πλευρά μας δεν γίνονται για να περιχαρακώσω την κομματική μου ταυτότητα. Αντιθέτως γίνονται με στόχο να πυροδοτήσουν μια κομματική συναίνεση και όχι αντιπαράθεση και κατανομής ευθυνών από το παρελθόν. Άλλωστε τις ευθύνες μας τις αποδίδουν οι πολίτες την ώρα που πρέπει σε κάθε έναν από εμάς αλλά και στα ίδια τα κόμματα και στην Κυβέρνηση.

Προχώρησα σε αυτές τις αναφορές γιατί πιστεύω ότι το πολιτικό μας σύστημα οφείλει να δει με μεγαλύτερη ωριμότητα την υλοποίηση των μεγάλων έργων. Οφείλει καθένας από εμάς να προχωρήσει σε ένα πλαίσιο ορθολογισμού, ρεαλισμού και διαφάνειας, γιατί αυτό επιτάσσει η ανάγκη της κοινωνίας. Αυτό επιτάσσει η ανάγκη των πολιτών. Η όποια κυβερνητική αλλαγή και εάν έρχεται στη χώρα, δεν πρέπει να συνδέεται με αυτοσχεδιασμούς που οδηγούν στην καθυστέρηση και στο μπλοκάρισμα μεγάλων έργων. Χαίρομαι που ο κ. Καραμανλής και η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας εδώ και δύο χρόνια κινούνται με μεθοδικότητα, ρεαλισμό και ξεμπλοκάρουν μεγάλα έργα.

Επίσης, διαμορφώνουν τις προϋποθέσεις και διασφαλίζουν χρηματοδότηση για την υλοποίηση νέων μεγάλων έργων υποδομής που στοχεύουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε για ένα λεπτό.

Και αναφέρομαι και στην κατασκευή της Γραμμής 4 του μετρό που ανακοινώθηκε πριν από λίγες ημέρες από την Κυβέρνηση, προϋπολογισμού 1,2 δισεκατομμυρίων ευρώ, αλλά και στον ΒΟΑΚ, το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, που είναι πολύ σημαντικό έργο και αυτό.

Με τον κύριο Υπουργό είχα μοιραστεί την αγωνία σε σχέση με ένα μεγάλο έργο στα Δωδεκάνησα και στη Ρόδο από τα προηγούμενα χρόνια. Έχουμε συναντίληψη και χαίρομαι πολύ που ο κύριος Υπουργός -και τον ευχαριστώ και δημόσια- υλοποιεί ένα πολύ μεγάλο έργο -αντιλήφθηκε την ανάγκη αυτού του πολύ μεγάλου έργου- στον έναν από τους μεγαλύτερους παγκόσμιους τουριστικούς προορισμούς, στη Ρόδο. Και αναφέρομαι στο νέο οδικό άξονα που συνδέει την πόλη της Ρόδου με το αεροδρόμιο, έναν άξονα που είναι τόσο αναγκαίος αφού η Ρόδος με το αεροδρόμιο είναι από τους πιο σημαντικούς δρόμους, αφού η οδική ασφάλεια είναι προαπαιτούμενο για την προοπτική ανάπτυξης. Αυτός ο δρόμος έχει, δυστυχώς, θυσιάσει στο βωμό των ατυχημάτων πολλούς συμπολίτες μας. Και χαίρομαι που από το πρόγραμμα Υποδομών και Μεταφορών του ΕΣΠΑ θα υλοποιηθεί αυτό το έργο ύψους 40 εκατομμυρίων ευρώ.

Κύριε Υπουργέ, με ολοκληρωμένες τις μελέτες του υποτμήματος από τον ισόπεδο κόμβο Κανδηλίου - αεροδρομίου περίπου επτά χιλιομέτρων πιστεύω ότι μπορείτε να προχωρήσετε στη δημοπράτηση αυτού του τμήματος, προκειμένου να αρχίσει η υλοποίηση αυτού του έργου και να συντμηθούν οι χρόνοι για την αποπεράτωσή του. Είναι ένα μεγάλο έργο που αλλάζει το χάρτη τον κυκλοφοριακό στη Ρόδο και την εικόνα του νησιού και αναβαθμίζει ένα κορυφαίο τουριστικό προορισμό. Απαλλάσσει την πόλη από τον παραλιακό δρόμο, που είναι μεγάλος δρόμος και υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση το θέρος ιδιαίτερα και δημιουργεί νέες προοπτικές.

Θέλω να σας επισημάνω, κύριοι και κυρίες Βουλευτές, ότι μέσα από την υλοποίηση αυτών των μεγάλων έργων προχωράμε μπροστά τη χώρα. Και νομίζω ότι πρέπει να σκύψουμε πάνω από αυτή την αναφορά μας, αφού θέλουμε να δούμε τη χώρα τη μετά-COVID εποχή να τρέχει με γοργούς ρυθμούς ανάπτυξης όπως αξίζει στους συμπολίτες μας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Να είστε καλά. Κι εγώ ευχαριστώ, κύριε Κόνσολα.

Παραμένουμε στη Νέα Δημοκρατία και πηγαίνουμε στον κ. Κωνσταντίνο Μαραβέγια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανείς θεωρητικά δεν μπορεί να είναι αντίθετος στην πραγματοποίηση μεγάλων έργων. Κανένα κανονικό κόμμα που εκπροσωπεί πολίτες στο Κοινοβούλιο δεν θα μπορούσε να καταψηφίσει εμβληματικές πρωτοβουλίες όπως η ολοκλήρωση ενός τόσο μεγάλου έργου υποδομής για το μέλλον της χώρας μας. Γιατί σε αυτό το μέλλον μας οδηγεί ο νέος άξονας του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας, περισσότερο γνωστός σε μας τους Θεσσαλούς ως Ε65, ένα έργο πνοής που πρωτοξεκίνησε η Νέα Δημοκρατία το 2007 με τη μορφή σύμβασης παραχώρησης λίγο πριν ξεσπάσει η παγκόσμια κρίση του 2008, μια κρίση που οδήγησε τη χώρα μας στο γνωστό δημοσιονομικό αδιέξοδο και στο υπερ-δεκαετές πάγωμα πολλών δημόσιων επενδύσεων.

Τα πράγματα, όμως, σήμερα αλλάζουν ξεκάθαρα προς το καλύτερο. Δύο χρόνια μετά την εκλογή του Κυριάκου Μητσοτάκη και την τύχη της χώρας να ηγηθεί της μεγάλης μάχης για την ανάταξη, η Ελλάδα αλλάζει. Ένα κομμάτι της εργώδους αυτής προσπάθειας είναι και η ολοκλήρωση των μεγάλων εκείνων έργων που βγάζουν μεγάλες περιοχές της πατρίδας μας από την οικονομική απομόνωση.

Κύριε Υπουργέ, είμαι προσωπικά υπερήφανος που κατά σύμπτωση πριν από έναν ακριβώς χρόνο, στις 13-7-2020, με ερώτησή μου προς το Υπουργείο σας έθετα τα ζητήματα που απασχολούσαν την κοινωνία της Θεσσαλίας σε σχέση με την πρόοδο του βόρειου τμήματος του Ε65. Σήμερα, μετά από συστηματική δουλειά της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, η Βουλή κυρώνει τη συμφωνία κατασκευής του τμήματος Τρίκαλα - Εγνατία του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας, ένα έργο 490 εκατομμυρίων ευρώ που περιλαμβάνει την ένωση δύο άλλων κύριων οδικών αξόνων, της Εγνατίας Οδού και της ΠΑΘΕ μέσω του βόρειου κλάδου του Ε65, ο οποίος θα συνδέσει την κεντρική με τη βόρεια και τη δυτική Ελλάδα. Ακριβώς αυτές οι διασυνδέσεις καθιστούν το εν λόγω έργο κρίσιμης σημασίας για την ένταξη της Θεσσαλίας στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, φέρνοντας την οδικά πιο κοντά όχι μόνο στις κεντρο-ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας εγγύτερα σε ολόκληρη τη δυτική Ευρώπη.

Επομένως, είναι μια στρατηγικής σημασίας υποδομή, στην οποία πίστεψε αλλά και προώθησε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης μέσα από σειρά επαφών του με την ηγεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Aποτέλεσμα της δεκαοκτάμηνης αυτής συστηματικής προσπάθειας ήταν η ένταξη του αυτοκινητόδρομου στις χρηματοδοτήσεις του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το οποίο, τελικά, θα καλύψει καθ’ ολοκληρίαν το κόστος κατασκευής του. Έτσι, μέσα σε λιγότερα από τρία χρόνια θα έχουν κατασκευαστεί πάνω από εβδομήντα χιλιόμετρα σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, δύο συν δύο λωρίδων, με λωρίδες έκτακτης ανάγκης, με τέσσερις σήραγγες και τριάντα μία γέφυρες, με επτά συνολικά νέους κόμβους συμπεριλαμβανομένης της αποπεράτωσης αυτού των Τρικάλων και ένα νέο δευτερεύοντα οδικό δίκτυο εξυπηρέτησης και κάθετων αξόνων για την άμεση πρόσβαση όλων των γειτονικών περιοχών στον Ε65.

Όμως, το σημαντικότερο, ίσως, όφελος από αυτόν τον υπερσύγχρονο αυτοκινητόδρομο, είναι η δραστική μείωση της χρονικής απόστασης της Ελλάδας από τα δυτικά Βαλκάνια, αυξάνοντας, παράλληλα, το επίπεδο της οδικής ασφάλειας Έτσι, θα επιτευχθεί η ταχύτερη και ευκολότερη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων από τη Θεσσαλία στην υπόλοιπη Ευρώπη, φέρνοντας πιο κοντά και τη Μαγνησία στις ευρωπαϊκές αγορές, συνδέοντας το Βόλο με την Ηγουμενίτσα, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός.

Εδώ πιστεύω πως είναι και το μεγάλο στοίχημα για τη Μαγνησία και τη Θεσσαλία γενικότερα, στη διαφοροποίηση, δηλαδή, της τοπικής οικονομίας και στην ανάπτυξη νέων εξωστρεφών δραστηριοτήτων που θα δώσουν στις θεσσαλικές επιχειρήσεις καινούργια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Μια τέτοια ευκαιρία αποτελεί και η οδική σύνδεση της Μαγνησίας μέσω του Ε65 με άλλες γεωγραφικές ενότητες στην Ελλάδα και την Ευρώπη γενικότερα.

Όμως, από μόνη της δεν αρκεί. Θα πρέπει να δούμε το πρόβλημα της τοπικής ανάπτυξης συνολικά ενταγμένο μέσα στο ευρύτερο πλαίσιο χρηματοδοτήσεων τόσο του Ταμείου Ανάκαμψης όσο και του νέου ΕΣΠΑ 2021 - 2027. Κυρίως, όμως, θα πρέπει να δούμε τις δυνατότητες που θα προσφέρει ο Ε65 σαν μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου, το οποίο θα περιλαμβάνει και άμεσες ενισχύσεις για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων, αλλά και υποστηρικτικές υπηρεσίες όπως είναι οι συνδυασμένες μεταφορές, τα logistics και η πολυτροπική διαμετακόμιση, υπηρεσίες που θα αναδείξουν τη Μαγνησία ως κόμβο εσωτερικού και εξωτερικού εμπορίου, αλλά και ως μια περιοχή που συνδυάζει τις σύγχρονες διεθνείς μεταφορές -αεροπορικές, θαλάσσιες και οδικές- με ένα διασυνδεδεμένο σιδηροδρομικό δίκτυο, ικανά όλα αυτά να μεταφέρουν προϊόντα και ανθρώπους και γρήγορα και οικονομικά.

Ειδικά για τις εμπορευματικές μεταφορές κρίσιμο ρόλο θα παίξει η δημιουργία ενός κέντρου logistics, για το οποίο ήδη υπάρχει σχεδιασμός στη Μαγνησία, που μένει, βέβαια, να υλοποιηθεί.

Έχει δίκιο ο συνάδελφος από το ΣΥΡΙΖΑ που με αφορμή το Ταμείο Ανάκαμψης επανέφερε το θέμα της ενίσχυσης του ρόλου των υφιστάμενων επιχειρηματικών πάρκων και βιομηχανικών περιοχών στην εφοδιαστική αλυσίδα με ταυτόχρονη κατασκευή νέων εμπορευματικών κέντρων στη Μαγνησία. Όμως, στις καλές προθέσεις είναι καλό να προσθέσει κανείς και λίγη αυτοκριτική, γιατί, δυστυχώς, ο ΣΥΡΙΖΑ στα πέντε χρόνια της διακυβέρνησής του αντί για έργα προτίμησε τις διακηρύξεις. Θυμίζω ότι επί κυβέρνησης Τσίπρα o Νομός Μαγνησίας όχι μόνο είχε πολυπληθή εκπροσώπηση στο Κοινοβούλιο, αλλά και δύο Υφυπουργούς στην κυβέρνηση και, μάλιστα, στους κρίσιμους τομείς των οικονομικών και των μεταφορών για τον οποίο συζητάμε σήμερα. Το τι έκαναν τότε οι «ΣΥΡΙΖΑΝΕΛ», το έχει καταγράψει η ιστορία. Και σίγουρα δεν ήταν εμπορευματικά κέντρα στη Μαγνησία, κύριοι συνάδελφοι.

Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία ήλθε για να δώσει ένα τέλος στα λόγια χωρίς αντίκρισμα, σε κούφιες υποσχέσεις, σε αυταπάτες και στα σχέδια που έμειναν μόνο στα χαρτιά. Με συγκεκριμένα έργα η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη έρχεται να σπάσει τον φαύλο κύκλο της αναποτελεσματικότητας του ΣΥΡΙΖΑ και να υπερβεί τις συνέπειες της οικονομικής και υγειονομικής κρίσης. Όπως αποδεικνύει και το παρόν νομοσχέδιο, αυτό γίνεται μόνο με πρόγραμμα, με σκληρή δουλειά και γρήγορη αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων.

Η Ελλάδα είναι τυχερή που διαθέτει σήμερα μια Κυβέρνηση με γνώσεις, ικανότητες και την τόσο αναγκαία -κακά τα ψέματα- προϋπηρεσία, την προηγούμενη επαγγελματική εμπειρία που επιτρέπει στους Υπουργούς να είναι γρήγοροι και αποτελεσματικοί. Τύχη αγαθή έφερε στη χώρα την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη ακριβώς την ώρα που καλείται η πατρίδα μας να διαχειριστεί τα 72 δισεκατομμύρια ευρώ του Ταμείου Ανάκαμψης και του νέου ΕΣΠΑ. Αυτή ακριβώς η σοβαρή, υπεύθυνη διακυβέρνηση αποτελεί εγγύηση ότι η Ελλάδα των έργων έχει πάρει μπρος και θα συνεχίσει να δουλεύει για να αλλάξει το μέλλον το δικό μας, αλλά κυρίως το μέλλον των παιδιών μας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Μαραβέγια.

Τον λόγο έχει η κ. Αναστασία Γκαρά από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε σήμερα για τον αυτοκινητόδρομο Ε65, ένα έργο σημαντικό με προοπτικές, αλλά και ιδιαίτερες παθογένειες, ένα έργο του οποίου η σύμβαση κατασκευής υπεγράφη το μακρινό 2007 και για το οποίο η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας φέρει τεράστιες ευθύνες τόσο για τις καθυστερήσεις όσο και για το σπάσιμό του σε τρία τμήματα.

Έπειτα από τις γνωστές παλινωδίες και τη φαυλότητα που χαρακτήριζαν τις παλαιότερες κυβερνήσεις, ήλθε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για να ξεμπλοκάρει επιτέλους το συγκεκριμένο έργο και να ολοκληρωθεί μέχρι σήμερα ένα σημαντικό τμήμα του.

Σήμερα έρχεται η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με δύο χρόνια καθυστέρηση και ένα αχρείαστο «καπέλο» ύψους 38 εκατομμυρίων να πανηγυρίσει πως επιτέλους αυτή ξεμπλόκαρε το έργο.

Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτά τα φαινόμενα και οι παθογένειες αποτελούσαν και αποτελούν τη συνήθη πρακτική που ακολουθούσαν οι κυβερνήσεις κυρίως της Νέας Δημοκρατίας για την υλοποίηση των έργων με εξαρτήσεις, διαπλοκή και πολλές καθυστερήσεις, αλλά και τον ελληνικό λαό να πληρώνει πάντα στο τέλος τη ζημιά.

Αντίστοιχες πρακτικές αντιμετωπίσαμε στην ολοκλήρωση του κάθετου άξονα της Εγνατίας στον Έβρο, ένα αναγκαίο έργο για την οδική ασφάλεια και την ανάπτυξη στην περιοχή μας, αλλά κυρίως για την ασφάλεια στις μεταφορές, ένα έργο που χρειάστηκε πολλές δεκαετίες για να υλοποιηθεί και κόστισε υπέρογκα ποσά, δυστυχώς όμως κόστισε και απώλειες σε δεκάδες ανθρώπινες ζωές.

Έπρεπε και εκεί να έλθει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για να ξεμπλοκάρει σε πολύ σύντομο χρόνο και να ολοκληρώσει το πιο επικίνδυνο κομμάτι του έργου. Η συμβολή της Νέας Δημοκρατίας βέβαια ήταν να βάλει διόδια άμεσα, όταν τα προηγούμενα χρόνια τα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας ξάπλωναν στο οδόστρωμα προκειμένου να αντιδράσουν για τα διόδια. Σήμερα, όμως, σιωπή. Αναρωτιέμαι πόση υποκρισία χωράει αυτό το κόμμα.

Κυρίες και κύριοι, εδώ και δύο χρόνια με αποκλειστική ευθύνη της Κυβέρνησης Μητσοτάκη έχουν ακυρωθεί ή έχουν «παγώσει» σημαντικά αναπτυξιακά έργα σε όλη τη χώρα. Η Κυβέρνηση δείχνει να κινείται χωρίς αναπτυξιακή πυξίδα, χωρίς σχεδιασμό ή ολιστική προσέγγιση όπου θα εντάσσονται και τα έργα υποδομής ως υπόβαθρο για την ανάπτυξη. Κάνετε εμπόριο ελπίδας, χωρίς να υπάρχει πραγματική ελπίδα στην κοινωνία.

Στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης η Νέα Δημοκρατία όχι μόνο πάγωσε το δρομολογημένο έργο της σιδηροδρομικής Εγνατίας και το C to C που θα συνέδεε σιδηρόδρομο, οδικό σύστημα και πέντε λιμάνια και των γειτονικών χωρών, έργο το οποίο είχε δρομολογήσει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και με διακρατικές συμφωνίες, αλλά έχει οδηγήσει τη Θράκη σε σιδηροδρομικό αποκλεισμό εδώ και δύο χρόνια, χωρίς να αναλαμβάνει καμμία πρωτοβουλία.

Αναρωτιόμαστε: Για ποια ανάπτυξη μιλάτε στη Θράκη όταν αδρανούν ακόμη και αυτά που ήδη λειτουργούσαν τα προηγούμενα χρόνια; Δρομολογημένα έργα στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης έχουν παγώσει. Προχωράτε στο ξεπούλημα, στην ιδιωτικοποίηση του λιμένα απέναντι στα συμφέροντα και την ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας, ενώ δεν ενισχύετε τον εμπορικό ρόλο του λιμένα. Ακόμα και το μεγάλο έργο υπογειοποίησης γεωτρήσεων στον Ερυθροπόταμο κινδυνεύει να απενταχθεί από τη χρηματοδότηση που είχε εξασφαλιστεί από την προηγούμενη κυβέρνηση. Το ειδικό πρόγραμμα υποδομών για τον Έβρο ύψους 26,3 εκατομμυρίων ευρώ που ενέκρινε η προηγούμενη κυβέρνηση και περιλαμβάνει την υλοποίηση τριάντα έξι κρίσιμων, αναγκαίων έργων για την περιοχή, έργων οδοποιίας, αντιπλημμυρικών έργων, αρδευτικών έργων και πολλών άλλων έχει παγώσει σήμερα, με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να αδιαφορεί πλήρως για την υλοποίηση αυτών των αναγκαίων έργων.

Στο μεταξύ έχετε παγώσει και την εφαρμογή των κινήτρων για τις επιχειρήσεις σε ακριτικές περιοχές, όπως την επιδότηση μεταφορικού λειτουργικού εργατικού κόστους που είχε σχεδιαστεί και αυτό από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Ποια βοήθεια, ποια στήριξη, ποια κίνητρα δίνετε στις τοπικές επιχειρήσεις σε ακριτικές περιοχές;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακόμη και το σημαντικό έργο ανάπτυξης δικτύου φυσικού αερίου στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης έχει πάρα πολλές καθυστερήσεις και πάρα πολλά κωλύματα. Προχωρά πάρα πολύ αργά, ενώ τα περισσότερα ζητήματα είχαν λήξει από την προηγούμενη κυβέρνηση. Βέβαια, δεν μας κάνει καμμία ιδιαίτερη εντύπωση που ο Πρωθυπουργός κ. Μητσοτάκης έσπευσε πριν από λίγες μέρες στην Ξάνθη να κόψει κορδέλες και να οικειοποιηθεί άλλο ένα έργο του ΣΥΡΙΖΑ. Σας έχουμε πει πολλές φορές ότι η συνεργασία απαιτεί και σεμνότητα.

Θα μπορούσα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να αναφέρω δεκάδες παραδείγματα και στοιχεία τόσο από τον Έβρο όσο και από ολόκληρη τη χώρα που αναδεικνύουν τον στρεβλό αντιαναπτυξιακό, αντιπαραγωγικό, αντικοινωνικό χαρακτήρα των επιλογών της Κυβέρνησης, την αδιαφορία και την ανικανότητά σας και σε επίπεδο μεγάλων έργων υποδομών, αλλά και σε επίπεδο πολιτικών που στηρίζουν και δίνουν προοπτική στις τοπικές μας κοινωνίες.

Ανησυχητικός βέβαια είναι και ο τρόπος με τον οποίον διαχειρίζεστε την πρόταση για το Ταμείο Ανάκαμψης. Δεν βάζετε σε καμμία προτεραιότητα τη διάχυση του οφέλους των έργων των κονδυλίων στο σύνολο της κοινωνίας, των μικρών και μεσαίων τοπικών επιχειρήσεων, αλλά την κατεύθυνση κονδυλίων σε λίγες μεγάλες εταιρείες για έργα τα οποία ακόμη κρατάτε κρυφά από την ελληνική κοινωνία και δεν μπήκατε καν σε διαδικασία διαβούλευσης, προκειμένου να αξιοποιήσετε και χρήσιμες προτάσεις.

Ο κύριος Υπουργός λείπει, αλλά θα τα μεταφέρετε, παρακαλώ.

Κύριε Υπουργέ, στην περιοχή μου ιδιαίτερα τον τελευταίο ενάμιση χρόνο βιώνουμε μια πρωτοφανή υποβάθμιση, αποψίλωση υπηρεσιών, τραπεζικά καταστήματα που κλείνουν απ’ όλες τις περιοχές, πανεπιστημιακά τμήματα που συρρικνώνονται, ενώ έργα που είχαν δρομολογηθεί και θα άφηναν ένα ισχυρό αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα στην περιοχή, όπως η αποκατάσταση των παλιών μεταλλείων της Κίρκης, έργο ύψους 5,5 εκατομμυρίων ευρώ, με απόφαση της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας ακυρώνονται. Δυστυχώς η Νέα Δημοκρατία δημιουργεί κάθε μέρα και μια καινούργια πληγή στον Έβρο, στη Θράκη και στο σύνολο της κοινωνίας.

Αν σε όλα τα παραπάνω προσθέσουμε και τις τεράστιες πληγές που αφήνει η πανδημία, ειδικά με τον τρόπο που επέλεξε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να διαχειριστεί τις έκτακτες συνθήκες, αγνοώντας τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας, χωρίς να δίνει καμμία πραγματική στήριξη στον κόσμο, τότε μπορούμε να κατανοήσουμε την οριακή κατάσταση και τα αδιέξοδα με τα οποία βρίσκονται σήμερα αντιμέτωπες τόσο οι επιχειρήσεις όσο και το σύνολο των πολιτών.

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

Ολοκληρώνω σε λίγο, κύριε Πρόεδρε.

Η χώρα μας, όμως, έχει άμεση ανάγκη από την υλοποίηση ενός μελετημένου ολιστικού αναπτυξιακού σχεδιασμού, ένα σχέδιο που θα περιλαμβάνει μεγάλα έργα υποδομών, συνδυασμένες μεταφορές, πολιτικές ανάπτυξης και επέκταση και υποστήριξη των υπηρεσιών και των τοπικών κοινωνιών.

Βαυκαλίζεστε, κυρίες και κύριοι, ότι ενδιαφέρεστε για τη θωράκιση της χώρας, για τη θωράκιση των τοπικών κοινωνιών, για τη θωράκιση των συνόρων, όταν κλείνουν συνεχώς υπηρεσίες και συρρικνώνεται η δραστηριότητα στις περιοχές αυτές. Με τις πολιτικές σας οδηγείτε δυστυχώς σε ερημοποίηση ειδικότερα τις ακριτικές περιοχές, χωρίς καμμία προοπτική ανάπτυξης ή βελτίωση των συνθηκών ζωής των πολιτών.

Μάλιστα πρόσφατα ο Πρωθυπουργός μάς ενημέρωσε ότι θα κλείσει και περιφερειακά νοσοκομεία εν μέσω πανδημίας. Σίγασαν τα χειροκροτήματα. Ξεχάσαμε τα χειροκροτήματα και τις επευφημίες. Τώρα θα κλείσουμε κρίσιμα περιφερειακά νοσηλευτικά ιδρύματα.

Το μόνο που ενδιαφέρει την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας είναι οι φιέστες, η εξυπηρέτηση συμφερόντων, η επικοινωνία.

Πέρα, όμως, από την πλασματική εικόνα που καλλιεργείται, η πραγματικότητα που βιώνουν οι Έλληνες πολίτες δυστυχώς είναι τραγική. Τα ψέματα του κ. Μητσοτάκη για ανάπτυξη, καλοπληρωμένες δουλειές, ασφάλεια και εκσυγχρονισμό έχουν αποκαλυφθεί και έχουν διαψευστεί όλες οι υποσχέσεις. Και δυστυχώς βιώνουμε καθημερινά τις τραγικές επιπτώσεις της ανάλγητης πολιτικής σας, της ανικανότητάς σας, της αδιαφορίας σας, του αυταρχισμού. Έχετε επιλέξει με τον τρόπο αυτό να κάνετε πολιτική. Γι’ αυτό απαιτείται άμεση αλλαγή. Είναι αναγκαία μία προοδευτική κυβέρνηση στη χώρα, μια κυβέρνηση που θα εργάζεται προς όφελος της κοινωνίας, μία κυβέρνηση που δεν θα αδιαφορεί ούτε για τους πολίτες ούτε για τα οφέλη της κοινωνίας ούτε για την ανάπτυξη ούτε και για την περιφέρεια και τις τοπικές κοινωνίες.

Ευχαριστώ και για την ανοχή.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία Γκαρά.

Να ξέρετε ότι ο κύριος Υπουργός μού ζήτησε ένα, δύο λεπτά γιατί πρέπει να κάνει ένα τηλεφώνημα και του το επέτρεψα.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Λοβέρδος από τη Νέα Δημοκρατία.

Κύριε Λοβέρδο, ακούσατε ότι ο κύριος Υπουργός έπρεπε να κάνει ένα τηλεφώνημα. Δεν πιστεύω να σας πειράζει η απουσία.

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Δεν θα του βάλουμε απουσία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ούτε και πρόστιμο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ:** Τον εκτιμούμε για το έργο του και όταν θα μπορέσει θα έρθει.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμερα είναι Τρίτη και 13 Ιουλίου. Στη λαϊκή μας παράδοση θεωρείται γρουσούζικη ημέρα, διότι Τρίτη έπεσε η Πόλη και δεκατρείς ήταν οι συμμετέχοντες στον Μυστικό Δείπνο από τον οποίο έφυγε ο Ιούδας για να προδώσει τον Ιησού. Στη σύγχρονή μας, όμως, ζωή δεν υπάρχουν γρουσούζικες ημέρες, γιατί την τύχη μας την φτιάχνουμε μόνοι μας, την τύχη μας τη φτιάχνει η Ελλάδα με την προσπάθεια όλων μας ή τουλάχιστον αυτό επιδιώκουμε.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του Κυριάκου Μητσοτάκη αποδεικνύει και με το νομοσχέδιο που κατέθεσε σήμερα και ψηφίζεται από την Ολομέλεια αυτή την πρόθεσή της, να αλλάξει τη μορφή της κοινωνίας μας, να αλλάξει τη μορφή της χώρας μας εν μέσω πανδημίας, με ισχυρές, σοβαρές και σημαντικές μεταρρυθμίσεις, όπως είναι η επέκταση και κατασκευή του υπόλοιπου τμήματος του Ε65 το οποίο χάρη στη χρηματοδότηση και από την Ευρωπαϊκή Ένωση, χάρη στο Ταμείο Ανάκαμψης θα γίνει πραγματικότητα.

Ξέρετε, όταν ήρθε το νομοσχέδιο αυτό μετά από συμφωνία, που είχε καθυστερήσει και έγινε εφικτή τον τελευταίο καιρό, σκέφτηκα τι καταστροφή θα έχει υποστεί η χώρα μας αν πριν από μερικά χρόνια είχαμε αποδεχθεί τα αιτήματα κάποιων και είχαμε φύγει από την Ευρωπαϊκή Ένωση και είχαμε γυρίσει στη δραχμή, τι καταστροφή θα έχει επέλθει στη χώρα. Όχι ο Ε65 δεν θα γινόταν, δεν θα είχαμε να φάμε σε αυτή τη χώρα. Τώρα χάρη στην Ευρωπαϊκή Ένωση και χάρη στις προσπάθειες που κατέβαλλε κυρίως η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, η Ελλάδα είναι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, χαίρει ενός προγράμματος για την ταχεία ανάπτυξη της οικονομίας μετά την πανδημία, χάρη στις διαπραγματεύσεις που έκανε και ο Πρωθυπουργός και τα μέλη της Κυβέρνησης και η Νέα Δημοκρατία ολόκληρη.

Ζούμε ιστορικές στιγμές και τις κάνουμε ακόμα πιο σημαντικές για τη χώρα μας χάρη στην προσπάθειά μας γιατί όπως είπα δεν υπάρχουν γρουσούζικες μέρες, υπάρχουν γρουσούζηδες οι οποίοι δεν θέλουν την προκοπή της χώρας μας. Εμείς δεν ανήκουμε σε αυτούς. Η Νέα Δημοκρατία είναι η βάση η οποία στηρίζει την προσπάθεια για την ανάκαμψη και την ανάπτυξη της χώρας μετά από μια δεκαετία πράγματι πολύ δύσκολη και καταστροφική στην οικονομία και μετά από μια καταστροφική πανδημία.

Η πανδημία φυσικά δεν έχει τελειώσει και πρέπει όλοι να καταβάλλουμε προσπάθειες για να αντιμετωπίσουμε αυτό το φαινόμενο, ούτως ώστε αύριο και χάρη στο Ταμείο Ανάκαμψης και στο σχέδιο, το ολιστικό σχέδιο -αρέσει αυτή έκφραση κυρίως στην Αντιπολίτευση- «Ελλάδα 2.0» να μπορέσουμε να είμαστε και πάλι στο προπύργιο των αλλαγών που πρέπει να γίνουν σε αυτή τη χώρα.

Η αλήθεια είναι ότι πρέπει να αντιμετωπίσουμε τον κίνδυνο που εγκυμονεί η πανδημία. Τα πράγματα είναι δύσκολα και παραμένουν δύσκολα και γι’ αυτό χαίρομαι που τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τους εμβολιασμούς -με κάποιους αστερίσκους- σύσσωμη η Αντιπολίτευση προς το παρόν ακόμα τάσσεται ανεπιφύλακτα υπέρ των εμβολιασμών. Αυτό είναι θετικό. Θα ήταν ακόμα θετικότερο αν λαμβάναμε υπ’ όψιν μας ότι η αντιμετώπιση της πανδημίας δεν προσφέρεται για αντιπολίτευση. Η αντιμετώπιση της πανδημίας είναι το μείζον για να μπορέσει η χώρα να σταθεί στα πόδια της, όπως και κάθε χώρα στην ανθρωπότητα, που σήμερα αντιμετωπίζει το ίδιο τεράστιο πρόβλημα.

Από εκεί και πέρα έχουμε πολλά να πούμε, έχουμε πολλά και να διαφωνήσουμε και να συμφωνήσουμε, αν και δεν προβλέπω να συμφωνούμε σε πολλά, αλλά τέλος πάντων εμείς είμαστε εδώ ακόμη και για να δεχθούμε τις απόψεις σας αν είναι λογικές και αν μπορούν πράγματι να υλοποιηθούν. Δεν είμαστε ιδεοληπτικοί. Δεν θεωρούμε ότι η Αντιπολίτευση δεν μπορεί να κάνει προτάσεις. Μπορεί και αν είναι λογικές και σωστές, να τις δεχθούμε.

Βλέπω, όμως, από την πλευρά της Αντιπολίτευσης μια μιζέρια. Άκουσα προηγουμένως και την κ. Γκαρά -μου είναι συμπαθέστατη- να λέει ότι όλα πάνε στραβά με αυτή την Κυβέρνηση, ότι καταστρέφεται, καταρρέει η χώρα, κλείνουν τα νοσοκομεία, δεν θα έχουμε κρεβάτια για τους αρρώστους και κάτι υπερβολές οι οποίες δεν ισχύουν. Κανένα νοσοκομείο που είναι χρήσιμο και απαραίτητο για την προστασία των ασθενών, δεν θα κλείσει. Θα κλείσουν μόνο οι υπηρεσίες εκείνες που δεν είναι απαραίτητες. Δεν θα κλείσει τίποτα που είναι απαραίτητο για τη χώρα.

Η δημόσια υγεία την οποία εμείς προστατεύουμε με κάθε δυνατό τρόπο, θα συνεχίσει να προστατεύεται. Η δημόσια υγεία είναι το πρόταγμα της Κυβέρνησης αυτής και το απέδειξε ο Κυριάκος Μητσοτάκης όλους αυτούς τους είκοσι μήνες περίπου που διαρκεί η πανδημία. Και αυτό θα συνεχίσουμε να κάνουμε. Σεβόμαστε το δημόσιο σύστημα υγείας. Έχετε εσείς μια αντίληψη ότι εμείς δεν θέλουμε το δημόσιο σύστημα υγείας. Δεν είναι αλήθεια αυτό. Και θέλουμε να υπάρχουν και έργα, όπως ο αυτοκινητόδρομος αυτός που γίνονται με χρηματοδότηση από τα δημόσια ταμεία, όπως είναι το Ταμείο Ανάκαμψης.

Δεν είμαστε ιδεοληπτικοί σε ό,τι αφορά τον ρόλο του δημοσίου. Θέλουμε το δημόσιο να υπάρχει, αλλά δεν το θέλουμε ως επιχειρηματία. Αυτή είναι η μεγάλη διαφορά που υπάρχει ανάμεσα σε εσάς και σε μας. Εμείς θέλουμε την επιχειρηματική δραστηριότητα να την ασκούν οι ιδιώτες και αυτή η τεράστια ιδεολογική διαφορά είναι νομίζω αυτή που πυροδοτεί και πάρα πολλές εντάσεις και διαφωνίες ανάμεσά μας. Θα το λύσουμε στην πορεία. Τώρα αυτό που προέχει -και επιμένω- είναι η αντιμετώπιση της πανδημίας, πάνω από όλα να βγούμε υγιείς από αυτή την περιπέτεια και να προχωρήσουμε.

Και επειδή ακούω το αίτημα περί πρόωρων εκλογών -το έθεσε και ο αγαπητός μου φίλος ο κ. Γιαννούλης τις προάλλες, το έθεσε εμμέσως χθες και ο κ. Τσίπρας- σας βεβαιώ ότι θα έρθει η ώρα των εκλογών. Σε δύο χρόνια θα έρθει η ώρα των εκλογών και τότε ο ελληνικός λαός θα κρίνει και εσάς και την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και θα αναδείξει για μια ακόμη φορά τη Νέα Δημοκρατία και τον Κυριάκο Μητσοτάκη νικητή γιατί φέρνει τη μεγάλη αλλαγή που χρειάζεται ο τόπος.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Λοβέρδο και για την τήρηση του χρόνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «α) Ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία διατάξεων των Οδηγιών (ΕΕ) 2017/2455, (ΕΕ) 2019/1995 και (ΕΕ) 2018/1910 όσον αφορά υποχρεώσεις που απορρέουν από τον φόρο προστιθέμενης αξίας για παροχές υπηρεσιών και πώλησης αγαθών εξ αποστάσεως και σχετικές ρυθμίσεις β) Τροποποιήσεις του ν.4649/2019 “Πρόγραμμα παροχής εγγύησης σε τιτλοποιήσεις πιστωτικών ιδρυμάτων (Α΄206) βάσει της C (2021) 2545/09.04.2021 2021/N) εγκριτικής απόφασης της Eυρωπαϊκής Eπιτροπής για παράταση του προγράμματος «ΗΡΑΚΛΗΣ». γ) «Διατάξεις για τη ρύθμιση οφειλών και την παροχή δεύτερης ευκαιρίας - Τροποποιήσεις του ν. 4738/2020 και λοιπές διατάξεις».

Καλείται τώρα στο Βήμα ο Καρδιτσιώτης κ. Γεώργιος Κωτσός από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως Καρδιτσιώτης, ως δυτικοθεσσαλός νιώθω απεριόριστη ικανοποίηση και υπερηφάνεια που επιτέλους ένα όνειρο χρόνων για τη δυτική Θεσσαλία παίρνει σάρκα και οστά. Γιατί, ξέρετε, η συζήτηση για τον Ε65 ξεκίνησε περίπου στα μέσα της δεκαετίας του ’90, όταν υπήρχαν τρία πλάνα για την ΠΑΘΕ αναφορικά με τον Κόλπο του Μαλιακού. Το πρώτο ήταν η υποθαλάσσια ζεύξη, αν θυμάστε. Το δεύτερο ήταν να δημιουργηθεί το Πέταλο του Μαλιακού, η χάραξη που σήμερα υπάρχει. Και υπήρχε και ένα τρίτο πλάνο που αφορούσε σήραγγα στον Δομοκό και θα ερχόταν η ΠΑΘΕ πιο κοντά στη δυτική Θεσσαλία, πιο κοντά στην Καρδίτσα, πιο κοντά στα Τρίκαλα, πιο κοντά στη Λάρισα, αν και στη συνέχεια περνά από τη Λάρισα. Επελέγη όμως τότε η δεύτερη λύση, το Πέταλο του Μαλιακού, και θα έπρεπε να υπάρξει ένας άξονας οδικός που θα έβγαζε τη δυτική Θεσσαλία από την οδική απομόνωση.

Η πρώτη αναφορά σε αυτόν τον άξονα είχε γίνει από τον Λαλιώτη το 1994, όταν είχαν γίνει πολύ μεγάλες πλημμύρες τότε στην Καρδίτσα, κάτι αντίστοιχο με τον «Ιανό» τώρα. Μόνο που τώρα είχαμε άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου, ενώ τότε καθυστερήσαμε πάρα πολύ. Είχε γίνει λοιπόν η αναφορά από τον τότε Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ ως αντιστάθμισμα για τη δυτική Θεσσαλία, προκειμένου να έρθει πιο κοντά η δυτική Θεσσαλία προς την Αθήνα, να βγει από την οδική απομόνωση, να έρθει πιο κοντά προς τη βόρειο Ελλάδα.

Βέβαια κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι, πέρασε πάρα πολύς χρόνος και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2007 ξεκίνησε την κατασκευή του συγκεκριμένου έργου, το οποίο θα βγάλει από την απομόνωση και τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα, αλλά και ταυτόχρονα θα δώσει αναπτυξιακή ώθηση σε αυτές τις περιοχές.

Εδώ να σημειώσουμε πως ο Ε65 είναι ένας ευρωπαϊκός άξονας συνολικού μήκους τριών χιλιάδων οκτακοσίων χιλιομέτρων που ξεκινάει από το Μάλμε της Σουηδίας, διατρέχει δώδεκα χώρες και συγκεκριμένα τη Σουηδία, την Πολωνία, την Τσεχία, τη Σλοβακία, την Ουγγαρία, τη Βοσνία - Ερζεγοβίνη, τη Σερβία, το Κοσσυφοπέδιο, την Ελλάδα και φτάνει μέχρι τα Χανιά και τμήμα αυτού του άξονα είναι βεβαίως κι ο Ε65 που κουβεντιάζουμε σήμερα, που ξεκινά από τη Σκάρφεια της Λαμίας και καταλήγει στην Εγνατία Οδό.

Η ικανοποίησή μου είναι ακόμη μεγαλύτερη διότι ως άνθρωπος της αυτοδιοίκησης για πάρα πολλά χρόνια, σε συνεργασία με τους αυτοδιοικητικούς της δυτικής Θεσσαλίας αλλά και της Ηπείρου δίναμε μάχες προκειμένου να εξευρεθεί λύση για το βόρειο τμήμα. Γιατί όσον αφορά το βόρειο τμήμα, για το οποίο γίνεται σήμερα λόγος -με πολύ μεγάλη ενάργεια ο συνάδελφος κ. Χειμάρας έδωσε αναλυτικά τα οικονομικά και τα τεχνικά στοιχεία του έργου και εκτιμώ ότι θα είναι υπερβολή και πλεονασμός να αναφερθώ ξανά σε αυτά- τα δύο προβλήματα που υπήρχαν και ήταν τα εξής: πρώτον, να επιλεγεί η χάραξη. Γιατί θα θυμάστε ότι αρχικά η πρώτη χάραξη οδηγούσε στην Παναγιά. Και το δεύτερο, ακόμη μεγαλύτερο πρόβλημα, ήταν να εξευρεθούν οι πόροι. Γιατί ναι μεν υπήρχε ο σχεδιασμός, ναι μεν υπήρχε το όραμα, ναι μεν υπήρχε η διάθεση, αλλά δεν υπήρχε το χρηματοδοτικό εργαλείο. Και θυμάμαι χαρακτηριστικά ως πρόεδρος της Περιφερειακής Ένωσης Δήμων Θεσσαλίας ότι είχαμε οργανώσει στα Τρίκαλα μια πολύ μεγάλη εκδήλωση το 2018, με τη συμμετοχή φορέων από την Ήπειρο, με συμμετοχή φορέων από τη δυτική Μακεδονία, από τη Στερεά Ελλάδα, αφ’ ενός μεν για να καταλήξουμε στην οριστική χάραξη του βόρειου τμήματος, αλλά και να ψηλαφίσουμε τις δυνατότητες χρηματοδότησης του έργου, που τότε διαφαινόταν ως πιο πιθανή πηγή χρηματοδότησης η χρηματοδότηση μέσα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Και φτάνουμε στο 2021, που χάρη στην πίστη, στην αποφασιστικότητα, αλλά και στην οργάνωση του Πρωθυπουργού μας Κυριάκου Μητσοτάκη, αλλά και της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών πλέον αυτό το όνειρο, αυτή η προοπτική γίνεται πράξη και πραγματικότητα, να ολοκληρωθεί επιτέλους ο οδικός άξονας Ε65 που πραγματικά θα βγάλει από την απομόνωση τη δυτική Θεσσαλία και θα της δώσει τις δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης. Γι’ αυτό θα ήθελα να σας ευχαριστήσω θερμά, Υπουργέ, και εσάς και τον Γενικό Γραμματέα, όχι μόνο για αυτό, αλλά και γιατί στο μεγάλο πρόβλημα που δημιουργήθηκε στην Καρδίτσα με τον «Ιανό» πραγματικά επιδείξατε αποτελεσματικότητα, ταχύτητα, αλλά και ταυτόχρονα κατανόηση στο πολύ μεγάλο πρόβλημα που αντιμετώπισε ο νομός μας. Χρηματοδοτήσεις και στις επιχειρήσεις, χρηματοδοτήσεις και στις οικίες και τώρα βρίσκεται σε εξέλιξη το μεγάλο χρηματοδοτικό πρόγραμμα των 150 εκατομμυρίων ευρώ, που θα δώσει απάντηση στα προβλήματα των υποδομών που δημιουργήθηκαν εκεί.

Ξέρετε, στη δυτική Θεσσαλία υπήρχε πάντα το δίπολο Λάρισας - Βόλου που δημιουργούσε μια αγωνία στη δυτική Θεσσαλία, στο πώς η δυτική Θεσσαλία θα μπορέσει να αναπτυχθεί και να έχει καλύτερη προοπτική. Γιατί ο Βόλος είχε το λιμάνι, ήταν μια βιομηχανική περιοχή. Η Λάρισα ήταν κεντροβαρές σημείο για τη Θεσσαλία. Τα Τρίκαλα και η Καρδίτσα ένιωθαν το βάρος της οδικής απομόνωσης, αυτή την απομόνωση που έρχεται σήμερα να άρει ο Ε65 και να προσδώσει νέες προοπτικές στην περιοχή μας, προοπτικές αναπτυξιακές, προοπτικές παραγωγικές, προοπτικές τουριστικές. Γιατί η γρήγορη έλευση από την Αθήνα προς την Καρδίτσα και τα Τρίκαλα θα προσδώσει νέα τουριστική ανάπτυξη και στη λίμνη Πλαστήρα και στα Μετέωρα, θα προσδώσει νέες δυνατότητες στο παραγωγικό μοντέλο, θα μας δώσει τη δυνατότητα διά της διευκόλυνσης των μεταφορών να μετεξελιχθεί η γεωργική παραγωγή από εργατικό χέρι πλέον σε μεταποίηση και τυποποίηση και έτσι να αναπτυχθεί επιτέλους και η βιομηχανική περιοχή της Καρδίτσας που επί της ουσίας παραμένει ανεκμετάλλευτη, διότι πραγματικά οι επιχειρήσεις σκέφτονταν πώς θα μεταφέρουν τα προϊόντα τους από την ώρα που υπήρχε ένας δύσκολος άξονας κυρίως του Δομοκού. Γιατί, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, όσοι από εμάς έχουμε περάσει τον Δομοκό τον χειμώνα καταλαβαίνουμε πάρα πολύ καλά τι σημαίνει κυρίως για την ασφάλειά μας αλλά και για την ταχύτητα ο Ε65.

Εδώ θα ήθελα να κάνω και δύο - τρεις πρόσθετες επισημάνσεις, κύριε Υπουργέ, ιδιαίτερα για την Καρδίτσα. Ένα ζήτημα είναι η ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Καλαμπάκας - Παλαιοφαρσάλων που έχει ενταχθεί και περιμένουμε να δρομολογηθεί, αλλά και να σημειώσω την κατάργηση του απευθείας δρομολογίου που προχώρησε η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», Καλαμπάκας - Αθήνας, που δημιουργεί ένα μεγάλο πρόβλημα και θα σας παρακαλούσα να το δείτε με πολλή προσοχή, ούτως ώστε να αρθεί αυτή η αδικία. Διότι τον χρειαζόμαστε τον σιδηρόδρομο στη δυτική Θεσσαλία.

Και βέβαια να σημειώσω ότι προχωρά με γρήγορους ρυθμούς η ένωση της Καρδίτσας με τη Λάρισα, με ένα μικρό τελευταίο κομμάτι στη Σικυώνα που έχει χρηματοδότηση και υλοποιείται και έτσι κι η Καρδίτσα ξαναβγαίνει πάλι και προς την έδρα της περιφέρειας με καλύτερους όρους, να αναφέρω την προοπτική που υπάρχει για την αξιοποίηση του μικρού αεροδρομίου της Μυρίνης που έχει κατασκευαστεί από την τοπική αυτοδιοίκηση και θα μπορούσε να λειτουργήσει ως διαμετακομιστικό, καθώς και το υδατοδρόμιο της λίμνης Πλαστήρα που επίσης θα προσδώσει μεγάλη τουριστική ανάπτυξη στην περιοχή.

Αγαπητές συναδέλφισσες και αγαπητοί συνάδελφοι, ο Ε65, όπως ανέφεραν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, ενώνει τρεις περιφέρειες: τη Στερεά Ελλάδα, τη Θεσσαλία, τη δυτική Μακεδονία. Είναι ευκαιρία να μας ενώσει και εμάς στη Βουλή, να τον υπερψηφίσουμε όλοι μαζί διότι πραγματικά πρόκειται για ένα σπουδαίο έργο, που θα δώσει ανάσα όχι μόνο στην κεντρική Ελλάδα, αλλά στη χώρα μας συνολικότερα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Και από την Καρδίτσα πάμε στην Καβάλα, στην κ. Σουλτάνα Ελευθεριάδου από τον ΣΥΡΙΖΑ, η οποία έχει τον λόγο.

**ΣΟΥΛΤΑΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πριν λίγη ώρα έκανε μια παρέμβαση ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας και έκανε μια επισήμανση στο Προεδρείο, ότι δεν θα πρέπει οι Βουλευτές που τοποθετούνται εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ να αναφέρονται στις συγκλονιστικές αποκαλύψεις για την ψευδή κατάθεση «πόθεν έσχες» από τον Πρωθυπουργό της χώρας τα τελευταία τέσσερα χρόνια.

Και μάλιστα προσπάθησε να γυρίσει την κατάσταση λέγοντας το γνωστό παραμυθάκι που λέει και η Νέα Δημοκρατία σε επίσημη ανακοίνωσή της ότι ο ΣΥΡΙΖΑ επιτίθεται στη σύζυγο του πρωθυπουργού. Επειδή προφανώς είτε δεν διάβασε την εφημερίδα, η οποία καταγγέλλει τα όσα καταγγέλλει είτε δεν την βρήκε στα περίπτερα, γιατί πραγματικά κι εγώ δυσκολεύτηκα να τη βρω, έχω εδώ μια εφημερίδα της ημέρας εκείνης, μπορώ να του τη χαρίσω όταν έρθει.

Τον ρωτάω όμως: Ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, ο κ. Μπουκώρος, δεν ενοχλήθηκε καθόλου από τις συγκλονιστικές αποκαλύψεις για τις ψευδείς δηλώσεις «πόθεν έσχες» του Πρωθυπουργού; Δεν ενοχλήθηκε καθόλου από το ότι, σύμφωνα με το δημοσίευμα, εσκεμμένα εδώ και τέσσερα χρόνια αποκρύπτει την ύπαρξη αλλοδαπής εταιρείας ιδιοκτησίας της συζύγου του; Δεν ενοχλήθηκε καθόλου ότι το 2020 μεταβιβάστηκε αυτή η αλλοδαπή εταιρεία σε εταιρεία ελληνική της συζύγου τού Πρωθυπουργού, που δημιουργήθηκε δύο μέρες πριν προφανώς μόνο και μόνο για να γίνει αυτή η μεταβίβαση;

Δεν σας πειράζει καθόλου, κυρίες και κύριοι βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, ότι η εταιρεία της συζύγου τού Πρωθυπουργού ακόμα και όταν ήταν εν διαστάσει -αφού τα ξαναβρήκαν και πλέον είναι η πρώτη κυρία του κράτους- αγόρασε το σπίτι του Βολταίρου ενώ είχε μόλις 10.000 μετοχικό κεφάλαιο και πήρε δάνειο 900.000 ευρώ και έδωσε και μετρητά 750.000 ευρώ; Τι πρακτικές είναι αυτές; Αυτές τις πρακτικές τις ακολουθούν απατεώνες επιχειρηματίες.

Δεν σας πειράζει καθόλου ότι ο Πρωθυπουργός μετά τις συγκλονιστικές αυτές αποκαλύψεις και καταγγελίες της συγκεκριμένης εφημερίδας, του «DOCUMENTO» και του κ. Βαξεβάνη, δεν ένιωσε την ανάγκη να έρθει εδώ και να απαντήσει σήμερα κατηγορηματικά ότι οι καταγγελίες δεν ισχύουν και ότι θα προβεί σε όλα τα νόμιμα μέσα και θα απευθυνθεί στη δικαιοσύνη γι’ αυτή την κατάφωρη συκοφάντησή του ούτε ο ίδιος ούτε η σύζυγός του; Δεν πειράχτηκαν καθόλου;

Ο Τσίπρας, ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, όταν τον κατηγόρησαν ψευδώς για τη δήθεν βίλα στο Σούνιο κατέθεσε μήνυση. Ο δικός σας αρχηγός τι κάνει; Τίποτα δεν έχει κάνει. Ούτε μία ανακοίνωση δεν έχει βγάλει. Μήπως είναι αλήθεια, λοιπόν, οι καταγγελίες; Γιατί εδώ βλέπω ότι υπάρχουν και επίσημα έγγραφα τα οποία έχουν δημοσιοποιηθεί. Δεν σας πειράζει καθόλου;

Εγώ εδώ και δύο χρόνια που κάνω «πόθεν έσχες» φοβάμαι να μη λείπει κάποιο μικρό τιμολόγιο αξίας 10 ευρώ από τη δήλωσή μου. Φοβάμαι τις συνέπειες. Και αποκρύπτεται ολόκληρη εταιρεία και δεν ενοχλεί κανέναν σας;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρία Ελευθεριάδου, δεν θα σας μείνει χρόνος για το νομοσχέδιο.

**ΣΟΥΛΤΑΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ:** Συγγνώμη, αλλά απαντώ και στον κ. Μπουκώρο.

Ή θα απαντήσετε και σε αυτό με το φαιδρό επιχείρημα που απαντήσατε για τα δάνεια της Νέας Δημοκρατίας ότι «ο λαός τα γνώριζε και παρ’ όλα αυτά μας ψήφιζε»; Ήξερε κι αυτό ο λαός;

Και κάτι ακόμη, δεν σας ενοχλεί καθόλου ότι δεν έχει ζητήσει η Νέα Δημοκρατία και ο κ. Μητσοτάκης ένα συγγνώμη από τον ελληνικό λαό για το ότι έπεσε έξω στις προβλέψεις του κατά 30% στον εμβολιασμό; Δεν σας πειράζει που αποτύχαμε να πείσετε τον κόσμο να εμβολιαστεί παρ’ ότι δώσατε εκατομμύρια στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και τώρα φτάσετε στο σημείο να εκβιάζετε τους πολίτες και να τους διχάζετε, να τους στερείτε την ελευθερία; Και το λέω αυτό εγώ που εμβολιάστηκα με το εμβόλιο της Astra Zeneca γιατί τότε ήταν η μόνη μου επιλογή και μετά από λίγες μέρες βγήκατε και είπατε ότι απαγορεύεται το εμβόλιο για κάτω των εξήντα, δεν συνιστάται.

Για τα θέματα με τον κ. Χαρδαλιά και τον κ. Χρυσοχοΐδη, για το ότι δεν δώσατε απάντηση αν, όπως κατήγγειλε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος, ο αστυνομικός που κρατούσε με τη βία και εξέδιδε την δεκαεπτάχρονη κοπέλα είναι μέλος της Νέας Δημοκρατίας δεν περίμενα να απαντήσει ο Υπουργός. Λέξη δεν ψέλλισε για όσα τον τελευταίο καιρό μονοπωλούν την επικαιρότητα. Ήρθε εδώ και με πομπώδεις κοινοτοπίες κρύφτηκε διαβάζοντας την τεκμηρίωση που διάβασαν και όλοι οι Βουλευτές που τοποθετήθηκαν και ο εισηγητής.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρία Ελευθεριάδου, σας παρακαλώ.

**ΣΟΥΛΤΑΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ:** Να έρθω λοιπόν στο έργο, στον Ε65 Το έργο αυτό ήρθε στη Βουλή επί ΣΥΡΙΖΑ το 2018. Ξεκίνησε το 2019 με την κατάθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σας τα είπε αναλυτικά ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος και πρώην Υπουργός. Και κάνατε δύο χρόνια να πάρετε την έγκριση και επτά μήνες για να το φέρετε στη Βουλή.

Και βέβαια δεν άκουσα καμμία απάντηση στα κρίσιμα ερωτήματα που έθεσε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος και ο εισηγητής μας. Θα παραδοθεί το έργο στις 31-12-2021, όπως προέβλεπε η σύμβαση, ή το τροποποιήσατε και θα παραδώσετε μόνο τα δεκατέσσερα χιλιόμετρα; Γιατί ο τελευταίος ομιλητής σας που μίλησε σας ρωτούσε για το επικίνδυνο κομμάτι, σας ρωτούσε για τον Δομοκό. Απαντήστε στον δικό σας Βουλευτή. Θα παραδοθεί όλο το έργο έως 31-12-2021; Τι έχετε κάνει με τις απαλλοτριώσεις στο βόρειο κομμάτι, έχετε προχωρήσει; Σας ρώτησε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος.

Στην Καβάλα και στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης έχετε παγώσει όλα τα μεγάλα έργα που ξεκίνησε ο ΣΥΡΙΖΑ. Για πρώτη φορά επί ΣΥΡΙΖΑ ξεκίνησε διαδικασία επίλυσης του χρόνιου προβλήματος ανταλλαγών των Φιλίππων. Ξεκίνησε η μελέτη, αλλά άγνωστο το πού έχει καταλήξει. Έχει παγώσει το έργο. Ο σχεδιασμός για τη σιδηροδρομική σύνδεση του Φίλιππος Β΄ με τους Τοξότες επίσης.

Επί ΣΥΡΙΖΑ σχεδιάστηκε σιδηροδρομική Εγνατία, η σύνδεση τριών μεγάλων λιμανιών της βορείου Ελλάδος με λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, έργο που τότε, κύριε Υπουργέ, λοιδορούσατε προεκλογικά, και πολλά άλλα έργα.

Η Ελλάδα λοιπόν, όπως ξέρουμε όλοι οι Βουλευτές της επαρχίας ειδικά, που βλέπουμε ακριβώς τι γίνεται και έχουμε πραγματική εικόνα, μόνο εργοτάξιο δεν είναι και πολύ σύντομα θα φανεί η αναποτελεσματικότητα σας και στον τομέα των μεγάλων υποδομών, όπως φαίνεται και σε όλους τους άλλους τομείς. Ο ελληνικός λαός θα σας ζητήσει τότε το λογαριασμό για κάθε ευρώ που ξοδεύετε για έργα τα οποία ουδέποτε υλοποιούνται και φυσικά, έτσι όπως τα κάνετε και έτσι όπως τα σχεδιάζετε, δεν θα υλοποιηθούν ποτέ.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία Ελευθεριάδου.

Τον λόγο έχει η κ. Βρυζίδου από τη Νέα Δημοκρατία. Στη συνέχεια θα δώσω τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Καραθανασόπουλο.

**ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΒΡΥΖΙΔΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου για το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα στη Βουλή θα ήθελα να κάνω μία αναφορά στην αγωνιώδη προσπάθεια που κάνει όλη η χώρα για την αντιμετώπιση της πανδημίας, για την προστασία των πολιτών και την προστασία της υγείας και της ανθρώπινης ζωής, αλλά και τη διασφάλιση της οικονομίας.

Όλοι ξέρουμε ότι μετά από μεγάλο διάστημα κλειστών καταστημάτων οι επιχειρηματίες και οι επαγγελματίες δίνουν έναν μεγάλο αγώνα. Ο τουρισμός, που αποτελεί πηγή εσόδων για τη χώρα, δίνει τον δικό του αγώνα. Σε αυτή την προσπάθεια πρέπει να συστρατευτούμε γιατί όλοι ξέρουμε ποιος είναι ο δρόμος της προστασίας και πρέπει εκεί να επικεντρωθούμε και να δώσουμε τα σωστά μηνύματα. Διότι οι συζητήσεις για άλλα θέματα αποπροσανατολίζουν τον πολίτη και δεν ευνοούν το θετικό αποτέλεσμα.

Ο εμβολιασμός είναι η προστασία της χώρας και προς τα εκεί πρέπει να κινηθούμε. Τοποθετήσεις με πολιτικές σκοπιμότητες μπορεί να φέρουν κάποια πολιτικά οφέλη κανένα όμως πολιτικό όφελος δεν μπορεί να είναι πάνω από το συμφέρον των Ελλήνων.

Και τώρα θέλω να τοποθετηθώ για το πολύ σημαντικό και μεγάλο θέμα που έχουμε σήμερα εδώ, στη Βουλή την κύρωση της συμφωνίας του έργου της μελέτης, της κατασκευής, της χρηματοδότησης και της λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου του Ε65. Είναι ένα έργο προϋπολογισμού 442 εκατομμυρίων, εβδομήντα χιλιομέτρων που ξεκινά από τα Τρίκαλα - Καλαμπάκα και φτάνει μέχρι την Εγνατία συνδέοντας μέσω των Γρεβενών τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα - Θεσσαλονίκη και τη Νέα Εγνατία. Είναι ένα κομμάτι δρόμου ενός συνολικού που συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα, ενός δρόμου που βοηθά να ξεπεραστεί η απομόνωση σε πολλές περιοχές, ενός δρόμου που θα φέρει προοπτική και ανάπτυξη.

Ξεκίνησε πριν από πάρα πολλά χρόνια και το σκεπτικό και οι μελέτες και ουσιαστικά έχουμε εκκίνηση το 2007. Η οικονομική κρίση όμως παγώνει το 2011 το έργο διότι δεν υπήρχε η δυνατότητα της ίδιας συμμετοχής από εθνικούς πόρους και η επανεκκίνηση γίνεται το 2013 επί Νέας Δημοκρατίας και ξεκινά το κομμάτι Ξυνιάδα -Τρίκαλα το οποίο ολοκληρώνεται το 2017. Και το 2018 έχουμε το ξεκίνημα ενός άλλου κομματιού Ξυνιάδα - Λαμία που αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2022.

Όμως ένα σοβαρό τμήμα, κατά την άποψή μου το πιο σύνθετο και το πιο αναγκαίο, δεν μπορούσε να ξεκινήσει λόγω έλλειψης χρηματοδότησης. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ο Πρωθυπουργός, το σύνολο της Κυβέρνησης, αλλά κυρίως το Υπουργείο Μεταφορών έδωσε έναν μεγάλο αγώνα με επιχειρηματολογία και με συγκροτημένη προσπάθεια και κατάφερε να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης. Κάποιος μπορεί να θεωρεί ότι ήταν μια προσπάθεια που έφερε αποτέλεσμα, ήταν ένας άθλος. Γιατί αν ήταν εύκολο θα είχε επιτευχθεί και τα προηγούμενα χρόνια.

Και είναι σημαντικό όχι μόνο γιατί ξεκινάει αυτό το έργο και θα κλείσει ένα συνολικό έργο και θα δούμε τα αποτελέσματα, αλλά γιατί ευνοεί περιοχές που το έχουν ανάγκη περιοχές όπως η δυτική Μακεδονία που δεν περιβάλλεται από θάλασσα, που είναι δύσκολη η πρόσβαση. Και κυρίως τώρα, στην περίοδο που η περιφερειακές ενότητες Κοζάνης και Φλώρινας περνάνε στο βήμα της ενεργειακής μετάβασης, έχουν ανάγκη από επιχειρηματικές δραστηριότητες, από επενδύσεις. Ο επενδυτής δεν μπορεί να πάει εύκολα σε μία περιοχή εάν δεν είναι εύκολη η πρόσβαση μέσω της οδοποιίας και με άλλα μέσα.

Ως εκ τούτου λοιπόν αυτό το έργο θα συμβάλει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη και θα βοηθήσει την περιοχή όχι μόνο στις επιχειρηματικές δραστηριότητες, αλλά και στον αγροτικό τομέα και στον τουριστικό τομέα. Διότι, όπως είπα και πριν, χωρίς εύκολη μετάβαση και χωρίς εύκολη μετακίνηση εμπορευμάτων και πολιτών δεν μπορεί να έχουμε το αποτέλεσμα το οποίο περιμένουμε.

Και με δεδομένο ότι το Υπουργείο μεθοδικά εργάζεται και φέρνει αποτελέσματα και με δεδομένο ότι έχουν ξεκινήσει και προχωρούν πολλά και σημαντικά έργα θεωρώ ότι μπορούμε να κάνουμε εισηγήσεις γιατί θα ακουστούν και θα υλοποιηθούν. Θέλω λοιπόν να πω ότι αυτό το πολύ σημαντικό έργο μπορεί να ακολουθήσουν και άλλα έργα τα οποία έχουν σημασία για την περιοχή μας. Στους αυτοκινητοδρόμους, όπως είναι ο δρόμος Κοζάνης - Λάρισας, ο δρόμος Φλώρινας - Πτολεμαΐδας, όπως επίσης να αναφερθώ και στο σιδηρόδρομο ο οποίος έχει και αυτός τη σημασία του και έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη πολλών περιοχών γιατί φθηνά και εύκολα μπορούν να μεταφερθούν εμπορεύματα αλλά και πολίτες.

Θέλω λοιπόν να αναφερθώ στην εισήγηση που υπάρχει από την περιοχή μας και την προσπάθεια να ξαναλειτουργήσει η σιδηροδρομική γραμμή Πτολεμαΐδα - Κοζάνη και βέβαια δράττομαι της ευκαιρίας να πω ότι και η σιδηροδρομική Εγνατία είναι μια καλή πρόταση που θα συνδέσει Καλαμπάκα – Κοζάνη - Βέροια. Αυτά τα σκεπτικά μπορούν να μπουν στο τραπέζι, να προχωρήσουν οι μελέτες και να εξεταστούν σε μελλοντικό χρόνο.

Επίσης θέλω να αναφερθώ στο αεροδρόμιο της Κοζάνης όπου εξυπηρετεί και θα εξυπηρετήσει σε αυτή την περίοδο που επιχειρηματικές δραστηριότητες έρχονται και ξεκινάνε στην περιοχή μας. Χρειάζεται εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού και θεωρούμε ότι πολύ εύκολα θα μπορέσει να είναι ελκυστικό και να βοηθήσει την περιοχή.

Η Νέα Δημοκρατία διαχρονικά αλλά και ως Κυβέρνηση τα τελευταία δύο χρόνια απέδειξε ότι μπορεί να κάνει μελέτες, να δημοπρατεί έργα, να υλοποιεί έργα, να ολοκληρώνει έργα και κυρίως να εξασφαλίζει τις χρηματοδοτήσεις. Αυτό δεν είναι μία τοποθέτηση η οποία γίνεται, επειδή θέλουμε να πούμε κάποια καλά λόγια, γιατί πραγματικά τα λόγια δεν έχουν σημασία. Δεν μιλούμε μόνο μεταξύ μας εδώ. Μας παρακολουθεί το σύνολο του ελληνικού λαού, που θέλει να λύνονται προβλήματα, που θέλει να διευκολύνεται, που θέλει να νιώθει ασφάλεια, που θέλει να υπάρχει πρόοδος.

Η Νέα, λοιπόν, Δημοκρατία με προϋπολογισμούς, με ονομασία έργων και με ολοκλήρωση των έργων έχει αποδείξει ότι έχει κάνει πολλά έργα, με μεγάλους προϋπολογισμούς, σε λίγο διάστημα. Με αυτό το δεδομένο είναι επιτυχημένη και ενθαρρύνουμε και το Υπουργείο Μεταφορών, που σήμερα έχει φέρει αυτό το σημαντικό νομοσχέδιο, να συνεχίσει προς αυτή την κατεύθυνση γιατί τα έργα που δημιουργούνται φέρνουν ανάπτυξη στον τόπο και πρόοδο και βέβαια ελπίδα και προοπτική στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κυρία Βρυζίδου.

Καλείται στο Βήμα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος και να ετοιμάζεται ο κ. Κωνσταντινίδης και μετά να προχωρήσουμε στις ομιλίες μέσω σύνδεσης Webex.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε πρόεδρε.

Ακόμη ένα νομοσχέδιο που από κοινού το ψηφίζουν Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ. Ακόμη ένα έργο το οποίο αντί να ικανοποιήσει τις λαϊκές ανάγκες θα τις εμπορευματοποιήσει ακόμη περισσότερο, δημιουργώντας πρόσθετα προβλήματα στα λαϊκά στρώματα. Και όμως αυτό το αντιλαϊκό νομοσχέδιο το ψηφίζουν από κοινού Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ και ΠΑΣΟΚ, γεγονός που επιβεβαιώνει τη στρατηγική σύμπλευση. Ό,τι είναι αναγκαίο για το κεφαλαίο και τους επιχειρηματικούς ομίλους το στηρίζουμε ό,τι είναι αναγκαίο για τον λαό το παραπέμπουμε στις καλένδες. Αυτό άλλωστε κάνανε και τα κόμματα της αντιπολίτευσης όταν είναι στις κυβερνήσεις και ο ΣΥΡΙΖΑ αλλά και το ΠΑΣΟΚ.

Και μπαίνει το μεγάλο ερώτημα, κύριε υπουργέ: Έργα υποδομών για ποιον; Για τις ανάγκες της καπιταλιστικής ανάπτυξης ή για την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών; Και μη μου πείτε εδώ ότι βρήκατε ξαφνικά τον μαγικό κρίκο που μπορεί να συνδέσει και να ικανοποιήσει ταυτόχρονα και τα δύο αυτά ερωτήματα, δηλαδή έργα υποδομών που να ικανοποιούν ταυτόχρονα και τις λαϊκές ανάγκες και την καπιταλιστική ανάπτυξη γιατί θα πείτε και πάλι ψέματα. Δεν γίνεται αυτό.

Θα πει κάποιος μήπως αυτό που υποστηρίζει το ΚΚΕ είναι υπερβολή; Θα το δούμε. Και ας μας επιτραπεί ακόμη ένα ερώτημα: Πώς, αλήθεια, απαντάτε όλοι εσείς, όλα τα κόμματα, στο ζήτημα ότι έχουν παραπεμφθεί στις ελληνικές καλένδες έργα απαραίτητα και αναγκαία για την προστασία της ανθρώπινης ζωής, αλλά και του περιβάλλοντος; Γιατί δεκαετίες τώρα δεν προχωρά ούτε καν ο σχεδιασμός, η ολοκληρωμένη αντισεισμική θωράκιση της χώρας; Μήπως η Ελλάδα δεν είναι σεισμογενής περιοχή; Μήπως δεν έχουμε θρηνήσει νεκρούς; Γιατί; Έχετε να απαντήσετε κάτι σε αυτό; Δεν είναι επιλέξιμο έργο από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα αναλύσουμε μετά τι σημαίνει επιλέξιμο.

Γιατί δεκαετίες τώρα δεν προχωράνε τα έργα της ολοκληρωμένης αντιπλημμυρικής προστασίας και απλώς γίνονται κάτι μπαλώματα μετά εορτής που δημιουργούν ακόμη μεγαλύτερα πλημμυρικά φαινόμενα;

Μήπως κάθε χρόνο δεν θρηνούμε νεκρούς από πλημμύρες; Έχουν γίνει όλες τις προηγούμενες δεκαετίες ή σχεδιάζει τώρα έργο ολοκληρωμένης αντιπυρικής προστασίας; Πυρκαγιές καθημερινά. Το προηγούμενο Σαββατοκύριακο, εξήντα μία πυρκαγιές, με καταστροφές και στο περιβάλλον στους δασικούς όγκους και στις καλλιέργειες και στο ζωικό κεφάλαιο, αλλά και σε άλλα περιουσιακά στοιχεία, εκτός από νεκρούς που στο παρελθόν έχουμε θρηνήσει και αυτούς. Δεν είναι αλήθεια, αυτά, μεγάλα έργα υποδομής; Δεν είναι αυτά εμβληματικού χαρακτήρα έργα υποδομής, όπως τόνισε ένας ομιλητής νωρίτερα; Τι είναι αυτά; Δευτερευούσης σημασίας έργα; Δεν είναι έργα ζωής, τέλος πάντων;

Βεβαίως, κάποιος καλοπροαίρετα μπορεί να ισχυριστεί ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητοι πόροι. Να το δεχτούμε αυτό ότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητοι πόροι, να γίνουν με μιας όλα τα έργα υποδομής. Αλλά, ποιος καθορίζει τις προτεραιότητες, κύριε Υπουργέ; Ποιος καθορίζει ότι αυτά τα έργα πρέπει να γίνουν πρώτα και μετά τα υπόλοιπα; Από τη στιγμή που δεν τα καθορίζουν οι ανθρώπινες ανάγκες, οι ανάγκες του λαού, η προστασία και διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής, που είναι η πρώτη ανάγκη; Η απάντηση είναι καθαρή. Αυτά τα έργα τα καθορίζουν οι ανάγκες και οι προτεραιότητες των μονοπωλίων, της άρχουσας τάξης. Οι ανάγκες της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Έτσι, λοιπόν, το μεγαλύτερο κομμάτι χρηματοδοτήσεων από τα ευρωπαϊκά προγράμματα, από τα προγράμματα δημοσίων επενδύσεων, πάνε σε αυτά τα απαραίτητα έργα υποδομής και θα πηγαίνουν διαχρονικά στους οδικούς άξονες, στα λιμάνια, στα ενεργειακά δίκτυα και σε άλλα δίκτυα για τη μετατροπή της χώρας μας σε διαμετακομιστικό κέντρο, αλλά και στην προσπάθεια ενοποίησης της ευρωενωσιακής αγοράς με ενιαία δίκτυα μεταφορών ενέργειας τηλεπικοινωνιών, τα λεγόμενα «διευρωπαϊκά δίκτυα». Και αυτός είναι ο πρώτος κόφτης. Η επιλεξιμότητα των έργων που λέει και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αν τα έργα αυτά δεν συνδέονται με τους σχεδιασμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ενιαία ευρωπαϊκή αγορά και για διευκόλυνση των πολυεθνικών της για τη μεταφορά εμπορευμάτων ως διαμετακόμιση, τότε δεν χρηματοδοτούνται ή χρηματοδοτούνται με το σταγονόμετρο αποσπασματικά και χωρίς αποτελεσματικότητας. Και ο δεύτερος κόφτης, ο οποίος είναι και ο πιο απάνθρωπος, είναι η «προκρούστεια κλίνη» της λογικής κόστους - οφέλους, που έχει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Πόσο θα κοστίσει ένα έργο και η κατασκευή του έργου πόσο θα ωφελήσει; Μόνο με οικονομικά μεγέθη, κύριε Υπουργέ. Η ανθρώπινη ζωή και ο φόρος αίματος δεν μετράει σε αυτόν τον λογαριασμό κόστους - οφέλους. Μόνο τα οικονομικά μεγέθη μετράνε και το λέμε αυτό γιατί ακριβώς έτσι έγινε. Η αναθεώρηση της σύμβασης για την Ολυμπία Οδό σταμάτησε στην Πάτρα γιατί το μεταφορικό έργο Πάτρα - Πύργου είναι πολύ μικρό και δεν εξυπηρετούσε ούτε ήταν ενταγμένο σε διευρωπαϊκά δίκτυα να φτάσει ο οδικός άξονας στο εμπορικό λιμάνι της Πάτρας. Και αυτό σταμάτησε το υπόλοιπο έργο που δεν είχε καμμία τεχνική δυσκολία. Μάλιστα, στις συζητήσεις που γινόντουσαν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μετά για τον αυτοκινητόδρομο Πατρών - Πύργου, έμπαινε στη συζήτηση και αν θα υπάρχει και διαχωριστική λωρίδα, ανάμεσα στα δύο ρεύματα γιατί είναι μικρού φόρτου κυκλοφοριακού –λέει- αυτό το έργο.

Έτσι, λοιπόν, φαίνεται καθαρά ποια έργα παίρνουν προτεραιότητα και αυτή η λογική, η λογική δηλαδή του κόστους - οφέλους, πόσο θα κερδίσει ο επιχειρηματικός όμιλος που θα διαχειριστεί το συγκεκριμένο έργο οδηγεί σε παραλογισμούς και σε σπατάλες. Αλήθεια, δεν είναι παραλογισμός η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου; Δεν ήταν ένας τεράστιος παραλογισμός; Πολύ ωραίο έργο, πολύ μεγάλο, ευχαριστούμε πολύ. Πότε ολοκληρώθηκε; Το 2004. Και τι ένωνε αυτό το πολύ μεγάλο πανάκριβο έργο που το πληρώνει καθημερινά με πανάκριβα διόδια ο ελληνικός λαός; Ένωνε δύο δρόμους καρμανιόλα για δεκατρία χρόνια, τον Πατρών - Κορίνθου και των Πατρών μέχρι τα Γιάννενα. Δύο δρόμους καρμανιόλα με δεκάδες νεκρούς κάθε χρόνο για δεκατρία χρόνια και μάλιστα στο όνομα αυτού του κόστους - οφέλους δεν έγινε και η σιδηροδρομική σύνδεση ταυτόχρονα στη γέφυρα, γιατί είναι ανύπαρκτο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Τι θα ενώσουμε; Λες και είναι ένα έργο που γίνεται κάθε δέκα χρόνια. Γιατί; Γιατί, βεβαίως, προτεραιότητα είναι οι οδικοί άξονες οι διευρωπαϊκοί και οι σιδηροδρομική διευρωπαϊκοί άξονες. Και γι’ αυτό δεν αναπτύσσεται το σιδηροδρομικό δίκτυο σε περιοχές όπου ακριβώς δεν εντάσσονται διευρωπαϊκά δίκτυα. Το δίκτυο της Πελοποννήσου ουσιαστικά έχει καταργηθεί και δεν φαίνεται να επαναλειτουργήσει στον άμεσο ορίζοντα της επόμενης δεκαετίας. Ούτε καν στον σχεδιασμό. Γιατί; Γιατί υπάρχουν και οι ιδιωτικοί οδικοί άξονες που για να τους διαβεί ο κόσμος και να κάνει τη δουλειά του, πρέπει να πληρώνει καθημερινά διόδια. Πώς θα κερδίσουν οι κατασκευαστικές εταιρείες;

Επιτρέψτε μου, κύριε Υπουργέ, να δούμε δύο - τρία παραδείγματα από το πρόσφατο ζήτημα, όχι αυτά με τα «πόθεν έσχες» και τα υπόλοιπα που πετάτε τη μπάλα στην εξέδρα, αλλά πραγματικά παραδείγματα. Είχα πάει στην Κεφαλλονιά το προηγούμενο τριήμερο. Το 2014 έγινε ο μεγάλος σεισμός. Από τότε υπάρχουν μια σειρά εμβληματικά έργα, τα οποία δεν έχουν προχωρήσει. Εργατικές κατοικίες από το 2014 παραμένουν μη λειτουργικές. Δεν χρησιμοποιούνται και ακόμη δεν έχει προχωρήσει η υπόθεση ανακατασκευής ή κατεδάφισης των εργατικών αυτών κατοικιών.

Δεύτερο ζήτημα: Οδικοί άξονες. Ο άξονας της Κριτονού που έχει αποκόψει τη Μπέιλι από το υπόλοιπο νησί και πρέπει να κάνουν ολόκληρο κύκλο για να κυκλοφορήσουν. Ήρθε και ο «Ιανός» να ρίξει τη γέφυρα στο Χειμωνικό. Και τι κάνατε γι’ αυτή την γέφυρα; Αντί να σχεδιάσετε τη δημιουργία νέας γέφυρας, βρήκατε μία λύση εμβαλωματική. Μία στρατιωτικού τύπου γέφυρα Μπέιλι. Αλήθεια, διασφαλίζετε τη σταθερότητα αυτής της γέφυρας που είναι εκατό χρόνια; Είστε σίγουρος ότι δεν θα υπάρξουν προβλήματα; Βεβαίως, τα μεγάλα φορτηγά πάνω από σαράντα τόνους δεν μπορούν να περάσουν από εκεί.

Ή άλλα ζητήματα, όπως το Μαντζαβινάτειο Νοσοκομείο στο Αργοστόλι από το 2014 λόγω σεισμού που έχει πάθει σοβαρές ζημιές και παρ’ ότι υπάρχουν χρήματα, αρνείται το Υπουργείο να κηρύξει έκπτωτο τον εργολάβο που ζητούν οι τεχνικές υπηρεσίες. Γιατί το αρνείστε τόσα χρόνια να προχωρήσει η κατασκευή του Μαντζαβινάτειου Νοσοκομείου στο Ληξούρι; Ή η Ιακωβάτειος Βιβλιοθήκη, σχολεία στο Ληξούρι που μένουν ακόμη τα παιδιά σε κοντέινερ μετά από οκτώ χρόνια, για να μην πάμε στους σεισμούς και στις καταστροφές από τον «Ιανό», όταν οι ίδιες οι τεχνικές υπηρεσίες στις περιφέρειες εκτίμησαν τα απαραίτητα έργα υποδομής για αποκατάσταση των ζημιών και για θωράκιση του νησιού στα 115 εκατομμύρια ευρώ. Και η τελική σύμβαση; Πόσο υπογράψατε, κύριε Υπουργέ, για έργα σε βάθος τριετίας; Δώδεκα εκατομμύρια ευρώ. Τόσο μεγάλο το ενδιαφέρον σας για απαραίτητα έργα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Από 115 εκατομμύρια που ζήταγαν οι τεχνικές υπηρεσίες της περιφέρειας δίνατε μόνο δώδεκα εκατομμύρια και αυτώ σε διάστημα τριών μηνών.

Αλήθεια, θα γίνουν τα αντιπλημμυρικά έργα της Αγίας Ευφημίας ή θα πλημμυρίζει κάθε χρόνο; Το νερό; Η Κεφαλλονιά έχει νερό και χάνεται στη θάλασσα. Γιατί δεν κάνετε μικρά φράγματα που θα κρατούν το νερό και θα μπορεί το νησί και να υδρεύεται και αρδεύεται; Και προχωράτε σε λύσεις –πού, στην Κεφαλλονιά;- να δημιουργήσετε μονάδες αφαλάτωσης με πανάκριβο νερό και ενεργοβόρες μονάδες όχι σωστής ποιότητας; Ή για τα δίκτυα ενέργειας. Από τον «Ιανό» ήταν χαρακτηριστικό. Τα μόνα δίκτυα ενέργειας που άντεξαν ήταν αυτά που συνέδεαν τις ΑΠΕ, τις ανεμογεννήτριες. Τα δίκτυα που εξυπηρετούσαν τις λαϊκές ανάγκες κατέρρευσαν όλα και έμεινε επτά μέρες χωρίς ρεύμα η Κεφαλλονιά και δεν αποκαθίστανται με σύγχρονα δίκτυα. Ή ένα συνολικότερο πρόβλημα όταν το 2021 υπάρχουν στάνες παντού σε όλη την Ελλάδα που δεν έχουν ηλεκτρικό ρεύμα. Βεβαίως, η προηγούμενη συνάδελφος-ομιλήτρια της Νέας Δημοκρατίας είπε ο επενδυτής θέλει οδικούς άξονες για να κάνει επενδύσεις. Ο κτηνοτρόφος, αλήθεια, δεν θέλει αγροτικούς δρόμους; Ευρηματικό! Δεν θέλει δίκτυο της ΔΕΗ για να μπορεί να έχει ρεύμα στη στάνη του; Αλλά αυτό δεν είναι επενδυτικού χαρακτήρα, γιατί η επένδυση σύμφωνα με τα καπιταλιστικά δεδομένα είναι να καταστραφεί ο κτηνοτρόφος και να γίνουν μεγάλες καπιταλιστικές κτηνοτροφικές μονάδες.

Αυτό είναι. Γι’ αυτό λέμε ότι υπηρετείτε μία ανάπτυξη και με τα έργα υποδομής που είναι εχθρική για τις ανάγκες της παραγωγικής διαδικασίας στη χώρα μας, για τις ανάγκες του λαού, για τις ανάγκες των εργαζομένων. Έτσι, λοιπόν, ο σχεδιασμός και η προτεραιότητα, τα οποία κάνετε, είναι αυτά τα οποία εξυπηρετούν τα μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα.

Ένα δεύτερο ζήτημα είναι το εξής: Ακόμη και αυτά τα έργα, οι οδικοί άξονες, είναι αναγκαία. Ο Ε65, για τον οποίο μιλάμε, είναι ένα αναγκαίο έργο. Κανένας δεν το αμφισβητεί αυτό. Όμως, είναι ταυτόχρονα και ένα πανάκριβο έργο. Την κατασκευή αυτών των οδικών αξόνων την έχει πληρώσει πάρα πολύ ακριβά ο ελληνικός λαός και πληρώνει -και θα πληρώνει για χρόνια και δεκαετίες- πανάκριβα και τη συντήρηση αυτού του έργου μέσα από τα διόδια. Και, μάλιστα, είναι τόσο λεόντειες οι συμβάσεις που έχετε υπογράψει και η Νέα Δημοκρατία και το ΠΑΣΟΚ και ο ΣΥΡΙΖΑ με αυτούς τους παραχωρησιούχους, που τους διασφαλίζετε ότι αν δεν έχουν τα απαιτούμενα έσοδα, με βάση τον μαθηματικό τύπο από τα διόδια, το κράτος θα καλύπτει τη διαφορά. Μάλιστα, δεν μιλάμε μόνο σε συνθήκες πανδημίας, αλλά και σε συνθήκες κανονικότητας. Τέτοιοι οδικοί άξονες, που κάθε χρόνο παίρνουν χρήματα, είναι γνωστοί. Και βεβαίως τους απαλλάσσετε με υπουργικές αποφάσεις όταν υπάρχει μία χιονόπτωση από το να πάρουν μέτρα καθαρισμού και να μείνει και ο δρόμος ανοιχτό και κλείνετε με υπουργικές αποφάσεις τους δρόμους.

Έτσι, λοιπόν, τα έργα τα οποία διαμορφώνετε, τα έργα υποδομής που κάνετε, όπως ο Ε65, βεβαίως είναι έργα απαραίτητα για την περιοχή εκεί. Όμως, αλήθεια, τι γίνεται με τα υπόλοιπα έργα που είπε και ο εισηγητής μας για την περιοχή εκεί, τα αντιπλημμυρικά έργα; Οι πλημμύρες του «Ιανού» είναι πολύ πρόσφατο παράδειγμα. Θα ξανάρθουν σε τρεις μήνες αντίστοιχα φαινόμενα; Άλλα έργα που εξυπηρετούν τις ανάγκες του λαού, των εργαζομένων, των αγροτοκτηνοτρόφων; Πού είναι αυτά τα έργα;

Απ’ αυτή την άποψη -τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ για την ανοχή- εμείς λέμε πολύ καθαρά ότι όλα αυτά τα έργα τα οποία διαμορφώνετε, γίνονται για μία ανάπτυξη η οποία είναι εχθρική για τον λαό, για τους εργαζόμενους, γιατί ακριβώς οι χρηματοδοτήσεις από το Ταμείο Ανάκαμψης συνοδεύονται από τα πανευρωπαϊκά μνημόνια που τσακίζουν οτιδήποτε έχει εναπομείνει μετά τους μνημονιακούς νόμους σε εργατικά και ασφαλιστικά δικαιώματα για την εργατική τάξη και για τα υπόλοιπα λαϊκά στρώματα. Βεβαίως, στο τέλος τον λογαριασμό απόδοσης αυτών των χρημάτων θα τον πληρώσουν και πάλι οι λαοί, γιατί δεν υπάρχει, όπως είπε και ο Πρωθυπουργός, τζάμπα γεύμα. Άρα, λοιπόν, οι λαοί θα κληθούν να πληρώσουν τα δισεκατομμύρια που θα δοθούν σε ένα έργο υποδομής απαραίτητο για το κεφάλαιο και σε χρηματοδοτήσεις των επενδυτικών σχεδιασμών μέσα από το Ταμείο Ανάκαμψης και το νέο ΕΣΠΑ.

Επίσης, οι όποιες υποδομές γίνονται, εμπορευματοποιούν ακόμα περισσότερο τις λαϊκές ανάγκες, αυξάνουν τις ανισότητες ανάμεσα στην ικανοποίηση των αναγκών και στο πώς μπορεί ο λαός να ικανοποιήσει αυτές τις ανάγκες του. Αυτό φαίνεται περίτρανα και από τα ζητήματα της υγείας και κατά την εξέλιξη με την πανδημία, γιατί μπορεί εχθές με το διάγγελμά του ο κύριος Πρωθυπουργός να μίλησε περί υποχρεωτικότητας του εμβολιασμού για ορισμένες κατηγορίες των εργαζομένων, αλλά και αυτή ακόμα η τοποθέτηση επαναφέρει το ζήτημα της ατομικής ευθύνης και καλλιεργεί τον κοινωνικό αυτοματισμό. Ο εμβολιασμένος βρίσκεται απέναντι στον ανεμβολίαστο, χάνοντας τον στόχο για το ποιος ευθύνεται για αυτή την κατάσταση που υπάρχει στα ζητήματα της υγείας στη χώρα μας, δηλαδή η εκάστοτε κυβέρνηση με τις επιλογές τις οποίες κάνει, αφού αρνείται να προχωρήσει στη θωράκιση του δημοσίου συστήματος υγείας, στην αναβάθμιση της πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας και διατηρεί τα πρωτόκολλα-λάστιχο προς όφελος των επιχειρηματικών ομίλων και με τους συνωστισμούς στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ταυτόχρονα, την ίδια στιγμή που η πανδημία υπάρχει, ο Πρωθυπουργός μιλά για την ανάγκη συγχώνευσης νοσοκομείων, αλλά και για συμπράξεις ανάμεσα στον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, ενώ ξέρουμε ότι ο ιδιωτικός τομέας μέσα από αυτή τη διαδικασία έβγαλε τεράστια κέρδη, εκμεταλλευόμενος την κατάσταση που υπήρχε στον δημόσιο τομέα υγείας, καθώς είχαν μετατραπεί τα νοσοκομεία σε νοσοκομεία μίας νόσου.

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτόν τον πραγματικό εχθρό που έχει να αντιμετωπίσει ο λαός, δηλαδή το καπιταλιστικό σύστημα, την καπιταλιστική ανάπτυξη, τη δράση των επιχειρηματικών ομίλων και την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εμείς λέμε ότι πρέπει να ορθώσει το μέτωπό του ο λαός και να συγκρουστεί με αυτές τις επιλογές, για να μπορέσει ακριβώς να ανοίξει τον δρόμο για την ικανοποίηση των δικών του αναγκών, των λαϊκών αναγκών, που σήμερα δεν ικανοποιούνται εξαιτίας του καπιταλιστικού κέρδους και των αναγκών που έχει αυτό.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Καραθανασόπουλε.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Κωνσταντινίδης από τη Νέα Δημοκρατία και θα κλείσουμε με τους τρεις συναδέλφους που είναι μέσω Webex, ξεκινώντας από την κ. Λιακούλη, η οποία θα μιλήσει μετά τον κ. Κωνσταντινίδη.

Ο κ. Ευστάθιος Κωνσταντινίδης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

**ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να μην έχει κάνει το κόμμα σου όσο ήταν στην κυβέρνηση ένα ουσιαστικό βήμα για την υπόθεση της δίκαιης μετάβασης της δυτικής Μακεδονίας στη μεταλιγνιτική εποχή, την οποία στην Ελλάδα καταγγέλλει ως βιαστική και πρόωρη και στην Ευρώπη ως διστακτική και αργή και την ίδια ώρα εσύ να κατηγορείς τη σημερινή Κυβέρνηση ότι δημιουργεί αναπτυξιακό αδιέξοδο στην περιοχή, να μην έχει κάνει το κόμμα σου κατά τη θητεία του ένα σημαντικό μεταφορικό έργο στον νομό σου και να έχει βαλτώσει και να κινδυνεύει με ματαίωση η ολοκλήρωση του Ε65 και να έρχεσαι στην κύρωση αυτής της συμφωνίας, αυτής της σύμβασης του ίδιου έργου και να καταγγέλλεις τη σημερινή Κυβέρνηση που το ξεμπλόκαρε και το υλοποιεί, όπως έκανε προηγουμένως η συντοπίτισσά μου συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ, είναι τουλάχιστον σουρεαλιστικό.

Με την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης, λοιπόν, και την κατασκευή του βορείου τμήματος το οποίο παρέμεινε σε εκκρεμότητα το προηγούμενο διάστημα, μπαίνει οριστικά στο χάρτη των οδικών αρτηριών ο αυτοκινητόδρομος Ε65. Το κλειδί για την ολοκλήρωσή του αποτέλεσε η ένταξη στο Ταμείο Ανάκαμψης και έτσι σύντομα το εμβληματικό αυτό έργο θα ενώνει την ανατολική με τη βορειοδυτική Ελλάδα και ιδίως τον ΠΑΘΕ με την Εγνατία Οδό. Με την κατασκευή του, μάλιστα, ολοκληρώνονται σε μεγάλο βαθμό οι βασικοί οδικοί άξονες της χώρας.

Αναφέρθηκε και στην επιτροπή, αλλά και σήμερα, η ιστορία του σημαντικού αλλά ταλαιπωρημένου αυτού έργου που κινδύνευε να μείνει χωλό, χωρίς τη συστηματική και επίμονη προσπάθεια της Κυβέρνησης, του Υπουργού Μεταφορών κ. Καραμανλή και του ίδιου του Πρωθυπουργού, ώστε να εγκριθεί η χρηματοδότησή του από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η από 31-5-2007 Εθνική Σύμβαση Παραχώρησης του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδας είχε τροποποιηθεί τρεις φορές μέχρι σήμερα και είχε περάσει από χίλια κύματα σε σχέση με τις οδεύσεις, τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις και, φυσικά, τη χρηματοδότησή του. Τελικά θα ήταν αδύνατη η κατασκευή του χωρίς την άντληση κεφαλαίων από το Ταμείο Ανάκαμψης, κάτι που πρακτικά σημαίνει ότι το βόρειο τμήμα χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου από ευρωπαϊκούς πόρους.

Ο Ε65 ήταν ένας από τους πέντε αυτοκινητόδρομους της σύμβασης παραχώρησης του 2007 της Κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή και όπως ειπώθηκε και από προηγούμενους ομιλητές, εξελίχθηκε σε διάφορα στάδια. Αρχικά είχε κατασκευαστεί το ενδιάμεσο τμήμα του και στη συνέχεια ξεκίνησε το νότιο, το οποίο μέχρι την αλλαγή της διακυβέρνησης το 2019, προχώρησε με πολύ αργούς ρυθμούς. Έκτοτε, οι εργασίες επιταχύνθηκαν σημαντικά και έτσι το νότιο τμήμα αναμένεται να παραδοθεί εντός του προσεχούς έτους.

Το βόρειο τμήμα τώρα, το οποίο μέχρι πρόσφατα ήταν μπλοκαρισμένο, αφορά στη σύνδεση των Τρικάλων με την Εγνατία. Έχει μήκος 70,5 χιλιόμετρα και προϋπολογισμό 442 εκατομμύρια ευρώ. Αναμένεται δε να δημιουργήσει περίπου χίλιες νέες θέσεις εργασίας στο στάδιο της κατασκευής του. Πρόκειται για έναν υπερσύγχρονο και ασφαλή αυτοκινητόδρομο, του οποίου η ολοκλήρωση υπολογίζεται σε τρία περίπου χρόνια, δεδομένης της ωριμότητάς του, αν δεν προκύψουν καθυστερήσεις από τις απαλλοτριώσεις που εκκρεμούν ή άλλα απρόβλεπτα γεγονότα.

Η συγκοινωνιακή αξία του έργου είναι αδιαμφησβήτητη, αφού ενώνει μεγάλα και αποκομμένα μεταξύ τους ηπειρωτικά τμήματα της χώρας, σημαντικά αστικά κέντρα, αλλά και μικρότερες πόλεις με πλούσια ιστορική διαδρομή, ισχυρό πρωτογενή τομέα και θεματικό τουριστικό ενδιαφέρον. Θα αποτελέσει όμως και άξονα διασύνδεσης δύο σημαντικών λιμένων της χώρας, του Βόλου και της Ηγουμενίτσας, αλλά και δρόμο ένωσης με τα ευρωπαϊκά δίκτυα μέσω των δυτικών Βαλκανίων.

Με τον τρόπο αυτό, λοιπόν, η διασταύρωση των δύο βασικότερων εθνικών οδικών αξόνων στη δυτική Μακεδονία καθιστά την ευρύτερη περιοχή μεταφορικό κόμβο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Ο Ε65, όμως, αποτελεί και κόμβο στον οδικό χάρτη της μετάβασης της δυτικής Μακεδονίας στη μεταλιγνιτική εποχή, αφού αυτή θα ήταν αδύνατη χωρίς τα απαραίτητα μεταφορικά δίκτυα. Ισχύει όμως και η ακριβώς αντίθετη ανάγνωση, δηλαδή ότι ο δρόμος αυτός θα έμενε πιθανότατα ανολοκλήρωτος εάν δεν υπήρχε η πρόκληση της απολιγνιτοποίησης και το αίτημα για τη στήριξη με υποδομές του εγχειρήματος της μετάβασης της περιοχής σε ένα νέο αναπτυξιακό και παραγωγικό μοντέλο.

Τελικά και οι δύο αναγνώσεις επιβεβαιώνουν την αναγκαιότητα και καταλληλότητα του σχεδιασμού. Και για να αποδειχτεί αυτός ολοκληρωμένος και αποτελεσματικός θα πρέπει να συμπληρωθεί και από τη διασύνδεση της δυτικής Μακεδονίας με τα σιδηροδρομικά δίκτυα της χώρας, κάτι που επιτακτικά επιζητούν οι επιχειρηματίες που επιθυμούν να εγκατασταθούν στην περιοχή μας.

Πέρα, όμως, από τον Ε65, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να αναφερθώ και στην ανάγκη αναβάθμισης του οδικού άξονα Κοζάνης - Λάρισας τμήματα του οποίου έχουν σημαντική μελετητική ωριμότητα, ο οποίος είναι ζωτικής σημασίας για τις δύο περιφέρειες και ιδίως για τους δήμους Σερβίων Βελβεντού και θα δώσει αναπτυξιακή ώθηση σε πλουτοπαραγωγικές δυνάμεις της περιοχής, όπως στην εξόρυξη μαρμάρου του Τρανοβάλτου, στην κτηνοτροφία του Λιβαδερού, στη φρουτοπαραγωγή του Βελβεντού, στην ελαιοπαραγωγή των Ιμέρων, στην αλιευτική και ψυχαγωγική δραστηριότητα της λίμνης του Πολυφύτου και των άλλων παραλίμνιων κοινοτήτων.

Δεδομένου, λοιπόν, του επενδυτικού ενδιαφέροντος εν όψει και των ισχυρών αναπτυξιακών κινήτρων που έχουν εξασφαλιστεί, ο τόπος μου δικαιούται και διεκδικεί μεταφορικές υποδομές που αποτελούν αναγκαίο όρο για την προσέλκυση επενδυτικών σχεδίων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Κύριε Υπουργέ, με την υπογραφή και την κύρωση της σύμβασης γίνεται το καθοριστικό βήμα για την υλοποίηση ενός ακόμα σημαντικού έργου για τη χώρα. Όπως μάλιστα σημείωσε ο κύριος Πρωθυπουργός από αυτό εδώ το Βήμα η διαδικασία αυτή συμπίπτει με την έγκριση του ελληνικού σχεδίου ανάκαμψης από το ECOFIN, του μέσου που θα οδηγήσει την Ελλάδα σε μια νέα εποχή ανάπτυξης και δημιουργίας. Και για να συμβεί αυτό η χώρα μας πρέπει να αξιοποιήσει όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που έχει στη διάθεσή της. Αυτό κάνει και το Υπουργείο Υποδομών, το οποίο μέσα σε δύο χρόνια έχει συμβασιοποιήσει έργα ύψους 4 δισεκατομμυρίων, πολλαπλάσια δηλαδή από ό,τι είχε συμβασιοποιήσει η προηγούμενη κυβέρνηση σε όλη τη θητεία της. Συνολικά δε τα μεγάλα έργα υποδομών στη χώρα αναμένεται να ξεπεράσουν τα 13 δισεκατομμύρια ευρώ και είναι γνωστή σε όλους η επίδραση αυτών των επενδύσεων στην πραγματική οικονομία.

Θερμά συγχαρητήρια, κύριε Υπουργέ. Συνεχίστε τη σκληρή δουλειά που αποδίδει καρπούς, τους οποίους σύντομα θα γευτούν όλοι οι συμπολίτες μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κωνσταντινίδη.

Συνεχίζουμε με τους συναδέλφους που θα μιλήσουν μέσω Webex. Τον λόγο έχει η κ. Ευαγγελία Λιακούλη του Κινήματος Αλλαγής.

Έχετε επτά λεπτά, κυρία Λιακούλη.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΛΙΑΚΟΥΛΗ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, παρακολουθώ με μεγάλο ενδιαφέρον τη συζήτηση και σήμερα, γιατί είναι ένα θέμα που όπως καταλαβαίνετε εμάς στην Περιφέρεια Θεσσαλίας μάς ενδιαφέρει πάρα πολύ, παλέψαμε πάρα πολύ και διεκδικούμε και τα υπόλοιπα τμήματα των μεγάλων υποδομών και των μεγάλων έργων που το κεντροβαρές σημείο της Θεσσαλίας θα το αναδείξουν.

Βέβαια είναι αλήθεια και θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο, αν μου επιτρέπετε, κύριε Πρόεδρε, δεν αντιλαμβάνομαι την πολύ μεγάλη χαρά και τον χαρμόσυνο χαρακτήρα πολλών τύπων διαγγέλματος του Πρωθυπουργού, σαν του χθεσινού, για μια πραγματικότητα την οποία ζούμε στη χώρα και θυμηθήκαμε ξανά έντονα χθες μετά το διάγγελμα του κυρίου Πρωθυπουργού. Δυστυχώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε με την πλάτη στον τοίχο και πρέπει να το παραδεχτούμε καταμεσής του καλοκαιριού. Τελείωσε η υπέρμετρη χαλάρωση, η ξεγνοιασιά, ο εφησυχασμός, οι σερπαντίνες και τα πυροτεχνήματα που ζήσαμε στην αρχή του καλοκαιριού, που έδειχνε η Κυβέρνηση και ήθελε να πείσει μάλιστα ότι επιτυχώς είχε ξεπεράσει όλα τα εμπόδια της πανδημίας και μόλις την προηγούμενη εβδομάδα συζητούσαμε για το άνοιγμα των εσωτερικών χώρων στην εστίαση για όλους. Τώρα και σήμερα σερνόμαστε πίσω από τις εξελίξεις, πίσω από την πανδημία αντί να βρισκόμαστε μπροστά της, προβλέποντας και λαμβάνοντας τα κατάλληλα μέτρα.

Το συμπέρασμα, λοιπόν, του καθενός και της καθεμιάς μας είναι ότι έχουμε ένα τεράστιο έλλειμμα έγκαιρης προετοιμασίας και πρόληψης, ειδικά όταν έχουμε να κάνουμε με μια μετάλλαξη και βρισκόμαστε ακόμα σχεδόν -και βάζω και κάτι παραπάνω- στο 40% εμβολιασμένων ανθρώπων σε όλη την Ευρώπη.

Διάβαζα σήμερα το πρωί, αγαπητές συναδέλφισσες και συνάδελφοι, την προσέγγιση που ο καθηγητής κ. Μόσιαλος έκανε στο θέμα της υποχρεωτικότητας των εμβολιασμών και εντυπωσιάστηκα πραγματικά με την προσέγγιση, αν και ο ίδιος μέσα στον χώρο των υγειονομικών και έχοντας άποψη γι’ αυτό είπε ότι αποτύχαμε στην πραγματικότητα σε ό,τι αφορά την πειθώ. Και αφού αποτυγχάνεις σ’ αυτό το επίπεδο, μετά περνάς στο χαρτζιλίκι και μετά περνάς στην επιβολή. Αυτό συμβαίνει σήμερα στη δημοκρατία μας κι ας μην κλείνουμε τα μάτια, διότι υποχρεωνόμαστε να υποχρεώσουμε και αυτό είναι μια παραδοχή, αλλά ταυτόχρονα και μια πληγή για τη δημοκρατία, η οποία θα δείτε ότι θα μας απασχολήσει πολλά χρόνια μετά.

Τέλος, το σχόλιο περί των περιβόητων μέτρων από όπου κι αν προέρχονται αυτά, τα μέτρα δεν αρκεί να τα επιβάλλεις και κάθε φορά να τα εξαγγέλλεις, κάθε εβδομάδα και άλλα, αλλά το ζήτημα είναι ποιον ελεγκτικό μηχανισμό πραγματικά έχεις, ώστε με δικαιοσύνη τα μέτρα αυτά να εφαρμόσεις. Έχεις; Δεν έχεις. Όταν δεν έχεις, λοιπόν, δεν μπορείς να διαφημίζεις αυτό που δεν έχεις να δώσεις.

Στα καθ’ ημάς, λοιπόν και στα σημερινά, είναι πάρα πολύ δύσκολο να βρει κανείς στην Ολομέλεια σήμερα νομίζω έναν Βουλευτή που κατάγεται και εκλέγεται από τη Θεσσαλία, από οποιαδήποτε περιοχή της Θεσσαλίας και από οποιοδήποτε κόμμα, να πει ένα ξερό «όχι» στην κύρωση αυτής της σύμβασης για τον Ε65. Ήταν ένα όνειρο παλαιότερα πριν από κάποιες δεκαετίες, με πάλη πολύ μεγάλη, με μάχες πολύ μεγάλες που ξεκίνησαν το 2000 από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και ενώ η επίσημη κύρωσή του έγινε το 2007, ακολουθούμενη βέβαια από πολλές άλλες συμφωνίες που κυρώθηκαν με σειρά νόμων των 2013, το 2015 και το 2018, φτάνουν σήμερα και στην τωρινή μας συζήτηση.

Εμείς δεν κλείνουμε τα μάτια στις «διαδρομές Μαιάνδρου» που πολλές φορές ακολουθήθηκαν, προκειμένου το φιλόδοξο αυτό έργο του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδας Ε65 συνολικού μήκους 181,5 χιλιομέτρων που συνδέει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα ενταγμένο στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών επιτέλους κάποτε να υλοποιηθεί. Αλλά ο Ε65 πρέπει να πραγματοποιηθεί. Πρέπει να πραγματοποιηθεί, γιατί αυτά τα 32,5 χιλιόμετρα του Ε65 από Θερμοπύλες μέχρι Ξυνιάδα, τα 77,5 χιλιόμετρα από Ξυνιάδα μέχρι Τρίκαλα και τα 70 χιλιόμετρα από τα Τρίκαλα ως Γρεβενά και την Εγνατία Οδό θα αποτελέσουν τμήματα ενός πραγματικά κομβικού οδικού άξονα, ενός έργου ιδιαίτερης αναπτυξιακής στρατηγικής σημασίας για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας.

Βεβαίως η Θεσσαλία βρίσκεται σε αναπτυξιακή υστέρηση και πρέπει να το πούμε αυτό, όχι γιατί δεν έχουμε δυνατούς ανθρώπους, όχι γιατί δεν έχουμε δημιουργικές δυνάμεις που δεν καταφέραμε δυστυχώς μέχρι σήμερα να απελευθερώσουμε. Έχουμε υπέροχους παραγωγούς, έχουμε αξιόπιστους επιχειρηματίες. Οι προτεραιότητες που έχουν δοθεί μέχρι σήμερα στις υποδομές σε διάφορα σημεία της χώρας περιορίζουν σημαντικά τους Θεσσαλούς από το να αποδώσουν το μάξιμουμ των δυνατοτήτων και αυτό είναι τώρα στο οποίο εμείς κοιτάμε προς τα μπρος.

Κύριε Υπουργέ, έχουμε ολιγωρίες πολλών χρόνων και πολλών κυβερνήσεων. Έχω πει πολλές φορές στο Κοινοβούλιο ότι κανείς δεν έχει άμωμα χέρια για να πει «εγώ δεν έφταιξα σε τίποτα». Και η προηγούμενη πενταετία δυστυχώς με τους ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ τέτοια ήταν. Κανένα μεγάλο έργο δεν προκηρύχθηκε. Έργα καιρό δρομολογημένα δυστυχώς δεν προχώρησαν. Και αυτή είναι μια πραγματικότητα που θέλω να πω σ’ αυτούς τους συναδέλφους, σήμερα τουλάχιστον, που τους είδα με πολύ πάθος να υπερασπίζονται το προηγούμενο έργο.

Όμως αυτό που πρέπει να δούμε είναι πώς θα καταστήσουμε τις περιοχές μας ζωτικές με έργα μεγάλων υποδομών με τα οποία εσείς πρέπει να φροντίσετε και να προστρέξετε σ’ αυτά που χρειάζεται η κάθε περιοχή. Θυμάστε τη μεγάλη σύσκεψη που έγινε με το επιτελικό κράτος και μάλιστα με επικεφαλής τον κ. Γεραπετρίτη, στην οποία κληθήκαμε όλοι, για το περιβόητο και τυραννισμένο έργο του Αχελώου. Δυστυχώς αυτή τη στιγμή έχουμε στασιμότητα, έχουμε άγνοια στο πώς θα προχωρήσετε ένα ζωτικής σημασίας έργο για τη Θεσσαλία που δεν μπορεί να προχωρήσει προς τα εμπρός. Όπως, επίσης, κύριε Υπουργέ, για το δίκτυο κρίσιμων υποδομών και την ανάπτυξη μετά τα πλήγματα που υπέστη φέτος η Θεσσαλία με τον «Ιανό», τις πλημμύρες, τους σεισμούς, τις τεράστιες καταστροφές, τις πληγές του Φαραώ στην πραγματικότητα.

Σήμερα οι σεισμοπαθείς με κατεστραμμένους ολόκληρους οικισμούς και χωριά, τάφρους ανοιχτούς και δρόμους ανύπαρκτους σε όλο τον Νομό της Λάρισας ακούνε από το Υπουργείο σας και από τα συναρμόδια Υπουργεία σιγή ασυρμάτου. Τα ρίξατε όλα στην αυτοδιοίκηση. Τι να κάνει η αυτοδιοίκηση, κύριε Υπουργέ; Τι να λάβεις παρά του μη έχοντος; Η Κυβέρνησή σας δανεικά τους έδωσε για τον COVID, φανταστείτε. Τα συμψηφίζει αυτή τη στιγμή και τα ζητάει πίσω. Πότε θα αποκατασταθεί το οδικό δίκτυο; Πότε θα ξαναγίνουν τα σπίτια, οι οικισμοί, οι υποδομές; Με 48 βαθμούς μέσα στη Λάρισα, μέσα στα κοντέινερ είναι οι σεισμόπληκτοι. Ούτε καν τους εμβολιάσατε. Τόσο πολύ προβλέψατε για τον εμβολιασμό, για την πανδημία. Τόσο προνοητικοί υπήρξατε ακόμα και γι’ αυτό το σκέλος. Μετά σας πειράζει να σας τα λέμε. Δεν έχουμε κανέναν οδικό χάρτη πώς θα πάμε βήμα-βήμα για να αποκαταστήσετε αυτές τις μεγάλες πληγές στη Θεσσαλία.

Τελειώνοντας θέλω να κάνω την εξής παρατήρηση. Το εθνικό σχέδιο ανάκαμψης κρατιέται από την Κυβέρνησή σας μέχρι τώρα ως επτασφράγιστο μυστικό. Εσείς το διαβουλεύεστε, εσείς το συζητάτε, εσείς αποφασίζετε γι’ αυτό. Δεν το συζητάτε στη Βουλή, δεν το συζητάτε με τα κόμματα, δεν συζητάτε απολύτως τίποτα μαζί μας. Θέλετε να το κρατήσετε για σας. Ολοκληρώνω λέγοντας μόνο το εξής, κύριε Υπουργέ. Σε αυτούς τους καιρούς, αν για τα μεγάλα έργα πνοής, όπως συνηθίζουμε να λέμε, τα έργα υποδομών, τα οποία σηματοδοτούν την ανάπτυξη, εξακολουθείτε να έχετε αυτή τη νοοτροπία, να διαβουλεύεστε, να μην αντιπροσωπεύεστε από το σύνολο του ελληνικού λαού στις αποφάσεις, αυτό σημαίνει δύο πράγματα: Αφ’ ενός ότι θεωρείτε λάφυρο της Κυβέρνησής σας τις μεγάλες υποδομές της χώρας και αφ’ ετέρου ότι δεν επιθυμείτε διάλογο επί των αποφάσεων που ήδη έχετε λάβει. Προφανή όλα για να μην πω καταφανή. Δυστυχώς, όμως, αυτό το καταλαβαίνει και ο απλός λαός που παλεύει στη δύσκολη καθημερινότητά του.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Λιακούλη.

Πάμε στον κ. Αθανάσιο Λιούτα από τη Νέα Δημοκρατία.

Κύριε Λιούτα, έχετε επτά λεπτά στη διάθεσή σας.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΤΑΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, σήμερα είναι μία πολύ σημαντική μέρα για τον τόπο μου, για τον Νομό Τρικάλων, καθώς και για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της δυτικής Ελλάδος γενικότερα. Σήμερα στη Βουλή συζητούμε για την κύρωση της σύμβασης με την οποία ξεκινάει η υλοποίηση του βορείου τμήματος του αυτοκινητόδρομου Ε65. Με τη σύμβαση αυτή δίνεται ένα οριστικό τέλος σε μια εποχή αναβολών και καθυστερήσεων και δημιουργούνται τα γερά θεμέλια για προοπτική ανάπτυξης στην περιοχή μας.

Κυρίες και κύριοι, στον Νομό Τρικάλων γνωρίζουμε όλοι την κρίσιμη και μεγάλη σημασία που έχει η υλοποίηση του βόρειου τμήματος του Ε65 για την περιοχή μας αλλά και για ολόκληρη τη χώρα μας. Συνολικά ο Ε65 σχεδιάστηκε για να ενώσει την Εγνατία με την ΠΑΘΕ, την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα. Σχεδιάστηκε για να οικοδομηθεί ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος στη ραχοκοκαλιά της χερσαίας Ελλάδας, ο οποίος θα προσέφερε ασφάλεια και ανάπτυξη, θα έβγαζε πολλές τοπικές οικονομίες και κοινωνίες από την απομόνωση και θα ένωνε λιμένες με σύγχρονους δρόμους και θα προσέδιδε στην ελληνική περιφέρεια αποφασιστική προοπτική προόδου και ευημερίας. Επί των ημερών μας όλα αυτά γίνονται πλέον πραγματικότητα.

Σήμερα πρέπει να δώσουμε πολλά συγχαρητήρια στον Πρωθυπουργό της χώρας μας, Κυριάκο Μητσοτάκη, καθώς επίσης και στον καθ’ ύλην αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, Κώστα Καραμανλή. Με μεγάλο αγώνα με επιμονή και στόχευση η πολιτική ηγεσία του τόπου μας και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός μας εργάστηκαν ώστε το έργο του βόρειου τμήματος του Ε65 να βγει από το τέλμα και να αρχίσει να υλοποιείται. Η δέσμευση του Πρωθυπουργού για την πλήρη περάτωση του έργου γίνεται άμεσα πραγματικότητα. Το μεσαίο τμήμα βρίσκεται ήδη σε κυκλοφορία. Οι εργασίες για το νότιο τμήμα συνεχίζονται με γρήγορο ρυθμό και θα παραδοθεί μέσα στο 2022, ενώ το βόρειο τμήμα εκτιμάται ότι σε τρία χρόνια θα έχει δοθεί στην κυκλοφορία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ολοκλήρωση του βόρειου τμήματος του Ε65 είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό έργο. Ο ασφαλής και σύγχρονος δρόμος είναι εισιτήριο ανάπτυξης. Ειδικότερα όταν σύγχρονες εθνικές οδοί συναντούν και συνδέουν λιμάνια καθώς και κύριες αρτηρίες εμπορίου μετακινήσεων και ταξιδιών σε μια χώρα, τότε έχουμε να κάνουμε με ένα όραμα ανάπτυξης. Το έργο αυτό θα διασφαλίζει μέσω σύγχρονων εθνικών οδών τις συνδέσεις της πατρίδας μας με γειτονικές χώρες όπως με την Ιταλία, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, καθώς και με τα Δυτικά Βαλκάνια και μέσω αυτών με την Κεντρική και τη Βόρεια Ευρώπη. Το γεγονός αυτό έρχεται και αναβαθμίζει συνολικά τη θέση και τη δύναμη της Ελλάδας στη γεωπολιτική μας περιοχή και την καθιστά έναν σύγχρονο κόμβο μετακινήσεων και εμπορίου. Αυτό δίνει μια καθοριστική ώθηση για την ανάπτυξη της οικονομίας μας.

Ο σύγχρονος δρόμος συνεπάγεται λιγότερο χρόνο και ταυτόχρονα περισσότερη ασφάλεια. Ο σύγχρονος δρόμος συνεπάγεται μείωση του κόστους των μετακινήσεων και συνεπώς δίνει ένα μεγάλο και πολύ δυνατό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η ανάπτυξη του εμπορίου έχει ανάγκη την εύκολη και ασφαλή μετακίνηση. Το εμπόριο έχει ανάγκη τις συνδέσεις των κρατών και των εθνικών οικονομιών. Ο σύγχρονος δρόμος είναι βασική επιλογή όταν σχεδιάζονται στρατηγικά οι εμπορικοί δρόμοι. Συνεπώς γίνεται αντιληπτή η μέγιστη εθνική οικονομική και κοινωνική σημασία του συγκεκριμένου έργου. Κάθε δρόμος ο οποίος συνδέει πολλές περιοχές της περιφέρειας με μεγάλα αστικά κέντρα, ιστορικά δημιουργεί -de facto- προϋποθέσεις προσέλκυσης επενδύσεων. Σύγχρονος δρόμος σημαίνει ανάπτυξη και πρόοδος. Επιπρόσθετα η σύνδεση των τοπικών κοινωνιών και οικονομιών με πιο γρήγορο τρόπο συνεπάγεται τη λύση απέναντι στην απομόνωση την οποία ένα μεγάλο μέρος της επαρχίας βιώνει αυτή τη στιγμή.

Το παραπάνω καθιστά αντιληπτή και τη μεγάλη στήριξη η οποία θα δοθεί στην περιοχή της δυτικής Μακεδονίας, τώρα κατά την κρίσιμη περίοδο της απολιγνιτοποίησης. Τώρα που το μέλλον της περιοχής αυτής έχει ανάγκη την ανάπτυξη, νέες επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας, η υλοποίηση υποδομών τόσο υψηλής σπουδαιότητας, όπως είναι ο Ε65, μαζί με τη στοχευμένη μεταρρυθμιστική δράση της Κυβέρνησής μας, αποτελούν έναν πολύτιμο συνδυασμό. Αποτελούν τον χρυσό συνδυασμό ο οποίος μπορεί συνεχώς να παράγει μεγάλο εθνικό όφελος σε επίπεδο οικονομίας και κοινωνίας. Σαφέστατα θα πρέπει μάλιστα, επίσης, να υπογραμμίσουμε ότι το κοινωνικό όφελος τέτοιων έργων είναι και θα είναι πάρα πολύ σπουδαίο. Ο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος συνεπάγεται ασφάλεια στους δρόμους και την προστασία της ανθρώπινης ζωής από αυτοκινητικά ατυχήματα που αποτελούν μια συνεχή γάγγραινα για τη χώρα μας.

Κλείνοντας, θα ήθελα να αναφερθώ στον τόπο μου και να υπογραμμίσω ότι ο Νομός Τρικάλων αποτελεί ένα βασικό γεωγραφικό σημείο στη χάραξη και στην υλοποίηση αυτού του μεγάλου έργου. Στα Τρίκαλα τελειώνει το μεσαίο τμήμα του Ε65 το οποίο ξεκινά από την Ξυνιάδα, ενώ από τα Τρίκαλα θα ξεκινά και το βόρειο τμήμα του αυτοκινητόδρομου αυτού το οποίο θα συναντά τη βόρεια Εγνατία. Αυτό για την περιοχή μας είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό γεγονός και θα δώσει περαιτέρω αναπτυξιακή ώθηση και δυναμική. Ο Νομός Τρικάλων έχει ιστορική παράδοση στον τομέα των μεταφορών. Μέσα στην οικονομική κρίση της περασμένης δεκαετίας ο κλάδος αυτός επλήγη, όπως επίσης επλήγη και ολόκληρη η τοπική μας οικονομία. Όμως και με το έργο αυτό θα διαμορφωθούν αποφασιστικά αντικειμενικές συνθήκες για την εκ νέου άνθιση των μεταφορών από και προς τον τόπο αυτό.

Επιπρόσθετα, πριν από την πανδημία του κορωνοϊού τα Τρίκαλα και συνολικά ο νομός μας ζούσε πραγματικά εποχές τουριστικής άνθησης. Η πανδημία, ως γνωστόν, έπληξε τις μετακινήσεις και κατ’ επέκταση το τουριστικό μας προϊόν. Όμως, με το πέρας της πανδημίας, στη μετά COVID εποχή ο τουρισμός είναι ένας από τους πιο πολύτιμους και ισχυρούς κλάδους, ώστε να στηριχθεί η περιφερειακή και εθνική μας οικονομία.

Το γεγονός ότι με την ολοκλήρωση και του βορείου τμήματος του Ε65 τα Τρίκαλα γίνονται πιο εύκολα προσβάσιμα τόσο από τη βόρεια όσο και από τη κεντρική αλλά και τη νότια Ελλάδα, ισοδυναμεί με ένα ισχυρό στήριγμα για την επάνοδο του τουριστικού μας προϊόντος και της τοπικής μας ανάπτυξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα ως Τρικαλινός και ως Θεσσαλός πολίτης νιώθω διπλά υπερήφανος για τη δρομολόγηση του συγκεκριμένου αυτού έργου του βορείου τμήματος του Ε65. Σήμερα, το όραμα και οι πράξεις της Κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού μας έρχονται να συναντήσουν το όραμα και την επιθυμία των συμπολιτών στον Νομό Τρικάλων, οι οποίοι χρόνια επιζητούσαν το έργο αυτό.

Η Κυβέρνησή μας για άλλη μια φορά έρχεται να στηρίξει την ελληνική περιφέρεια και να προσφέρει έργα με αναπτυξιακό πρόσημο, προτάσσοντας το εθνικό συμφέρον και βοηθώντας πάρα πολλές τοπικές κοινωνίες και πάρα πολλούς πολίτες της χώρας μας, όλους τους συμπολίτες μας που έχουν ανάγκη και αξίζουν ένα καλύτερο και ασφαλέστερο μέλλον, το μέλλον της παραγωγής, της εργασίας, της ευημερίας και της συνεχούς ανάπτυξης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Λιούτα.

Και θα κλείσουμε με τον συντοπίτη του Υπουργού, τον κ. Κώστα Μπούμπα από την Ελληνική Λύση.

Κύριε Μπούμπα, έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αν και ο ήλιος είναι λαμπερός, αυτή τη μέρα δεν ξέρω αν υπάρχει φως. Ό,τι μπορούμε κάνουμε για να φωτίσουμε ορισμένες πτυχές του σημερινού νομοσχεδίου, γιατί εμείς στην Ελληνική Λύση πάντα μιλάμε με στοιχεία, για να γνωρίζει ο ελληνικός λαός τι γίνεται.

Τα είπε, βέβαια, ο Πρόεδρός μας Κυριάκος Βελόπουλος σε ό,τι αφορά τα διόδια τα οποία τα πληρώνουμε πανάκριβα. Και μιας και είναι και συντοπίτης με τον Υπουργό κ. Καραμανλή, όταν θα γίνει επιτέλους ο δρόμος στα Γκορόγια, που πάει προς το Κιλκίς με αυτοκίνητα βαρέως τύπου, δρόμος καρμανιόλα, ή ο δρόμος Δράμα - Αμφίπολη που είναι κατασκευασμένος από τη ΜΟΜΑ στην περίοδο της επταετίας και θα έχουμε εκεί τον Τύμβο Καστά, την παλαιοχριστιανική Αμφίπολη, το σπήλαιο Αλιστράτης, όταν θα γίνει και το κομμάτι της Λευκοθέας και θα γίνει η γέφυρα που θα συνδέει τη Φυλλίδα με τη Βισαλτία, τότε ενδεχομένως να πιστέψουμε ότι θα γίνουν και κάποια αναπτυξιακά έργα.

Σήμερα ο κύριος Πρωθυπουργός δεν μας τα παρουσίασε καλά. Μας τα παρουσίασε τρί-καλα. Αν είναι να εντάξει το έργο του Ε65 και στο Ελλάδα 2021, να το χρηματοδοτήσει, να βάλει και την κ. Αγγελοπούλου επικεφαλής, να πάνε όλα καλά.

Πάμε λίγο τώρα, για να γνωρίζει και ο ελληνικός λαός τι γίνεται. Κατ’ αρχάς, η «ΤΕΡΝΑ» δεν είναι που έχει κατηγορηθεί για καταχρηστικές απολύσεις μια δεκαετία στη Φθιώτιδα; Να θυμίσω όταν έπεσε η στοά Στίρφακα - Άγιος Στέφανος έβαζε τους εργάτες με το ζόρι να την επισκευάσουν με κίνδυνο της ζωής τους. Και μετά, επειδή υπήρχαν πολλές καταγγελίες, άρχισε να κάνει καταχρηστικές απολύσεις. Το ξέρετε πολύ καλά. Αυτή είναι η «ΤΕΡΝΑ». Και δεν είναι αυτό, επειδή η Κυβέρνηση ευαγγελίζεται το ελαστικό ωράριο, που εμείς στην Ελληνική Λύση και ο Πρόεδρός μας έχουμε πει ότι παραβιάζεται το άρθρο 59, το άρθρο 65 για τα ατομικά δικαιώματα που είναι αναπαλλοτρίωτα, αλλά και το άρθρο 24 της ευρωπαϊκής κάρτας δικαιωμάτων και εργατικών γενικότερα δικαιωμάτων. Αυτά τα λέω για την «ΤΕΡΝΑ» και τις καταχρηστικές απολύσεις.

Πάει αυτό. Για να πάμε τώρα στο μεγάλο σκάνδαλο. Όταν ο κόσμος ακούει για μεγάλα κατασκευαστικά έργα, ξέρετε τι λέει; Το ξέρετε. «Πάλι οι εργολάβοι θα τα φάνε, πάλι μια μικρή παρέα θα περάσει καλά και εμείς θα τα πληρώσουμε αδρά με τα διόδια». Το είπε και ο κύριος Υπουργός: «Θα σας κάνουμε αυτοκινητόδρομο στην Κρήτη», που πήγαμε με τον Πρόεδρο Κυριάκο Βελόπουλο και τον Αντώνη Μυλωνάκη πρόσφατα και ο δρόμος είναι για να γυριστεί εκεί πολεμική ταινία, δεν είναι να συνδέει τα Χανιά με το Λασίθι. Το ξέρετε. Αλλά είπε ο Υπουργός «θα σας κάνω αυτοκινητόδρομο, αλλά να προετοιμάζεστε ψυχολογικά και για πολλά διόδια». Να το πω απλά, λαϊκά «πλερώ».

Θυμάστε το μεγάλο σκάνδαλο στην «Αττική Οδό»; Πώς μπορεί ο κόσμος να τα εμπιστευθεί όλα αυτά; Τι λέει, λοιπόν, αυτό το σκάνδαλο; Άκουσα και τον κ. Σπίρτζη, διότι εδώ πάνε τα βέλη και προς τον ΣΥΡΙΖΑ και προς τη Νέα Δημοκρατία: «Καθυστερεί να παραδοθεί στο δημόσιο, με αποτέλεσμα το δημόσιο να έχει απωλέσει σημαντικά έσοδα…». Διότι τι γίνεται εκεί; Η εν λόγω εταιρεία, η «Αττική Οδός» που στη σύνδεσή της έχει την «ΕΛΛΑΚΤΩΡ» και την εταιρεία «ΑΒΑΞ» δεν παρουσιάζει κέρδη. Και γιατί δεν παρουσιάζει κέρδη; Γιατί αν παρουσιάζει κέρδη θα γίνει απόσβεση και πρέπει να παραδοθεί η Αττική Οδός, που φέρνει χρήμα. Διότι, άκουσον, ελληνικέ λαέ, όταν γίνεται η συντήρηση στους δρόμους, σε όλους τους οδικούς άξονες, η συντήρηση ανά χιλιόμετρο είναι 60.000 έως 80.000 ευρώ. Στην Αττική Οδό ξέρετε Έλληνες πόσο πληρώνουμε; Ένα εκατομμύριο ευρώ. Αυτό είναι το μεγάλο σκάνδαλο! Διότι εκεί με τα μερίσματα μέχρι το 2024 στην εταιρεία να πέφτουν 80 εκατομμύρια ετησίως, με επιπλέον 100 έως 150 εκατομμύρια ευρώ τα επόμενα δύο χρόνια. Να, γιατί δεν παραδίδεται η Αττική Οδός. Να, γιατί ο κόσμος λέει «οι εργολάβοι κάνουν πάρτι». Γι’ αυτό κάνουν πάρτι, διότι η Νέα Δημοκρατία μιλάει για ΣΔΙΤ που ευαγγελίζεται τη σύμπραξη του δημόσιου τομέα με τον ιδιωτικό ως μοχλό ανάπτυξης. Εκεί είναι όμως τα μεγάλα πάρτι αντί να πάρει από το ΕΣΠΑ και άλλα ευρωπαϊκά προγράμματα απευθείας την ανάθεση των δρόμων και τα διόδια να είναι δικά της. Διότι τώρα μόνο από τα διόδια δεν παίρνει τίποτα. Το είπε αυτό ο Κυριάκος Βελόπουλος. Οι «Αττικές Διαδρομές», που είναι θυγατρική της «Αττικής Οδού» καθώς το 80% στις «Αττικές Διαδρομές» είναι μέτοχος η «Αττική Οδός». Δηλαδή, Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει! Από τη μία τσέπη φεύγουν τα λεφτά και πηγαίνουν στην άλλη, αλλά είναι του ίδιου παντελονιού! Και όχι μόνο αυτό, αλλά το 99,96% στις «Αττικές Διαδρομές» που έχουν αναλάβει τη συντήρηση της Αττικής Οδού είναι πάλι οι ίδιες εταιρείες, «ΕΛΛΑΚΤΩΡ» και «ΑΒΑΞ». Τι καλά; Γιάννης πίνει. Ωραίο κόλπο, ρε παιδιά. Ωραίο κόλπο. Ένα εκατομμύριο ευρώ η συντήρηση ανά χιλιόμετρο. Και περιμένετε οι Έλληνες μεροκαματιάρηδες να πιστέψουν ότι τα κατασκευαστικά έργα, όπως ο Ε65 είναι έργα πνοής; Για την απολιγνιτοποίηση δηλαδή; Είναι πανάκια; Θα έλθουν εταιρείες ένθεν κακείθεν του δρόμου και θα δώσουν θέσεις εργασίας; Α! Είναι έργο πνοής αν θεωρηθεί επειδή δεν θα έχουν δουλειά τώρα στην Κοζάνη με την απολιγνιτοποίηση που θα χαθούν είκοσι χιλιάδες θέσεις εργασίας, να είναι ένας γρήγορος δρόμος διαφυγής για να πάνε να βρουν δουλειά οι κάτοικοι εκεί, Κοζάνη, Πτολεμαΐδα, Φλώρινα, Καστοριά κ.λπ..

Πάμε τώρα. Ε65. Το νότιο τμήμα 32 χιλιόμετρα, πληρώνουμε αδρά τα 7,5 χιλιόμετρα που είπε και ο ομοϊδεάτης μου Βουλευτής και ειδικός αγορητής, ο Κώστα Χήτας, για τις απαλλοτριώσεις κ.λπ.. Θα κόψουμε κορδελάκι για τα 14 χιλιόμετρα, να φέρουμε τα κανάλια να είναι γκράντε σπεκτάκολο, υπερθέαμα, που αν πάει η Νέα Δημοκρατία να κόβει κορδέλες σε διόδια, κάθε μέρα θα έχει πέντε, δέκα εγκαίνια.

Ο κ. Περιστέρης θυμάστε τι είχε δηλώσει, που είναι ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΤΕΡΝΑ»; Σε ένα συνέδριο τι είχε πει; Δεν πειράζει, και να μη γίνει το έργο, εμείς θα αποζημιωθούμε αδρά. Τι ωραία, τι καλά.

Λοιπόν, στοιχεία. Ο κόσμος στη Λαμία, Καρδίτσα ή Τρίκαλα δείχνουν τα στοιχεία πως δεν χρησιμοποιεί τη μέση οδό του Ε65. Όχι γιατί είναι μισοτελειωμένος, αλλά γιατί πρέπει να πληρώσει από 3 έως 5 ευρώ διόδια, διότι εκεί υπάρχει ένας μετωπικός σταθμός διοδίων και τρεις πλευρικοί σταθμοί. Τι σας έλεγε ο Κυριάκος Βελόπουλος στην ομιλία του, να φρεσκάρω τη μνήμη; Δεν έχετε αφήσει ούτε παράδρομους! Όπως κι εδώ. Τώρα εγκαινιάζονται νέα διόδια στο Δερβένι. Έχουμε Προμαχώνα, έχουμε τον Στρυμονικό και πριν τα διόδια τώρα. Για να πάει κάποιος από τις Σέρρες στη Θεσσαλονίκη, τα πληρώνει αδρά. Συνεχίζεται η κατάσταση.

Τα οχήματα σε μια έρευνα που έγινε μέχρι τα Χριστούγεννα του 2017 μπορεί να φαίνεται καλό το νούμερο με πάνω από 1 εκατομμύριο οχήματα για τον Ε65, τα οικονομικά στοιχεία, κύριοι, όμως λένε ότι δεν βγαίνει η κατασκευάστρια εταιρεία. Άρα το έργο όπως είχε και η Ευρώπη τις επιφυλάξεις της, δεν είναι έργο που θα μπορεί να κάνει απόσβεση.

Να θυμίσω τώρα, τον Μάρτη του 2019 έγινε ένα αίτημα προς τον Γενικό Διευθυντή Ανταγωνισμού της Κομισιόν. Γιατί έγινε αυτό; Για να αναγνωρίσει η Ευρώπη ότι ο Ε65 πρέπει να πάει με project ως δημόσιο έργο σε απευθείας ανάθεση. Τι καλά! Χωρίς μειοδοτικό διαγωνισμό. Τα στοιχεία που τα έχω πάρει από οικονομικούς κύκλους, από την «AXIANEWS», οικονομικό site με οικονομικές αναλύσεις, λένε ότι η κίνηση στα οχήματα θα αυξηθεί κατά 0,1%. Σώπα!

Αυτό είναι το αναπτυξιακό έργο, η μεγάλη κίνηση; Γιατί ο κόσμος δεν μπορεί να πληρώνει τα ευρώ στα διόδια και θα πηγαίνει, έστω, από τους επαρχιακούς δρόμους. Άρα για άλλους χτυπάει η καμπάνα.

Τώρα, η δημόσια επιβάρυνση θα είναι 450 εκατομμύρια ευρώ με βάση τον προϋπολογισμό και χρονικό ορίζοντα το 2037 να είναι άλλα 150 εκατομμύρια ευρώ. Θέλω να ρωτήσω: Κάτι Ολλανδοί που ήρθαν σαν μεγαλομέτοχοι -δεν ξέρω, ρωτώ- γιατί ήρθαν;

Πάμε τώρα, όμως, να παρουσιάσουμε και κάτι άλλο. Σύμφωνα με τον κ. Χρυσοχοΐδη, διότι να σας θυμίσω ότι ο κ. Χρυσοχοΐδης ήταν Υπουργός Υποδομών, και είχε παρουσιάσει πέντε κοινοπραξίες με έσοδα από το 2008 μέχρι το 2013.

Ως Ελληνική Λύση θέλουμε να τα πούμε αυτά στους Έλληνες για να δείτε τι κονομάνε στους δρόμους οι κατασκευάστριες εταιρείες από τα διόδια και πόσο θα πάνε τα κέρδη τα επόμενα χρόνια. «Ολυμπία Οδός», Μιχάλης Χρυσοχοΐδης, 433 εκατομμύρια ευρώ. Είναι ο δρόμος Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα. «Νέα Οδός» Αντίρριο - Ιωάννινα - Χαλκίδα 441 εκατομμύρια ευρώ. Είναι στραγάλια τα εκατομμύρια εδώ. «Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου» 315 εκατομμύρια στον Μαλιακό που έγινε, γιατί πολλοί συνάδελφοι αναφέρθηκαν στην καρμανιόλα του Μαλιακού. «Μορέας», Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα 149 εκατομμύρια. Ο πιο φτωχός συγγενής με βάση τα στοιχεία που έδωσε το 2013 ο τότε Υπουργός Υποδομών Μιχάλης Χρυσοχοΐδης έχει μόλις 31 εκατομμύρια. Μέχρι το 2041 -άκουσε, ελληνικέ λαέ- τα έσοδα από 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ που είναι σήμερα, θα πάνε στα 7 δισεκατομμύρια, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Πρέπει να ακουστούν αυτά από την Ελληνική Λύση. Ξέρω ότι δεν έχω χρόνο, αλλά πρέπει να ακουστούν γιατί δεν ειπώθηκε τίποτα.

Θα πάω σε μια έρευνα που έχει κάνει ο κ. Βιλιάρδος και θα είμαι πολύ σύντομος. Το ΤΑΙΠΕΔ τι δουλειά έχει στην Εγνατία και στα διόδια, όπως έγινε στα Μάλγαρα; Έχει καμμιά δουλειά το ΤΑΙΠΕΔ που είναι το υπερταμείο για ενενήντα εννέα χρόνια υποθηκευμένη περιουσία του ελληνικού λαού να διαχειρίζεται τα διόδια; Η «Εγνατία Οδός», λέει ο κύριος Υπουργός, θα πάει άλλα σαράντα χρόνια όπως και το ΤΑΙΠΕΔ που δώσαμε ενενήντα εννέα χρόνια. Οι τράπεζες τι δουλειά έχουν να ζητάνε λεφτά πίσω από την «Εγνατία Οδό»; Το λέει και ο κ. Βιλιάρδος στις αναλύσεις του ότι δεν έχει παρουσιάσει ζημιές με τον ισολογισμό του 2018 και η Τράπεζα Πειραιώς πήρε 250 εκατομμύρια πίσω. Αυτά θα πληρώσουμε με τις κατασκευάστριες εταιρείες; Αυτά είναι τα αναπτυξιακά έργα;

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, και για την ανοχή στον χρόνο, αλλά αυτά έπρεπε να ακουστούν.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Έχουν ζητήσει τον λόγο αρκετοί συνάδελφοι. Θα ξεκινήσουμε από τον κ. Λογιάδη και θα κλείσουμε με τον κύριο Υπουργό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πρώτα από όλα να ξεκαθαρίσουμε ότι ως ΜέΡΑ25 δεν είμαστε εναντίον τέτοιων έργων υποδομών όπως και της Γραμμής 4. Απλά είμαστε εναντίον κάθε προχειρότητας, κάθε κακοδιαχείρισης, κάθε διαπλοκής, κάθε «γεφυριού της Άρτας», κάθε βαρελιού χωρίς πάτο.

Μία είναι η λύση, επειδή αναφέρθηκε προηγουμένως και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας για τον σαφή διαχωρισμό εξουσιών. Αν δεν υπάρξει κάποτε σαφής διαχωρισμός εξουσιών, πάντοτε θα είμαστε στο ίδιο σημείο, διακόσια χρόνια σήμερα από τότε.

Το ίδιο ισχύει για τη Γραμμή 4. Χωρίς πάρκινγκ δεν θα έχει την απόδοση και το όφελος που θα είχε για την κοινωνία, για τους ανθρώπους και το περιβάλλον. Αυτό που φαίνεται είναι ότι από τα έργα αυτά ενδιαφέρει μόνο το ύψος της επένδυσης και όχι η αποτελεσματικότητα των έργων. Είναι μόνο για να ξοδεύονται χρήματα και να μοιράζονται προφανώς στους «ημέτερους».

Ανέφερε προηγουμένως ο Υπουργός κ. Κεφαλογιάννης τον Γιάνη Βαρουφάκη ότι είχε πει ότι δεν χρειάζεται ο ΒΟΑΚ. Πρώτα απ’ όλα να τονίσω ότι ο ΒΟΑΚ έτσι όπως είναι δεν είναι σωστός. Άρα πρέπει ο ΒΟΑΚ να φτιαχτεί. Είναι όμως ο σημερινός ΒΟΑΚ.

Θα ήθελα να θυμίσω στον Υφυπουργό, που είναι από την Κρήτη, ότι η συνδετήρια οδός από το αεροδρόμιο στην εθνική οδό έχει ένα ρείθρο από τότε που είναι κατασκευασμένος αυτός ο δρόμος, ο οποίος είναι απαράδεκτος, επικίνδυνος και δεν έχει φτιαχτεί ποτέ. Εάν γίνει ένα ατύχημα, θα έχει τεράστια επίπτωση και στον τουρισμό μας.

Θα ήθελα επίσης να αναφέρω τον κύριο Υφυπουργό, μιας και είπε για τον ΒΟΑΚ, ότι σε όλο τον ΒΟΑΚ σήμερα δεν υπάρχει ούτε μια δημόσια τουαλέτα. Είμαστε ένα νησί που έχουμε πολύ τουρισμό και από την ανατολή μέχρι τη δύση δεν υπάρχει μία τουαλέτα.

Περαιτέρω, για το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών θα ήθελα να πω πως το εμβόλιο για τον κορωνοϊό, κύριε Πρόεδρε, βρέθηκε, αλλά το εμβόλιο για τα τροχαία ατυχήματα, για τις τροχαίες δολοφονίες δεν θα βρεθεί ποτέ, διότι δεν υπάρχει πολιτική βούληση.

Σχετικά με το αεροδρόμιο Καστελίου εν συντομία θα ήθελα να πω πως ακόμη εκκρεμούν δικαστικές αποφάσεις και η Κυβέρνηση συνεχίζει να χτίζει το Καστέλι. Οι απαλλοτριώσεις που έχουν γίνει δεν έχουν πληρωθεί ακόμη για τους ιδιοκτήτες των ακινήτων. Και όταν τελειώσει, εάν τελειώσει κάποια ώρα, θα γίνονται πτήσεις και τη νύχτα, πράγμα το οποίο απαγορεύεται, και θα υπάρχει αντίδραση από τον κόσμο.

Όταν ανακοινώνει η Κυβέρνηση δημόσια έργα, όπως έκανε σήμερα ο κύριος Πρωθυπουργός -ο οποίος μακάρι να ερχόταν κάθε φορά που υπάρχει νομοσχέδιο στη Βουλή και να μας μιλά γι’ αυτό το θέμα- όμως, όπως το είδαμε σήμερα, εμείς με την εξαγγελία των δημοσίων έργων από το Ταμείο Ανάκαμψης θεωρούμε ότι πάμε για εκλογές.

Τέλος, ό,τι ακούστηκε σήμερα για τον κύριο Πρωθυπουργό και για τις φορολογικές δηλώσεις, κανονικά σε μια ευνομούμενη πολιτεία θα έπρεπε να επέμβει η δικαιοσύνη, αλλά η δικαιοσύνη είναι ανεξάρτητη. Είναι όμως ανεξάρτητη η δικαιοσύνη;

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Λογιάδη.

Θα μιλήσει τώρα ο κ. Γιαννούλης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσει πρώτα ο κ. Γιαννούλης και μετά εγώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, ένας από τους δύο θα μιλήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Και οι δύο. Από τον Κανονισμό...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Θεωρώ ότι το κάνετε εκ του πονηρού, κύριε Σπίρτζη, σας παρακαλώ. Ξέρω ότι έχετε δικαίωμα ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, αλλά να μιλήσει ένας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Θα μιλήσει ο εισηγητής μας και θα μιλήσω κι εγώ ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, για να βοηθήσω, θα μιλήσω ένα λεπτό ως εισηγητής, επειδή έχω καταναλώσει ήδη τον χρόνο μου. Όμως, αυτό δεν αναιρεί το γεγονός...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ. Τηρήστε, όμως, το ένα λεπτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Στο ένα λεπτό θα αναρωτηθώ απλά ότι δεν χρειαζόταν η βοήθεια του Πρωθυπουργού σήμερα για να ανατραπεί η εικόνα της διετούς αδράνειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Δεν ξέρω τι βοηθά περισσότερο τον ΣΥΡΙΖΑ και την προοδευτική παράταξη: Η σιωπή και οι μη απαντήσεις του Υπουργού Υποδομών ή η έκθεση του κ. Μητσοτάκη με αυτά που ισχυρίζεται;

Και κλείνω λέγοντας ότι μας ειρωνεύτηκε λέγοντάς μας ότι θα μας καλέσει στα εγκαίνια. Αναρωτιέμαι, θα μας καλέσει στα εγκαίνια του μετρό της Θεσσαλονίκης του κ. Ζέρβα το 2023, του κ. Ταχιάου το 2024, της κ. Μενδώνη το 2025, του κ. Καραμανλή το κάποτε; Σε κάποια από αυτά τα εγκαίνια ίσως μας καλέσει.

Θέλω, επίσης, να πω και πραγματικά κλείνω για να μην καταχραστώ τον χρόνο σας, επειδή αρχίζουμε και βιώνουμε σοβαρά ζητήματα απλούστατης κατανόησης, ότι δεν πιστεύω πως γράφει πουθενά στον Κανονισμό ότι η υπερψήφιση ενός νομοσχεδίου, και το καταθέτω ως ψήφο και ως στάση του κόμματός μας για το νομοσχέδιο, πρέπει να συνοδεύεται από κωμικές κολακείες και διθυράμβους για να θεωρηθεί θετική. Άκουσα το «τύχη αγαθή» να συνοδεύει την υπερψήφιση αυτού του νομοσχεδίου.

Τέλος, θέλω να πω κάτι τελευταίο σε δευτερόλεπτα. Είναι πραγματικά πολιτική κατάντια όταν εμφανίζεται ένας Πρωθυπουργός που έχει κατακτήσει την εμπιστοσύνη και την πλειοψηφία του ελληνικού λαού σε αυτό το Βήμα και δεν έχει το θάρρος να σκεφτεί αυτό που σκέφτηκε μια πρώην Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, η κ. Μάρκου, για το θέμα του «πόθεν έσχες» και όλα αυτά που αποκαλύφθηκαν, η οποία αναρωτήθηκε μεγαλοφώνως ότι αν ήταν στη θέση του θα ζητούσε πρώτα η ίδια τη διερεύνηση της καταγγελίας. Λυπάμαι.

Τέλος πάντων, οι απαντήσεις που περιμένουμε από τον κ. Καραμανλή είναι οι εξής: Για τα 38 εκατομμύρια ευρώ. Πότε θα παραδοθεί τελικά το μετρό της Θεσσαλονίκης. Και αν μπορεί να μας απαντήσει τι έχει γίνει, εφόσον έχει πάρει αυτή την τροπή η συζήτηση, με τον διαγωνισμό για τα νέα λεωφορεία, που εδώ και δύο χρόνια, μετά από την ακύρωση του διαγωνισμού, τα περιμένουμε ακόμα και έχουν μείνει αυτά που δεν έχουν χειρόφρενα, αλλά έχουν επιβάτες, και αυτά που καίγονται. Σήμερα η κ. Νοτοπούλου προσέφυγε, ως δημοτική παράταξη, στη δικαιοσύνη. Αν έχει απαντήσεις καλώς, ειδάλλως όλοι μας τα βέλη μας τα εκτοξεύσαμε.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, έχετε τον λόγο για τρία λεπτά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Αξιότιμοι κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, εμείς θέλουμε να δεσμευτείτε για το εννιάμηνο ή να το τροποποιήσετε που προβλέπεται στις απαλλοτριώσεις. Και το λέμε αυτό για να μην πληρώνει πάλι ο ελληνικός λαός άδικα χρήματα σε αποζημιώσεις.

Εμείς θα σας πούμε ότι αύριο αν αρχίσουν να κηρύσσονται οι απαλλοτριώσεις, όπως ορίζεται και να δημοσιευτούν σε ΦΕΚ και κάνετε έναν άθλο αυτό να το καταφέρετε μέχρι τις 3 Αυγούστου, που θα λειτουργεί η Εφημερίδα της Κυβερνήσεως με το 7α, που το εντάξαμε εμείς, μετά θα πρέπει η Διεύθυνση Απαλλοτριώσεων του Υπουργείου να τα στέλνει στο Δικαστικό Γραφείο Λάρισας και Κοζάνης -δεν ξέρω πόσο καιρό θέλει- στη συνέχεια να γράψει αιτήσεις για κάθε απόφαση, χρειάζεστε έξι με οκτώ αποφάσεις για όλες τις ιδιοκτησίες, να κάνει αίτημα για προσδιορισμό δικαστηρίου με το 7α. Πάντα δίνεται μια αναβολή, τα στελέχη του Υπουργείου μπορούν να σας ενημερώσουν γι’ αυτό, τουλάχιστον τριάντα ημέρες κατ’ ελάχιστο και είναι και κλειστά τα δικαστήρια, όπως ξέρετε τον Σεπτέμβριο συν την επιβάρυνση που έχουν για τον κορωνοϊό. Οπότε εσείς προβλέπετε μία απόφαση περίπου τέλος Φλεβάρη για να γίνει η παρακατάθεση χρημάτων στο Παρακαταθηκών και Δανείων και να δημοσιευθούν οι πίνακες του ΦΕΚ. Τότε μπορεί να μπορούν να μπουν τα συνεργεία για κατασκευή. Και προφανώς καταλαβαίνετε και εσείς ότι δεν θα τα καταφέρετε σε εννέα μήνες.

Νομίζω, λοιπόν, ότι για να προστατεύσουμε τα χρήματα του ελληνικού λαού, πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον μια πολιτική δέσμευση και μια διαχειριστική πρόβλεψη αν δεν τα καταφέρετε, γιατί το σύνολο των χρημάτων εδώ είναι δημόσια χρήματα, δεν είναι από τον παραχωρησιούχο.

Και θα δώσω, κύριε Πρόεδρε, σύντομα και μερικές απαντήσεις για δύο, τρία πράγματα που ακούστηκαν επ’ ευκαιρία της τοποθέτησης που έκανε ο σύντροφος και φίλος μου ο Παύλος ο Πολάκης και απάντησε ο Υφυπουργός για τον ΒΟΑΚ.

Κύριε Καραμανλή, αν θυμάμαι καλά ο ΣΥΡΙΖΑ κυβέρνησε τεσσεράμισι χρόνια. Τις τελευταίες πολλές δεκαετίες από τη Μεταπολίτευση και μετά δεν κυβερνάει ο ΣΥΡΙΖΑ και σίγουρα από τότε που η οικογένεια Μητσοτάκη είναι στο πολιτικό σύστημα της χώρας, είναι λίγα χρόνια αργότερα που ήρθαν οι παππούδες μας από τη Σμύρνη. Εγκαλείται εμάς για το ότι δεν έχει γίνει τίποτα στην Κρήτη μέχρι που ο Κυριάκος Μητσοτάκης βγήκε Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, κυβερνούσε ο ΣΥΡΙΖΑ.

Θα σας πω έναν σύντομο απολογισμό της μεταπολίτευσης της Νέας Δημοκρατίας. Πενήντα χρόνια έχετε κάνει μισή γέφυρα στο Χαμέζι με στατικό πρόβλημα, μισό δρόμο για τη Μεσαρά με συνεχείς κατολισθήσεις, έναν δρόμο στα Μεγάλα Χωράφια που μας καταγγείλατε κιόλας, γιατί έριξε νερό και γκρεμίστηκε, και έρχεται σήμερα ο κ. Κεφαλογιάννης και, πραγματικά, λέει ψέματα μεταξύ του ελληνικού Κοινοβουλίου και της Περιφέρειάς του.

Στο Ρέθυμνο, που έχει αντιδράσεις για τη χάραξη του ΒΟΑΚ που βγάλαμε εμείς, αλλά δεν την πήγατε για διαβούλευση, λέει ο ΣΥΡΙΖΑ το έκανε. Εδώ λέει ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έκανε τίποτα. Θα αποφασίσετε; Έχει κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ ή δεν έχει κάνει; Λέει για τις περιβαλλοντικές μελέτες και για όλες τις υπόλοιπες τεχνικές μελέτες και δεν μας λέτε ποιος τις ανέθεσε και ποιο ήταν το χρονοδιάγραμμα μέχρι τέλος του καλοκαιριού Σεπτέμβρη, Οκτώβρη του ’19 έστω για να βγει.

Είσαστε δύο χρόνια Κυβέρνηση και τι έχετε κάνει για τον ΒΟΑΚ; Στην αρχή μας λέγατε ένας διαγωνισμός, πάτε να κάνετε τον ΒΟΑΚ Πάτρα - Πύργος, από το Καστέλι Χανίων -να τον ενημερώσετε βέβαια ότι ως αναβαλλόμενο έργο ήταν το Χανιά - Καστέλι Χανίων γιατί ούτε αυτό δεν ξέρει- μας λέγατε ένας διαγωνισμός από το Καστέλι Χανίων μέχρι τη Σητεία.

Καταλάβατε ότι αυτό, όπως σας λέγαμε και εμείς, είναι άτοπο, δεν βγαίνουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και ο κ. Μητσοτάκης τα έλεγε αυτά. Δεν βγαίνουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, το μαζέψατε από τη Σητεία στον Άγιο Νικόλαο και είπατε ότι θα το χρηματοδοτήσετε από τα ομόλογα. Μετά είπατε ότι θα το βάλετε στο νέο ΕΣΠΑ.

Πού να το βάλετε στο νέο ΕΣΠΑ με 3 δισεκατομμύρια που έχετε διαπραγματευτεί για έργα υποδομών; Ενάμισι δισεκατομμύριο είναι μόνο η Γραμμή 4 του μετρό. Μετά είπατε ότι θα κάνετε ένα διαγωνισμό κοινό με την Αττική Οδό. Σήμερα έρχεστε και μας λέτε ότι έχετε εξασφαλίσει 400 εκατομμύρια από το 1 δισεκατομμύριο 800 εκατομμύρια από το Ταμείο Στήριξης. Να ευχηθούμε αν δεν μαζέψετε το κόστος του έργου, που δεν βλέπω να το μαζεύετε, ότι θα ανταποκριθεί και η αγορά για να μη συνεχίσετε να κοροϊδεύετε τους Κρητικούς, όπως κάνατε τα τελευταία πενήντα χρόνια.

Το άλλο που τα τελευταία επτά, οκτώ, εννιά χρόνια, πόσο είναι, έχετε ρίξει τόνους ψεμάτων…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και με αυτό κλείνετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Και με αυτό κλείνω. Είναι το Πάτρα - Πύργος.

Κύριε Υπουργέ, για το Πάτρα - Πύργος έχετε πάρει μία πρώτη έγκριση, γιατί θα το ξαναδεί η DGGrow, όπως ξέρετε πολύ καλά μαζί με την DGComp και είναι στη DGComp για να κάνει δεκτή αν είναι συμβατή η κρατική ενίσχυση ή όχι. Σωστά;

Δηλαδή, η κρατική ενίσχυση σε ένα έργο που θα ενταχθεί στην παραχώρηση, το ελληνικό δημόσιο θα βάλει 224 εκατομμύρια και 90 θα βάλει ο παραχωρησιούχος. Αν είναι συμβατό το 70% με το 30% και ξεπεράσουμε την υπουργική απόφαση του κ. Χρυσοχοΐδη, που είχε βγάλει, όπως λέγατε, τον διαγωνισμό, άρα και την υπουργική απόφαση ότι εξαιρείται το Πάτρα - Πύργος από την παραχώρηση το ’13. Αυτά δεν ξέρω αν τα έχετε πει στη DGGrow και τώρα που θα έρθει ξανά θα το δει.

Αν το ξεπεράσουμε και αυτό, ρωτάω το εξής: Εσείς έχετε δεσμευτεί ότι θα γίνουν με τα ίδια χρήματα των διαγωνιστικών διαδικασιών που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ και ακυρώσατε τις συμβάσεις. Ποια ίδια χρήματα; Είναι 224 εκατομμύρια η συμβολή του δημοσίου το 70%, 95 του παραχωρησιούχου, οπότε 319. Τα αποτελέσματα των διαγωνισμών είναι 224, 70 εκατομμύρια παραπάνω είναι. Και ρωτάω ποιος θα υπογράψει για τα 70, 75 εκατομμύρια παραπάνω σε σχέση με διαγωνιστικές διαδικασίες που έχουν γίνει ως δημόσιο έργο;

Και αυτά για να δούμε πώς σεβόμαστε εμείς το δημόσιο χρήμα και όχι αυτό που λέγατε εσείς ότι το κάναμε δήθεν για κάποιους εργολάβους συγκεκριμένους, κ.λπ., και αποδείχτηκαν αυτά και θα αποδειχθούν και στο μέλλον με την ευχή να εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που δεν το προβλέπουμε εμείς. Όση πολιτική διαπραγμάτευση και να κάνει ο Κυριάκος Μητσοτάκης, υπάρχουν διαδικασίες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή που δεν φτάνει η πολιτική διαπραγμάτευση πρέπει να είναι και οι διαδικασίες και οι κανονισμοί.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με την ευχή τον υπόλοιπο χρόνο που μένει στην Κυβέρνηση και στο επιτελικό κράτος Μητσοτάκη, να αναθεωρήσει τη στάση της σε σχέση με τα έργα υποδομών και με τις μεταφορές, να μην πηγαίνει τόσο γρήγορα όσο τα πρώτα δύο χρόνια και έχει ο κ. Χρυσοχοΐδης πρόβλημα, γιατί θα σας γράψει η τροχαία με τέτοια ταχύτητα που πηγαίνετε και να υπάρχει συνέχεια του κράτους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Σας παρακαλώ πάρα πολύ να ολοκληρώσετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δηλαδή, όλους αυτούς τους διαγωνισμούς εκατοντάδων εκατομμυρίων και δισεκατομμυρίων που έχετε αναβάλει και έχετε ακυρώσει να τους επαναδημοπρατήσετε, όπως τα λεωφορεία για να μην έχουμε τα αντίστοιχα παραδείγματα με τα λεωφορεία της Λειψίας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς ευχαριστούμε.Μου αρέσει που κρατάτε τις υποσχέσεις σας.

Τον λόγο έχει ο κ. Θεμιστοκλής Χειμάρας, ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείσαμε δυο χρόνια σε αυτή τη θητεία, είναι τα πρώτα μου δύο χρόνια ως Βουλευτής, κι έχω να πω πως κατά την διάρκεια των ομιλιών μας έχουμε τη δυνατότητα να τοποθετηθούμε με έναν τρόπο εύκολο ή δύσκολο. Ο εύκολος τρόπος είναι αυτός της σύγκρουσης, η οποία με κούραζε ως πολίτη πριν ασχοληθώ με τα κοινά, που με έκανε να μη θέλω να δω τι συμβαίνει στη Βουλή. Ο δύσκολος δρόμος είναι αυτός της συνεννόησης, της συναίνεσης επάνω στα πραγματικά ζητήματα, στα προβλήματα των πολιτών.

Αυτόν τον δύσκολο δρόμο επιλέγω πάντα όταν απευθύνομαι στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Αυτό έκανα και σήμερα στην πρωτολογία μου. Προσπάθησα να σταθώ σε αυτά που μας ενώνουν. Προσπάθησα να σταθώ στα ιστορικά, αν θέλετε, ορόσημα του Ε65 για να αναδείξω πως η συνεισφορά όλων των κυβερνήσεων ήταν σημαντική, για να μπορέσουμε επιτέλους να φτάσουμε στο σημερινό αποτέλεσμα.

Άκουσα με προσοχή τις τοποθετήσεις αλλά και με μια κάποια απογοήτευση τα λεγόμενα αρκετών συναδέλφων της Αντιπολίτευσης και αναγκάζομαι εκ των πραγμάτων να αναφερθώ σε συγκεκριμένα ορόσημα σε σχέση με την εκτέλεση των δημόσιων υποδομών στη χώρα μας για την αποκατάσταση της αλήθειας.

Η παράταξή μας, η Νέα Δημοκρατία, είναι ταυτισμένη με τα μεγαλύτερα έργα υποδομής της χώρας. Τα πρώτα οδικά εθνικά δίκτυα αναπτύχθηκαν επί πρωθυπουργίας του αείμνηστου Κωνσταντίνου Καραμανλή, συμπεριλαμβανομένων και των πρώτων ρυθμιστικών σχεδίων που περιελάμβαναν βασικούς μεταγενέστερους άξονες της Εθνικής και Αττικής Οδού ήδη από το 1974. Η κατασκευή της παλαιάς Εθνικής Οδού αλλά και το μεγαλύτερο μέρος του σύγχρονου Α1 υλοποιήθηκε επί ημερών μας.

Στη Φθιώτιδα από την οποία κατάγομαι, που σχεδόν όλα τα σπίτια είχαν θρηνήσει κόσμο στο «πέταλο» του Μαλιακού, η κατασκευή του «πετάλου» σήμανε το οριστικό τέλος σε αυτόν τον κύκλο αίματος που είχε ανοίξει, με πολύ σημαντικές προσπάθειες του τότε Υπουργού, του κ. Σουφλιά.

Η έναρξη του Ε65 το 2007, ο οποίος ταλαιπωρήθηκε αρκετά εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που ακολούθησε, ήταν ένας από τους πέντε αυτοκινητοδρόμους που συνέδεσαν τους δρόμους ανάπτυξης του Υπουργού τότε Γιώργου Σουφλιά και της κυβέρνησης του Κώστα Καραμανλή. Ήταν ένα κορυφαίο πλέγμα έργων απόλυτα αναπτυξιακό που άλλαξε τον οδικό χάρτη της χώρας.

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού και η οριστική παράδοσή της το 2014, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του Α7 της κεντρικής Πελοποννήσου μέχρι την ολοκλήρωση του 2013, η Ιονία Οδός και η Ολυμπία Οδός, δυο οδικοί άξονες με την υπογραφή του Γιώργου Σουφλιά.

Αργότερα το 2013, η κυβέρνηση του Αντώνη Σαμαρά ήταν αυτή που διαπραγματεύτηκε επιτυχώς τελικά με τους παραχωρησιούχους και τις τράπεζες για να ξεμπλοκάρουν σημαντικά έργα.

Αν υπήρξαν λάθη και παραλείψεις και καθυστερήσεις; Φυσικά και υπήρξαν. Τις αναγνωρίζουμε και μαθαίνουμε από αυτές. Αν υπήρχε συνέχεια από όλες τις διαδοχικές κυβερνήσεις; Αλίμονο αν δεν υπήρχε. Το απάντησα πριν.

Για να φτάσουμε στο σήμερα, στην Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη που σχεδιάζει και προχωρά στην κατασκευή σύγχρονων υποδομών, βγάζοντας πολλές από το τέλμα στο οποίο είχαν περιέλθει, όπως η ολοκλήρωση του Ε65 και του άξονα Πάτρα - Πύργος, ο ΒΟΑΚ, η ολοκλήρωση της Γραμμής 4 του μετρό ,του μετρό Θεσσαλονίκης, του ταλαιπωρημένου και πολύπαθου. Αυτά και πολλά ακόμη συνθέτουν το σχέδιο των 13 δισεκατομμυρίων για έργα εθνικής σημασίας, παλαιότερα και για χρόνια βαλτωμένα, αλλά και νέα έργα όπως το πρόγραμμα σιδηροδρομικών υποδομών, ένα σχέδιο που μπορεί να οδηγήσει με βεβαιότητα στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στην ανάπτυξη του ΑΕΠ της χώρας.

Επομένως, αγαπητοί συνάδελφοι, κυρίως του ΣΥΡΙΖΑ, η Νέα Δημοκρατία κάθε άλλο παρά παράταξη ημιτελών και προβληματικών έργων ήταν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κι εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Χειμάρα.

Θα κλείσουμε με τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, τον κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με προσοχή τις τοποθετήσεις όλων των συναδέλφων, και γι’ αυτό προτίμησα να επιλέξω να μιλήσω στο τέλος για να μπορέσω να δώσω αν θέλετε μία ολοκληρωμένη απάντηση στα περισσότερα από αυτά που ακούστηκαν.

Ξέρετε, κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν δύο τρόποι να κάνει κανείς πολιτική ως Κυβέρνηση για τα μεγάλα έργα υποδομών. Ο ένας τρόπος είναι να λέει διαρκώς λόγια και να εγκαινιάζει μουσαμάδες, να εξαγγέλλει έργα χωρίς κανένα αντίκρισμα, χωρίς χρηματοδότηση, χωρίς χρονοδιάγραμμα, να πετάει πυροτεχνήματα, να μην έρχεται σε συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να προχωράει σε έργα μόνο στα λόγια, όπως είπαμε και πριν.

Αν θέλετε, υπάρχει και ο τρόπος να μένεις κολλημένος σε ιδεοληψίες του παρελθόντος, τότε που λέγατε ότι θα σκίσετε τα μνημόνια, να αναθεωρείτε ξανά τον βασικό νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις, που εσείς φέρατε και τον τροποποιήσατε τριακόσιες τριάντα φορές, να αφήνετε έργα μπλοκαρισμένα και με σύνθετα προβλήματα και να μην κάνετε τίποτα για να τα επιλύσετε. Και πού και πού να προσπαθείτε να βολέψετε και κανέναν δικό σας εργολάβο στο Πάτρα -Πύργος, μήπως και σας βοηθήσουν να κάνετε κάνα κανάλι, το οποίο τελικά μάλλον δεν προχώρησε. Κι όπως σας είπα και πριν, όταν πλησιάζουν οι εκλογές, χωρίς να έχετε να δείξετε κάτι χειροπιαστό και κάτι δικό σας, να πηγαίνετε στη Θεσσαλονίκη, να βάζετε μουσαμάδες και να τους εγκαινιάζετε.

Υπάρχει, όμως, κι ένας άλλος τρόπος. Αυτός ίσως είναι όντως λιγότερο θεαματικός, έχει λιγότερα πυροτεχνήματα και σίγουρα δεν περιλαμβάνει μεγάλα λόγια. Βάζεις το κεφάλι κάτω, καταστρώνεις το σχέδιό σου, το παρουσιάζεις και σιγά-σιγά το κάνεις πραγματικότητα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Πολύ σιγά όμως.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εμείς, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, αυτό κάνουμε τώρα δύο χρόνια, τη δουλειά που φέρνει αποτελέσματα σε βάθος χρόνου.

Θα σας πω, αγαπητέ κύριε Σπίρτζη, τι έχουμε κάνει εμείς σε δύο χρόνια. Κατ’ αρχάς, αναθεωρήσαμε το εξόχως προβληματικό θεσμικό πλαίσιο του ν.4412, έτσι ώστε τα έργα να γίνονται και με διαφάνεια και με αποτελεσματικότητα και με ταχύτητα.

Καθίσαμε, λοιπόν, σε βάθος, μελετήσαμε τα σύνθετα προβλήματα -ξέρετε καλύτερα από εμένα ότι είναι πολύ σύνθετα αυτά τα προβλήματα γιατί έχετε υπάρξει και Υπουργός και Πρόεδρος του ΤΕΕ- και προσπαθήσαμε να λύσουμε τα πολλά μπλοκαρισμένα έργα τα οποία υπήρχαν εδώ και χρόνια, όχι μόνο με υπαιτιότητα της προηγούμενης κυβέρνησης. Όπου μπορούσαμε να δώσουμε λύση, προχωρήσαμε, όπως η Γραμμή 4. Όπου, όμως, ήταν αδύνατο να βρούμε λύσεις, όπως το Πάτρα - Πύργος, προχωρήσαμε με υπευθυνότητα και κάναμε αυτό που είπαμε προεκλογικά και γι’ αυτό μας ψήφισε ο κόσμος.

Ταυτόχρονα, βάλαμε κάτω ποιες είναι οι πραγματικές ανάγκες που έχει ο τόπος και βάλαμε μπροστά ένα σχέδιο μεγάλων project υποδομών, για να κάνουμε την Ελλάδα κόμβο υποδομών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Πήραμε, ξέρετε, μια δύσκολη απόφαση να μην εξαγγέλλουμε πυροτεχνήματα όπως έκανε η λεγόμενη Ριζοσπαστική Αριστερά, αν δεν έχουμε να πούμε κάτι συγκεκριμένο σε χρονοδιάγραμμα και σε χρηματοδοτικό μοντέλο που θα ακολουθήσουμε. Κι έτσι φτάσαμε σήμερα να έχουμε ένα πολύ συγκεκριμένο και ολοκληρωμένο σχέδιο έργων 13 δισεκατομμυρίων ευρώ, το μεγαλύτερο θα σας έλεγα εδώ και δεκαετίες και σίγουρα το μεγαλύτερο που έχει γίνει από τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Το 2021, λοιπόν, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, είναι το έτος υποδομών. Είναι το έτος που μεγάλα έργα που είχαν κολλήσει ξεμπλοκάρονται. Αναφέρθηκα στη Γραμμή 4 που είναι το μεγαλύτερο δημόσιο έργο που θα γίνει τα επόμενα χρόνια στη χώρα μας και στο Πάτρα – Πύργος όπου επίσης, παρ’ ότι ο κ. Σπίρτζης έχει άλλη άποψη, θα δούμε εργοτάξια μέχρι το τέλος του χρόνου.

Τώρα όσον αφορά αυτά που είπατε για το Πάτρα - Πύργος. Κύριε Σπίρτζη, να είστε πολύ προσεκτικός όταν αναφέρεστε στο Πάτρα - Πύργος, ένα έργο το οποίο βρήκατε έτοιμο και το κατατμήσατε, για να ευνοήσετε έναν συγκεκριμένο εργολάβο. Πετάξατε κάποια νούμερα. Ακούστε, κυρίες και κύριοι, για να καταλάβετε ποια είναι η πραγματικότητα. Με τους εργολάβους που επέλεξε η προηγούμενη κυβέρνηση και που δώσανε έκπτωση πάνω από 50%, εργολάβους οι οποίοι δεν φημίζονται για την αποτελεσματικότητά τους -δεν μιλάω για φερεγγυότητα, μιλάω για αποτελεσματικότητα- η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου ήταν 250 εκατομμύρια.

Εμείς είχαμε πει ότι το έργο αυτό θα το βάλουμε στην παραχώρηση και η χρηματοδοτική συμβολή του δημοσίου εδώ είναι 224. Και ερωτώ: Ποιος θα κάνει το έργο καλύτερα; Αυτός που δίνει 55% έκπτωση και που δεν έχει κάνει ποτέ τέτοιο έργο ή η Ολυμπία Οδός; Επομένως, νομίζω ότι δεν χρειάζεται να πω κάτι. Εδώ είναι οι πολίτες να κρίνουν και θα μας κρίνουν όλους.

Αναφερθήκατε στο μετρό της Θεσσαλονίκης. Το Συμβούλιο της Επικρατείας έβγαλε μια απόφαση και είχε βγάλει και το 2016, όχι στην ολομέλεια, αλλά στο τμήμα. Ίδια απόφαση είναι. Τι λέμε, λοιπόν; Ότι πρέπει να προχωρήσουμε και να αφήσουμε τις αντιπαραθέσεις πίσω.

Σχετικά με το βόρειο τμήμα του Ε65 που συζητάμε σήμερα θα αναφερθώ πιο αναλυτικά σε λίγο, αλλά να σας απαντήσω σε αυτό που λέτε για τις απαλλοτριώσεις και να το καταθέσω στα Πρακτικά, διότι ξέρετε, κύριε Σπίρτζη, εδώ πέρα τα γραπτά μένουν. Εσείς δεν είχατε υπολογίσει εννιά μήνες απαλλοτριώσεις. Θυμάστε πόσο είχατε υπολογίσει; Επτά μήνες. Εδώ σας έχω την απάντηση για να καταλάβουμε την κοροϊδία!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** (Δεν ακούστηκε)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Σπίρτζη, εγώ σας άκουσα σαν καλός μαθητής. Θα επιθυμούσα να μη με διακόπτετε.

Το καταθέτω στα Πρακτικά, λοιπόν, κι εδώ είμαστε για να κριθούμε όλοι.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνος Αχ. Καραμανλής καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πέρα, όμως, από τον Ε65 υπάρχουν και άλλα πολύ σημαντικά έργα τα οποία σιγά-σιγά αναδεικνύουμε. Στη Θεσσαλονίκη, πέρα από το μετρό καταφέραμε πριν από λίγο καιρό να συμβασιοποιήσουμε και το κομμάτι από την προβλήτα 6 μέχρι την ΠΑΘΕ, ένα έργο που ήταν κωμωδία για τη συμπρωτεύουσα. Είχε μια γέφυρα στον αέρα εδώ και χρόνια. Δεν κάναμε τίποτα γι’ αυτό δέκα χρόνια. Το λύσαμε τώρα. Μπορεί να μη σας αρέσει αλλά στους Θεσσαλονικείς νομίζω ότι αρέσει.

Τι άλλο κάναμε, λοιπόν; Περιφερειακή Θεσσαλονίκης: Ένα έργο το οποίο είχε κάνει πάλι η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τη δεκαετία του 1990, που πολεμήθηκε και τότε. Λέμε: Για να λύσουμε το κυκλοφοριακό προχωράμε με ΣΔΙΤ ένα έργο που είναι το FLYOVER της Θεσσαλονίκης, στο οποίο μάλιστα τώρα είμαστε και στη δεύτερη φάση.

Βάζουμε μπρος το μεγαλύτερο έργο σιδηροδρομικών έργων ύψους 3,3 δισεκατομμυρίων, το οποίο θα παρουσιάσουμε αναλυτικά και σε απόλυτη συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το αμέσως προσεχές διάστημα.

Επίσης, προχωράμε αντιπλημμυρικά έργα τα οποία εν μέρει είχατε ξεκινήσει εσείς, όπως και τα έργα οδικής ασφάλειας, το λεγόμενο ΠΕΒΟΑ το οποίο και εσείς είχατε προχωρήσει αλλά τελικά δεν είχατε καταφέρει να ολοκληρώσετε.

Επομένως, όπως βλέπετε, εγώ δεν θέλω να μηδενίσω -το είπα και σε μια σύντομη παρέμβασή μου- το έργο που έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Άλλωστε σας είπα ότι αυτά που παραλάβαμε και μπορούσαμε να τα προχωρήσουμε, τα προχωρήσαμε. Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πραγματικότητα είναι μία. Στα τεσσεράμισι χρόνια που κυβερνούσατε εσείς, συμβασιοποιήσατε έργα συνολικού ύψους κάτω από 800 εκατομμύρια ευρώ, ενώ εμείς μέσα στα δύο χρόνια έχουμε συμβασιοποιήσει έργα ύψους 3,2 δισεκατομμυρίων, από τα δεκατρία που έχουμε παρουσιάσει.

Θα το ξαναπώ αυτό γιατί νομίζω ότι πρέπει να τονιστεί. Έργα κάτω από 800 εκατομμύρια συμβασιοποιήσατε στα τεσσεράμισι χρόνια κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Εμείς συμβασιοποιήσαμε το τετραπλάσιο ποσό, σε λιγότερο από δύο χρόνια.

Στα λόγια, λοιπόν, μπορεί να μας ξεπερνάτε, αλλά στα έργα φαίνεται ότι μένετε λίγο πίσω. Αυτή είναι, λοιπόν, η πραγματικότητα και, δυστυχώς, όσα ωραία κι αν λέτε εδώ μέσα σε αυτή την Αίθουσα, αυτή την πραγματικότητα δεν μπορείτε να την αντιμετωπίσετε. Ούτως ή άλλως άλλους πάντα είχατε πρόβλημα στην παράταξή σας με την πραγματικότητα.

Πάμε, λοιπόν, να δούμε τι θα κάνουν αυτά τα έργα. Αυτά τα έργα αναβαθμίζουν την καθημερινότητα και την ποιότητα της ζωής των πολιτών. Δίνουν ώθηση στην οικονομία. Δίνουν, όπως είπαν και άλλοι συνάδελφοι, χιλιάδες νέες δουλειές. Δίνουν ανάπτυξη. Κι ένα κατ’ εξοχήν τέτοιο έργο είναι το βόρειο τμήμα του Ε65. Είναι ένα έργο το οποίο είναι έμπρακτη στήριξη της Κυβέρνησης μας στη δυτική Μακεδονία. Την κρίσιμη στιγμή της απόλυτης απολιγνιτοποίησης, όλοι καταλαβαίνουμε πως αυτό το έργο ενισχύει την τοπική ανάπτυξη, συμβάλλει στον εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή και ενθαρρύνει νέες επενδύσεις και δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας.

Ο Ε65 -πολλοί το είπανε σ’ αυτή την Αίθουσα- δημοπρατήθηκε ως σύμβαση παραχώρησης το 2007, τότε που η δική σας παράταξη ήταν στα κάγκελα και εναντίον των συμβάσεων παραχώρησης. Στη συνέχεια υλοποιήθηκε το ενδιάμεσο τμήμα του, το Ξυνιάδα - Τρίκαλα. Τι παραλάβαμε εμείς, λοιπόν, στον Ε65; Το νότιο τμήμα προχωρούσε με πολύ αργούς ρυθμούς, ενώ το βόρειο τμήμα παρέμενε μπλοκαρισμένο, μπλεγμένο και χωρίς χρηματοδότηση. Σήμερα στο νότιο τμήμα προχωράμε με ρυθμό κατά 50% ταχύτερα και έτσι έχουμε ήδη φτάσει στο 70% του έργου. Σε λίγες μέρες θα παραδώσουμε τα πρώτα δεκατέσσερα χιλιόμετρα και θα σας καλέσουμε, κύριε Σπίρτζη, να έρθετε στα εγκαίνια.

Επί δύο χρόνια, λοιπόν, χωρίς μεγάλα λόγια αλλά με συστηματική δουλειά, με αλλεπάλληλες επαφές με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καταφέραμε να κάνουμε πραγματικότητα το βόρειο τμήμα του Ε65. Μας μεμφθήκατε ότι «Αν είναι δυνατόν, λέει, να εμπλέκεται και ο Πρωθυπουργός σε μια τέτοια διαπραγμάτευση». Λυπάμαι που το λέω, αλλά τόση είναι η ασχετοσύνη σας με τα ευρωπαϊκά δεδομένα που λέτε τέτοιες κουβέντες κι εκτίθεστε. Είναι ποτέ δυνατόν ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης μιας χώρας, να μη δίνει βαρύτητα σε ένα τόσο σημαντικό έργο και να μη διαπραγματεύεται ο ίδιος για ένα έργο που -εσείς το ξέρετε καλύτερα από μένα- δεν είχε καμμία, μα καμμία τύχη χρηματοδότησης;

Επομένως, ναι, κύριε Σπίρτζη, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός σήκωσε τα μανίκια και μας βοήθησε να κάνουμε το έργο αυτό πραγματικότητα. Και εν συνεχεία με την προσωπική του παρέμβαση το έβαλε στο Ταμείο Ανάκαμψης.

Σήμερα, λοιπόν, πληρώνουμε αυτή τη σύμβαση. Όπως όλοι γνωρίζουμε είναι ένα πολύ σημαντικό έργο με προϋπολογισμό 442 εκατομμύρια ευρώ. Εκτείνεται από τα Τρίκαλα ως την Εγνατία και έχει μήκος εβδομήντα χιλιόμετρα. Είναι ένα σπουδαίο έργο το οποίο σημαίνει γρήγορες, φιλικές προς το περιβάλλον, αλλά κυρίως ασφαλείς μετακινήσεις. Δεν συνδέει μόνο την Αθήνα με τη δυτική Μακεδονία αλλά και με την Ιταλία μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, με τα Δυτικά Βαλκάνια και μέσω αυτών με την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη. Γι’ αυτό χρηματοδοτείται το έργο από το Ταμείο Ανάκαμψης. Και όπως σας ανέφερα και πρωτύτερα, με αυτόν τον τρόπο, βήμα-βήμα, προσπαθούμε να κάνουμε την πατρίδα μας κόμβο υποδομών της ευρύτερης περιοχής.

Δεν θα μιλήσω για τα 38 εκατομμύρια, διότι ενώ ο εισηγητής σας αναφέρθηκε σ’ αυτά είναι λίγο αδιάβαστος. Ο κ. Σπίρτζης, που είναι πιο διαβασμένος δεν αναφέρθηκε σε αυτά, που σημαίνει ότι ίσως ο κ. Σπίρτζης σας εξηγήσει για ποιον λόγο τα 125 εκατομμύρια που είχε προβλέψει ο ΣΥΡΙΖΑ έγιναν 38. Επομένως, καλό είναι όταν ερχόμαστε σ’ αυτή την Αίθουσα, πέρα από εξυπνακισμούς και πέρα από ύβρεις, να είμαστε διαβασμένοι.

Ολοκληρώνοντας, κύριε Πρόεδρε, να επαναλάβω ότι είμαστε ακόμα στην αρχή της υλοποίησης ενός πολύ συγκεκριμένου προγράμματος έργων, που, πραγματικά, πιστεύουμε ότι θα αλλάξουν τη χώρα. Προχωράμε βήμα-βήμα. Αξιοποιούμε κάθε διαθέσιμο εργαλείο. Μόνο μέσα στο 2021, κύριε Σπίρτζη, ενώ εσείς κάνατε δύο ΣΔΙΤ, γιατί έχετε τις αγκυλώσεις με τα έργα ΣΔΙΤ τις οποίες τις δέχομαι, και θεωρείτε ότι είναι εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα, εμείς έχουμε ήδη στο Υπουργείο σε εξέλιξη είκοσι ΣΔΙΤ με συνολικό προϋπολογισμό 5 δισεκατομμύρια. Αυτή είναι η διαφορά μεταξύ της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ και της δικής μας.

Εμείς προσπαθούμε και χρησιμοποιούμε όλα τα χρηματοδοτικά εργαλεία που έχουμε στη διάθεσή μας, έτσι ώστε να μη χαθεί ούτε 1 ευρώ, για να μπορέσουμε να εντάξουμε όσο το δυνατόν γίνεται πιο σημαντικά έργα. Έτσι αξιοποιούμε με τα έργα ΣΔΙΤ τον ιδιωτικό τομέα. Αξιοποιούμε τη μόχλευση κεφαλαίων. Ενώνουμε τις δυνάμεις μας σεβόμενοι κάθε ευρώ του Έλληνα φορολογούμενου.

Το επόμενο διάστημα θα προσθέσουμε κι άλλο ένα όπλο, το οποίο θα νομοθετήσουμε, και εδώ θα είμαστε, κύριε Σπίρτζη, να το ξανασυζητήσουμε. Ξέρω ότι έχετε αντιρρήσεις σε αυτό, αλλά εδώ είναι ναός της δημοκρατίας, εδώ κάνουμε διάλογο. Θα φέρουμε τις προτάσεις καινοτομίας, οι οποίες και αυτές είναι άλλο ένα εργαλείο το οποίο κατά την άποψή μας μπορεί να δώσει λύσεις σε αρκετά ζητήματα στον τομέα των δημοσίων έργων.

Γιατί αυτή είναι η δουλειά που πρέπει να κάνει ένας Υπουργός, ένα Υπουργείο, σε αυτά τα θέματα, να προσπαθεί να χρησιμοποιεί όλα τα διαθέσιμα εργαλεία.

Είναι πάρα πολύ σημαντικά όλα αυτά, αλλά είναι μόνο ένα μέρος του σχεδίου μας, γιατί στη Νέα Δημοκρατία πιστεύουμε ειλικρινά ότι με τα βήματα αυτά που κάνουμε, η χώρα μας πραγματικά μπορεί να αλλάξει όψη σε λίγα χρόνια. Η ουσία είναι ότι, παρά τις πολιτικές αντιπαραθέσεις, όλοι νομίζω θα συμφωνήσουμε ότι τα έργα αυτά θα δώσουν τεράστια ώθηση στην ελληνική οικονομία και όλοι γνωρίζουμε ότι τα έργα αυτά είναι έργα τα οποία θα αλλάξουν τη μορφή της χώρας.

Σας τα έχω πει πολλές φορές και μάλιστα σας τα είχα πει και πριν γίνω Υπουργός, όταν ερχόμουν στα δικά σας εγκαίνια αυτά που είχατε ολοκληρώσει, ενώ ήσασταν εναντίον των συμβάσεων παραχώρησης. Τα θυμάστε, κύριε Σπίρτζη, αυτά που είχατε πληρώσει, τα πανωπροίκια 750 εκατομμύρια και ήρθαμε και είπαμε ότι, παρά τα λάθη που κάνατε στην εποχή της δικής σας επανάστασης το 2015, κατανοήσατε μετά από κάποιους μήνες στην εξουσία -και εσείς στο Υπουργείο και αυτό σας τιμά- ότι οι συμβάσεις παραχώρησης που ξεκίνησε αυτή η παράταξη, η παράταξη του ευρωπαϊκού δρόμου, είναι ο μόνος τρόπος για να κάνουμε γρήγορα τα έργα. Τα ολοκληρώσετε και εσείς, έστω με καθυστερήσεις, έστω και υπερβαίνοντας τους προϋπολογισμούς. Γιατί, όπως σας έχω πει, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, άλλος μπορεί να συλλαμβάνει την ιδέα ενός έργου, άλλος μπορεί να το ωριμάζει, άλλος να το δημοπρατεί, άλλος να το συμβασιοποιεί που είναι και το σημαντικότερο θα σας έλεγα βήμα σε ένα έργο, άλλος να το ολοκληρώνει και άλλος να κόβει τις κορδέλες.

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

Εδώ, λοιπόν, μιλάμε για ένα έργο που πέρασε από χίλια κύματα -και με αυτό κλείνω, κύριε Πρόεδρε- το βόρειο τμήμα του Ε65. Αυτό, λοιπόν, σήμερα σημαίνει ότι μπαίνει πλέον στη φάση της κατασκευής του έργου και θα σας έλεγα ότι νομίζω ότι όλοι σε αυτή την Αίθουσα πρέπει να νιώθουμε πραγματική ικανοποίηση που καταφέραμε ένα μεγάλο έργο, άλλο ένα μεγάλο έργο να το ξεμπλοκάρουμε και να το βάλουμε μπρος.

Εμείς συνεχίζουμε, λοιπόν, παρά τις όποιες πολιτικές αντιπαραθέσεις, και βάζουμε πλώρη έτσι ώστε τα μεγάλα έργα υποδομών να είναι μία πραγματικότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να απαντήσει ο Υπουργός. Κατατέθηκε ένα χαρτί…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** …και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης»…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, το χαρτί που έδωσαν είναι λάθος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** … που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν.4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Η τροπολογία αποσύρθηκε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κύριε Πρόεδρε, δεν μας είπε ο Υπουργός για μια τροπολογία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ορίστε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Το έγγραφο είναι λάθος. Επίσης, η τροπολογία ισχύει;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Δεν μας είπε ο Υπουργός για μια τροπολογία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν απαντήσατε, κύριε Υπουργέ, γι’ αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Η τροπολογία ισχύει;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Εάν δεν έχει απαντήσει ο Υπουργός, ζητώ συγγνώμη. Νόμιζα ότι είχε απαντήσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Καταθέσατε μια τροπολογία βουλευτική…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Εγώ δεν έχω κάτι εδώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να μιλήσω;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπάρχει τροπολογία αυτή τη στιγμή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πρόεδρε, το έγγραφο είναι λάθος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ζητώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν μπορείτε να πάρετε τον λόγο. Έχει κλείσει η διαδικασία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, το έγγραφο είναι λάθος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Θα πρέπει μετά να απαντήσει…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πρόεδρε, είναι λαθροχειρία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, έχει κλείσει η διαδικασία. Για την τροπολογία να το δεχθώ. Υπάρχει τροπολογία; Δεν υπάρχει τροπολογία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, έχει κατατεθεί ένα έγγραφο…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, δεν θα πάρετε τον λόγο. Σας παρακαλώ πολύ. Μετά θα πρέπει να απαντήσει ο Υπουργός. Έχει κλείσει η διαδικασία.

Κύριε Λαμπρούλη, πείτε μου τι θέλετε, σας παρακαλώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Κύριε Πρόεδρε, έχει κατατεθεί μια τροπολογία…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Μια βουλευτική, την οποία δεν αποδέχεται.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Συγγνώμη που σας διέκοψα, αλλά θα ήθελα μια διευκρίνιση σε σχέση με τη βουλευτική τροπολογία που κατατέθηκε, επειδή δεν ακούστηκε από τον Υπουργό στην ομιλία του, εάν θα την κάνει δεκτή ή όχι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν την κάνει δεκτή.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Λέτε ότι δεν υφίσταται η τροπολογία. Η τροπολογία υφίσταται. Τώρα, εάν δεν την κάνει δεκτή, αυτό είναι άλλο ζήτημα. Απλώς για να ξέρουμε, ρωτώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Έχετε δίκιο, κύριε Λαμπρούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Έχει κατατεθεί ένα έγγραφο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, σας παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, έγινε λαθροχειρία στο έγγραφο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν γίνεται δεκτή η τροπολογία που έχει κατατεθεί.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Ωραία, τελειώσαμε τη διαδικασία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δεν έχει κλείσει. Ζητώ τον λόγο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Η διαδικασία, κύριε Σπίρτζη, έχει κλείσει. Μίλησε ο Υπουργός…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Το έγγραφο είναι άλλο.Δεν το καταλαβαίνετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Έχει κατατεθεί ένα έγγραφο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ένα έγγραφο και είναι άλλο απ’ αυτό που ειπώθηκε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Αυτό ήταν στα Πρακτικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Όχι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Όχι, δεν είναι στα Πρακτικά. Κατέθεσε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, με φέρνετε σε δύσκολη θέση και το ξέρετε. Σας παρακαλώ πάρα πολύ! Είπα ότι θα μιλήσει ο Υπουργός και κλείνουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεν σας φέρνω σε δύσκολη θέση. Κατατέθηκε ένα έγγραφο, το οποίο δεν είναι αυτό…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, σας παρακαλώ! Ξέρετε ότι σας έχω συμπάθεια, ότι έχω καλή διάθεση απέναντί σας, μη με φέρνετε σε δύσκολη θέση, σας παρακαλώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεν είναι θέμα προσωπικών σχέσεων, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν είναι θέμα, αλλά η διαδικασία έχει κλείσει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δεν ακούγατε, σας φωνάζαμε. Τι να κάνουμε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Δεν είναι ότι δεν ακούγαμε. Μετά θα πρέπει να απαντήσει ο Υπουργός. Ο Υπουργός δεν θέλει να ακούσει κάτι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, είπε ότι είναι άλλο έγγραφο και άλλο κατέθεσε. Ελληνικά το λέμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Είπε ο Υπουργός ότι καταθέτει ένα έγγραφο…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Το κατέθεσε στα Πρακτικά. Πώς βρέθηκε τώρα εκεί;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ο κ. Καραμανλής το κατέθεσε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Το ζητήσαμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Αυτό είναι ένα απόσπασμα από τη σύμβαση της κυβέρνησης Σαμαρά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Το αναθεωρήσατε εσείς αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Μα, τι λέτε τώρα! Δηλαδή, και η ασχετοσύνη έχει όρια! Το ένα, λοιπόν, είναι αυτό. Άρα, αυτό δεν είναι της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, θα ξεκινήσουμε κάτι που δεν πρέπει. Σας παρακαλώ πολύ!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεύτερον, κύριε Πρόεδρε, και εμείς θα καλέσουμε τον κ. Καραμανλή στα εγκαίνια και του νότιου…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Σπίρτζη, με φέρνετε σε δύσκολη θέση. Σας παρακαλώ!

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** … και του βόρειου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Όχι, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄ 176) και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄ 217)».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Θέλω να επισημάνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, ένα άρθρο, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)», που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης», που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄ 176) και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης», που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄ 217) |
| Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Επί του συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: OXI |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄ 168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης», που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης», που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄ 176) και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης», που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄ 217)», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολο και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελίδα 343 Α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

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

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.33΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 14 Ιουλίου 2021 και ώρα 9.00΄, με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επί του διανεμηθέντος πορίσματος της «Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης σχετικά με τη διερεύνηση αδικημάτων που τυχόν έχουν τελεσθεί από τον πρώην Υπουργό Επικρατείας από 23-09-2015 έως 05-11-2016 και εν συνεχεία Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης έως τις 09-07-2019, κ. Νικόλαο Παππά κατά την άσκηση των καθηκόντων του», περί αποδοχής ή μη της πρότασης για την άσκηση δίωξης κατά του ως άνω πρώην Υπουργού και λήψη απόφασης, με μυστική ψηφοφορία, επί της προτάσεως της Επιτροπής για την καταγγελλόμενη πράξη για την οποία ζητείται άσκηση δίωξης, όπως αυτή καθορίζεται και εξειδικεύεται στο πόρισμά της, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86 του Συντάγματος (ιδίως της παρ. 3), 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής (ιδίως των παρ. 2 και 3 του άρθρου 157) και του ν. 3126/2003 «Ποινική Ευθύνη των Υπουργών» (ιδίως των παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 6), όπως ισχύουν, σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**