

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΣΑ΄

Πέμπτη 3 Οκτωβρίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 21553
2. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ.κ. Ε. Συρίγου και Μ. Σούκουλη-Βιλιάλη, σελ. 21522
3. Κατάθεση Εκθέσεων Ειδικών Μόνιμων Επιτροπών:
 - i. Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Ισότητας, Νεολαίας και Δικαιωμάτων του Ανθρώπου καταθέτει την Έκθεσή της, για την Α' Σύνοδο της Κ' Βουλευτικής Περιόδου, σύμφωνα με το άρθρο 43Α παρ.6 του Κανονισμού της Βουλής, σελ. 21489
 - ii. Η Υποεπιτροπή Υδατικών Πόρων της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος καταθέτει την Έκθεσή της για την Α' Σύνοδο της Κ' Βουλευτικής Περιόδου, σύμφωνα με το άρθρο 43Α παράγραφος 6 του Κανονισμού της Βουλής, σελ. 21494
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 21489, 21490, 21493, 21494, 21506, 21508, 21509, 21512, 21513, 21516, 21517, 21519, 21521, 21523, 21529, 21531, 21536, 21537, 21538, 21540, 21545, 21546, 21548, 21549, 21553, 21554

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 4 Οκτωβρίου 2024, σελ. 21490

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού», σελ. 21489 - 21551

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 21528 - 21554
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 21516 - 21528
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 21489 - 21502
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 21502 - 21516

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 21529, 21531, 21536,21538, 21545, 21546, 21548,21549, 21553, 21554
ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ Β. ,	σελ. 21509
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,	σελ. 21508
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. ,	σελ. 21516, 21517, 21519,21521, 21523
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 21489, 21490, 21493, 21494
ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 21548, 21549
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. ,	σελ. 21506, 21508, 21509,21512, 21513
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ Μ. ,	σελ. 21509
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. ,	σελ. 21537, 21540

B. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Μ. ,	σελ. 21496, 21543
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ. ,	σελ. 21523
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. ,	σελ. 21525
ΒΡΕΤΤΟΣ Ν. ,	σελ. 21500, 21501, 21541
ΓΑΒΡΗΛΟΣ Γ. ,	σελ. 21530
ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ Κ. ,	σελ. 21526
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Π. ,	σελ. 21524
ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ Ι. ,	σελ. 21520
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 21537
ΚΑΖΑΜΙΑΣ Α. ,	σελ. 21502, 21540
ΚΑΠΠΑΤΟΣ Π. ,	σελ. 21514
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ Ε. ,	σελ. 21538
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. ,	σελ. 21510, 21534
ΚΑΡΑΜΕΡΟΣ Γ. ,	σελ. 21516
ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ Κ. ,	σελ. 21532
ΚΟΚΚΑΛΗΣ Β. ,	σελ. 21511, 21519
ΚΟΝΤΗΣ Ι. ,	σελ. 21504, 21540
ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π. ,	σελ. 21511, 21527, 21529
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ Ζ. ,	σελ. 21505, 21506, 21507, 21509
ΛΟΒΕΡΔΟΣ Ι. ,	σελ. 21526
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. ,	σελ. 21491, 21544, 21545,21546, 21548
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. ,	σελ. 21494, 21512, 21543, 21545
ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,	σελ. 21536
ΠΑΝΑΣ Α. ,	σελ. 21493
ΠΕΡΚΑ Θ. ,	σελ. 21497, 21498, 21499,21507, 21513, 21542, 21543,21545, 21546, 21547
ΠΟΛΑΚΗΣ Π. ,	σελ. 21522
ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ Μ. ,	σελ. 21489, 21544
ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ Χ. ,	σελ. 21543, 21546, 21547, 21548
ΣΤΙΓΚΑΣ Β. ,	σελ. 21514
ΤΑΧΙΑΟΣ Ν.,	σελ. 21498, 21499, 21501,21512, 21517, 21545, 21546
ΤΖΑΚΡΗ Θ. ,	σελ. 21529
ΧΑΛΚΙΑΣ Α. ,	σελ. 21519
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. ,	σελ. 21506, 21507, 21511
ΧΗΤΑΣ Κ. ,	σελ. 21531

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΣΑ'

Πέμπτη 3 Οκτωβρίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 3 Οκτωβρίου 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.05' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Ισότητας, Νεολαίας και Δικαιωμάτων του Ανθρώπου καταθέτει την έκθεσή της, για την Α' Σύνοδο της Βουλευτικής Περίοδου, σύμφωνα με το άρθρο 43Α παράγραφος 6 του Κανονισμού της Βουλής.

Η εν λόγω έκθεση θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Η προαναφερθείσα έκθεση λόγω μεγάλου όγκου δεν καταχωρίζεται στα Πρακτικά και βρίσκεται σε αρχείο μορφής PDF στο παρακάτω ηλεκτρονικό σύνδεσμο:

https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-4-0-e-7-8-0-0-9-e77fc230adef/%CE%95%CE%9A%CE%98%CE%95%CE%A3%CE%97-%CE%9A-%CE%91-%CE%99%CE%A3%CE%9F%CE%A4%CE%97%CE%A4%CE%91%CE%A3%20%CE%9D%CE%95%CE%9F%CE%9B%CE%91%CE%99%CE%91%CE%A3%20%CE%91%CE%9D%CE%98%CE%A1%CE%A9%CE%A0%CE%99%CE%9D%CE%A9%CE%9D%20%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%91%CE%99%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%A9%CE%9D-%CE%A4%CE%95%CE%9B%CE%99%CE%9A%CE%9F_1.pdf

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της στις 26 Σεπτεμβρίου 2024 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση εν συνόλω επί της αρχής και των άρθρων. Η εγγραφή των ομιλητών θα γίνει ηλεκτρονικά και μέχρι το τέλος της ομιλίας του δεύτερου εισηγητή.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συνεφώνησε.

Καλώ στο Βήμα την εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας, την κ. Μαρία - Ελένη Σούκουλη να πάρει τον λόγο.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

Ορίστε, κυρία Σούκουλη, έχετε τον λόγο.

MARIA - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισάγεται σήμερα στην ολομέλεια του ελληνικού Κοινοβουλίου το σχέδιο νόμου για την: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού» από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Θα μου επιτρέψετε, όμως, πριν προχωρήσω με την εισήγησή μου να εκφράσω και εδώ, στο λίκνο της δημοκρατίας, τη βαθιά μου οδύνη για τους δύο συντοπίτες μου που έχασαν τόσο άδικα και τόσο τραγικά τη ζωή τους στην φονική πυρκαγιά που είχαμε στον Δήμο Ξυλοκάστρου - Ευρωστίνης στην Κορινθία μας. Μια πυρκαγιά που πραγματικά κατέστρεψε καλλιέργειες, φυσικό πλούτο και περιουσίες.

Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω και τις ευχαριστίες μου στους ανθρώπους του καθήκοντος, στους πυροσβέστες, στους αστυνομικούς, στον Στρατό και βεβαίως, στους εθελοντές μας για τις υπεράνθρωπες προσπάθειές τους απέναντι στην πύρινη λαίλαπα. Κα επειδή βρέθηκαν στο πεδίο, πραγματικά ήταν συγκινητική η αυταπάρνηση με την οποία επιτέλεσαν το καθήκον τους. Θέλω και από εδώ, από αυτό το Βήμα, να πω ότι τώρα είναι η ώρα η πολιτεία να σταθεί δίπλα σε όλους αυτούς τους ανθρώπους που επλήγησαν και να ξεκινήσουμε άμεσα την προσπάθεια αποκατάστασης των ζημιών που άφησε πίσω της η πυρκαγιά.

Τώρα είναι η ώρα να βρούμε και να δούμε τα λάθη και τις παραλείψεις, ώστε να δοθούν πειστικές απαντήσεις στους ανθρώπους του τόπου μου που τις ζητούν και είναι δικαιολογημένες οι αιτιάσεις τους και βεβαίως, πρέπει να διασφαλίσουμε πως δεν θα επαναληφθεί μια τέτοια τραγωδία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισάγεται στο ελληνικό Κοινοβούλιο η σύμβαση παραχώρησης που αφορά τον αυτοκινητόδρομο που άλλαξε την κυκλοφοριακή ροή στο λεκανοπέδιο της Αττικής, που άλλαξε προς το καλύτερο κυριολεκτικά την καθημερινότητα της ζωής των κατοίκων της Αττικής. Εάν θέλετε πραγματικά να δώσουμε ένα αδόκιμο ΚΡΠ, αυτό θα ήταν αλήθεια θα μπορούσε να φανταστεί κάποιος τη ζωή του πια, χωρίς την Αττική Οδό. Νομίζω ότι η απάντηση όλων μας θα ήταν κοινή και αυτό αποδεικνύει τη σημασία αυτού του εμβληματικού έργου υποδομής που ακόμα και σήμερα παράγει υπεραξία τόσο για την ελληνική κοινωνία, όσο βεβαίως και για την εθνική μας οικονομία.

Το σχέδιο νόμου που καλούμαστε να ψηφίσουμε σήμερα

πράττει ακριβώς αυτό που δεσμευτήκαμε απέναντι στον ελληνικό λαό στις εθνικές εκλογές. Να νομοθετούμε, καλύπτοντας τις ανάγκες του σήμερα των πολιτών του τόπου μας, αλλά παράλληλα και να προσπαθούμε να εξασφαλίσουμε την ελάφρυνση των νέων γενιών του αύριο από τα βάρη του παρελθόντος. Αυτό ακριβώς πράττουμε με το εφάπαξ τίμημα των 3,27 δισεκατομμυρίων ευρώ για την παραχώρηση εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού που καταφέρνει να μειώσει το δημόσιο χρέος μας κατά μιάμιση μονάδα. Αυτό πράττουμε και με το 7,5% των πάσης φύσεως εσόδων εκμετάλλευσης ετησίως που θα εισπράττει το ΤΑΙ-ΠΕΔ, καθώς επίσης και με τα έργα που η νέα παραχωρησιούχος θα κάνει, όσον αφορά επενδύσεις ύψους 380 εκατομμυρίων ευρώ, κινήσεις που εν συνεχεία θα δημιουργήσουν ένα μεγαλύτερο δημοσιονομικό χώρο που έχουμε τόσο μεγάλη ανάγκη για αναπτυξιακούς σκοπούς.

Όπως δήλωσε και ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών στην πρώτη συνεδρίαση, το όφελος για το ελληνικό δημόσιο δύναται σύμφωνα με τον ΟΔΔΗΧ να φτάσει τα 7 δισεκατομμύρια ευρώ. Μία παραχώρηση 7 δισεκατομμυρίων. Να το σκεφτούμε. Και δεν τελειώνουν εκεί τα οφέλη. Σε μια κρίσιμη για τα ελληνικά νοικοκυριά περίοδο η σύμβαση προβλέπει τη μείωση των διοδίων από την Κυριακή που μπαίνει ο νέος παραχωρησιούχος από τα 2,8 ευρώ στα 2,5 ευρώ. Η μείωση αφορά επιβατικά οχήματα, ελαφρά εμπορικά οχήματα και αυτοκίνητα με τροχόσπιτα. Όπως, επίσης, πολύ σημαντικό είναι κάτι που δεν προβλεπόταν στην προηγούμενη σύμβαση και αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα από μων με αναπηρία που απαλλάσσονται από τα τέλη διοδίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η από 23 Μαΐου 1996 σύμβαση παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με τον ν.2445/1996, ΦΕΚΑ274 και η διάρκειά της λήγει το Σάββατο στις 5 Οκτωβρίου του 2024 αποτέλεσε μία επιτυχημένη σύμπραξη ιδιωτικού και δημοσίου τομέα και έρχεται τώρα, διαμέσου της διεξαγωγής διαγωνισμού για την εκ νέου παραχώρηση από το ΤΑΙΠΕΔ να παράγει υψηλές υπεραξίες για την εθνική οικονομία. Φιλοδοξία και στρατηγικός στόχος της νέας σύμβασης παραχώρησης για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια είναι η διατήρηση της αξίας του αυτοκινητοδρόμου προς όφελος των χρηστών αλλά και όλων των πολιτών στην ευρύτερη περιοχή. Και δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι αυτός ο αυτοκινητόδρομος είναι περιουσιακό στοιχείο του ελληνικού κράτους. Και ναι, επειδή ακούστηκαν και στην επιτροπή μας ιδεολογικοπολιτικές αντιρρήσεις για την ορθότητα τέτοιων συμπράξεων ή για τη δυνατότητα του ελληνικού δημοσίου να αναλάβει την ευθύνη διαχείρισης ανάλογων έργων υποδομής, θα ήθελα να τονίσω ότι η Κυβέρνησή μας και η παράταξή μας, η παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, επιθυμεί έναν δημιουργικό ιδιωτικό τομέα που θα δρα υπεύθυνα, θα στηρίζει την εργασία, την απασχόληση, την επιχειρηματικότητα και ναι, θα μπορεί να συνεργάζεται με τον δημόσιο τομέα με διαφάνεια, γνωρίζοντας ότι πρώτα και πάνω απ' όλα για το κράτος έρχεται η αμέριστη εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Η μεγαλύτερη από τις εννιά συνολικά αποκρατικοποιήσεις που ολοκλήρωσε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, όπως ανέφερε και ο αρμόδιος Υπουργός τον τελευταίο χρόνο, εκτελείται και με βάση τη συσσωρευμένη εμπειρία υλοποίησης της πρώτης σύμβασης εκτελείται με τρόπο που να εξασφαλίζει την εύρυθμη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου με την προσφορά υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, με κορωνίδα φυσικά την προσφερόμενη οδική ασφάλεια για τους χρήστες -το ακούσαμε και στην επιτροπή μας- αλλά και με τη συμμόρφωση με τους όρους που καθορίζονται από τους συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του έργου παραχώρησης, όπως επίσης και με τα οριζόμενα στις περιβαλλοντικές άδειες, ιδιαίτερα βεβαίως λαμβάνοντας υπ' όψιν τις νέες συνθήκες που διαμορφώνει η κλιματική αλλαγή, όπως σωστά προβλέπει η σύμβαση.

Παράλληλα είναι εγγυημένη η διαρκής διαθεσιμότητα του έργου παραχώρησης με σκοπό να μην παρεμποδιστούν οι χρήστες από το να χρησιμοποιούν ελεύθερα τον αυτοκινητόδρομο και ορίζεται ρητά ότι ο παραχωρησιούχος θα αξιολογείται κάθε δύο έτη, αλλά και μεμονωμένα επί των βασικών δεικτών απόδοσης. Μάλιστα σε περίπτωση αδυναμίας επίτευξης των στόχων προβλέπεται η επιβολή χρηματικών ποινών.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να εξάρουμε τη δουλειά και της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και των στελεχών του, διότι είναι η πρώτη φορά στην Ελλάδα που αυτοκινητόδρομος περνά με διαγωνισμό σε μία νέα περίοδο παραχώρησης με νέο παραχωρησιούχο. Καταλαβαίνουμε όλοι ότι μια τέτοια μετάβαση σε τόσο στενά χρονικά όρια απαιτεί μεθοδικότητα και άρτιο συντονισμό μεταξύ όλων των μερών, προκειμένου να διευθετηθούν όλες οι απαραίτητες ρυθμίσεις, ώστε να προχωρήσει η διαδικασία άμεσα και αποτελεσματικά, όπως και προχωρήσει.

Και εδώ θέλω να σταθώ και σε κάτι επίσης πάρα πολύ σημαντικό για εμάς, για την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας και για την Κυβέρνηση -το διαπιστώσαμε γιατί καλέσαμε τους φορείς και τους εργαζόμενους του σωματείου εργαζόμενων της Αττικής Οδού- ότι οι εργαζόμενοι διασφαλίζουν τα δικαιώματά τους. Ο παλιός παραχωρησιούχος ο οποίος ήταν καλεσμένος στην επιτροπή των φορέων είπε ότι θα αποζημιωθούν πλήρως, αλλά και ο νέος παραχωρησιούχος δήλωσε ότι έχουν εξασφαλισμένη εργασιακή θέση, εφόσον το επιθυμούν και για την επόμενη μέρα της υπογραφής της σύμβασης. Αυτό είναι κάτι πολύ σημαντικό για όλους μας και βεβαίως θα το παρακολουθούμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας τη νέα σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού, ενός αυτοκινητόδρομου - σύμβολο μιας Ελλάδας που κινείται στον δρόμο της προόδου και της σύγκλισης με τα προηγμένα ευρωπαϊκά κράτη, ένα έργο που αγκάλιασαν οι πολίτες, αξιολογώντας ότι το όφελος από τη χρήση του υπερκαλύπτει το κόστος των πληρωμών. Και θα μου επιτρέψετε να θεωρώ αυτή τη στάση των πολιτών ως το ισχυρότερο κριτήριο επιτυχίας αυτού του έργου. Και αυτό νομίζω ότι είναι ένα καθαρό μήνυμα για όλους μας, είναι ένα καθαρό μήνυμα για όλα τα κόμματα, ότι οι πολίτες κρίνουν και αναγνωρίζουν τις καλές πρακτικές της πολιτείας, όπως ακριβώς στηλιτεύουν και τα ελλείματά της.

Τα σημαντικά έργα υποδομών έχουν ακριβώς αυτές τις ευεργετικές ιδιότητες που μπορούν ριζικά να αλλάζουν την κοινωνική και την οικονομική ζωή μας, τόσο συλλογικά, όσο και ατομικά. Γι' αυτό και η υλοποίησή τους αποτελεί -και ορθώς- οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό ζητούμενο. Και να μου επιτρέψετε ως Βουλευτής Κορινθίας, εκτός από εισηγήτρια του νομοσχεδίου, να πω ότι ένα τέτοιο πολύ σημαντικό έργο είναι και στην Κορινθία μας το φράγμα του Ασωπού που οι πολίτες περιμένουν επί δεκαετίες υπομονετικά. Και είμαι σίγουρη ότι η Κυβέρνησή μας θα είναι αυτή που θα δώσει τη λύση σε κάτι που πραγματικά σήμερα που μιλάμε φαίνεται δυσεπίλυτο στα μάτια των πολιτών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Κυριάκος Μητσοτάκης και η Κυβέρνησή μας έχουν αποδείξει έμπρακτα ότι έχουν το θάρρος να αναλαμβάνουν την ευθύνη να συνεχίσουμε, παρά τις δυσκολίες, στον ασφαλή δρόμο της σταθερότητας, εναρμονισμένοι με τις ιδιαίτερες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν διεθνώς, αλλά και στην πατρίδα μας, μακριά από τις σειρήνες της οπισθοδρόμησης, μακριά από τις σειρήνες της καθυστέρησης και με πυξίδα πρώτα και πάνω από όλα την υπεράσπιση του δημοσίου συμφέροντος.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Σούκουλη και για την οικονομία -όχι συνέπεια απλώς- του χρόνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 4 Οκτωβρίου 2024:

Α. Επίκαιρες Ερωτήσεις Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφος 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1441/30-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Φθιώτιδας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Δημοκρατία» κ. Ιωάννη Οικονόμου προς την Υπουργό Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας με θέμα: «Οι συνθήκες δημογραφικής κατάρρευσης στην Φθιώτιδα αναδεικνύουν την ανάγκη στοχευμένων πολιτικών ανά περιφέρεια για το δημογραφικό».

2. Η με αριθμό 1428/26-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αργολίδας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Γεωργίου Γαβρήλου προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Χωρίς παιδιατρική κλινική παραμένει το Γενικό Νοσοκομείο του Νομού Αργολίδας».

3. Η με αριθμό 1437/30-9-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β3' Νότιου Τομέα Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Ασημίνας Διγενή προς τον Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Να προσληφθεί άμεσα μόνιμο προσωπικό στην Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών και να επαναλειτούργησουν τα εργαστήρια που καταργούνται στην ΑΣΚΤ».

4. Η με αριθμό 1423/23-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Παράσχου Παπαδόκη προς τον Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Επιτακτική η ανάγκη επανέκδοσης εγκυκλίου για το σχολικό έτος 2023 - 2024 και 2024 - 2025 για μη προσμέτρηση καταχωρισμένων απουσιών μαθητών και μαθητριών που φοιτούν σε σχολικές μονάδες της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, οι οποίες απουσίες δεν οφείλονται σε υπατιότητα τους, αλλά σε αντικειμενικούς λόγους ανωτέρας βίας ή σχολικές δραστηριότητες που διοργανώνονται υπό την εποπτεία και έγκριση του Υπουργείου σας».

5. Η με αριθμό 1426/25-9-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Φλώρινας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» κ. Θεοπίστης Πέρκα προς τον Υπουργό Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας με θέμα: «Μονιμοποίηση των Πυροσβεστών Πενταετούς Υποχρέωσης (ΠΠΥ)».

6. Η με αριθμό 1434/30-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Ανεξάρτητου Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης κ. Μιχαήλ Χουρδάκη προς τον Υπουργό Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας με θέμα: «Ίδρυση πυροσβεστικού σταθμού στη Θέρμη Θεσσαλονίκης».

Β. Επίκαιρες Ερωτήσεις Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφος 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 1430/27-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κορινθίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Γεωργίου Ψυχोगιού προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Πότε τελικά θα φθάσει ο προαστιακός στο Λουτράκι; Η τοπική κοινωνία και οι φορείς ζητούν συγκεκριμένες απαντήσεις και άμεσες ενέργειες».

2. Η με αριθμό 1438/30-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Να μην απολυθούν οι εργαζόμενοι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου στις υπηρεσίες καθαριότητας, φύλαξης και σίτισης των δημοσίων μονάδων υγείας και με νομοθετική ρύθμιση να μετατραπούν οι συμβάσεις τους σε αορίστου χρόνου με πλήρη εργασιακά και μισθολογικά δικαιώματα».

3. Η με αριθμό 1424/23-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Παράσχου Παπαδόκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Εγκατάσταση υπεράκτιων αιολικών πάρκων στη θαλάσσια περιοχή του Θρακικού Πελάγους γύρω από τη Σαμοθράκη και την Αλεξανδρούπολη».

4. Η με αριθμό 1429/27-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» κ. Δημητρίου Τζανακόπουλου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Πότε θα αντιμετωπίσει επιτέλους η Κυβέρνηση τα συνεχιζόμενα περιστατικά αστυνομικής βίας;».

5. Η με αριθμό 1432/27-9-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Κοζάνης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Καλλιόπης Βέττα προς τον Υπουργό Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού με θέμα: «Επανεξέταση του πλαισίου για τη δωρεάν μεταφορά μαθητών».

6. Η με αριθμό 1439/30-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μαγνησίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Βασιλείου Μεταξά προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Συνέχιση της λειτουργίας των κινητών μονάδων ψυχικής υγείας στη Θεσσαλία με ευθύνη του κράτους».

7. Η με αριθμό 1440/30-9-2024 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Γεωργίου Λαμπρούλη προς τον Υπουργό Υγείας με θέμα: «Για τη συνέχεια λειτουργίας υπηρεσιών και τη διασφάλιση θέσεων εργασίας με πλήρη εργασιακά δικαιώματα στις δομές απεξάρτησης που υπάρχουν σε ψυχιατρικά νοσοκομεία και αναμένεται να ενταχθούν στον Εθνικό Οργανισμό Πρόληψης και Αντιμετώπισης Εξαρτήσεων (ΕΟΠΑΕ)».

Αναφορές - Ερωτήσεις (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 5857/15-7-2024 ερώτηση του Βουλευτή Φλώρινας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Δημοκρατία» κ. Σταύρου Παπασωτηρίου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Πρόσδος εκπόνησης μελετών Πολεοδομικών Σχεδίων Περιφερειακής Ενότητας (ΠΕ) Φλώρινας».

Καλώ στο Βήμα τον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία τον κ. Χαράλαμπο Μαμουλάκη.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά από συζήτηση και στις επιτροπές καλούμαστε σήμερα να τοποθετηθούμε και σε επίπεδο Ολομέλειας για την κύρωση της σύμβασης μιας παραχώρησης, η οποία πραγματικά είναι καινοφανής για τα ελληνικά χρονικά, υπό την έννοια ότι είναι για πρώτη φορά που παραλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο, οι Έλληνες φορολογούμενοι μια κορυφαία οδική αρτηρία, η οποία μπορεί να αποφέρει -και θα εξηγήσω παρακάτω- τεράστια έσοδα στο ελληνικό δημόσιο, πολλαπλάσια από αυτά στα οποία προτίθεται η Κυβέρνηση να προχωρήσει, μια οδική αρτηρία η οποία, αν μη τι άλλο, αυτά τα είκοσι και πλέον χρόνια έχει ένα θετικό αποτύπωμα, προφανέστατα όχι μόνο σε επίπεδο κυκλοφορίας και βελτίωσης ποιότητας ζωής, αλλά και σε επίπεδο ασφάλειας του λεκανοπεδίου και των διερχόμενων οχημάτων και πολιτών.

Όμως υπάρχει ένα κομβικό ζήτημα πολιτικού χαρακτήρα για εμάς και εδώ είναι και η τεράστια διαφορά μας από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, μια βαθιά πολιτική διαφορά όσον αφορά το πώς εμείς αντιλαμβανόμαστε το δημόσιο συμφέρον και τις δημόσιες υποδομές.

Και εξηγούμαι: Η Αττική Οδός πραγματικά μπορεί να εισφέρει τεράστια έσοδα στα δημόσια οικονομικά της χώρας, να δώσει μια τεράστια ώθηση για την ανάπτυξη επόμενης γενιάς έργων υποδομής στον τόπο και ειδικά στο λεκανοπέδιο που έχει πολλές ανάγκες. Να θυμίσω ότι σε αντίστοιχες περιπτώσεις επί κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ υπήρχαν προτάσεις η τοπική αυτοδιοίκηση να αντιλήσει πόρους από αυτό. Άρα απαιτείται η δημιουργία ενός δημόσιου φορέα που θα μπορεί να αναλάβει την Αττική Οδό, να έχει τα έσοδα που τώρα παραχωρούμε στον παραχωρησιούχο αβρόχοις ποσί, με έναν έλεγχο, γιατί δεν υπάρχει πλέον κατασκευαστικό έργο, το έργο ολοκληρώθηκε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι και τώρα μιλάμε ξεκάθαρα μόνο για λειτουργία και συντήρηση. Τι σημαίνει αυτό; Προφανέστατα υπάρχουν απαιτήσεις για τη συντήρηση, αλλά, αν μη τι άλλο, όχι σοβαρά έργα.

Τι λέμε, λοιπόν, εμείς; Απαιτείται ένας σοβαρός δημόσιος τομέας με βραχίονες που θα επιτρέπουν να μπει σε επίπεδο συντήρησης ή οτιδήποτε άλλο ο ιδιώτης, αλλά τον κύριο επιτελικό ρόλο θα τον έχει το ελληνικό δημόσιο.

Και εξηγούμαι για τα έσοδα. Θα παραθέσω επτά κατά την άποψή μας βασικούς, θεμελιώδεις λόγους, για τους οποίους αυτή η σύμβαση που καλείστε σήμερα και εσείς, κύριοι της Συμπόλιτευσης, να υπερψηφίσετε είναι μια σύμβαση που ζημιώνει τα μάλα το ελληνικό δημόσιο. Υπάρχουν τεράστιες απώλειες εσόδων κατά την άποψή μας, διότι τα 3,27 δισεκατομμύρια και το 7,5% επί του τζίρου και τα επόμενα χρόνια είναι σπυρί της άμμου, είναι πινάκιο φακής σε σχέση πάντοτε, όχι ως απόλυτο νούμερο προφανώς, με αυτά που θα κερδίσει ο εργολάβος - παραχωρησιούχος, η γνωστή εταιρεία η οποία, αν μη τι άλλο, έχει δημιουργήσει συνθήκες συγκεντρωποίησης στην ελληνική αγορά με πολλές στρεβλώσεις και σίγουρα αυτό πυροδοτεί την ακρίβεια και τον πληθωρισμό. Θα μιλήσω αναλυτικά γι' αυτό και παρακάτω.

Επτά λόγιοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ο πρώτος και κύριος νομιζώ εξηγήθηκε, η τελειώς διαφορετική στρατηγική προσέγγιση κατά τον ΣΥΡΙΖΑ σε σχέση με τη Νέα Δημοκρατία. Η άποψη του κυβερνώντος κόμματος της συντηρητικής παράταξης είναι «εκχωρούμε τα πάντα, βρίσκουμε το τίμημα και προχωράμε παρακάτω». Έτσι τι συμβαίνει; Έτσι χάσαμε το σύνολο των λιμένων της χώρας, τις οδικές αρτηρίες που ιδιωτικοποιούνται όλες, τις πύλες εισόδου, όπως τα αεροδρόμια. Αυτή δεν είναι τακτική. Στο τέλος θα έρθει ένας μεγάλος όμιλος -προφανώς διεθνής- ο οποίος ενδεχομένως θα αναλάβει αυτά τα έργα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται και για την εθνική υπόσταση και τα θέματα ασφαλείας της χώρας. Να θυμίσω ότι πρόσφατα εξαγοράστηκε ένας πολύ μεγάλος ενεργειακός όμιλος και πλέον είναι αραβικών συμπερόντων και έχει ουσιαστικά καταλάβει ή έχει σε πολύ μεγάλες ποσότητες ισχύος τις ανεμογεννήτριες στη χώρα.

Δεύτερος βασικός λόγος: Ξεκινάω από τα ήπια και θα κλιμακώσω. Είκοσι πέντε χρόνια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η διάρκεια της εν λόγω σύμβασης παραχώρησης. Είναι το μέγιστο κατά τον νόμο διάστημα που μπορεί το ελληνικό δημόσιο να παραχωρήσει μια υποδομή του.

Συνήθως η διεθνής πρακτική τι λέει; Όταν εξαντλείται αυτό το χρονικό διάστημα τότε πρέπει και τα έσοδα να είναι τα μέγιστα δυνατά, πράγμα το οποίο εδώ αν μη τι άλλο δεν συμβαίνει. Και -προσέξτε- με το πέρας των είκοσι πέντε ετών θα έχουμε πλέον μια Αττική Οδό γηρασμένη, μια Αττική Οδό που θα αριθμεί ήδη πενήντα χρόνια λειτουργίας.

Και τι έρχεται εδώ ο ανάδοχος να προτείνει -πάμε στο τρίτο μας επιχείρημα- περί συντηρήσεως; Τριακόσια ογδόντα εκατομμύρια ευρώ στα είκοσι πέντε χρόνια -το τονίζω-, δηλαδή κάτι περισσότερο από δεκαπέντε εκατομμύρια ευρώ ετησίως, για να συντηρήσει μία αρτηρία εβδομήντα χιλιομέτρων η οποία γηράσκει. Δεν είναι η Αττική Οδός του 2010 ίδια με την Αττική Οδό του 2045. Όσοι συνάδελφοι μηχανικοί είστε στην Αίθουσα αντιλαμβάνεστε ότι το ποσό αυτό είναι ελάχιστο για τις ανάγκες συντήρησης αυτής της αρτηρίας.

Ψάξαμε να βρούμε τις υποχρεώσεις που συνδέονται άρρηκτα με το συγκεκριμένο ποσό των 380 εκατομμυρίων ευρώ, να δούμε: έχει αλλαγή οδοστρώματος, καταστρώματος, τάπητα; Έχει «New Jersey» διαχωριστικά στοιχεία που ενισχύουν την ασφάλεια; Έχει υαλοπετάσματα; Έχει επενδύσεις τάφρου; Τι είναι αυτό; Δεν υπάρχει ούτε μία τεχνική περιγραφή για τις υποχρεώσεις, υποτίθεται, του αναδόχου - παραχωρησιούχου εργολάβου για το έργο αυτό, καμμία. Είναι αυτή η δημιουργική ασάφεια, ότι θα επενδύσει 380 εκατομμύρια ευρώ. Σας θυμίζω τι έγινε με την «HELLENIC TRAIN» και τα 600 εκατομμύρια ευρώ που είχε υποχρέωση να δαπανήσει, να επενδύσει στον ελληνικό σιδηρόδρομο και δυστυχώς, κυρίως επί υπουργίας του κ. Καραμανλή, δεν υπήρχε καμμία πίεση από το δημόσιο, δεν επένδυσε τίποτα και τα αποτελέσματα είναι γνωστά με την τραγωδία και το έγκλημα των Τεμπών. Άρα, λοιπόν, αυτή η δημιουργική ασάφεια που διέπει τη σύμβαση μάς προβληματίζει επίσης πολύ.

Και ένα σημείο εδώ, για τα προσαρτήματα, παραρτήματα της συμβάσεως. Ζητήσαμε, κύριε Ταχιάο, σε προηγούμενες επιτροπές -δεν ήσασταν παρών, ήταν όμως ο κ. Σταϊκούρας- να κατατεθούν πριν τη συνεδρίαση τα προσαρτήματα τα οποία συνδέονται άρρηκτα με τη σύμβαση παραχώρησης. Ήρθαν χθες λοιπόν δεκαεπτά -το τονίζω- τον αριθμό. Όμως τρία είναι τα βασικά, τρία είναι αυτά που καίνε, τρία είναι αυτά που καταδεικνύουν ότι ο συμβασιούχος θα εισπράξει αυτά τα χρόνια πολύ παραπάνω από 25 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό ορίζεται και από το business plan. Προφανώς επικαλούνται ιδιωτικότητα. Άκουσον άκουσον! Πρόκειται για δημόσια σύμβαση, μιλάμε για το ελληνικό δημόσιο, για περιουσία του ελληνικού δημοσίου και επικαλούνται εμπιστευτικότητα για κάτι τέτοιο. Αυτό, όπως αντιλαμβάνεστε, προκαλεί θυμωδία, για να μην πω οργή, διότι μιλάμε για την περιουσία των Ελλήνων φορολογουμένων, μιλάμε για μια εκπληκτική υποδομή που μπορεί να προσφέρει πάνω από 25 δισεκατομμύρια στους Έλληνες φορολογούμενους.

Και τι γίνεται εδώ; Έρχεται ο παραχωρησιούχος με 3,27 δισεκατομμύρια εμπροσθοβαρώς και 7,5% επί του τζίρου για τα υπόλοιπα είκοσι πέντε έτη. Αυτή η διαφορά, 7 δισεκατομμύρια

δηλαδή αθροιστικά στα είκοσι πέντε χρόνια, όταν μπορεί να είναι πολλαπλάσιο το όφελος για το ελληνικό δημόσιο, αν αυτή δεν είναι μια αποικιοκρατικού τύπου σύμβαση τότε τι είναι, κύριοι συνάδελφοι, τι άλλο θα μπορούσε να ήταν; Το να εκχωρούμε αυτή την υποδομή στρατηγικής σημασίας και τεράστιας δυνατότητας απόκτησης εσόδων στη γνωστή εταιρεία νομιζώ ότι αυτό είναι κάτι το οποίο δεν μπορεί παρά να επισημανθεί.

Και μένω στο τίμημα γιατί τα μαθηματικά είναι αμείλικτα. Εδώ είναι, πεισματάρικα, και δείχνουν τη διαφορά. Και όχι να πανηγυρίζει αλαλάζων ο Πρωθυπουργός ότι απομείωσε -αν είναι δυνατόν!- τα διόδια τέλη στα 2,5 ευρώ! Τι ντροπή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι! Μια υποδομή για την οποία -προσέξτε- για είκοσι πέντε χρόνια πλήρωναν οι Έλληνες πολίτες, οι χρήστες της Αττικής Οδού 2,5 ευρώ και 2,80 εσχάτως. Γιατί όμως; Γιατί είναι ένα έργο το οποίο ολοκληρωνόταν με κατασκευαστικό αντικείμενο. Τώρα δεν υπάρχει κανένα κόστος κατασκευαστικό και το τίμημα είναι το ίδιο. Τα διόδια έπρεπε να είναι περί του ενός ευρώ, ακόμα και αν προχωρούσαμε στη διαδικασία τη δική σας. Επιβαρύνετε και ενισχύετε τον πληθωρισμό και την ακρίβεια με αυτόν τον τρόπο. Και είναι και βαθιά αντιαναπτυξιακό, διότι το μεταφορικό έργο προφανώς δεν είναι 2,5 ευρώ για τα ΔΧ. Είναι πολλαπλάσια τα έσοδα που εισπράττει ο παραχωρησιούχος.

Θέλουμε να πούμε, λοιπόν, εδώ ότι και το τίμημα και τα διόδια τέλη είναι πολύ υψηλά για τους φορολογούμενους, αλλά και τα έσοδα του δημοσίου είναι πολύ μειωμένα σε σχέση με αυτά που θα μπορούσε να είχε αν πραγματικά το έργο ερχόταν στα χέρια του δημοσίου. Και θα μπορούσε, γιατί το έχει αποδείξει το ελληνικό δημόσιο. Άκουσα τον κ. Σταϊκούρα να μιλάει για ανίκανο δημόσιο να διαχειριστεί μια τέτοια υποδομή. Τι ντροπή να λέει ο Έλληνας Υπουργός Μεταφορών κάτι τέτοιο! Προφανώς και έχει τη δυνατότητα το ελληνικό δημόσιο να αντεπεξέλθει. Δεν μιλάμε για κανένα κατασκευαστικό έργο, μιλάμε για μια διαχείριση αρτηρίας. Μελέτησα χθες το βράδυ την παράδοση - παραλαβή και αν μη τι άλλο είδα ότι είναι σε καλή κατάσταση τα τεχνικά στοιχεία που διέπουν το έργο.

Τέταρτο παράδειγμα και απόδειξη συνάμα ότι αυτή η σύμβαση ζημιώνει το ελληνικό δημόσιο. Ανεξάρτητος μηχανικός. Τι ωραία έκφραση, εύχη! Και -προσέξτε- υπάρχει και το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο που σας λέει για τον ανεξάρτητο μηχανικό, υπάρχει και η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Αυτή η μέθοδος πρέπει πάση θυσία να αλλάξει.

Ανεξάρτητος μηχανικός. Τι είναι ο ανεξάρτητος μηχανικός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Είναι ο μηχανικός ή η τεχνική εταιρεία, η οποία προσλαμβάνεται από τον παραχωρησιούχο, από την εταιρεία, από την «ΤΕΡΝΑ» εν προκειμένω -αυτή θα αναλάβει το έργο όπως φαίνεται-, προσλαμβάνεται, λοιπόν, από την εταιρεία πληρώνεται από την εταιρεία ο ανεξάρτητος μηχανικός για να κάνει κάτι; Για να πιστοποιήσει έργα συντήρησης κ.λπ. της εταιρείας. Αυτό είναι η επιτομή του υποκειμενισμού, όχι του αντικειμενισμού. Και είναι κάτι κομβικής σημασίας, που προβληματίζει. Δηλαδή θα έχουμε έναν τέτοιου τύπου ανεξάρτητο μηχανικό για είκοσι πέντε χρόνια, για να συντηρεί και να εποπτεύει τη δική μας δημόσια υποδομή; Το αφήνω στην κρίση όσων μας ακούν.

Όσον αφορά το πέμπτο, για τα διόδια τέλη νομιζώ ότι έδωσα έμφαση. Είναι αδιανόητο να υπάρχουν τόσο υψηλά τέλη μετά από ένα έργο που έχει κατασκευαστεί. Γιατί μπορούμε να αντιληφθούμε ότι όταν ένας εργολήπτης αναλαμβάνει το έργο να το συντηρήσει και να κατασκευάσει πρέπει τα τέλη να είναι υψηλά για να μπορεί ο ΙΡΡ να είναι σε ελκυστικά επίπεδα και να κάνει την απόσβεσή του. Εδώ πώς δικαιολογείται η παραμονή των τελών τόσο υψηλά όταν δεν υπάρχει έργο;

Πάμε τώρα και σε κάτι άλλο ενδιαφέρον, το έκτο. Αίφνης στο πέμπτο έτος μονομερώς η εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να αυξήσει έως και 30% τα διόδια τέλη, ήτοι δηλαδή 3,3 ευρώ, 3,5 σχεδόν ευρώ σε σχέση με σήμερα, σε πέντε χρόνια, και όχι απλά να τα αυξήσει, αλλά σημειακά, χρονικά να τα εφαρμόσει στις ώρες αιχμής ή τις μέρες αιχμής, άρα να πολλαπλασιάσει τα έσοδά της. Βεβαίως σε επίπεδο εικοσιτετραώρου πρέπει να πάει στον μέσο όρο. Τι θα κάνει, λοιπόν; Θα έχει 1 ευρώ τα μεσάνυχτα και 3,5 ευρώ τις ώρες αιχμής που οι διελεύσεις θα είναι πάνω από τρια-

κόσιες χιλιάδες - τριακόσιες πενήντα χιλιάδες οχήματα την ημέρα. Αυτή είναι η αλήθεια, αυτή είναι η πραγματικότητα. Αυτό συντελείται σήμερα. Σε αυτό καλείστε να τοποθετηθείτε υπέρ ή κατά, για να γνωρίζουμε και τι συμβαίνει.

Και βέβαια αυτό το οποίο θεωρούμε εντέλει ότι είναι επίσης πάρα πολύ σημαντικό είναι το εξής. Γιατί μας είπε ο κ. Σταϊκούρας χθες ότι προβληματίζεται για το πώς θα χρηματοδοτηθούν τα έργα που τόσο ανάγκη έχει το λεκανοπέδιο για να αποφορτίσει το κυκλοφοριακό -σωστά- και ότι θα πρέπει πάντοτε οποιαδήποτε εξαγγελία σε επίπεδο έργου να συνδέεται με χρηματοδότηση διότι είναι στενά τα περιθώρια κι ότι δεν μπορούμε να κατασκευάσουμε άλλα έργα. Το λέει αυτό την ώρα που έχει μπροστά του μια υποδομή η οποία μπορεί από μόνη της να χρηματοδοτήσει το σύνολο των έργων του λεκανοπεδίου αποδεδειγμένα. Γιατί τέσσερα συν ένα είναι τα μεγάλα έργα υποδομής, που είναι κοστολογημένα, απλά δεν υπάρχουν οι πόροι.

Εδώ, λοιπόν, δεν είναι μόνο ότι υπάρχει οιονεί απώλεια εσόδων για το ελληνικό δημόσιο -εξ ου και η ζημίωσή του με αυτή τη σύμβαση-, δεν είναι μόνο αυτό, αλλά είναι κι ότι με τον τρόπο σας δημιουργείται δομικό πρόβλημα χρηματοδότησης των υπόλοιπων έργων. Γιατί πράγματι οι κανόνες είναι συγκεκριμένοι, δεν υπάρχουν «λεφτόδεντρα», υπάρχει, όμως, μια υποδομή που μπορεί να προσφέρει τεράστιους πόρους που θα χρηματοδοτήσουν τα συγκεκριμένα έργα.

Κλείνοντας και θέλοντας να σεβαστώ τον χρόνο -άλλωστε θα έχουμε τη δυνατότητα για δευτερολογίες- μετά από όλα αυτά τα κατά την άποψή μας επτά διακριτά σημεία που τεκμαίρουν, που αποδεικνύουν ότι αυτή είναι μια ζημιογόνα σύμβαση για το ελληνικό δημόσιο, καλώ το Σώμα -και φυσικά θα το κάνουμε και εμείς- να το καταψηφίσει.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτικής Συμμαχίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα ηλεκτρονικής εγγραφής ομιλητών.

Καλώ στο Βήμα τον ειδικό αγορητή του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής κ. Απόστολο Πάνα.

Ορίστε, κύριε Πάνα, έχετε τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο εν λόγω σχέδιο νόμου το ζήτημα που αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση είναι η κύρωση της από 12^{ης} Σεπτεμβρίου 2024 σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού μεταξύ του ελληνικού δημοσίου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ και της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», ενώ παράλληλα θεσπίζονται συνοδευτικές και συμπληρωματικές διατάξεις ως προς την ανωτέρω σύμβαση προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομαλή εξέλιξή της.

Οι βραχυπρόθεσμοι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης σύμφωνα πάντα με την αιτιολογική έκθεση είναι η διευκόλυνση της εγκατάστασης του νέου παραχωρησιούχου στον αυτοκινητόδρομο της Αττικής Οδού κατά την ημερομηνία ένταξης της παραχώρησης, καθώς και η συμπλήρωση των ρυθμίσεων της σύμβασης παραχώρησης σε μια σειρά από επιχειρησιακά θέματα, ενώ ως μακροπρόθεσμος στόχος αναφέρεται η διατήρηση της αξίας του αυτοκινητοδρόμου για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, καθώς και η βελτίωση και η αύξηση των παρεχόμενων υπηρεσιών, οι οποίες φυσικά θα αναβαθμίσουν το επίπεδο λειτουργίας ενός από τους σημαντικότερους αυτοκινητοδρόμους της χώρας.

Ας αναφέρουμε όμως σύντομα κάποια στοιχεία για την Αττική Οδό. Το έργο λοιπόν αυτό μας παραπέμπει στην περίοδο των μεγάλων έργων που έχουν υπογραφεί ΠΑΣΟΚ, έργων που συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη της χώρας, έργα όπως το Ρίο - Αντίρριο και το μετρό που παρ' όλες τις κριτικές που ασκήθηκαν από τις επόμενες κυβερνήσεις, τελικά το αποδέχτηκαν.

Η Αττική Οδός λοιπόν αποτελεί τον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με τη μέση ημερήσια κυκλοφορία να ξεπερνά τις διακόσιες σαράντα χιλιάδες - διακό-

σιες σαράντα μία χιλιάδες οχήματα. Για τη διαχείριση τώρα του αυτοκινητόδρομου έχει υπογραφεί από τις 23-5-1996 σύμβαση παραχώρησης η οποία κυρώθηκε με νόμο, τον ν.2445 του 1996, και η διάρκεια της οποίας λήγει στις 5-10-2024.

Αναφορικά λοιπόν με το θέμα της απόσβεσης κεφαλαίων που τοποθετήθηκαν για την κατασκευή της Αττικής Οδού και ως εκ τούτου για την επιστροφή του οδικού άξονα στο ελληνικό δημόσιο, η παραχωρησιούχος κοινοπραξία είχε την υποχρέωση να κατασκευάσει πέντε έτη διάρκεια κατασκευής και στη συνέχεια να λειτουργήσει το έργο δεκαοκτώ χρόνια κατ' ανώτατο, με αντάλλαγμα φυσικά την είσπραξη διοδίων στη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης.

Σύμφωνα λοιπόν με τη σύμβαση, η περίοδος παραχώρησης λήγει τον Οκτώβριο του 2024. Μπορούσε όμως να διακοπεί όταν επετεύχθη η προβλεπόμενη στη σύμβαση μέγιστη απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου και παραχωρησιούχου. Η απόδοση αυτή φυσικά υπολογίζεται επί των καθαρών κερδών του, με βάση τις οικονομικές καταστάσεις που υποβάλλει στις πιστώτριες τράπεζες και στο ελληνικό δημόσιο στο τέλος κάθε οικονομικού έτους.

Σύμφωνα λοιπόν με την παλαιά σύμβαση παραχώρησης του 1996, αν η απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου ξεπερνούσε το 13%, η παραχωρησιούχος ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει το έργο στο ελληνικό δημόσιο. Από το 2006 όμως που άρχισε να διανέμει μείρισμα στους μετόχους, η Αττική Οδός καθώς μέχρι τότε αποπληρώνονταν τα δάνεια, μέχρι σήμερα μετά από δεκαοκτώ ολόκληρα έτη ο οδικός άξονας των εβδομήντα χιλιομέτρων έχει εισπράξει από τα διόδια αρκετά δισεκατομμύρια ευρώ, άνω των 4 εκατομμυρίων, και καθαρά κέρδη πολλών εκατομμυρίων ευρώ.

Εδώ λοιπόν τι έχουμε; Δημιουργείται μια αντίφαση και μια αναντιστοιχία όσον αφορά την επίτευξη της μέγιστης απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου της παραχωρησιούχου εταιρείας.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, για άλλη μια φορά, γνωρίζοντας το χρονικό διάστημα η λήξης της σύμβασης, έρχεται προς ψήφιση η κύρωση της νέας με την ενημέρωση να γίνεται σε εμάς μόλις λίγες μέρες πριν την είσοδο του σχεδίου νόμου στη Βουλή. Οικονομικά στοιχεία και κέρδη των εταιρειών διαχείρισης, ωφέλειες ή απώλειες για το ελληνικό δημόσιο, ωφέλειες ή βελτιώσεις των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες της Αττικής Οδού προφανώς είναι στοιχεία τα οποία για κάποιο λόγο δεν μας είναι αρκετά, ώστε να έχουμε πλήρη γνώση και ενημέρωση για τεκμηριωμένα ποσοτικά στοιχεία από το ΤΑΙΠΕΔ, όπως συγκοινωνιακές και οικονομοτεχνικές μελέτες και κατά πόσο οι όροι που υπογράφει η Κυβέρνηση στις συμβάσεις παραχώρησης και συμπράξεις δημοσίου - ιδιωτικού τομέα εκπληρώνουν τον σκοπό τους, δηλαδή να λειτουργούν προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

Ο Πρωθυπουργός έσπευσε να προαναγγείλει μείωση της τάξης του 10% στα διόδια, αποκρύπτοντας ότι αυτό προβλεπόταν στη σύμβαση και αφορά μόνο πέντε έτη και ότι υπάρχει η δυνατότητα πιθανής αύξησης και εκτόξευσης των διοδίων ανά 3,25 ευρώ.

Σε κάθε λοιπόν περίπτωση, το αντίτιμο των διοδίων σήμερα έχει οριστεί στην παλαιά σύμβαση, περιλαμβάνει δηλαδή την απόσβεση του κόστους κατασκευής της οδού, τη συντήρηση και τη λειτουργία αυτής στη διάρκεια της παραχώρησης, ενώ στη νέα σύμβαση παραχώρησης που φέρνεται προς κύρωση στη Βουλή δεν περιλαμβάνεται η κατασκευή νέων μεγάλων έργων και οι συμβατικές υποχρεώσεις του νέου παραχωρησιούχου, που θα αφορούν αποκλειστικά και μόνο τη λειτουργία -προσέξτε, μόνο τη λειτουργία-, τη συντήρηση της οδού.

Συνεπώς, η μείωση της τιμής των διοδίων στη νέα σύμβαση καθίσταται επιβεβλημένη και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να προβάλλεται ως αποτέλεσμα κάποιας κυβερνητικής επιλογής.

Για ποιον λόγο δεν έχουμε δραστηριτική μείωση της τιμής των διοδίων στη νέα σύμβαση, αφού πλέον ο νέος παραχωρησιούχος θα είχε να αποσβέσει σημαντικά λιγότερα έξοδα συγκριτικά με την προηγούμενη σύμβαση που περιλάμβανε και το κόστος κατασκευής της;

Ποιος είναι ο πραγματικός λόγος που κάποιος πρέπει να πλη-

ρώνει πανάκριβα διόδια για συντήρηση και καθορισμό ενός βασικού έργου υποδομής που πληρώθηκε και ολοκληρώθηκε;

Θεσμική λοιπόν υποχρέωση της πολιτείας θα ήταν ο διαρκής κρατικός έλεγχος της αυστηρής τήρησης των όρων της σύμβασης, έτσι ώστε να διασφαλίζονται το σύνολο των συμφερόντων των εμπλεκόμενων μερών. Η ανυπαρξία όμως μηχανισμού επίβλεψης και διαφάνειας στα πρότυπα ελέγχου των συμβάσεων των δημόσιων έργων δημιουργεί στρεβλώσεις για το δημόσιο συμφέρον.

Περνώντας σε ειδικότερες λοιπόν επισημάνσεις, να αναφέρω τα εξής σημαντικά και αξιοσημείωτα της σύμβασης και αυτά τα οποία πιστεύουμε και εμείς σαν παράταξη, ως ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής, ότι θα πρέπει να κατοχυρωθούν πλέον σε τέτοιες κυρώσεις συμβάσεων.

Ο ανεξάρτητος λοιπόν μηχανικός θα πρέπει να επιλέγεται και να αμείβεται από το δημόσιο. Η επιλογή και αμοιβή του ανεξάρτητου μηχανικού από τον παραχωρησιούχο δεν συνιστά διασφάλιση δημόσιου ελέγχου με όσες δικλίδες ασφαλείας και να μπου. Το δημόσιο πρέπει να δημιουργήσει μηχανισμό εξειδικευμένης παρακολούθησης σε τέτοιου τύπου συμβάσεις παραχώρησης.

Οι βασικοί υπεργολάβοι πρέπει να είναι ένας ενιαίος οικονομικός φορέας ή επίσης να αντιμετωπίζεται ως όμιλος εταιρειών. Τα προσαρτήματα των συμβάσεων αποτελούν τους κανόνες της βασικής εφαρμογής τους και περιέχουν στοιχεία που πρέπει να είναι γνωστά τόσο στο κοινό όσο και τους φορείς και μάλιστα, στους εξειδικευμένους. Είναι αδιανόητο δηλαδή να μην είναι δημοσιοποιήσιμο το προσάρτημα που εμπεριέχει την αποτίμηση των βασικών δεικτών απόδοσης. Άρα, κρίνεται επιβεβλημένη η έγκαιρη δημοσιοποίηση των προσαρμογών, ώστε ο μηχανισμός εξειδίκευσης παρακολούθησης να ελέγχεται.

Το να δοθούν τα προσαρτήματα την ημέρα ψήφισης του νομοσχεδίου, αν μη τι άλλο, νομίζω ότι υποτιμά τη νοημοσύνη και την κοινοβουλευτική, αλλά και γενικότερα τη φιλοσοφία που πρέπει να έχουμε σε τέτοιου είδους συμβάσεις.

Επίσης και τέλος, πώς γνωρίζουμε πραγματικά οικονομικά μεγέθη τόσο για την εταιρεία όσο και για το δημόσιο, έτσι ώστε να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα, ενώ δεν μας κοινοποιήθηκε κανένα αναλυτικό στοιχείο και δεδομένα;

Στην ουσία λοιπόν μας ζητάτε να συναινέσουμε σε μια διαδικασία στην οποία δεν συμμετείχαμε, με ένα πέπλο μυστικότητας και πολλών ερωτηματικών, χωρίς καμμία πρόθεση ουσιαστικής, αντικειμενικής και αναλυτικής ενημέρωσης για τα οικονομικά και τεχνικά δεδομένα της σύμβασης για μια μεγάλη υποδομή της χώρας.

Εμείς θέλουμε να προχωρήσουν οι συγκεκριμένες συμβάσεις, αλλά δεν μπορούμε ουσιαστικά να συναινέσουμε και στον τρόπο της διαδικασίας -τον οποίο αυτή τη στιγμή υιοθετείτε- και στο μέγεθος και στο μεγαλύτερο μέγεθος των συμβάσεων, τις οποίες φέρνεται αυτή τη στιγμή στη Βουλή.

Στο πλαίσιο, λοιπόν αυτό, επιφυλασσόμαστε, στο πλαίσιο της κοινοβουλευτικής διαδικασίας και ξεκαθαρίζουμε ότι από εμάς -τουλάχιστον το λιγότερο- δεν θα γίνει αποδεκτή η συγκεκριμένη σύμβαση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ – Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε τον κ. Πάνα για την οικονομία του χρόνου.

Πριν καλέσω στο Βήμα την ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, την κ. Διαμάντω Μανωλάκου να κάνω μια ανακοίνωση στο Σώμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω ότι η Υποεπιτροπή Υδατικών Πόρων της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος καταθέτει την έκθεσή της για την Α' Σύνοδο της Κ' Βουλευτικής Περιόδου, σύμφωνα με το άρθρο 43Α παράγραφος 6 του Κανονισμού της Βουλής.

Η εν λόγω έκθεση θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Η προαναφερθείσα έκθεση λόγω μεγάλου όγκου δεν καταχωρίζεται στα Πρακτικά και βρίσκεται σε αρχείο μορφής PDF στο παρακάτω ηλεκτρονικό σύνδεσμο:

https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/%CE%95%CE%9A%CE%98%CE%95%CE%A3%CE%97_%CE%9A_%CE%91_%CE%A5%CE%94%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%A9%CE%9D%20%CE%A0%CE%9F%CE%A1%CE%A9%CE%9D_%CE%A4%CE%95%CE%9B%CE%99%CE%9A%CE%9F.pdf

Τον λόγο τώρα έχει εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, η ειδική αγορήτρια, κ. Διαμάντω Μανωλάκου.

Ορίστε, κυρία Μανωλάκου, έχετε τον λόγο.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Ευχαριστώ.

Το ΚΚΕ καταψηφίζει την κύρωση σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, γιατί αυτός ο βασικός οδικός άξονας της Αθήνας και βασικό τμήμα του οδικού δικτύου του Νομού Αττικής έχει αποσβεστεί, εξασφαλίζοντας τρελά κέρδη στην κοινοπραξία για πολλά χρόνια από την πληθώρα διοδίων που πλήρωσαν οι εργαζόμενοι για να είναι έγκαιρα και με ασφάλεια στις δουλειές τους.

Ήταν μια σύμβαση «πιλότος» για πολλές που ακολούθησαν και γι' αυτό αποκαλείται λεόντειος. Υπογράφηκε από την αμαρτωλή σοσιαλδημοκρατία της κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ το 1996 -και υπερηφανεύονται κιόλας- περιέχοντας τον όρο ότι θα μπορούσε να διακοπεί η περίοδος παραχώρησης που λήγει αύριο και να επιστρέψει το έργο στο ελληνικό δημόσιο, εάν είχε ξεπεράσει η απόδοση το μέγιστο ύψος στο μετοχικό κεφάλαιο της. Αν και ουσιαστικά η παραχωρησιούχος το είχε ξεπεράσει, με διάφορα τερτίπια το συγκαλύπταν. Και οι εναλλασσόμενες κυβερνήσεις Νέας Δημοκρατίας, ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ κ.λπ., ή συμμαχικά σχήματα, ποτέ δεν έκαναν έλεγχο. Δέχονταν αυτό που η κοινοπραξία εμφάνιζε, δηλαδή υπέρογκα έξοδα και δαπάνες, μειώνοντας έτσι στο ελάχιστο τα καθαρά κέρδη, συνταγή ληστεϊκής κερδοφορίας με τις πλάτες των κυβερνήσεων, γιατί με το κεφάλαιο είναι, όχι με τον λαό.

Το ίδιο γίνεται και με τους ενεργειακούς ομίλους και το πανάκριβο ρεύμα και ούτω καθ' εξής. Γι' αυτό σήμερα σπάνε το ένα ρεκόρ μετά το άλλο -ρεκόρ κερδοφορίας- οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο στο πρώτο εξάμηνο του 2024. Μιλάμε για κέρδη 5,7 δισεκατομμύρια για το πρώτο εξάμηνο, 20% αύξηση. Έτσι, λοιπόν, δουλεύουν. Όμως, και τότε στην Αττική Οδό, η συντήρηση έφτασαν χρονιές που стоίχιζε ακόμα και 1.000.000 ευρώ ανά χιλιόμετρο, λες και το έστρωναν με χρυσάφι.

Η σύμβαση άλλωστε, δεν προέβλεπε κανένα πιαφόν στο κόστος συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, οπότε στοίχιζε όσο ήθελαν οι εργολάβοι. Όμως ένας έλεγχος στα συνολικά έσοδα, στα αθροιστικά κέρδη και το ύψος των μερισμάτων στους μετόχους, γρήγορα οδηγούσε στο συμπέρασμα της ληστείας που γινόταν και γι' αυτό η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών του Δημοσίου με συγκεκριμένα νούμερα και αναλύσεις, την ονομάζει σκανδαλώδη σύμβαση, αποδεικνύοντας τη ληστεία. Εμείς καταθέτουμε την ανακοίνωσή τους.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα ανακοίνωση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Γι' αυτό όλες συνολικά οι συμβάσεις παραχώρησης λειτουργούν σε βάρος του συμφέροντος του λαού και των κοινωνικών αναγκών. Απόσβεση, λοιπόν, έγινε. Θα έπρεπε ο οδικός άξονας της Αττικής Οδού να δοθεί στον λαό χωρίς διόδια και μάλιστα να χρησιμοποιείται και από τα μέσα μαζικής μεταφοράς λεωφορεία και άλλα.

Όχι λοιπόν δεν τα καταργείτε, αλλά τα διαιωνίζετε προκλητικά και ξεδιάντροπα στο νέο παραχωρησιούχο τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», μέσα από αυτό το σχέδιο με τη νέα σύμβαση και νέο παραχωρησιούχο. Και τι κάνει ο νέος όμιλος; Ακολουθεί την ίδια συνταγή του προηγούμενου. Ιδρύει ξανά δύο εταιρείες, η μία αναλαμβάνει τη διαχείριση η άλλη τη συντήρηση και εκμετάλλευση του οδικού δικτύου. Δοκιμασμένο σχήμα, πολύ αποδοτικό και χρυσοφόρο. Βλέπετε πως εξασφαλίζονται τα κέρδη.

Όμως, χρες στα νηπιαγωγεία και δημοτικά στον Κορυδαλλό, έκοψαν το ρεύμα γιατί δεν πληρώθηκαν οι λογαριασμοί. Αυτή είναι η πολιτική σας. Αντί, λοιπόν, να καταργήσετε τα διόδια, προ-

κλητικά μας κοροϊδεύετε και δίνετε και νέα προνόμια κερδοφορίας στον όμιλο της «ΤΕΡΝΑ» και βέβαια πετάτε στο δρόμο τους εργαζόμενους. Και το λέω αυτό -και το βάζουμε πρώτο, στην κορυφή- γιατί έχετε ένα ύφος ότι δήθεν τους έχετε κατοχυρώσει, αλλά τους κοροϊδεύετε και από πάνω.

Την εταιρεία την παραδίδετε καθαρή, δεν είναι συνέχεια της προηγούμενης. Και το κάνετε αυτό, γιατί κατοχυρώνετε με ειδικό άρθρο -το άρθρο 6, παράγραφος 2- ότι η νέα εταιρεία δεν ευθύνεται για απαιτήσεις ή αξιώσεις που απορρέουν από οποιαδήποτε εργασιολογική σχέση. Και κατά τα άλλα τους λέτε ότι τους φροντίζετε. Η ουσία είναι ότι τους αντιμετωπίζετε ως συνήθως σαν βαρίδια, τους πετάτε σαν στημένες λεμονόκουπες, καμμία δέσμευση δεν υπάρχει για να συνεχίσουν τη δουλειά τους με τα ίδια δικαιώματα, απλώς κατοχυρώνετε ότι τους διώχνετε κλοσηδόν. Η μόνη δέσμευση που έχετε είναι τα είκοσι πέντε χρόνια εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού από την «ΤΕΡΝΑ» για τρελή, τρελή κερδοφορία.

Είσατε, κύριοι της Κυβέρνησης, ενάντια στους εργαζόμενους και αυτό είναι ολοφάνερο. Η νέα εταιρεία θα τους πάρει μεν για τρεις μήνες και αυτό γιατί; Για να συνεχίσει να εισπράττει τα διόδια μεταβατικά και να εκπαιδεύσουν τους καινούργιους φθηνότερους. Είσατε, λοιπόν, υπόλογοι.

Δεύτερον, θα υπάρχει αποζημίωση από το δημόσιο σε περίπτωση νομοθεσίας που βλάπτει ουσιαστικά τα συμφέροντα του παραχωρησιούχου.

Τρίτον, σε περίπτωση λύσης της σύμβασης παραχώρησης, λόγω μη έγκαιρης έναρξης της ημερομηνίας παραχώρησης, βαρύνεται δυσανάλογα το δημόσιο. Επιστρέφει εγγυητικές επιστολές, πληρώνει δαπάνες του παραχωρησιούχου και επιπλέον θα πρέπει να του καταβάλει και 1.000.000 ευρώ. Αν, όμως, η ευθύνη βάρυνε τον παραχωρησιούχο, τότε απλά πέφτει η εγγυητική επιστολή, τίποτα άλλο. Καμμία αποζημίωση υπέρ του δημοσίου. Δηλαδή, συμφωνία που είναι σε βάρος του δημοσίου. Το αποφυγάτε, δεν υπάρχει καθυστέρηση.

Τέταρτον, ο παραχωρησιούχος έχει το αποκλειστικό δικαίωμα επιβολής και είσπραξης διοδίων, όμως, όχι μόνο αυτό, αλλά και της εμπορικής εκμετάλλευσης των υπαρχόντων σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών και των κάθε είδους εμπορικών χρήσεων που επιτρέπεται να πραγματοποιηθούν στο έργο παραχώρησης. Πολλαπλά, δηλαδή, τα έσοδα για βενζινάδικα, μαγαζιά εστίασης και άλλα.

Πέμπτον, ο παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να προτείνει τυχόν επιπλέον θέσεις σε ανάπτυξη σταθμών. Δηλαδή, δεν φτάνουν αυτά για έναν καλοσυντηρημένο οδικό άξονα, αλλά μπορεί να βάλε και άλλους σταθμούς διοδίων, αυξάνοντας τα κέρδη του.

Έκτον, προβλέπεται ευθύνη του παραχωρησιούχου για παρεμπόδιση της κυκλοφορίας του αυτοκινητόδρομου, όταν οι ουρές αναμονής είναι περισσότερες από έξι οχήματα ανά πύλη και περισσότερο από δεκαπέντε λεπτά την ημέρα, τότε επιβάλλεται ποινική ρήτρα, έτσι γράφετε.

Όμως, ποινική ρήτρα δεν επιβάλλεται όσο μεγάλο και αν είναι το μποτιλιάρισμα ακόμα και χιλιόμετρων και ο χρόνος αναμονής στους σταθμούς διοδίων, σε περίπτωση που όλες οι πύλες είναι ανοικτές.

Μας δουλεύετε κιόλας ψιλό γαζί! Σιγά που θα βάλετε ποινική ρήτρα στον όμιλο «ΤΕΡΝΑ»! Το αναιρείτε εκ των προτέρων σε ειδικό άρθρο!

Έβδομον, για την αντιμετώπιση τυχόν κυκλοφοριακής συμφόρησης παρέχεται στον παραχωρησιούχο η δυνατότητα για σύστημα διαφοροποιημένου διοδίου για διαφορετικές χρονικές περιόδους, δηλαδή σε ώρες αιχμής υψηλότερο διόδιο και σε ώρες εκτός αιχμής χαμηλότερο.

Τι κάνετε, λοιπόν; Εκβιάζετε τον εργαζόμενο που γυρίζει σπίτι του να πληρώνει ακριβότερα, διαφορετικά θα τον φάνε οι δρόμοι αναμονής το πρωί για να φτάσει έγκαιρα στη δουλειά του.

Όγδοον, αναφέρονται περιπτώσεις όπου το δημόσιο υποχρεούται να αποζημιώσει τον παραχωρησιούχο είτε για την ουσιαστική μείωση των εσόδων είτε για την ουσιαστική αύξηση των δαπανών του. Για τους φτωχούς, όμως και τους αδύναμους, δεν έχετε μέτρα προστασίας και αναπλήρωσης, όταν υπάρχει οικονομική

αδυναμία. Εκεί δουλεύουν οι πλειστηριασμοί και πάνε σύννεφο!

Μάλιστα, η πιστοποίηση της μείωσης των εσόδων ή της αύξησης των δαπανών του παραχωρησιούχου πιστοποιείται από ορκωτό ελεγκτή του ίδιου του παραχωρησιούχου. Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει!

Ένατο, για γεγονότα ανωτέρας βίας η νέα εταιρεία δεν έχει υποχρέωση να κάνει ασφάλιση ή ακόμα, έχει απαλλαγή από υποχρέωση ασφάλισης. Ως προς το ποιες ασφαλίσσεις υποχρεούται να κάνει ο παραχωρησιούχος, προβλέπεται στο προσάρτημα 5 της σύμβασης παραχώρησης, που δεν τίθεται υπ' όψιν της Βουλής με το παρόν νομοσχέδιο. Δηλαδή, εμείς δεν ξέρουμε τι περιέχει το προσάρτημα 5.

Αναμφίβολα, χρειαζόμαστε στο λεκανοπέδιο Αττικής νέους οδικούς άξονες τύπου Αττικής Οδού, χωρίς διόδια και προέκταση κυρίως της Αττικής Οδού, όπως χρειάζεται και επέκταση του μετρό. Παραδείγματος χάριν, αν γίνει επέκταση του μετρό σε Κερατσίνι, Πέραμα και Σαλαμίνα, όπου υπάρχουν μεγάλα και μικρά ναυπηγεία και συνολικά, η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τότε δεν θα χρειάζεται πολλοί από τους εργαζόμενους να διανύουν χιλιόμετρα και να χρησιμοποιούν τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, οπότε λιγότερο καυσάριο, λιγότερη κίνηση. Ταυτόχρονα, με την επέκταση του μετρό, θα φτάνουν στη δουλειά τους ευκολότερα, γρηγορότερα και με ασφάλεια.

Το ίδιο ισχύει και για τη δυτική Αττική, που συγκοινωνιακά είναι υποβαθμισμένη, αν και εκεί ζουν ενάμισι εκατομμύριο άνθρωποι. Διότι, τελικά, συρρικνώνεται και ο ελεύθερος χρόνος, όταν θέλουν πάνω από δύο ώρες καθημερινά στους δρόμους και με το κυκλοφοριακό να είναι χιλιόμετρα.

Όμως, δεν βάζετε σε προτεραιότητα, δεν ιεραρχείτε τις ανάγκες των εργαζομένων, αλλά μόνο τον κεφαλαίου, τουριστικού, φοροπληστικού, ενεργειακού κ.λπ.. Και τι μας λέτε; Ότι το οικονομικό αντάλλαγμα από την Αττική Οδό θα είναι 3,27 δισεκατομμύρια και θα πείδη στη μείωση του δημοσίου χρέους και έτσι, αυτή μόνο η συναλλαγή περιορίζει σχεδόν κατά μιάμιση μονάδα το ΑΕΠ.

Αυτό είναι το άλλοθι, για να συνεχίζετε να αρμέγετε τους εργαζόμενους στα διόδια, αφού ένας εργαζόμενος θα συνεχίζει να πληρώνει 5 ευρώ την ημέρα για να χρησιμοποιεί την Αττική Οδό, που δεν φημίζεται πια ούτε για την ασφάλεια ούτε για την εξυπηρέτηση, αν κρίνουμε από το καθημερινό μποτιλιάρισμα, τα συχνά ατυχήματα, αλλά και το φιάσκο του εγκλωβισμού στα χιόνια του 2022. Αυτό εσείς το ονομάζεται «αξιοποίηση δημόσιας περιουσίας και δημόσιο συμφέρον». Στην πραγματικότητα, είναι το συμφέρον των ομίλων για περισσότερα κέρδη.

Όμως, για να φανεί δήθεν φιλολαϊκή η αντιδραστική φιλομονοπωλιακή πολιτική της Κυβέρνησης, μειώθηκαν τα διόδια από 2,8 σε 2,5 ευρώ, αλλά είναι κοροϊδία, γιατί ο όμιλος που τα εκμεταλλεύεται θα εξακολουθήσει να θησαυρίζει από έναν δρόμο που φτιάχτηκε με τα χρήματα του ελληνικού λαού και επιπλέον, δεν έχουν περάσει ούτε πέντε μήνες από τότε που η Κυβέρνηση επέβαλε αυξήσεις 8% στα διόδια του υπόλοιπου εθνικού δικτύου, όπου κουμάντο κάνει η ίδια εταιρεία που αναλαμβάνει και την Αττική Οδό, ο όμιλος «ΤΕΡΝΑ».

Κυρίως, όμως, αποκρύπτετε ότι αυτό προβλεπόταν στη σύμβαση, αφορά μόνο πέντε έτη η μείωση και υπάρχει η δυνατότητα αμέσως μετά να εκτοξευτούν στα 3,25 ευρώ ανά διέλευση.

Σε ό,τι αφορά τη μείωση του δημοσίου χρέους, θέλετε να συγκαλύψετε και να δικαιολογήσετε τις ιδιωτικοποιήσεις, ώστε τα διόδια να γίνουν αποδεκτά αδιαμαρτύρητα, αν και πρέπει να καταργηθούν. Ταυτόχρονα, η καλλιέργεια προσδοκιών και αυταπατών πηγαίνει πακέτο με την προσπάθεια ενοχοποίησης του λαού, ότι έχει την πρώτη ευθύνη για την εκτόξευση του κρατικού χρέους.

Το κρατικό χρέος δημιουργήθηκε διαχρονικά και εκτοξεύτηκε από την πολιτική στήριξης των συμφερόντων των κερδών του κεφαλαίου, από τις έμμεσες και άμεσες ενισχύσεις του, από τις φοροαπαλλαγές, από τις εισφοροαπαλλαγές για τους επιχειρηματικούς ομίλους, για τις κρατικές εγγυήσεις, για τα φθηνά τραπεζικά δάνεια, για τη χρηματοδότηση έργων και υποδομών, με αποκλειστικό κριτήριο την κερδοφορία. Ούτε ένα ευρώ από το χρέος δεν δαπανήθηκε για τον λαό! Αντίθετα, οι ερ-

γαζόμενοι καλούνται να ματώνουν για ένα χρέος που δεν δημιούργησαν.

Επίσης, ούτε ένα ευρώ από την πιθανή ελάφρυνση δεν πρόκειται να μετατραπεί σε αυξήσεις σε μισθούς, συντάξεις, κονδύλια για την υγεία και τις σύγχρονες συνολικά λαϊκές ανάγκες. Αυτές εμπορευματοποιούνται για να κερδίζει το κεφάλαιο.

Το χρέος, λοιπόν, είναι του κεφαλαίου και οριστική λύση από τη σκοπιά των λαϊκών συμφερόντων και αναγκών θα είναι η μονομερής διαγραφή του από την εργατική εξουσία. Εκεί χρειάζεται να κατατείνει ο αγώνας και η συμμαχία του λαού. Εκεί αξίζει να καταθέτουν κάθε θυσία τους οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα.

Ωστόσο, το ιδιωτικό χρέος που πνίγει τα νοικοκυριά δεν το αντιμετωπίζετε. Γι' αυτό, δεν κάνετε δεκτή την πρόταση νόμου του ΚΚΕ για την ανακούφιση της λαϊκής οικογένειας από τα χρέη, που μετατρέπονται σε πληθώρα πλειστηριασμών.

Καταψηφίζουμε, λοιπόν, τη σύμβαση, γιατί είναι η φιλοσοφία της αντιλαϊκής πολιτικής σας, που εφαρμόζεται από όλες τις κυβερνήσεις που έχετε σύμπνοια: Να πληρώνει και να ματώνει ο λαός για να κερδίζει το κεφάλαιο. Ζητάμε κατάργηση των διοδίων, ελεύθερους δρόμους. Είναι ιδιοκτησία του λαού και δεν μπορεί να τα εκμεταλλεύεται το κεφάλαιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε την κ. Μανωλάκου.

Τον λόγο τώρα έχει εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας Ελληνική Λύση, η κ. Μαρία Αθανασίου.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, εισάγεται για ψήφιση όπως εσπευσμένως η «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού», η οποία υπεγράφη στις 12 Σεπτεμβρίου και ωστόσο, δόθηκε προς συζήτηση μόλις το προηγούμενο Σάββατο.

Η Ελληνική Λύση θεωρεί ότι η εν λόγω σύμβαση περιέχει πολλά σημεία ανακριβή και ασαφή. Προκειμένου, λοιπόν, να διαπιστώσουμε το αν οι όροι της σύμβασης είναι επικερδείς ή όχι για το ελληνικό δημόσιο, χρειαζόμαστε αριθμούς.

Καλούμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση να μας γνωστοποιήσει μελέτη η οποία να μας ενημερώνει, φέρ' ειπείν, τον αριθμό των οχημάτων που χρησιμοποιούν την Αττική Οδό ανά ημέρα, ανά περίοδο αργιών, Σαββατοκύριακου, αλλά ακόμη και ανά είδος οχημάτων -επιβατικά, βαρέα- καθώς και πόσα έσοδα αποφέρει η κυκλοφορία των οχημάτων, ακόμη και ανά περίοδο και ανά είδος οχημάτων.

Επίσης, η Κυβέρνηση οφείλει να μας ενημερώσει για το ποια είναι τα τακτικά έξοδα συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, καθώς και σε ποιο ύψος ανέρχονται οι συνήθεις δαπάνες συντήρησης είτε και αντικατάστασης του οδοστρώματος, καθώς και ποια είναι τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να πληρούνται στο οδόστρωμα, επί παραδείγματι, είδος και κόστος αντιολισθητικού οδοστρώματος, υλικό το οποίο θα απορροφά το βρόχινο νερό, είδος και κόστος προμήθειας και εγκατάστασης αντιπλημμυρικού υλικού. Επίσης, ζητούμε μελέτη σχετική με τα έξοδα διαγράμμισης της οδού, καθώς και τα τεχνικά χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να φέρουν τα υλικά διαγράμμισης, τα μέγεθ, τα κόσθη ανά μονάδα αλλά και συνολικά.

Επιπροσθέτως, ζητούμε τη λεπτομερή μελέτη για το κόστος αλλά και τις τεχνικές προϋποθέσεις συντήρησης των γεφυρών, τον έλεγχο των αρμών διαστολής, της αντοχής τους σε περιπτώσεις ισχυρού σεισμού ή άλλων ακραίων φυσικών φαινομένων, καθώς και τη συντήρηση και τον έλεγχό τους από στατιστικής πλευράς. Ζητούμε ενημέρωση με στοιχεία για το κόστος και το αντικείμενο συντήρησης στις σήραγγες του έργου. Επίσης, κάθε πότε και με ποιο τρόπο και κόστος συντηρούνται οι κλάδοι κυκλοφορίας, εισόδου και εξόδου, στον αυτοκινητόδρομο και ποιοι είναι οι χρόνοι και ποια είναι η περιοδικότητα ελέγχου και εργασιών συντήρησης. Ακόμα, ζητούμε να μάθουμε αν υπάρχει αρμοδιότητα ελέγχου της τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων και άσκησης ποιοτικού ελέγχου.

Τέλος, ο παραχωρησιούχος να ενημερώσει για το πόσο προσωπικό απασχολεί σε κάθε τομέα ως εισπράκτορες διοδίων, ως

επόπτες κυκλοφορίας, ως τεχνική υποστήριξη με οχήματα και με προσωπικό για περιπολίες στην Αττική Οδό, για οδική βοήθεια, καθώς και όποιες τυχόν άλλες αρμοδιότητες προβλέπονται.

Έχει προβλέψει η Κυβέρνηση να αναπτύξει ελεγκτικούς μηχανισμούς προς τον παραχωρησιούχο με σκοπό τον έλεγχο των όρων της σύμβασης επ' αυτών; Οι ασάφειες αυτές οδηγούν τη σκέψη μας στο ότι δίνεται το περιθώριο για εκπτώσεις στην ποιότητα της συντήρησης, αλλά και της λειτουργίας της οδού προς απομείωση του λειτουργικού κόστους εκ μέρους του παραχωρησιούχου με συνεπακόλουθη έκπτωση στην ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Επίσης, πολύ βασική πληροφορία αποτελεί και το ύψος των εσόδων από τη λειτουργία των διοδίων, αλλά και από την εκμετάλλευση των σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, αλλά και ποιο είναι το προβλεπόμενο κέρδος του νέου παραχωρησιούχου από τις πιο πάνω λειτουργίες. Εν προκειμένω,λείπουν βασικά στοιχεία τα οποία αφ' ενός μετρώνται και αφ' ετέρου αποτιμώνται. Αν δεν τα γνωρίζουμε, δεν μπορούμε να έχουμε ασφαλή συμπεράσματα για το αν η σύμβαση αυτή φέρνει κέρδος για το ελληνικό δημόσιο ή όχι. Απαιτείται λεπτομερής εξέταση ενός ευρύτερου οικονομοτεχνικού πλαισίου, ούτως ώστε οι φάσεις: ποσοστά 7,5% που αποδίδονται στο ελληνικό δημόσιο ή τα 3,75 δισεκατομμύρια έσοδα ή η μείωση 1,5% του χρέους, να μπορούν να αξιολογηθούν ως επικερδείς όλης της συμφωνίας ή όχι.

Χρειάζεται λοιπόν να εξεταστεί συνολικά το κόστος, η απόδοση, καθώς και το εάν με την εν λόγω συμφωνία το ελληνικό δημόσιο κερδίζει και πόσα, καθώς και αν μπορούσε να είναι επικερδέστερη. Ας λάβουμε υπ' όψιν ότι η Αττική Οδός είναι δοκιμασμένη για τα πολλά χρόνια, μιας και η μέση ημερήσια κυκλοφορία οχημάτων μιας κανονικής εργάσιμης ημέρας αποτιμάται σε διακόσιες πενήντα πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα έως διακόσιες πενήντα οκτώ χιλιάδες αυτοκίνητα. Οπότε είναι πολύ εύκολο να υπολογιστεί το ημερήσιο εκτιμώμενο έσοδο από διοδία. Και επιτέλους με αυτούς τους δρόμους! Πότε θα τους πάρει το δημόσιο για να σταματήσει η μόνη κερδοφορία από τους ολιγάρχες.

Στο άρθρο 2, το οποίο αντιπροσωπεύει τις ασάφειες που αναφέραμε πιο πάνω, ο νομοθέτης απλώς αναφέρεται στη νομιμότητα της σύμβασης και στις εγγυήσεις που δίνει το κάθε συμβαλλόμενο μέρος, και ορίζει ρητά ότι οι σχέσεις τους καθορίζονται μόνο από τη σύμβαση και τις διατάξεις της. Ωστόσο, διαπιστώνουμε ότι δεν αναγράφονται στοιχεία για το έργο παραχώρησης, για τον εξοπλισμό, για το μέγεθος, τη διάρκεια, τη σύνδεση της κυκλοφορίας και τα έσοδα του έργου, χωρίς να υπάρχει κάποιο χρονικό πλαίσιο υλοποίησης. Τούτο μας προβληματίζει εντόνως, κυρίως για το ότι έχουν γίνει εσωτερικές συμφωνίες μεταξύ Κυβέρνησης και παραχωρησιούχου.

Στο άρθρο 5 καθορίζεται το αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, δηλαδή η αποκλειστική εκμετάλλευση της Αττικής Οδού από τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ». Επίσης, καθορίζονται αντικείμενα για τα οποία αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος, την υποχρέωση: να μελετήσει, να χρηματοδοτήσει, να λειτουργήσει, να συντηρήσει, να εκμεταλλευτεί την Αττική Οδό. Επιπροσθέτως, καθορίζονται οι υποχρεώσεις της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» και του δημοσίου.

Η Ελληνική Λύση τάσσεται και τώρα, όπως και επανειλημμένως στο παρελθόν, κατά της παραχώρησης της Αττικής Οδού σε ιδιώτη. Αντιθέτως τασσόμαστε υπέρ της εκμετάλλευσής της από το ελληνικό δημόσιο. Η τραγική διαχείριση της περίπτωσης της χιονόπτωσης τον Γενάρη του 2022, με τον πολύωρο αποκλεισμό χιλιάδων συμπολιτών μας, σε συνθήκες οι οποίες έθεσαν σε κίνδυνο ανθρώπινες ζωές, μας κάνουν να πιστεύουμε ακόμα περισσότερο ότι οι ιδιώτες αδυνατούν να ανταποκριθούν σε ακραίες περιπτώσεις.

Ήδη από το προοίμιο της σύμβασης διαπιστώνουμε ότι όλα τα δικαιώματα του δημοσίου σχετικά με την Αττική Οδό περιήλθαν άνευ ανταλλάγματος στο ΤΑΙΠΕΔ του Υπερταμείου των δανειστών. Βλέπουμε μάλιστα ότι η παραχωρησιούχος εταιρεία «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία», της οποίας αποκλειστική μέτοχος είναι η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» έχει πολύ περιορισμένο μετοχικό κεφάλαιο, μόλις 3 εκατομμύρια ευρώ, ποσοστό λιγότερο από το 1% του αντιτίμου της παραχώρησης.

Είναι προφανές ότι θα ζητηθεί η συνδρομή των ελληνικών τραπεζικών ιδρυμάτων, όπως συνήθως.

Το άρθρο 7 εξειδικεύει την υποχρέωση του δημοσίου να διαθέσει τον χώρο του αυτοκινητόδρομου στον παραχωρησιούχο. Επίσης, προβλέπει και τη διαδικασία υπογραφής του πρωτοκόλλου παράδοσης-παραλαβής του χώρου εκτέλεσης του έργου, παραχώρησης και το μητρώο μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων που πρέπει να το συνοδεύουν. Επίσης, καθορίζεται το καθεστώς το οποίο διέπει τα μεταβιβαζόμενα περιουσιακά στοιχεία, καθώς και τη διαδικασία με την οποία θα μεταβιβαστούν αυτοδικαίως στον παραχωρησιούχο κατά πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή. Επιπλέον, προβλέπεται και το δικαίωμα του παραχωρησιούχου να αρνηθεί να παραλάβει ορισμένα από αυτά. Τέλος, ορίζει ότι ο παραχωρησιούχος μετά τη λήξη της περιόδου παραχώρησης ή της λύσης της σύμβασης για οποιονδήποτε άλλο λόγο θα επιστρέψει τον χώρο εκτέλεσης του έργου στο δημόσιο χωρίς κανένα ελάττωμα και καμμία επιβάρυνση.

Η Ελληνική Λύση αντιτίθεται στη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων κατά κυριότητα, διότι θεωρούμε ότι δε νοείται μεταβίβαση κυριότητας πραγμάτων σε σύμβαση παραχώρησης. Αυτό το οποίο παραχωρείται ουσιαστικά είναι η εκμετάλλευση των εγκαταστάσεων και όχι η ιδιοκτησία τους. Δεν μπορεί λοιπόν να νοηθεί μεταβίβαση της κυριότητας των αποκαλούμενων ως μεταβιβαζόμενων περιουσιακών στοιχείων σε έναν απλό παραχωρησιούχο, ακόμη περισσότερα εδώ, όπου πρόκειται για παραχώρηση περιορισμένης χρονικής διάρκειας.

Στο άρθρο 9 για τις μελέτες-κατασκευές, αυτές αντιτίθεται σε ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος επιλέγεται ελεύθερα και αμείβεται από τον παραχωρησιούχο. Δεν είναι, λοιπόν, αποδεκτό αυτός να έχει τόσες και σημαντικές αρμοδιότητες. Αυτή η ελευθερία του δίνει την εξουσία να ρυθμίζει ανεξέλεγκτα την παραχώρηση. Η Ελληνική Λύση αντιτίθεται. Θεωρούμε ότι μόνο το ελληνικό δημόσιο δικαιούται να έχει αυτές τις εξουσίες. Επίσης, χρειάζεται να προβλέπονται αυστηρές κυρώσεις αν οι μηχανικοί ή άλλα όργανα του παραχωρησιούχου προβαίνουν σε παραλείψεις είτε παταυπίες κατά την άσκηση των καθηκόντων τους.

Στο άρθρο 10: Ανεξάρτητος μηχανικός. Στο πλαίσιο του προηγούμενου άρθρου, το άρθρο 10, ως προς την ευθύνη του ανεξάρτητου μηχανικού, έναντι του ελληνικού δημοσίου, θα έπρεπε να προβλέπει ρητώς συνέπειες εναντίον του, ακόμη και για αμέλεια. Πώς λοιπόν θα αμυνθεί το ελληνικό δημόσιο προς τον ανεξάρτητο μηχανικό αν αποδειχθεί οικονομικά αφερέγγυος; Επίσης, δεν βλέπουμε να έχει ο παραχωρησιούχος ευθύνη ως εγγυητής έναντι του ελληνικού δημοσίου αν ο ανεξάρτητος μηχανικός του πράξει ή παραλείψει να εφαρμόσει τα συμφωνηθέντα είτε τα ανατεθέντα.

Άρθρο 14: Συμβάσεις με υπεργολάβους. Σε αυτό το άρθρο, ωστόσο, δεν αναφέρεται με ποια κριτήρια θα επιλέγονται οι βασικοί υπεργολάβοι και ποιες θεωρούνται ως βασικές συμβάσεις υπεργολαβίας. Επίσης, η Ελληνική Λύση είναι αντίθετη με την πρόβλεψη ότι για κάθε υπεργολαβική ανάθεση από τον παραχωρησιούχο που θα ξεπερνάει τα 10 εκατομμύρια ευρώ τούτο θα θεωρείται ως ανάθεση ουσιώδους μέρους των υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου σε υπεργολάβους και ότι σε αυτήν την περίπτωση το ελληνικό δημόσιο και ο παραχωρητής δεν θα μπορούν να αρνούνται την παροχή, τη συναίνεσή τους, χωρίς εύλογη αιτία. Η Ελληνική Λύση θεωρεί αυτό ως υπερβολικό περιορισμό κατά των συμφερόντων του ελληνικού δημοσίου.

Επίσης, ο παραχωρησιούχος οφείλει να θέσει υπ' όψιν του ελληνικού δημοσίου και του παραχωρητή όλα τα σχετικά για τον τυχόν υπεργολάβο τον οποίο θα επιλέξει. Το δημόσιο και ο παραχωρητής αν δεν αποφανθούν επ' αυτού εντός τριάντα ημερών τεκμαίρεται ότι συναινούν. Η Ελληνική Λύση αντιτίθεται στο να θεωρείται αυτό σιωπηρή συναίνεση, ειδικά στην περίπτωση της επιλογής του προσώπου του υπεργολάβου και μάλιστα σε ουσιώδη έργα.

Άρθρο 18: Συστήματα είσπραξης και διαχείρισης-διόδια τέλη. Στις υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου είναι και η εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος είσπραξης διοδίων, καθώς και η λειτουργία των υφιστάμενων σταθμών διοδίων. Επιπροσθέτως, δικαιούται να προτείνει προς το ελληνικό δημόσιο τη δημιουργία

επιπλέον σταθμών διοδίων. Το δημόσιο εξακολουθεί να επιβάλλει επιπρόσθετα πρόστιμα ΚΟΚ, τα οποία εισπράττει το ίδιο, όπως επίσης οφείλει να συνδράμει τον παραχωρησιούχο για κάθε ζήτημα που αφορά σε ζητήματα προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Ο παραχωρησιούχος οφείλει να φροντίσει ώστε να μην υπάρχουν πέραν των έξι οχημάτων σε ουρές για περισσότερα από δεκαπέντε λεπτά ανά ημέρα με επιβολή ποινικής ρήτρας. Μπορεί να επιβάλει και διαφοροποιημένο τέλος διοδίων ανάλογα με τις ημέρες και τις ώρες αιχμής. Προβλέπονται τα ποσά των τελών ανά όχημα, καθώς και οι απαλλαγές, ενώ έχει και το δικαίωμα εκμετάλλευσης όλων των ΣΕΑ.

Η εταιρεία παραχωρησιούχος λοιπόν αφού αποκτά το δικαίωμα και να εισπράττει το σύνολο των διοδίων και των προστίμων αλλά και να προτείνει επιπλέον σταθμούς διοδίων καθώς και να επιβάλει αυξήσεις στα διόδια ακόμα και αυξήσεις στις ώρες αιχμής, αποκτά υπερεξουσίες με κίνδυνο να υπερβεί τα όρια της καλής πίστης και να επιβαρύνει τον πολίτη. Σε αντίθεση το ελληνικό δημόσιο θα παραμένει θεατής, αναρμόδιο να υπερασπιστεί τα συμφέροντα των διερχομένων έναντι του παραχωρησιούχου.

Άρθρο 25: Καταγγελία εκ μέρους του δημοσίου και συνέπειες. Σ' αυτό το άρθρο ο νομοθέτης αναφέρει τους λόγους για τους οποίους μπορεί να γίνει καταγγελία της σύμβασης. Βλέπουμε όμως ότι όλες τις ευθύνες τις αναλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο. Συγκεκριμένα, σε περίπτωση που ο παραχωρησιούχος δεν μπορεί να ολοποιήσει το έργο θα ευθύνεται το ελληνικό δημόσιο το οποίο και θα χρηματοδοτεί το έργο. Είναι ευνόητο ότι τα περιουσιακά στοιχεία θα πρέπει σ' αυτή την περίπτωση να επανέρχονται αυτοδίκαια στο ελληνικό δημόσιο σε περίπτωση κατά την οποία καταγγέλλεται η σύμβαση για οποιονδήποτε λόγο. Τούτο θα πρέπει όμως η σύμβαση να το καταστήσει απολύτως σαφές.

Άρθρο 28: Εκχώρηση και μεταβίβαση. Αυτό το άρθρο αναφέρει ρητά ότι ο παραχωρησιούχος απαγορεύεται να εκχωρεί ή με οποιονδήποτε τρόπο να μεταβιβάσει τα δικαιώματα, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του παραχωρητή και του δημοσίου. Μάλιστα, όταν πρόκειται για την εξασφάλιση των δανειστών ο παραχωρησιούχος μπορεί να εκχωρήσει ή να μεταβιβάσει ή να ενεχυριάσει δικαιώματα ενημερώνοντας εγγράφως τον παραχωρητή και το δημόσιο. Δηλαδή δεν απαιτεί τη συναίνεση του ελληνικού δημοσίου, αλλά αρκεί προηγούμενη έγγραφη ενημέρωση. Διευκρινίζεται μάλιστα ότι στην περίπτωση της εξασφάλισης προς τους δανειστές η παροχή εξασφάλισης είναι έγκυρη και δεσμευτική για τον παραχωρητή και το δημόσιο, εφόσον παρέχεται με συμβολαιογραφικό έγγραφο ή με έγγραφο βεβαίαιας χρονολογίας.

Η Ελληνική Λύση τονίζει ότι σε καμμία περίπτωση δεν θα πρέπει να θεθούν σε κίνδυνο τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου και κατ' επέκταση των φορολογούμενων πολιτών προς διασφάλιση των ιδιωτικών συμφερόντων των δανειστών του παραχωρησιούχου.

Κύριοι, είναι σαφές ότι στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων, των τόσο προσφιλών στην Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση παραχωρεί δικαιώματα και εξουσίες στους ιδιώτες θέτοντας σε κίνδυνο τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου και κατ' επέκταση των πολιτών της.

Η Ελληνική Λύση με ανησυχία διαπιστώνει λοιπόν ότι και η παρούσα σύμβαση δεν αποτελεί εξαίρεση και διασφαλίζει τα συμφέροντα του ιδιώτη παραχωρησιούχου μάλλον, παρά τα συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου. Βλέπουμε λοιπόν ότι το δημόσιο εγγυάται προς τον παραχωρησιούχο και όχι προς τους πολίτες εκτελώντας μόνο υποσχέσεις προς αυτόν. Οπότε η Ελληνική Λύση είναι αντίθετη και σ' αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κι εμείς ευχαριστούμε και για τη συνέπεια στον χρόνο.

Καλείται στο Βήμα, εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς, η ειδική αγορήτρια κ. Θεοπίστη Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούσαμε, αγαπητοί συνάδελφοι, γι' αυτή τη σύμβαση ότι είναι σε αγαστή συνεργασία και το ΤΑΙΠΕΔ και η Κυβέρνηση, για win-

win κατάσταση, για αμοιβαία επωφελή συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, ότι είναι σοβαρό παράδειγμα.

Ξεκινώ λέγοντας ότι κανείς δεν αμφισβητεί και δεν ρωτηθήκαμε την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα του έργου της Αττικής Οδού. Αλίμονο! Άλλοι είναι όμως η ένστασή μας, και μάλιστα την τεκμηριώνουμε με επιχειρήματα και νούμερα, η ριζική μας αντίθεση στην πολιτική της εκχώρησης σημαντικών δραστηριοτήτων του δημοσίου στον ιδιωτικό τομέα. Και θα αναλύσω -θα μου επιτρέψετε- τις συμβάσεις παραχώρησης γιατί υπάρχει μια εμπειρία στη χώρα μας. Και πιστέψτε με, την έχω δουλέψει πάρα πολύ αυτή την ιστορία.

Πρώτο, το επιχείρημα ότι το δημόσιο δεν έχει λεφτά για να κάνει έργα είναι έωλο. Το μόνο που κάνουν οι συμβάσεις παραχώρησης και τα ΣΔΙΤ είναι να υποθηκεύουν μελλοντικούς προϋπολογισμούς.

Είναι έτσι, κύριε Υπουργέ. Δεν τα κάνουμε τζάμπα. Θα αποδείξω ότι τα πληρώνουμε διπλάσια.

Θα πω μια ιστορία. Υπάρχουν δύο γενιές συμβάσεων παραχώρησης. Η πρώτη γενιά, που είναι η Αττική Οδός και η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου, και οι πέντε συμβάσεις οδικών αξόνων δεύτερης γενιάς.

Ξεκινώ από τις πέντε συμβάσεις, οι οποίες είναι πρόχειρες, προβληματικές, χωρίς σχεδιασμούς, με ασφυκτικές προθεσμίες υλοποίησης υποχρεώσεων του δημοσίου για απαλλοτριώσεις, αρχαιολογικές ανασκαφές, μετακίνηση δικτύων ΟΚΩ σε προθεσμίες που δεν μπορούσε σε καμμία περίπτωση να ανταποκριθεί το δημόσιο και επομένως διεκδικούσαν ρήτρες και τις έδινε το ελληνικό δημόσιο τις ρήτρες αυτές.

Όταν οι παραχωρησιούχοι με δική τους επιλογή, αντισυμβατικά, διέκοψαν τις εργασίες στα πέντε έργα και βάλτωσαν, το οποίο ήταν επενδεδυμένο κεφάλαιο και καταστρεφόταν, γιατί διέκοψαν, γιατί σταμάτησαν να τους χρηματοδοτούν οι τράπεζες, παρ' όλο που στη σύμβαση η ευθύνη για τη χρηματοδότηση του έργου στον παραχωρησιούχο ήταν ρητή. Τίποτα, το ελληνικό δημόσιο τότε έδινε τις ρήτρες. Όταν τα έργα ήταν σταματημένα χιλιάδες εργαζόμενοι απολύθηκαν, αλλά κυρίως αυτοί συνέχιζαν να εισπράττουν τα πανάκριβα διόδια σε ημιτελείς δρόμους που δεν τηρούσαν στοιχειώδεις όρους οδικής ασφάλειας.

Έρχεται, λοιπόν, με λίγα λόγια το κράτος, διασώζει τους χρεοκοπημένους παραχωρησιούχους, που δεν μπορούσαν να τηρήσουν τις συμβατικές τους υποχρεώσεις και να εξασφαλίσουν τη διαρκή χρηματοδότηση των έργων, και αύξησε τελικά τη συνολική συμμετοχή του πάνω από δύο δισεκατομμύρια ευρώ. Υπέρογκες αποζημιώσεις σε κατασκευαστές. Και, αν θέλετε, έχουμε αναλυτικά στοιχεία για αυτά όλα.

Το δε επιχείρημα ανάληψης του ρίσκου από τον επενδυτή κατέρρευσε απολύτως στην περίοδο της οικονομικής κρίσης, όπου όντως μειώθηκε η κυκλοφορία, άρα, μειώθηκαν τα διόδια και διεκδίκησαν αποζημίωση. Υποτίθεται ότι αν κάτι αναλαμβάνουν οι παραχωρησιούχοι είναι το επενδυτικό ρίσκο. Ποτέ δεν το έχουν αναλάβει. Το ίδιο έγινε και στην περίοδο της πανδημίας.

Έρχεται, λοιπόν, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο και εξετάζει την περίπτωση των συμβάσεων παραχώρησης των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων. Έχει μια έκθεση κόλαφο η οποία λέει για μη αποδοτικά κεφάλαια, για αδιαφάνεια, για έλλειψη πολιτικής και στρατηγικής, για ανεπαρκείς αναλύσεις, για αύξηση του κόστους των έργων με αυτή τη μέθοδο ως 69%, κύριε Υπουργέ, και μείωση του αντικειμένου στο 55%, γιατί είχαμε στην επανεκκίνηση και μείωση του φυσικού αντικειμένου χωρίς αντίστοιχη μείωση του οικονομικού αντικειμένου. Στο τέλος το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο είπε ότι στις κρίσιμες στιγμές το δημόσιο έβαλε το χέρι στην τσέπη. Αυτά είναι όλα καταγεγραμμένη ιστορία με στοιχεία και αποδείξεις. Και μας συμβουλεύει μετά να μην ενθαρρύνουμε τη χρήση των ΣΔΙΤ μέχρι να μελετηθούν όλες οι δυσκολίες κ.λπ..

Έρχεται τώρα η σημερινή Κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ και δεν κάνουν μια αποτίμηση σε αυτά που λέω -καλέστε με και πείτε μου: «Πού είναι αυτά τα στοιχεία;», έχουν γίνει μελέτες γι' αυτά -δεν βλέπουν τι μας στοίχισε η Αττική Οδός. Μήπως θα ήταν πιο συμφέρον να το έχει πάρει το δημόσιο και να το κάνει με την κλασική μέθοδο των δημοσίων έργων; Καμιά φορά νομίζουν ότι θα πάει το δημόσιο να κάνει τα έργα. Όχι, με προκηρύξεις, με δια-

γωνισμούς, για έργα συντήρησης, με άλλον ανάδοχο, για τη λειτουργία, ένα κλασικό δημόσιο έργο. Γιατί το κάνουμε με σύμβαση;

Πάμε όμως στη συγκεκριμένη σύμβαση της Αττικής Οδού. Άκουσα τον κ. Πάνα και αυτά που είπε τα θεωρώ αυτοκριτική για τη διακυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, γιατί αυτή υπογράφηκε με Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ τον κ. Λαλιώτη στην κυβέρνηση του κ. Σημίτη. Αυτά λέει ιστορία.

Τέλος πάντων, καμιά φορά λέμε ότι τα δύο κόμματα που κυβέρνησαν τη χώρα για πολλά χρόνια έχουν την ευθύνη της πτώχευσης της Ελλάδας.

Λοιπόν, δεν είναι μια λεόντεια, είναι μια ληστρική σύμβαση. Και θα πω μερικά στοιχεία για το κόστος κατασκευής: 32%, μαζί με τη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, που είναι και αυτό δημόσιο χρήμα, δηλαδή έβαλε το ελληνικό δημόσιο 420 εκατομμύρια ευρώ. Η ίδια η συμμετοχή της κοινοπραξίας είναι 175 εκατομμύρια ευρώ και τα δάνεια 675 εκατομμύρια ευρώ, φυσικά με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Εδώ να υπολογίσουμε και τις απαλλοτριώσεις, που πολλές φορές είναι πιο ακριβές και από το έργο. Το δημόσιο έδωσε ένα δισεκατομμύριο ευρώ για τις απαλλοτριώσεις. Και μετά είναι τα παράπλευρα έργα, όπως ο προαστιακός, που έδωσε 600 εκατομμύρια ευρώ και τα οποία ανατέθηκαν στην κοινοπραξία.

Στις συνεδριάσεις των επιτροπών δώσαμε αυτά τα στοιχεία και δεν ακούσαμε κανένα σχόλιο ούτε από τον απερχόμενο παραχωρησιούχο, αλλά ούτε και από το ΤΑΙΠΕΔ και προφανώς ούτε και από το Υπουργείο. Έμειναν ασχολίαστα, ενώ θα έπρεπε να σας προβληματίσουν.

Αναφερθήκαμε όμως και στη δυνατότητα, με βάση τη σύμβαση παραχώρησης, να επιστρέψει η Αττική Οδός στο ελληνικό δημόσιο νωρίτερα από τον χρόνο παραχώρησης που είναι τώρα.

Το κρίσιμο μέγεθος που θα καθόριζε το χρόνο είναι το ποσοστό μέσης απόδοσης μετοχικού κεφαλαίου και προφανώς όσο μεγαλύτερη είναι η κερδοφορία του αναδόχου τόσο συντομεύει ο χρόνος εκμετάλλευσης της του έργου. Στο πλαίσιο αυτό, το ελληνικό δημόσιο και ο ανάδοχος, στο πλαίσιο της σύμβασης, συμφώνησαν η μέση απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου να είναι 11,6, σε περίπτωση αυξημένων εσόδων παίρνει άλλο 1%-1,5%, δηλαδή 13,1%.

Και αρχίζουν τώρα εδώ τα όμορφα! Αυτή η σύμβαση λοιπόν έχει μια ιδιαιτερότητα. Το χρονικό σημείο επιστροφής του έργου στο δημόσιο εξαρτάται από τα κέρδη του παραχωρησιούχου, όχι από τα έσοδα. Αυτό βέβαια δεν ισχύει για της δεύτερης γενιάς.

Σας είπαμε για τα υπέρογκα έξοδα που εμφανίζει η εταιρεία «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ» και τα οποία φέρνουν στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ» για συντήρηση και λειτουργία. Τι συμβαίνει εδώ. Τα κέρδη της εταιρείας εμφανίζονται μειωμένα. Γιατί; Διότι δίνει υπέρογκα λεφτά για τη συντήρηση. Πού τα δίνει; Στην εταιρεία «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ». Οι μέτοχοι της «ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ» και των «ΑΤΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ» είναι οι ίδιοι. Αυτό δεν είναι σκάνδαλο; Είναι ένα κόλπο αυτό των ενδοομιλικών συναλλαγών. Περίπου 1 δισεκατομμύριο -το έχει υπολογίσει ένας μηχανικός του δημοσίου- το έτος ανά χιλιόμετρο είναι η συντήρηση της Αττικής Οδού. Αυτό. Φυσικά δεν μπήκε και πλαφόν, δεν υπήρχε ταβάνι. Ένα δισεκατομμύριο ανά χιλιόμετρο της Αττικής Οδού! Είναι υπέρογκα τα ποσά και ποτέ η ελληνική κυβέρνηση δεν πήγε να πει γιατί είναι τόσα. Και σας είπα τώρα για την ενδοομιλική...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν είναι τόσα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Θα μου απαντήσετε, κύριε Υπουργέ. Μακάρι να είναι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Λάθος κάνετε. Ένα εκατομμύριο είναι.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ένα εκατομμύριο; Μπορεί. Αν και ήταν πάρα πολλά, θα το βρω.

Έρχομαι και στο τελευταίο επιχείρημα της ιδεοληπτικής άποψης που λέει ότι οι ιδιωτικές εταιρείες έχουν την τεχνολογία, έχουν την επάρκεια, έχουν την ευθύνη και παρεμβαίνουν και εγκαίρως σώζουν κ.λπ.. Όλο αυτό το επιχείρημα θάφτηκε σε τριάντα πόντους χιόνι με την πρόσφατη κακοκαιρία πριν δύο χρόνια, με τον εγκλωβισμό χιλιάδων οδηγών.

Αντί λοιπόν το ελληνικό δημόσιο να αναλάβει τη διαχείριση, λειτουργία και συντήρηση της Αττικής Οδού και να ασχολούμαστε πώς θα αξιοποιηθούν καλύτερα οι πόροι που θα προκύψουν, εμφανίζεται ένας νέος παραχωρησιούχος να συνεχίσει το ίδιο λάθος.

Όταν λέμε ως γενική πολιτική παρατήρηση ότι οι επιλογές αυτής της Κυβέρνησης μάς οδηγούν με μαθηματική ακρίβεια όπου μας οδήγησαν και οι προηγούμενες, στην πτώχευση, στα βράχια, έχουμε δίκιο. Η ίδια λογική!

Συνεχίζουμε, λοιπόν. Τα προσαρτήματα έμαθα ότι ήρθαν αργά το βράδυ, δεν προλάβαμε να τα δούμε, τέλος πάντων, δεν έχει και πολλή σημασία. Και ξέρετε γιατί δεν έχει πολλή σημασία; Ακόμα και μερικά πράγματα αν γραφτούν καλά στη σύμβαση - στις προηγούμενες συμβάσεις υπήρχε, γεγονός ευθύνης του δημοσίου αλλά και γεγονός ευθύνης του παραχωρησιούχου, μόνο του δημοσίου αναγνωριζόταν- δεν ξέρω αυτή την εμπειρία γιατί δεν μπορεί κανείς να την... Άλλωστε στη νέα σύμβαση συνεχίζεται το ίδιο σχήμα με τις δύο εταιρείες.

Βέβαια εκεί υπάρχει μια διόρθωση, θα την αναφέρω. Αυτό που κάνει η νέα σύμβαση είναι ότι δεν εξετάζει τα κέρδη του παραχωρησιούχου, όπως οι προηγούμενοι, αλλά τον τζίρο. Όμως, όπως είπαμε, δεν έχει και σημασία, ωστόσο εγώ αυτό το εκλαμβάνω ως μία παραδοχή, μια ομολογία για τις ενδοομιλικές συναλλαγές της προηγούμενης περιόδου, για να διορθωθεί.

Τώρα, σε σχέση με τη μείωση των διοδίων τελών σε 2,5 ευρώ το όχημα, πανηγυρίζει η Κυβέρνηση, μας λέει ότι από αύριο θα είναι αυτό, ωραία. Δεν λένε στον κόσμο ότι αυτό έχει ημερομηνία λήξης πέντε χρόνια. Τι θα γίνει, λοιπόν, εδώ; Σε πέντε χρόνια θα έχουμε αύξηση 30%, αρκεί και ο μέσος όρος να είναι τα 2,5 και άρα τις ώρες αιχμής θα φτάσει 3,25 ευρώ -τις ώρες αιχμής!- δηλαδή τότε που πάνε οι εργαζόμενοι στις δουλειές τους. Κι εδώ βεβαίως είναι και αντιεπιστημονικό αυτό γιατί η κοινωνικο-τεχνική επιβάλλει ότι οι συχνοί χρήστες έχουν έκπτωση, δεν έχουν παραπάνω κόστος και βεβαίως δεν υπάρχει ταβάνι στις αυξήσεις.

Υπάρχει μια θετική ρύθμιση που αφορά την ελεύθερη διόδο των ΑΜΕΑ. Όπως είπα όμως και εγώ, οι διελεύσεις στην Αττική Οδό είναι περίπου 250.000 την ημέρα και βαίνει αυξανόμενος ο αριθμός. Είναι ελάχιστο αυτό το ποσοστό και βεβαίως εδώ θα έπρεπε να υπάρχει πρόβλεψη και για τους ανέργους και για τους κατοίκους των όμορων περιοχών που μετακινούνται σε τοπικές μετακινήσεις.

Έκανα όμως και άλλη μια πρόταση στην επιτροπή γιατί έχω και την προηγούμενη εμπειρία και θα έπρεπε να την εξετάσετε. Βέβαια τώρα μιλάμε πια για μια υπογεγραμμένη σύμβαση. Τέλος πάντων, εγώ θα το πω όμως. Αυτό που είχε καταγγελθεί για την προηγούμενη σύμβαση της Αττικής Οδού ήταν ότι η είσπραξη των διοδίων είχε μια καθυστέρηση ώπου να πάει στο Υπουργείο, όπου εκεί μπορούσαν να πειραχτούν οι διελεύσεις κ.λπ.. Λέμε λοιπόν ότι προκειμένου να ελέγχεται -τουλάχιστον να έχει όρεξη το δημόσιο να ελέγχει- το πραγματικό ποσό που εισπράττει, να γίνει μια σύνδεση online με τις αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου με το κέντρο διαχείρισης κυκλοφορίας του παραχωρησιούχου, όπως αυτό ίσχυε παλιά με την ΕΥΔΕ λειτουργίας και συντήρησης έργων παραχώρησης.

Έχουμε και τον ανεξάρτητο μηχανικό. Αλίμονο! Σε κάθε νομοσχέδιο κάποιος πιστοποιημένος, κάποιος ανεξάρτητος μηχανικός αναλαμβάνει ρόλο που θα έπρεπε να έχουν οι δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες ούτως ή άλλως αποδεκατίζονται, ούτως ή άλλως μέσα στη φιλοσοφία της Νέας Δημοκρατίας είναι η απόσυρση του κράτους, σε λίγο θα έχουμε «κυβέρνηση Α.Ε.». Και έχουμε -μία σχέση εξάρτησης- λέει από τον παραχωρησιούχο μέσω της σύναψης, δηλαδή έχουμε έναν εξαρτώμενο ανεξάρτητο μηχανικό και μάλιστα επί τα χέρω, γιατί δεν προβλέπεται καν η έγκριση από το ελληνικό δημόσιο.

Εδώ έχει ένα ενδιαφέρον να διαβάσει κανείς τη σύμβαση τι ωραία περιγράφεται αυτό, ότι θα πρέπει -λέει- ο ανεξάρτητος να μην έχει καμμία σχέση με τον παραχωρησιούχο. Τι εννοεί να μην έχει σχέση; Έχει έμμισθη σχέση. Ποιον κοροϊδεύουνε;

Συνεχίζω. Ως προς τις εγγυήσεις και το γεγονός ανωτέρας βίας, έχουμε ακόμα μια σύμβαση παραχώρησης που δεν υπάρχει

καμμία πρόβλεψη να λάβει το ελληνικό δημόσιο εγγυήσεις αν δώσει κρατική ενίσχυση στον παραχωρησιούχο για γεγονός ανωτέρας βίας. Αυτό το ζήσαμε την προηγούμενη περίοδο με τις αεροπορικές εταιρείες, με τις εταιρείες διαχείρισης αεροδρομίων, σε αυτοκινητόδρομους. Πάει το ρίσκο, πάνε όλα! Αλλά όταν υπάρχει γεγονός ανωτέρας βίας, ακόμη και αν οι συμβάσεις μέσα δεν το προέβλεπαν, ερχόταν το ελληνικό δημόσιο και έβαζε το χέρι στην τσέπη. Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο τα έχει καταγράψει αυτά. Έστω, έστω τυπικά κι ας μην περιμένουμε ότι θα ισχύσει, τι θα γίνει σε αυτές τις περιπτώσεις;

Οι διάφορες προβλέψεις μάς δημιουργούν και πολλά ερωτήματα, όχι ότι θα ησυχάζαμε αν δεν υπήρχαν. Κατ' αρχάς, βλέπουμε ότι προτείνεται το δικαίωμα για νέες θέσεις διοδίων στον παραχωρησιούχο, απαραίτητες πύλες διέλευσης, τέλος πάντων, λέει, λέει, όπως και με τον ανεξάρτητο μηχανικό λέει, λέει, κι εδώ να γίνεται το ένα, να γίνεται το άλλο, αλλά στο τέλος καταλήγει ότι και συμφόρηση να έχουμε και μεγάλες ουρές, αρκεί οι πύλες των διοδίων να είναι ανοιχτές. Αυτό είναι το συμπέρασμα.

Έχουμε διακοπή κυκλοφορίας λόγω -λέει- καιρικών φαινομένων, βλαβών, ατυχημάτων κ.λπ.. Πάνω από μία ώρα αν γίνει αυτό, οι κυρώσεις επιβάλλονται ή στο δημόσιο ή στον παραχωρησιούχο ή στον χρήστη. Πάμε στοιχίμα ποιος θα φταίει; Υπάρχει κανείς στην Αίθουσα που αμφιβάλλει ποιος θα φταίει; Πάντως όχι ο παραχωρησιούχος.

Κι έχω και ένα ερώτημα, κύριε Υπουργέ, και αυτό θα ήθελα να απαντηθεί, με έχουν πάρει δυο τρεις πολίτες κι αυτό δεν το ξέρω. Εφόσον κάποιος έχει αξιώσεις από την εταιρεία, δηλαδή κάποιον τροχαίο και είναι στα δικαστήρια, δεν έχει επιδικαστεί ακόμα, παίρνει ο επόμενος την υποχρέωση; Να μου απαντήσετε σε αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το γράφει το άρθρο 6.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ωραία.

Τελειώνω με το πολύ σοβαρό θέμα των εργαζομένων. Προφανώς -ας είπα πως όταν μαλώνουν τα βουβάλια, την πληρώνουν τα βατράχια, το ξέρουμε αυτό- εδώ είναι σε καθεστώς εργασιακής ανασφάλειας. Ακούσαμε τον νέο παραχωρησιούχο να λέει ότι, ναι, θα τους προσλάβουμε με τον ίδιο μισθό, αλλά θα είναι πλέον ορισμένου χρόνου. Αυτό, όπως καταλαβαίνετε, σε καμμία περίπτωση δεν είναι διασφάλιση εργασιακών κεκτημένων. Ποτέ μία ιδιωτικοποίηση δεν έχει ευνοήσει τους εργαζόμενους. Αυτό δεν έχει καταγραφεί ποτέ και πουθενά.

Και πριν κλείσω, κύριε Υπουργέ, θέλω να πω ότι μιλάμε για άλλα έργα, για άλλους δρόμους, για να αντιμετωπιστεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Δεν είναι σωστό, είναι αυτό το βρετανικό που λένε «induced traffic», δηλαδή όταν αυξάνεις τη χωρητικότητα ενός συστήματος, έχεις παραπάνω ζήτηση και περισσότερη κίνηση στους δρόμους, πέρα από κάποια υποχρεωτικά που πρέπει να γίνουν. Και θα αναφερθώ και στον κάθετο της Φλώρινας. Είναι η μόνη πρωτεύουσα εκεί πάνω που δεν έχει κάθετο άξονα, τέλος πάντων.

Πρέπει πραγματικά να δοθεί βάρος στα μέσα σταθερής τροχιάς. Αναφέρομαι και στον προαστιακό που δεν είναι σωστή η λειτουργία του με δύο δρομολόγια μόνο την ώρα από και προς το αεροδρόμιο και γενικώς στην απογοητευτική κατάσταση του σιδηροδρόμου, που μένει αέφαλος για δεύτερη φορά. Έχουμε δεύτερη παραίτηση του προέδρου του ΟΣΕ και βεβαίως δεν βλέπουμε τίποτε για τα έργα αποκατάστασης του δικτύου από τον «Ντάνιελ».

Σε κάθε περίπτωση, νομίζω ότι χάνουμε άλλη μία ευκαιρία από μια ιδεοληψία της Κυβέρνησης -διαχρονικά αυτή ήταν η άποψή τους- για να απενταχθεί η Αττική Οδός από το ΤΑΙΠΕΔ. Θα έπρεπε ήδη το δημόσιο να έχει προετοιμάσει τις διαδικασίες προκειμένου να υποδεχθεί και να αναλάβει τη διαχείριση, λειτουργία και συντήρηση της Αττικής Οδού.

Προφανώς, βλέπουμε άλλη μια σύμβαση παραχώρησης που έχει κέρδος μόνο για τον παραχωρησιούχο και καθόλου για το ελληνικό δημόσιο και προφανώς τους Έλληνες πολίτες. Επομένως, την καταργούμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε την κ. Πέρκα.

Τον λόγο τώρα έχει εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας Νίκη ο ειδικός αγορητής ο κ. Νικόλαος Βρεττός.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Μιλάμε και συζητούμε σήμερα για μία νέα σύμβαση που αφορά την Αττική Οδό. Και όταν μιλάμε για σύμβαση βασικό ρόλο παίζουν τα συμφέροντα. Γιατί ακούστηκε από πλευράς Κυβέρνησης ότι οφείλεται το δημόσιο συμφέρον. Μα, δεν υπάρχει μόνο δημόσιο συμφέρον. Εγώ θα το έλεγα κρατικό συμφέρον, γιατί το δημόσιο κάποτε είχε μια άλλη έννοια, όταν το δημόσιο, το κράτος δηλαδή, οι κυβερνήσεις υπηρετούσαν το λαό. Άρα, μιλάμε για κρατικό συμφέρον σε αυτή τη σύμβαση, μιλάμε για ιδιωτικό-ολιγαρχικό συμφέρον, μιλάμε για συμφέρον δανειστών και φυσικά στο τέλος για λαϊκό συμφέρον.

Από αυτή τη σύμβαση με τόσα συμφέροντα αντικρουόμενα - γιατί δεν μπορεί να κερδίζουν όλα αυτά τα συμφέροντα σε μία σύμβαση - χρειάζεται και ο μεσάζοντας. Αυτόν τον ρόλο παίζει η Κυβέρνηση, του μεσάζοντα, αυτής της χρυσότοκας σύμβασης, μιας σύμβασης δηλαδή όπου πάντα γνωρίζουμε ότι οι μεσάζοντες -έχει καταγγελλθεί πολλές φορές- είναι ευνοημένοι. Για πόσο δεν γνωρίζουμε. Γιατί, επειδή ακριβώς βασίζονται όχι στην πραγματική ουσία της συμβάσεως, αλλά στην κερδοσκοπία ρυθμίζοντας, διαμορφώνοντας τα άλλα συμφέροντα, κάποια στιγμή φεύγει νύχτα, όπως εύχεται και ο ελληνικός λαός να φύγει νύχτα. Όχι γιατί πιθανόν θα είναι καλύτερος ο επόμενος, αλλά γιατί πρώτα ο λαός έχει υποχρέωση να τιμωρεί αυτόν που τον αδικεί και του δυσκολεύει τη ζωή, μέχρι και που του την κάνει μαρτυρική.

Επομένως, από αυτά τα τέσσερα συμφέροντα το μόνο χαμένο είναι το λαϊκό συμφέρον. Το κρατικό συμφέρον ισορροπεί, για το ιδιωτικό-ολιγαρχικό συμφέρον είναι η μεγάλη του χαρά και βεβαίως για το συμφέρον των δανειστών, ό,τι πιο καλό μπορούσε να του τύχει σε αυτή τη δύσκολη περίοδο για τα δικά του συμφέροντα.

Επομένως, η «Νέα Αττική Οδός», ναι, είναι μια εταιρεία που έρχεται να διαχειριστεί πλέον και όχι να κατασκευάσει ένα έργο μεγάλης σημασίας για την περιοχή της Αττικής, σε αυτό συμφωνούμε, και φυσικά εφόσον στην Αττική βρίσκεται το 50% του ελληνικού πληθυσμού είναι μεγάλο έργο και μεγάλης σημασίας για τη χώρα μας γενικότερα.

Ωστόσο, υπάρχουν κάποια ζητήματα που πρέπει να τα εκθέσουμε προσεκτικά. Οι οικονομικοί όροι είναι το πρώτιστο σε μία σύμβαση και είναι αυτοί και που προκαλούν ανησυχία στο λαό. Υπάρχουν επικριτές βάσιμοι, δημοσιεύσεις που λένε πειστικά ότι οι όροι δεν είναι επαρκώς ευνοϊκοί για το δημόσιο συμφέρον όπως το γνωρίζαμε. Υπάρχει, όμως, η βεβαιότητα ότι οι ιδιώτες επενδυτές, δηλαδή το ιδιωτικό συμφέρον, θα αποκομίσει υπερβολικά κέρδη. Αυτό που το κράτος θα κάνει απέναντι στους πολίτες του το μόνο σίγουρο είναι ότι θα απορρίψει τη δυνατότητα να γυρίσει στη δημόσια διαχείριση αυτό το έργο, δηλαδή στους πολίτες που πρέπει να εξυπηρετούνται. Σε άλλες χώρες ανεπτυγμένες, που δεν είχαν την ατυχία να έχουν κυβερνήσεις σαν κι αυτές που κυβέρνησαν και οδήγησαν σε αυτό το σημείο τον ελληνικό λαό, τις μνημονιακές και μεταμνημονιακές κυβερνήσεις, αυτά τα έργα επειδή είναι περιουσία του λαού τους, γυρνούν στον λαό.

Εμείς, όμως, λέγαμε τουλάχιστον αν υπήρχε μια δυνατότητα κρατικής, κυβερνητικής επέμβασης να επιστρέψει τουλάχιστον ένα μέρος του τιμήματος στην κοινωνία. Ούτε αυτό μπορεί να το κάνει αυτή η Κυβέρνηση. Γιατί αυτό το τίμημα, το ξέρουμε, το έχει πει και ο Υπουργός, προσφέρεται στην προαγορά ρυθμισμένων δόσεων του εξωτερικού δημόσιου χρέους. Επομένως, πρέπει να το τονίσουμε ότι η σύμβαση αυτή δεν θα είναι επωφελής για όλους τους πολίτες, αλλά σίγουρα μόνο για τους επενδυτές, για τους οποίους η σύμβαση αυτή είναι χρυσόφορα.

Για να κατανοήσουμε ίσως καλύτερα τις οικονομικές επιπτώσεις ας εξετάσουμε και λίγο τα εξής. Κόστος και έσοδα. Ποιο είναι το συνολικό κόστος του έργου και ποια τα αναμενόμενα έσοδα από τα διόδια και άλλες πηγές; Μόνο αν πάμε χαρτορίχτρες μπορούν να μας πουν. Η Κυβέρνηση δεν έκανε το κόπο.

Αδιαφορεί. Να μας πει τι προβλέπει; Ποια είναι η διεισδυσιμότητα; Ποια είναι η πρόβλεψη όταν γίνουν τα έργα που χαρίζει εκεί η «LAMBDA DEVELOPMENT» για να μας πει ότι πρέπει να πάει ο κόσμος και οι πελάτες της Αττικής Οδού κατευθείαν μέσα στην επένδυση του Ελληνικού. Εμείς δεν τα γνωρίζουμε. Για ποιον λόγο να το γνωρίζουμε; Βουλευτές είμαστε. Δεν χρειάζεται.

Ποιοι είναι οι όροι της χρηματοδότησης; Πρέπει να το γνωρίζουμε; Ποιο είναι το επιτόκιο των δανείων που θα ληφθούν σε αυτή την πρώτη φάση για να μπουν τα λεφτά αύριο μεθαύριο, από ό,τι δηλώνετε. Για κέρδη για τα κέρδη και τις αποδόσεις ούτε λέξη για να κρίνουμε τελικά -γιατί εμείς γι' αυτό κρίνουμε την Κυβέρνηση- αν αυτή η σύμβαση λόγω των οικονομικών ανταλλαγμάτων είναι επ' ωφελεία του λαού. Δεν θα σας κρίνουμε εμείς γιατί υποχρεώνεστε να σεβαστείτε το ΤΑΙΠΕΔ. Δεν μπορείτε εσείς. Δεν έχετε καμμία δικαιοδοσία. Για εκατό χρόνια οτιδήποτε ελληνικό είναι προχωρημένο. Άρα, εμείς θέλουμε, επειδή κοιπάζετε ότι η σύμβαση είναι υπέρ του δημοσίου συμφέροντος, να δούμε είναι υπέρ του δημοσίου συμφέροντος ή είστε απλώς διαφημιστές των επενδυτών-ολιγαρχών;

Η διαφάνεια είναι άλλος τομέας. Η έλλειψη διαφάνειας, αναφέρθηκε προηγούμενα, στη διαδικασία διαπραγμάτευσης και υπογραφής της σύμβασης επιβεβαιώνει όχι τις ανησυχίες, αλλά τις βεβαιότητες. Συντριπτικά ωφελείται η κοινοπραξία «Νέα Αττική Οδός». Γι' αυτό και γρηγορείτε να την υπογράψετε. Γιατί φαίνεται να κυριαρχεί από το σύνδρομο του «ΓΡΗΓΟΡΗ», όπως συμβασιοποιήθηκαν τα κυλίκια του Υπουργείου Πολιτισμού. Για ποιον λόγο άλλωστε δεν θα έπρεπε όλα αυτά να έχουν έρθει εν ευθέτω χρόνω. Δεν γνωρίζετε ότι η σύμβαση λήγει; Το γνωρίζετε. Δεν προλαβαίνετε; Είναι πολλές οι δουλειές; Εξήντα δύο άτομα Κυβέρνηση δεν έχει υπάρξει ποτέ. Δεν βρέθηκε κάποιος εγκαίρως να δείξει ότι πραγματικά εξυπηρετείτε τα συμφέροντα των πολιτών;

Για να ενισχύσουμε επομένως τη διαφάνεια θα έπρεπε να υπάρχει έγκαιρη δημοσιοποίηση συμβάσεων, να έχουν γίνει οι δημόσιες διαβουλεύσεις, να ακουστούν εγκαίρως οι απόψεις πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων φορέων και προφανώς οι ελεγκτικοί μηχανισμοί, αν λειτουργούσαν και υπήρχαν, θα ήταν υπέρ του πωλώνα της δημοκρατίας της διαφάνειας.

Για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις δεν σας φοβόμαστε. Εδώ είναι περιβαλλοντικές οι ανεμογεννήτριες μέσα στα δάση, βέβαια εφόσον κάψουμε τα δάση. Στατιστικά το λέμε. Δεν αφήνουμε καμμία υπόνοια. Επομένως, περιβαλλοντικά είστε τακτοποιημένοι. Θα τις φτιάξετε τις περιβαλλοντικές μελέτες, θα σημειώσετε και τα μέτρα σχετικά με τη μείωση των επιπτώσεων μέσα από τη χρήση των υλικών και τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον. Σε όλα αυτά δεν σας φοβόμαστε.

Πάμε τώρα στην παρακολούθηση και αξιολόγηση. Είστε ικανοί πραγματικά με τη μέχρι τώρα πορεία σας να πείσετε τους πολίτες ότι τουλάχιστον σε αυτή τη σύμβαση που σας επιβάλλουν τα συμφέροντα ότι μπορείτε και έχετε τη δυνατότητα την πολιτική οντότητα να τα παρακολουθήσετε και να τα αξιολογήσετε; Το παρελθόν σας βεβαιώνει και το μέλλον.

Επομένως, ερχόμαστε να συζητήσουμε τις κοινωνικές επιπτώσεις που είναι το μείζον θέμα σε μία σύμβαση μιας κυβέρνησης που σέβεται την κοινωνία. Οι αυξήσεις στα διόδια θα επιβαρύνουν τους πολίτες, το γνωρίζετε, αυτούς που με το στανιό προσπαθείτε να τους δίνετε δύο δραχμές παραπάνω για να ανεβάσετε υποτίθεται τον χαμηλότερο μισθό που δεν φτάνει ούτε για δύο μέρες.

Αν θέλατε, αν είχαν προηγηθεί αυτά που ανέφερα προηγούμενα, έπρεπε να βρούμε τρόπους έτσι ώστε αυτές οι επιπτώσεις να διασφαλίσουν ότι η Αττική Οδός θα παραμείνει προσβάσιμη για όλους. Γιατί αυτή είναι η κοινωνική σας απολογία. Θα είναι τελικά προσβάσιμη σε όλους; Το ξέρετε ότι δεν θα είναι.

Επομένως, θα έπρεπε για λόγους κοινωνικούς να υπάρχουν κοινωνικά διόδια, με μειώσεις για ευάλωτες ομάδες πληθυσμού, όπως οι πολύτεκνες οικογένειες. Ειδικά όμως τις πολύτεκνες οικογένειες δεν θα τις έλεγα «ευάλωτες ομάδες πληθυσμού», γιατί δεν είναι ευάλωτες. Θα έπρεπε, όμως, να το δείτε ως επένδυση για το κράτος μας. Γιατί αντί να τιμωρείτε τους πολύτεκνους, που είναι οι πυρήνες όσον αφορά το θέμα του δημογραφικού, έρχε-

στε και τους τιμωρείτε. Τι λεφτά θα χάσετε;

Εμείς το προτείνουμε. Και όταν ο κ. Σταϊκούρας έφερε τη σύμβαση σχετικά με τη διαφορά των κερδών σε σχέση με τα χρήματα που είχαν δώσει για την οδό Αιγαίου σχετικά με το Κλειδί και τη Λαμία, την εκλογική περιοχή, αυτά τα λεφτά, αντί να τα δώσετε στους πολύτεκνους όσον αφορά στη διέλευση των οχημάτων, τα δώσατε σε όλους για έναν χρόνο. Ποιος να σας αξιολογήσει; Δηλαδή, το ίδιο δικαίωμα που έχει για φθηνή διέλευση ο φτωχός, την ίδια έκπτωση έχει και ο πλούσιος. Ο ένας πάει για να διασκεδάσει, να έχει τα φουσκωτά του και τα ωραία του και να περάσει με τα ακριβά του αυτοκίνητα και ο πολύτεκνος, ο φτωχός, δεν έχει δυνατότητα να πάει να μαζέψει τις ελιές του, γιατί πλέον το λάδι το κάνατε είδος υπερπολυτελείας.

Επομένως, για τις δημόσιες συγκοινωνίες τι να σας πούμε; Με το στανιό έρχονται μερικά ηλεκτρικά λεωφορεία, τα οποία όταν φορτωθούν όταν φορτωθούν λίγο παραπάνω ή ανοίξουμε τον κλιματισμό, δεν προλαβαίνουν να βγάλουν ούτε δεύτερο δρομολόγιο.

Η Κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι η σύμβαση παραχώρησης για τη «Νέα Αττική Οδό» είναι ένα σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη της περιοχής μας. Ποιας περιοχής, όμως;

Εμείς το βλέπουμε και το δηλώνουν ανενθουσιαστικά οι επενδυτές του Ελληνικού ότι η «Νέα Αττική Οδός» είναι απαραίτητη για τη δική τους επένδυση. Επομένως, θα έπρεπε να διασφαλίσουμε ότι η σύμβαση αυτή θα ήταν επωφελής για τους πολίτες, ότι θα ήταν διαφανής, ότι θα προστάτευε το περιβάλλον ουσιαστικά και ότι θα λάμβανε υπόψη τις κοινωνικές επιπτώσεις.

Σε αυτή την αξιολόγηση, πέρα από την προστασία του περιβάλλοντος, που εκ των πραγμάτων, όταν δεν έχει μπιτολιάρια είναι προς ωφέλεια, όλοι οι άλλοι δείκτες είναι εις βάρος του λαϊκού αιτήματος.

Επομένως, ας μην γελιόμαστε μεταξύ μας. Σε αυτή τη σύμβαση οι μόνοι επισπεύδοντες είναι η «Λάτση» -έξυπνη πόλη του Ελληνικού-. Για τους μη προνομιούχους κατοίκους του Λεκανοπεδίου είναι όμως ό,τι χειρότερο.

Επισπεύδοντες είναι και οι δανειστές μας, που πιέζουν να διαγράψουν μερικές δόσεις του εξωτερικού χρέους, γιατί βιάζονται να εγγράψουν νέα κρυφά χρέη. Πρέπει να τα βάλουν, για να μην δοκιμαστεί ότι πιθανόν δεν θα τα πάρουν. Πρέπει να τα βάλουν, για να δουλεύουν σαν δούλοι πλέον οι Έλληνες πολίτες για τα υπερπλεονάσματά σας. Είναι χρέη που αναμένουν να ενταχθούν -το γνωρίζουμε- στο συνεχώς μειούμενο ποσοστιαία εξωτερικό χρέος, αλλά συνεχώς αυξανόμενο σε πραγματικά και απόλυτες τιμές.

Πραγματικά, αν δεν είχατε τον τύπο μαζί σας και να σας γράφει τι ωραία που τα πάτε, δείχνοντας τους ποσοστιαίους δείκτες που είναι εικονικοί, κανείς δεν θα μπορούσε να έχει διαφορετική άποψη από αυτή τη λογική, ότι σε απόλυτους αριθμούς, ενώ όλο και περισσότερο μειώνεται το εισόδημα του πολίτη, τόσο αυξάνεται το δημόσιο χρέος.

Μα ποιοι είστε τέλος πάντων; Ποια είναι η φιλοσοφία σας; Να εξαντλήσετε εντελώς μέχρι να τελειώσετε την πολιτική σας καριέρα;

Επισπεύδων βεβαίως είναι και η παραχωρησιούχος γνωστή μεγαλοκατασκευάστρια «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», που με ένα εκατομμύριο κεφάλαιο -είπατε, κύριε Υφυπουργέ, ότι ένα εκατομμύριο είναι το κόστος συντήρησης ανά χιλιόμετρο, κάπως έτσι...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ... (δεν ακούστηκε).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ναι, ένα εκατομμύριο όμως είπατε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν το δέχομαι αυτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ωραία, επτακόσιες χιλιάδες...

Θέλετε να συμφωνήσουμε πόσο είναι το κόστος συντήρησης σε έναν αυτοκινητόδρομο; Ένα εκατομμύριο όμως -είναι απόλυτα βεβαιωμένο και γραπτό- είναι το κεφάλαιο αυτής της «Νέας Αττικής Οδού», που προσβλέπει σε 7,5 δισεκατομμύρια κέρδη σε είκοσι πέντε χρόνια. Το καταλαβαίνουμε;

Είτε ένα εκατομμύριο το κόστος συντήρησης είτε επτακόσιες πενήντα χιλιάδες είτε πεντακόσιες χιλιάδες, όσο θέλετε κάντε το. Όμως τόσο είναι το κεφάλαιο μιας εταιρείας η οποία πιστεύει και

δημοσιοποιεί στις εκθέσεις της -όχι τυχαία- ότι θα έχει απόδοση 7,5 δισεκατομμύρια σε είκοσι πέντε χρόνια.

Γιατί το λέει αυτό; Γιατί είναι σίγουρη επένδυση και σίγουρη απόδοση. Γιατί το λέει; Γιατί έχει τη δυνατότητα να εγγράψει μεγάλες υπεραξίες από την πώληση του 49%. Δηλαδή, αυτός που το παίρνει με αυτές τις συνθήκες, με ένα εκατομμύριο κεφάλαιο, χωρίς τίποτα, και με υπόσχεση μελλοντική να το αυξήσει, έχει τη δυνατότητα να εγγράψει τεράστιες υπεραξίες από την πώληση του 49%.

Και τι δουλειά κάνει το κράτος αυτές τις υπεραξίες; Εδώ έναν παίκτη να πάρει μεταγραφή μια ομάδα του βάζει ρήτρα επάνω ότι αν πουληθεί ο παίκτης σε άλλη ομάδα και εγγράψει υπεραξία, θα πάρει ποσοστό επί της υπεραξίας. Δεν ακούτε τίποτα; Δηλαδή, δίνετε εσείς τη δυνατότητα σε μία εταιρεία να εγγράψει υπεραξίες, όταν ξέρει ότι έχει σίγουρη επένδυση και σίγουρη απόδοση;

Επομένως, τα ρεαλιστικά συμπεράσματα είναι τα ακόλουθα: Η ανάληψη Κυβέρνηση σπαταλάει τον πλούτο της χώρας, γιατί δεν πιστεύει στον λαό της. Δεν την ενδιαφέρουν οι ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες που πληττονται κύρια από τη βασική πολιτική της επιλογή, που είναι η αύξηση του πληθωρισμού σε στοχευμένες κατηγορίες υλικών, αγαθών, προϊόντων καθημερινότητας, φαρμάκων και υπηρεσιών υγείας.

Όλοι οι όικοι αξιολόγησης, οι δικοί σας, που τους παρουσιάζετε ότι εκτιμούν το έργο σας, και οι στατιστικές υπηρεσίες του κόσμου όντως σας ανακήρυξαν πρωταθλητές της ακρίβειας και αυτόν τον μήνα. Αυτό μόνο είναι που υπηρετείτε με εξαιρετικό τρόπο.

Επίσης, ως θιασώτης της παγκόσμιας διακυβέρνησης και τιμημένος ο Πρωθυπουργός ως παγκόσμιος πολίτης συνεχίζει ακάθεκτος, μαζί με την πολυπληθή κυβερνητική του ομάδα, υπό την παρακολούθηση βέβαια του επιτελικού κράτους, αυτή τη μετάβαση, υποτίμηση, υποβάθμιση του Έλληνα πολίτη από την κατηγορία του νοικοκύρη -σε ποια κατηγορία;- στην κατηγορία του «δούλου των ολιγαρχών».

Αυτή η πολιτική σας επιλογή επιτρέπει την υπογραφή τέτοιων συμβάσεων εναντίον του λαϊκού συμφέροντος που επιβάλλουν σε εσάς οι μνημονιακές σας δεσμεύσεις.

Νομικά η σύμβαση αυτή είναι τεκμηριωμένη. Το εγγυούνται οι νομικοί σύμβουλοι της «Νέας Αττικής Οδού». Τεχνικά είναι καλυμμένη. Το εγγυούνται οι ανεξάρτητοι τεχνικοί σύμβουλοι, που συμβατικά υποχρεούται να αποζημιώσει ο ίδιος ο παραχωρησιούχος. Οικονομικά σίγουρα είναι κερδοσκοπικές για τους υπεργολάβους. Δημοσιεύσεις τεκμηριωμένα αναλύουν τα 300 εκατομμύρια ετησίως, τα EBITDA. Μάθαμε και τα EBITDA! Και 7,5 δισεκατομμύρια τα κέρδη στη διάρκεια της εικοσιπενταετίας! Κοινωνικά ανάληπτες για τις ευαίσθητες κοινωνικά οικογένειες των πολυτέκνων!

Η διεισδυσιμότητα; Περιορισμένη! Και αυτή είναι βέβαια απαγορευτική για την πλειοψηφία των μικρομεσαίων μισθωτών εργαζομένων. Τιμολογιακή πολιτική άδικη! Όσο περισσότερο μπιτολιαρισμένη η Αττική Οδός τόσο ακριβότερη! Παραδοξολογία της Κυβέρνησης; Όχι! Στοχευμένη πολιτική! Και μάλιστα με ευθύνη του παραχωρησιούχου, σε συνεργασία με την ανάληψη Κυβέρνηση. Γιατί η «μητερούλα» Κυβέρνησή σας, άμα ήθελε να υπηρετήσει τον λαό της, θα σχεδίαζε με μέρος των χρημάτων της σύμβασης να κατασκευάσει νέους αποσυμφορητικούς κόμβους εισόδου και εξόδου στην Αττική Οδό. Αλλά, δεν τους θέλει η «Νέα Αττική Οδός», γιατί όσο μπιτολιάρεται περισσότερο τόσο περισσότερα θα πληρώνει ο κόσμος.

Επομένως, κατ' αυτόν τον τρόπο, αν θα ήθελε η Κυβέρνηση να σεβαστεί τους πολίτες της, θα επέστρεφε αυτό το μέρος των χρημάτων των φορολογούμενων Ελλήνων για τη βελτίωση της οδυνηρής καθημερινότητάς τους.

Αυτά, όμως, κύριοι της Κυβέρνησης, ισχύουν στα προοδευτικά κράτη, όχι στη «ΜΠΑΝΑΝΙΑ» των Βαλκανίων, όπως καταντήσατε και εξακολουθείτε να θέλετε να καταντήσετε την πατρίδα μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο τώρα έχει εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας

της Πλεύσης Ελευθερίας ο ειδικός αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας, ο κ. Αλέξανδρος Καζαμιάς.

Κύριε Καζαμιά, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα, με την ευκαιρία της παρουσίας του κ. Χατζηδάκη στη συνεδρίασή μας σήμερα, να τον καλωσορίσω εκ μέρους της Πλεύσης Ελευθερίας. Έχουμε να τον δούμε, νομίζω, στη Βουλή παραπάνω από δύο μήνες.

Την περασμένη εβδομάδα η επικεφαλής της Πλεύσης Ελευθερίας, η Ζωή Κωνσταντοπούλου, σας υπέβαλε, κύριε Χατζηδάκη, μία επίκαιρη ερώτηση για τις ενέργειές σας μετά που μάθατε ότι ήσασταν στόχος παρακολούθησης στο σκάνδαλο των τηλεφωνικών υποκλοπών. Μας έκανε τρομερή εντύπωση ότι λάβαμε την απάντηση ότι είστε αναρμόδιος να απαντήσετε για τις ενέργειές σας, ότι είστε αναρμόδιος να απαντήσετε για το τι κάνετε εσείς. Ευχόμαστε να απαντήσετε στην ερώτηση της κ. Κωνσταντοπούλου. Πάντως είναι μια καλή αρχή που σας έχουμε ξανά πίσω στη Βουλή.

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

Έρχομαι τώρα στα θέματα του νομοσχεδίου που συζητάμε. Θα πρέπει επίσης να ξεκινήσω με μία παρατήρηση όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο η Βουλή το συζητά μέχρι τώρα. Η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί ότι η συζήτηση για την ιδιωτικοποίηση της «Αττικής Οδού» που είναι το θέμα του νομοσχεδίου έχει υπάρξει κατώτερη των περιστάσεων. Πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες ιδιωτικοποιήσεις στην ιστορία του ελληνικού δημοσίου και θα περιμέναμε να υπήρχε και μία, αν θέλετε, αναβαθμισμένη συζήτηση γύρω από αυτό το σημαντικό γεγονός διότι η «Αττική Οδός» είναι ένα περιουσιακό στοιχείο τεράστιας αξίας για το ελληνικό δημόσιο που ιδιωτικοποιείται τώρα με έναν τρόπο ο οποίος δημιουργεί και ερωτήματα για τη σοφία της ίδιας της απόφασης. Δηλαδή, δεν έχει καν συζητηθεί κατά πόσο είναι σωστό να ιδιωτικοποιηθεί ξανά η «Αττική Οδός». Βρισκόμαστε τώρα σε μία συζήτηση η οποία ασχολείται μόνο με τους όρους της ιδιωτικοποίησης, ενώ θα έπρεπε να συζητάμε από τη βάση του όλο το θέμα. Ένα τόσο σημαντικό περιουσιακό στοιχείο του ελληνικού δημοσίου θα πρέπει να ιδιωτικοποιηθεί και μάλιστα για να προσκομιστούν κάποια χρήματα, τα οποία θα καταλήξουν στο ΤΑΙΠΕΔ και στη μαύρη τρύπα του χρέους;

Επίσης πρέπει να πω ότι η διαδικασία με την οποία συζητάμε τη σύμβαση αυτή ανάμεσα στο ελληνικό δημόσιο και στην εταιρεία που θα αναλάβει τη διαχείριση της «Αττικής Οδού» την επόμενη εικοσιπενταετία, τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», είναι τρομερά, ασφυκτικά σύντομη. Η σύμβαση με τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» υπεγράφη στις 12 Σεπτεμβρίου και σύμφωνα με τη σύμβαση, αν δεν παραδοθεί η «Αττική Οδός» στον νέο παραχωρησιούχο μέχρι και τις επόμενες δύο μέρες, το ελληνικό δημόσιο θα αρχίσει να χρεώνεται κάποια πρόστιμα. Οπότε έφτασε στην επιτροπή η συζήτηση αυτή και πέρασε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, σε ελάχιστες μέρες και τη συζητάμε τώρα, χωρίς στην πραγματικότητα να έχουμε τη δυνατότητα να την εξετάσουμε σε βάθος. Έγιναν τρεις απαντωτές συνεδριάσεις της επιτροπής μέσα σε λίγο παραπάνω από είκοσι τέσσερις ώρες.

Πρέπει να πω, επίσης, ότι πέρα από την ίδια τη σύμβαση, η οποία είναι περίπου διακοσίων πενήντα σελίδων και υπάρχουν και κάποια παραρτήματα, μας εστάλησαν εχθές βράδυ στις 22.30' κάποιες προσαρτήσεις. Στο ελληνικό και το αγγλικό κείμενο των προσαρτήσεων, όλα μαζί φτιάχνουν λίγο παραπάνω από τετρακόσιες σελίδες, τις οποίες έπρεπε να διαβάσουμε από τις 22.30' χτες το βράδυ, για να έρθουμε σήμερα το πρωί και να είμαστε πιο καλά ενημερωμένοι. Όμως, ακόμα και αυτές οι τετρακόσιες σελίδες δεν είναι όλη η σύμβαση. Υπάρχουν κάποια παραρτήματα. Αν κατάλαβα καλά από τα λεγόμενα του κ. Σταϊκούρα που ήταν ο Υπουργός στη διάρκεια των συζητήσεων στην επιτροπή, υπάρχουν άλλα τρία παραρτήματα τα οποία δεν γνωρίζουμε. Με άλλα λόγια, η Βουλή δεν έχει υπ' όψιν της όλα τα έγγραφα που συνοδεύουν αυτή τη σύμβαση. Έχει βεβαίως υπ' όψιν της την ίδια τη σύμβαση, αλλά λείπουν κάποια παραρτήματα.

Εν πάση περιπτώσει, το ζήτημα είναι ότι συζητάμε κάτω από

ασφυκτικές προθεσμίες, με πολλά έγγραφα τα οποία δεν είναι πλήρη. Πρέπει, επίσης, όσον αφορά τη διαδικασία, να προσθέσουμε και κάτι ακόμα. Η ιδιωτικοποίηση της Αττικής Οδού για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια με παραχώρησή της στη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» γίνεται αφού η «Αττική Οδός» για είκοσι οκτώ χρόνια βρισκόταν στα χέρια μιας άλλης σύμπραξης του ιδιωτικού τομέα και θεωρούμε ότι εφ' όσον τελειώνει αυτή η περίοδος, θα έπρεπε να υπάρχει μέσα από τις διαδικασίες ελέγχου της Βουλής και ένας απολογισμός για το τι πήγε καλά και τι δεν πήγε καλά, τι πήγε στραβά σχετικά με τη διαχείριση της «Αττικής Οδού» τα προηγούμενα είκοσι οκτώ χρόνια.

Θα αναφερθώ, λοιπόν, μόνο σε ένα παράδειγμα το οποίο προήλθε μέσα από τις συζητήσεις στην επιτροπή. Ένας από τους φορείς στη διάρκεια της ακρόασης φορέων μας είπε ότι θεωρεί πως ο προηγούμενος ιδιώτης που διαχειριζόταν την Αττική Οδό δόλωσε υψηλό κόστος συντήρησης - ανέφερε μάλιστα και ένα ποσό - για να αιτιολογήσει τα υψηλά διόδια. Αυτό είναι κεντρικής σημασίας ζήτημα, διότι τα διόδια είναι ένα θέμα που μας απασχολεί σε αυτή τη σύμβαση, καθώς και η συντήρηση και το κόστος στη συντήρηση που υπολογίζεται στη σύμβαση με τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια.

Εν πάση περιπτώσει, με όλα αυτά τα προβλήματα, ας δούμε τώρα τι ακριβώς συμφωνήθηκε. Η σύμβαση προβλέπει την παραχώρηση της Αττικής Οδού, ενός άξονα εβδομήντα χιλιομέτρων, τον οποίο χρησιμοποιούν καθημερινά περί τις διακόσιες πενήντα χιλιάδες οχήματα. Δηλαδή, πρέπει να είναι ίσως ο οδικός άξονας που χρησιμοποιείται περισσότερο από κάθε άλλον σε όλη τη χώρα. Παραχωρείται, λοιπόν, με αντάλλαγμα μια αμοιβή 3,27 δισεκατομμυρίων για είκοσι πέντε χρόνια, καθώς και μία ετήσια αμοιβή, συν την απόσχεση εκ μέρους της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» ότι θα επενδύσει περί τα 380 εκατομμύρια ευρώ τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια σε επενδύσεις βελτίωσης και επέκτασης της Αττικής Οδού.

Αυτό το ποσό, ιδίως η αμοιβή των 3,27 δισεκατομμυρίων, χαρακτηρίστηκε από τον κ. Χατζηδάκη στην τελετή που έγινε στο Νομισματικό Μουσείο για την υπογραφή της σύμβασης ότι είναι πραγματικά ένα μεγάλο ποσό. Και είπε ο κ. Χατζηδάκης ότι με το ποσό αυτό μπορούμε να μειώσουμε ισοποσοστό το δημόσιο χρέος σχεδόν κατά μιάμιση μονάδα του ΑΕΠ. Είχατε πει «Μόνο από αυτή τη συναλλαγή».

Αυτό είναι σωστό. Ωστόσο, η Πλεύση Ελευθερίας θεωρεί πως το δημόσιο χρέος δεν είναι βιώσιμο και γι' αυτό οι εξοφλήσεις με τέτοια μεγάλα ποσά μπαίνουν σε μια μαύρη τρύπα η οποία δεν θα απαλλάξει τον Έλληνα πολύτιμο από το βάρος του χρέους για πολλές δεκαετίες ακόμη. Συνεπώς, το να χρησιμοποιούνται τα έσοδα - σημαντικά έσοδα, 1,5% του ΑΕΠ - για να μπουν στη μαύρη τρύπα του δημοσίου χρέους είναι κατά την άποψή μας μία επιλογή που κάνει η Κυβέρνηση και η οποία τελικά θα οδηγήσει στο να καταντήσει αυτή η ιδιωτικοποίηση μη επωφελής με χειροπιαστό τρόπο για τους πολίτες σήμερα. Μπάνει σε μια μαύρη τρύπα, η οποία δεν γνωρίζουμε αν θα καταφέρει τελικά πράγματι να μειώσει το ύψος του δημοσίου χρέους. Αμφισβητούμε, με άλλα λόγια, τη σοφία με την οποία αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθούν αυτά τα χρήματα.

Επίσης υπάρχει το ζήτημα των διοδίων, το οποίο η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός παρουσίασαν ως ένα επίτευγμα, διότι η σύμβαση αυτή περιλαμβάνει για πέντε χρόνια μια μείωση των διοδίων από 2,80 ευρώ στο επιβατικό ΙΧ για τη χρήση της Αττικής Οδού, στα 2,5 ευρώ. Είναι μία μείωση περίπου της τάξης του 11% για τα επόμενα πέντε χρόνια. Η Κυβέρνηση δίνει έμφαση μόνο σ' αυτό. Ο κ. Σταϊκούρας, μάλιστα, είπε ότι δεν το αναφέραμε. Το αναφέρουμε, αλλά τα διόδια για την Αττική Οδό δεν θα μειωθούν μακροχρόνια. Θα αυξηθούν ραγδαία μετά απ' αυτή την προσωρινή μείωση, η οποία διέπεται από ένα πνεύμα λαϊκισμού για να δείξει ότι η Κυβέρνηση κάνει κάτι μέσα στο πλαίσιο της κρίσης του κόστους ζωής για να ελαφρύνει την κατάσταση για τους απλούς πολίτες.

Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, τα διόδια μετά από πέντε χρόνια μπορούν να αυξηθούν και όχι μόνο να αυξηθούν, αλλά να αυξηθούν περαιτέρω από την ομαλή αύξηση για τις ώρες αιχμής, αν χρειαστεί. Μπορούν, επίσης, να αυξηθούν για μέρες οι οποίες

δείχνουν ότι η Αττική Οδός χρησιμοποιείται περισσότερο από κάποια οχήματα και, βεβαίως, υπάρχει στα διόδια η πάλη ποτέ «ΑΤΑ», μια αυτόματη τιμωρητική προσαρμογή: Μετά τα πέντε χρόνια τα διόδια για την Αττική Οδό, σύμφωνα με τη σύμβαση, θα αυξάνονται ετησίως στο ύψος του πληθωρισμού, τη στιγμή που οι μισθοί στη χώρα δεν αυξάνονται κατά μέσο όρο την τελευταία δεκαεπενταετία ούτε στο μισό του ύψους του πληθωρισμού. Μιλάμε για τέτοια διευκόλυνση στην εταιρεία που αναλαμβάνει τη διαχείριση της Αττικής Οδού.

Συνεπώς, μετά από πέντε χρόνια να μην εκπλαγούν οι πολίτες, αν αρχίσουν σε κάποιες μέρες να πληρώνουν στην Αττική Οδό 3,5 ευρώ και μετά από δέκα χρόνια 4 ευρώ. Και αυτό έχει σημασία, διότι τα διόδια στην Αττική Οδό είναι στο ύψος των 2,80 ευρώ για τα επιβατικά ΙΧ από το 2010, εδώ και δεκατέσσερα χρόνια.

Συνεπώς, δεν θα θέλαμε η Κυβέρνηση να δίνει μόνο έμφαση στο γεγονός ότι επιδιώκει μία οριακή μείωση των διοδίων στην Αττική Οδό στα 2,5 ευρώ, αλλά να λείπει όλη την αλήθεια στους πολίτες και όλη η αλήθεια είναι ότι αυτό έχει μια ουρά, η οποία δεν είναι καθόλου επωφελής για τους πολίτες που θα χρησιμοποιούν την Αττική Οδό και πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας ότι ένας εργαζόμενος με μέσο μισθό 1.000 ευρώ σήμερα, αν χρησιμοποιεί την Αττική Οδό ημερησίως, θα πρέπει να ξοδεύει πάνω από το 1/3 του μισθού του γι' αυτόν τον σκοπό.

Ερχόμαστε τώρα στους όρους της σύμβασης, πέρα από τα διόδια και πέρα από το ποσό, την αμοιβή που θα πληρώσει ο παραχωρησιούχος προς το δημόσιο. Ειπώθηκε από τον κ. Σταϊκούρα ότι κάτι το οποίο αγοράζουν οι πολίτες με τα διόδια στην Αττική Οδό, είναι η ασφάλεια. Η ασφάλεια δεν είναι το βασικό αγαθό που παίρνει ένας πολίτης, ένας χρήστης, ένας αυτοκινητιστής, όταν μπαίνει στην Αττική Οδό. Αυτό που αγοράζει είναι η γρήγορη διέλευση.

Ο κόσμος χρησιμοποιεί την Αττική Οδό, διότι από τους άλλους δρόμους θα καθυστερήσει περισσότερο. Δεν υπάρχει τίποτα σε αυτή τη σύμβαση, όμως, που να εξασφαλίζει το βασικό προϊόν, όπου ένας τέτοιος οδικός άξονας υποτίθεται ότι παρέχει στον αυτοκινητιστή. Δεν υπάρχει καμμία υποχρέωση της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» να διατηρεί τη διέλευση των οχημάτων σε κάποια ταχύτητα κάτω από την οποία θα πρέπει μετά η ίδια η εταιρεία να αποζημιώνει τον αυτοκινητιστή.

Φανταστείτε, δηλαδή, να μπαίνετε στην Αττική Οδό, να πληρώνετε διόδια 2,50 ή μελλοντικά 3,5 ευρώ -ποιος ξέρει πού θα πάνε με τους όρους της σύμβασης αυτής- και μετά να βρίσκετε ένα μπουτιλιάρισμα και να καθυστερείτε πιο πολύ από ό,τι αν δεν χρησιμοποιούσατε την Αττική Οδό. Ποιος θα σας αποζημιώσει; Κανένας. Και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι δεν υπάρχει στη σύμβαση καμμία πρόβλεψη, ούτως ώστε να υπάρχει ένας χάρτης με τα δικαιώματα των χρηστών της Αττικής Οδού. Όταν πληρώνεις για ένα τέτοιο προϊόν, αν χρησιμοποιείς καθημερινά έναν τόσο κεντρικό οδικό άξονα, πρέπει να έχεις και δικαιώματα. Και αν δεν τα λαμβάνεις αυτά, πρέπει να δικαιούσαι να επιστραφούν τα χρήματά σου. Αυτά δεν υπάρχουν. Το μόνο που υπάρχει είναι ένα εγχειρίδιο -λέει- λειτουργίας. Ποιος, όμως, συγγράφει το εγχειρίδιο λειτουργίας της Αττικής Οδού; Η ίδια η ιδιωτική εταιρεία που θα την αναλάβει για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια. Δηλαδή, η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» αναμένεται να βάλει τους όρους χρήσης της Αττικής Οδού, όπως αυτή πιστεύει. Και ο μόνος ανεξάρτητος φορέας ο οποίος θα συμμετέχει στη συγγραφή και θα εγκρίνει τη συγγραφή του εγχειριδίου λειτουργίας της Αττικής Οδού, είναι ο λεγόμενος ανεξάρτητος μηχανικός. Όμως, αν δούμε τα σχετικά άρθρα της σύμβασης για τον ανεξάρτητο μηχανικό, ανακαλύπτουμε ότι αυτός ή αυτοί δεν είναι καθόλου ανεξάρτητοι διότι θα πληρώνονται οι ανεξάρτητοι μηχανικοί από την «Αττική Οδό», δηλαδή από την εταιρεία που θα διαχειρίζεται την Αττική Οδό. Με άλλα λόγια, η ιδιωτική εταιρεία έχει όλα εργαλεία στα χέρια της: Και τον δρόμο και το εγχειρίδιο λειτουργίας και τον μηχανικό ο οποίος, ως δήθεν ανεξάρτητος, θα εγκρίνει το εγχειρίδιο λειτουργίας.

Για τις φυσικές καταστροφές που είχαν δημιουργήσει προ διαστήματος ένα μεγάλο ζήτημα, υπάρχουν στα προσαρτήματα, πράγματι, κάποιες αναφορές. Δηλαδή, ότι πρέπει ο αποχιονι-

σμός να είναι μέσα στις υποχρεώσεις της εταιρείας. Ωστόσο, δεν υπάρχει σε όλη τη σύμβαση και στο νομοσχέδιο που τη συνοδεύει -γιατί η σύμβαση δεν είναι μόνο το νομοσχέδιο, υπάρχουν και κάποια συνοδευτικά άρθρα- ένα αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο. Δεν υπάρχει μια επιτροπή του δημοσίου, η οποία να επιβλέπει ότι όσα θα υπάρχουν εδώ, αφότου ψηφιστεί το νομοσχέδιο, θα εφαρμόζονται αυστηρά. Στις ιδιωτικοποιήσεις, είτε κανείς συμφωνεί είτε διαφωνεί με αυτές, εκείνο που κρίνει την ιδιωτικοποίηση, είναι το ρυθμιστικό πλαίσιο και η εφαρμογή του. Δηλαδή, δεν αρκεί να συμβάλλετε μια ιδιωτική επιχείρηση με το δημόσιο και να υπόσχεσαι ότι θα κάνει το ένα και το άλλο, θα επενδύσει κάποια χρήματα, θα διατηρεί τη λειτουργία του δρόμου με τον άλφα ή βήτα τρόπο, χωρίς να επιβλέπετε αυτό ότι εφαρμόζεται στην πράξη από το δημόσιο. Τίποτα, όμως, γι' αυτό δεν υπάρχει. Επομένως, τα σχετικά άρθρα για τον αποχιονισμό φοβόμαστε ότι δεν θα επιτηρούνται με αυστηρό τρόπο, ελλείψει ενός ρυθμιστικού πλαισίου, που να είναι αυστηρό.

Επίσης, πρέπει να πω ότι στις ρήτρες για τις ποινές, οι ποινές είναι είτε πάρα πολύ ήπιες είτε τρομερά αυστηρές ούτως ώστε το δημόσιο να μην μπορεί στην πράξη να τις εφαρμόσει. Άρα, η ενδιάμεση γκάμα στην οποία το κράτος θα μπορούσε να εφαρμόσει κάποιες ποινές που θα υποχρέωναν την ιδιωτική επιχείρηση να λάβει στα σοβαρά τις υποχρεώσεις της κάτω από τη σύμβαση, λείπει και αυτό χαλαρώνει επιπλέον το ρυθμιστικό πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης.

Οι εργαζόμενοι στην Αττική Οδό, σύμφωνα με τη σύμβαση, έχουν λάβει εγγύηση από το ελληνικό δημόσιο ότι θα διατηρήσουν τις θέσεις τους για άλλους τρεις μήνες μετά την ιδιωτικοποίηση. Η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» έχει δώσει υποσχέσεις στους εργαζομένους, αλλά πιστεύουμε ότι το ελληνικό δημόσιο θα έπρεπε να εγγυηθεί με μεγαλύτερη περίοδο την ασφάλεια των εργαζομένων και τους συγκεκριμένους όρους με τους οποίους εργάζονται αυτή τη στιγμή μετά την ιδιωτικοποίηση, ούτως ώστε να τους κάνει να αισθάνονται καλύτερα. Οι εκπρόσωποι των εργαζομένων που ήρθαν στην επιτροπή στη διάρκεια της ακρόασης φορέων έδειξαν ότι είναι ιδιαίτερα ανασφαλείς, διότι δεν γνωρίζουν γιατί είναι μόνο τρεις οι μήνες στους οποίους εγγυάται το δημόσιο την ασφάλειά τους. Αισθάνονται ότι κάτι ενδεχομένως ζημιολόγο θα πάθουν μετά από αυτούς τους τρεις μήνες, που θα έπρεπε το δημόσιο να δώσει μεγαλύτερη εγγύηση.

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

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, με ένα γενικότερο σχόλιο. Η Κυβέρνηση σε όλους τους τομείς των μεταφορών, στα λιμάνια, στα αεροδρόμια, στους κεντρικούς οδικούς άξονες υιοθετεί μια πολιτική, η οποία είναι σχεδόν πλέον στον αυτόματο πιλότο. Ιδιωτικοποιούνται όλα. Παρά το γεγονός ότι πρόκειται για περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου, τα οποία είναι ικανά να επιφέρουν τεράστια κέρδη στο δημόσιο, ιδιωτικοποιούνται. Τα κέρδη αυτά αντί να επιστρέφουν στο δημόσιο και στους Έλληνες πολίτες καταλήγουν στα χέρια ενός μικρού, αν θέλετε, ολιγαρχικού συστήματος μεγάλων επιχειρήσεων, οι οποίες εκμεταλλεύονται αυτά τα περιουσιακά στοιχεία και δεν δίνει καμμία εξήγηση για τον λόγο για τον οποίο τα ιδιωτικοποιεί. Οι ιδιωτικοποιήσεις -και το επαναλαμβάνουμε για πολλοστή φορά- είναι μια πολιτική, η οποία δημιουργήθηκε, για να λύσει τα προβλήματα που δημιουργούν ελλειμματικές και προβληματικές επιχειρήσεις του δημοσίου, όχι για να χαρίζει σε μεγάλες ιδιωτικές επιχειρήσεις, σε μονοπώλια και ολιγοπώλια, κερδοφόρες επιχειρήσεις του δημοσίου, ούτως ώστε να απολαμβάνουν αυτές οι επιχειρήσεις κέρδη και στην περίπτωση του υπολογισμού που κάνουμε εδώ για τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», σε σχέση με την ιδιωτικοποίηση Αττικής Οδού, υπερκέρδη στην ουσία.

Συνεπώς, η Πλεύση Ελευθερίας διατυπώνει σοβαρές επιφυλάξεις για τη σύμβαση αυτή, θεωρεί ότι παραχωρείται ένα σημαντικό περιουσιακό στοιχείο του δημοσίου που θα μπορούσε να επιφέρει σημαντικά οφέλη για τους πολίτες. Οι όροι της παραχώρησης, κατά την άποψή μας, είναι υπερβολικά ευνοϊκοί προς την ιδιωτική επιχείρηση. Το ρυθμιστικό πλαίσιο δεν είναι επαρκώς αυστηρό, ιδίως για τα δικαιώματα των χρηστών της Αττικής Οδού και τα διόδια υπογραμμίζουμε ότι θα παραμείνουν

ψηλά μετά από μια πενταετία, τη στιγμή που υπάρχει μια τεράστια κρίση ακριβείας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Καζαμία.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον ειδικό αγορητή από τους Σπαρτιάτες κ. Ιωάννη Κόντη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε άλλη μια σύμβαση παραχώρησης. Αυτή τη φορά παραχωρείται η Αττική Οδός, μία σημαντική μονάδα για το ελληνικό δημόσιο.

Αρχικά θα ήθελα να πω κάποια πράγματα εκτός σύμβασης, αλλά που είναι σχετικά.

Στο διάστημα που είμαι εγώ στις επιτροπές αυτές και στη Βουλή όλες οι συμβάσεις παραχώρησης που έχω δει και οι συμφωνίες που έχουμε κάνει για περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου έχουν να κάνουν με εταιρείες οι οποίες είναι κερδοφόρες ή δυνητικά κερδοφόρες, εάν εργαστεί κάποιος και τις δουλέψει σωστά, είτε είναι λιμάνια, είτε είναι αεροδρόμια κ.λπ.. Ακόμα και η «ΛΑΡΚΟ», η οποία για πολλούς λόγους εμφανίστηκε να είναι χρεωμένη -αυτό βέβαια είναι ένα άλλο μεγάλο θέμα γιατί το μεγαλύτερο χρέος είναι προς τη ΔΕΗ η οποία ήταν συνεταιρής της «ΛΑΡΚΟ» και η οποία της πουλούσε το ρεύμα τρεις φορές περισσότερο από τους άλλους ανταγωνιστές και θα μπορούσε να αποσβεστεί με προγράμματα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα ΕΣΠΑ που παίρνουμε και τα Ταμεία Ανάκαμψης κ.λπ. και να μπει σε έναν σωστό δρόμο- πουλήθηκε έναντι 9 εκατομμυρίων. Βέβαια κάπου έχει μπλοκάρει πάλι το θέμα.

Ήρθαν οι Καναδοί συνταξιούχοι. Ένα πρωί ξύπνησαν στον Καναδά και είδαν ότι πρέπει να επενδύσουν στην Ελλάδα και ήρθαν να πάρουν το 40% του υπολειπόμενου ποσοστού που είχε το ελληνικό δημόσιο σε ένα αεροδρόμιο το οποίο έχει όπως λέτε εσείς αυξητική συνέχεια κίνηση -μιλάμε και πανηγυρίζουμε κάθε χρόνο για τα εκατομμύρια τουρίστες που περνάνε-, έχει αυξημένα έσοδα και κέρδη γύρω στα 800 εκατομμύρια, αν θυμάμαι καλά, τον χρόνο. Οι Καναδοί συνταξιούχοι με 1 με 1,5 δισεκατομμύριο πήραν το 40%.

Όλοι αυτοί βλέπουν ότι έχουν κέρδη αυτές τις εταιρείες και ότι μπορούν να δουλεύουν σωστά και μόνο εμείς ως δημόσιο ελληνικό απεμπολούμε το δικαίωμα να τις εκμεταλλευόμαστε;

Σίγουρα οι ευθύνες δεν ανήκουν σε σας, γιατί εσείς εκτελείτε υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί βάσει των μνημονίων. Το ΤΑΙΠΕΔ και όλοι αυτοί στην ουσία τι σκοπό έχουν; Να ξεπουλήσουν την περιουσία του ελληνικού δημοσίου. Ένα κι ένα κάνουν δύο. Από την εποχή που ήρθε εκείνος ο «περίφημος» Σόμιπλε και οι Γερμανοί, οι οποίοι μας χρωστάνε χρήματα, δεν τους χρωστάμε. Κάθε χρόνο θα έπρεπε να θίγουμε το θέμα των γερμανικών αποζημιώσεων και του γερμανικού δανείου της κατοχής που έκλεψαν οι Γερμανοί. Ήρθαν οι ναζί εδώ και μας πήραν τον θησαυρό, τον χρυσό μας, πήραν δάνειο, υπέγραψαν χαρτιά και ως διά μαγείας αυτό το δάνειο, το οποίο είναι καθομολογούμενο και το απεδέχθησαν και οι ίδιοι και το οποίο στη Γαλλία πριν κάποια χρόνια αποτιμήθηκε σε 700 δισεκατομμύρια, δεν το ζητάει κανείς και μάλλον έχει χαριστεί με κάποιους τρόπους ή όχι. Και βρεθήκαμε εμείς να χρωστάμε χρήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία υποτίθεται τότε μας έδινε για την ανάπτυξή μας και ένα πρωί μας έβαλε στο λαϊμό μια αγχόνη και είπε: Κύριοι, θέλω τα λεφτά αυτά πίσω. Αυτή είναι η ουσία. Και έστειλε κάτι χαρτογιακάδες τότε -οι ονομαζόμενοι «θεσμοί»-, κάτι τύπους οι οποίοι δεν υπάρχουν πια σήμερα, και έκαναν διαπραγματεύσεις βάζοντας μαχαίρια σε λαιμούς απ' ό,τι ακούγαμε, έκλαιγαν οι δικοί μας, στενοχώρια και μας έβαλαν να υπογράψουμε ότι θα μπορούν να πουληθούν τα πάντα.

Εδώ μιλάμε για συμφέροντα του ελληνικού δημοσίου, Υπουργέ. Και αν στην ανάγκη χρειαστεί να πατήσουμε πόδι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να πατήσουμε πόδι. Έχει βάλει χέρι στην αγροτική μας παραγωγή, στην πρωτογενή ανάπτυξη, μιλάνε για ψηφιακή ανάπτυξη, μιλάνε για πράσινες ενέργειες και «πράσινα άλογα». Η Ελλάδα δεν βλέπει ανάπτυξη. Οι Ευρωπαίοι μπορούν να βλέπουν ανάπτυξη πουλώντας μας ανεμογεννήτριες, φέρνον-

τας ένα σωρό προγράμματα τα οποία μας υποδουλώνουν ακόμα περισσότερο και ψηφιακά. Ποια είναι η ανάπτυξη που βλέπουν οι Έλληνες; Άμα πουλήσουμε και τα τελευταία περιουσιακά στοιχεία που έχει το ελληνικό δημόσιο, τι θα φτάσουμε να πουλήσουμε, τι θα κάνουμε;

Όλες αυτές οι εταιρείες εν δυνάμει θα ήταν εταιρείες οι οποίες θα απέφεραν κέρδη. Μας είπε το ΤΑΙΠΕΔ στην ακρόαση φορέων στην επιτροπή «μην ανησυχείτε, κύριοι, γιατί κρατάμε το 30% και θα παίρνουμε χρήματα». Εδώ μιλάμε για το 100% να παίρναμε χρήματα. Πολλές φορές έχουμε ακούσει τη δικαιολογία ότι δεν μπορεί το ελληνικό δημόσιο να διαχειριστεί αυτές τις εταιρείες. Είναι απαράδεκτη η παραδοχή, αν υπάρχει, να μην μπορεί το κράτος να λειτουργήσει τις δημόσιες κερδοφόρες εταιρείες του. Και βέβαια μπορεί. Έρχονται κάποιοι ιδιώτες οι οποίοι έχουν αναπυχθεί σε όλους τους τομείς. Η «ΤΕΡΝΑ» είναι στους αυτοκινητόδρομους, είναι στις κατασκευές, είναι στα λιμάνια, είναι στην αεροπλοΐα, είναι στα κοιτάσματα, είναι στην εξόρυξη μεταλλευμάτων.

Πώς μπορεί η «ΤΕΡΝΑ» και δεν μπορεί το ελληνικό δημόσιο να έχει ικανούς ανθρώπους στις εταιρείες αυτές, κύριε Υπουργέ; Είστε έξυπνος άνθρωπος και καταλαβαίνετε τι λέω, άσχετα αν δεν το παραδέχεστε. Είστε άνθρωπος της πιάτσας που λέμε. Πώς είναι δυνατόν να μην μπορεί το ελληνικό δημόσιο να διαχειριστεί και να δει ποιοι είναι ικανοί ή ανίκανοι στη διαχείριση και να μπορούν οι ιδιώτες που έρχονται με κάποια πτυχία που βάζουν εκεί και τους έχουν μπροστά; Πώς γίνεται; Πώς γίνεται να πουλάμε το λιμάνι του Ηρακλείου, να το δίνουμε έναντι 40 εκατομμυρίων στα είκοσι ή στα σαράντα χρόνια και να λέμε ότι δεν είναι κερδοφόρο, από τη στιγμή που βγαίνει και κέρδος και μάλιστα υπήρχε και αποθεματικό μεγάλο το οποίο έδειχνε ότι υπήρχε κέρδος.

Έχει πάρει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης -ψηφίσαμε πρόσφατα την επέκτασή του χρονικού ορίου για να επενδύσει- το επενδυτικό σχήμα που μας ζήτησε άλλα πέντε χρόνια. Ζήτησε, κύριε Υπουργέ, πέντε χρόνια γιατί δεν έχει επενδύσει ούτε το 5% από αυτά που είχε αναλάβει την υποχρέωση να επενδύσει σε πέντε χρόνια. Είχε αναλάβει την υποχρέωση να επενδύσει 200 εκατομμύρια. Φέτος είπε ότι θα επενδύσει -ακούστε το νούμερο- 2,8 εκατομμύρια. Όταν συζητούσαμε στην επιτροπή δεν είχε βγει ακόμη ούτε το πρώτο εξάμηνο του 2024 ούτε η περσινή ανάλυση εσόδων. Είχε 62% περισσότερα κέρδη από πέρσι. Κάθε χρονιά τα κέρδη από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εκτινάσσονται. Πέρσι διάβασα ότι έβγαλε γύρω στα 50 ή 60 εκατομμύρια προ φόρων. Αν φύγει αυτός ο επενδυτής από εκεί το 2030 σύμφωνα με την παράταση που έχει δοθεί, θα έχει επενδύσει 20 εκατομμύρια στα δέκα χρόνια και θα έχει πάρει 500 εκατομμύρια.

Εγώ πραγματικά παραιτούμαι και από Βουλευτή αν μου αναθέσετε ένα λιμάνι τέτοιο με αυτούς τους όρους πραγματικά και θα δείτε ότι θα βγάλω τα τετραπλάσια κέρδη και θα βγάξει το δημόσιο κέρδη. Μπορώ να το λειτουργήσω σίγουρα ένα λιμάνι γιατί έχω και το «know how» σε αυτό το θέμα. Δεν θα με πιέζει κανείς να επενδύσω, δεν θα έχω παρουσιάσει ένα business plan.

Και να πούμε και κάτι άλλο: Στις συμβάσεις αυτές αυτό που είναι αδιαφανές και δεν βλέπουμε ποτέ είναι το business plan. Στη συγκεκριμένη σύμβαση μας είπε κύριος Υπουργός ότι θα μας στείλει -όπως μας έστειλε- τα σχετικά έγγραφα, αλλά δεν μπορεί να μας δώσει το business plan το οποίο είναι εμπιστευτικό. Είναι δυνατόν να είναι εμπιστευτικό για το Κοινοβούλιο το business plan που ένας ιδιώτης παρουσιάζει για να αναλάβει μία εταιρεία, όπως είναι αυτή που θέλει να αναλάβει την Αττική Οδό; Έπρεπε να είναι ανοιχτό για όλους τους ιδιώτες. Δεν υπάρχει θέμα ανταγωνισμού. Θα έπρεπε να είναι στη διάθεση του ελληνικού λαού, ανοιχτό κάθε business plan που παρουσιάζει ο αιτούμενος παραχωρησιούχος στην κάθε εταιρεία.

Στο λιμάνι της Καβάλας, στους Φιλίππους δεν υπήρχε το άρθρο 15 το οποίο υποτίθεται ότι περιείχε το business plan, που είναι το πιο βασικό σε μια σύμβαση. Στο λιμάνι του Ηρακλείου το ίδιο. Στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το ίδιο. Μας ειπώθηκε ότι το business plan θα δοθεί σε εσάς σε δύο χρόνια, σε τρία χρόνια, σε τέσσερα χρόνια. Και σας είπα ότι και εγώ έκανα κάτι αντίστοιχο στη Βραζιλία για να πάρω εκχώρηση σε λιμάνι -πήρα σε

δύο λιμάνια- και παρουσίασα master plan έναν χρόνο πριν. Έτσι γίνεται. Πώς γίνεται εδώ να μας δίνουν master plan μετά από την ανάληψη της παραχώρησης;

Το θέμα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, δεν είναι μόνο η αντίθεση, δεν έχει να κάνει με ιδεολογικές αντιθέσεις, με τίποτα άλλο. Το θέμα είναι ότι, εκτός της αδιαφάνειας που υπάρχει, γιατί αν δεν ξέρουμε το business plan, είναι τελείως αδιαφανής η διαδικασία, δεν είναι και σωστό το δημόσιο να απεμπολεί κατόπιν εντολής του ΤΑΙΠΕΔ έτσι εύκολα αυτές τις εταιρείες.

Δεν θα μπω σε νοούμερα, γιατί ο καθένας βλέπει ότι η εταιρεία αυτή με τη διέλευση που δηλώνει, των διακοσίων πενήντα χιλιάδων οχημάτων την ημέρα, έχει κέρδη ημερησίως ένα εκατομμύριο, τριακόσια τόσα εκατομμύρια τον χρόνο. Στα είκοσι πέντε χρόνια είναι γύρω στα 8 με 10 δισεκατομμύρια και αν έχει ανέβει με το τίμημα των διελύσεων θα είναι 10 δισεκατομμύρια κ.λπ.. Και μας δίνει 3,28 δισεκατομμύρια αυτή τη στιγμή. Μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι θα είναι άμεσα τα χρήματα αυτά, αλλά φανταστείτε ότι αυτά τα 10 δισεκατομμύρια όλα αυτά τα χρόνια θα τα εισέπραττε το ελληνικό δημόσιο, εσείς θα τα εισπράττατε, εμείς οι Έλληνες, όχι η «ΤΕΡΝΑ». Μα, και 1 δισεκατομμύριο ή 2 δισεκατομμύρια κέρδος να βγάλει μόνο από αυτά, είναι κέρδος που θα έπαιρνε το δημόσιο. Και σίγουρα υπάρχει και ένα θέμα με την προστασία των εργαζομένων εκεί, που φάνηκε ξεκάθαρα ότι αυτή η υπόσχεση για τρεις μήνες δεν καλύπτει τίποτα.

Το θέμα είναι με τα διόδια και, όπως ειπώθηκε, είναι στα χέρια τους πλέον, έχουν το μαχαίρι και το καρπούζι και αυτοί θα αυξάνουν κατά το δοκούν τα διόδια όποτε θέλουν μετά την πενταετία. Στην Ελλάδα είμαστε και ξέρετε ότι ποτέ δεν μειώθηκε κάτι. Κάποτε είχε μπει ένας φόρος της Φρειδερίκης, της τότε βασίλισσας, είχαν πει ότι θα βγει σε δύο χρόνια και τον πληρώναμε μέχρι τώρα. Στην Ελλάδα δεν βγαίνει τίποτα. Ό,τι μπαίνει, μπαίνει για να αυξάνεται. Δεν πρόκειται να μειωθεί τίποτα.

Σίγουρα πιστεύουμε ότι είναι καλό το ότι απαλλάσσονται τα ΑΜΕΑ. Όμως, κύριε Υπουργέ, ποιο είναι το ποσοστό αναπηρίας με το οποίο χαρακτηρίζεται κάποιος ΑΜΕΑ; Είναι 67%; Πάνω από 67%; Επίσης η διέλευση θα γίνεται και θα προσμετράται με ίδια αυτοκίνηση, με το ίδιο αυτοκίνητο ή αν τους μεταφέρει και κάποιος αυτός ο κάποιος θα έχει τη δυνατότητα; Δηλαδή θα ισχύει μόνο για ένα αυτοκίνητο που έχει χαρακτηριστεί ιδιοκτησίας ΑΜΕΑ ή θα ισχύει και για κάποιον συγγενή του που τον μεταφέρει καθημερινά;

Επίσης έχουμε άλλους συνανθρώπους μας που κάνουν καθημερινές αιμοκαθάρσεις και περνάνε από την Αττική Οδό και είναι απόλυτα αναγκαίο γι' αυτούς. Είναι άνθρωποι οι οποίοι φεύγουν εξαντλημένοι, παίρνουν αυτοκίνητο άλλων που τους μεταφέρει, υπάρχουν και αυτοί μέσα.

Και επίσης υπάρχουν και πολύτεκνοι. Ξέρετε, φεύγει κάποιος από μία περιοχή της Αθήνας για να πάει τα παιδιά του σχολείο, για να πάει στη δουλειά του και μπορεί να χρειάζεται μια σύντομη διέλευση και μία έξοδος από του Παπάγου, ας πούμε, για να μπει στην Αγία Παρασκευή. Εκεί θα έπρεπε να προβλέπεται με κάποιον τρόπο να μην πληρώνουν διόδια. Γιατί προσπαθεί να αποφύγει και αυτός την κυκλοφορία της Μεσογείων, να αποφύγει τους ενδιάμεσους δρόμους το πρωί, να διευκολύνει και την κατάσταση των άλλων δρόμων και να φτάσει γρήγορα. Αφήνει τα παιδιά του, πάει στη δουλειά του, μπορεί να περάσει και τέσσερις φορές τα διόδια αυτά την ημέρα. Θα έπρεπε να προβλέπεται και γι' αυτούς.

Το θέμα είναι, λοιπόν, ότι πρέπει να υπάρξει μία πιο λεπτομερής καταγραφή των ανθρώπων που περνάνε -και κατόπιν δικής τους δήλωσης- καθημερινά την Αττική Οδό για τη δουλειά τους -γιατί άλλο είναι να πας σε δύο ώρες στη δουλειά σου και άλλο να πας σε μισή ώρα- και να κοιτάξουμε ότι οτιδήποτε μπορεί να απαλλάξει τους Έλληνες πολίτες είναι προς όφελος και δικό σας και δικό τους. Γιατί με άλλη διάθεση πηγαίνει ο καθένας ξέροντας ότι δεν θα δεσμεύει 200 ευρώ τον μήνα πληρώνοντας για να πάει στη δουλειά του, με τον μισθό τον οποίο παίρνει σήμερα, και άλλη θα είναι η διάθεσή του όταν ξέρει ότι εκ προοιμίου θα πρέπει να πληρώσει αυτά τα χρήματα την ημέρα, χωρίς να ξέρει και αύριο πόσο θα είναι αυτά.

Δεν έχει συμπεριληφθεί μέσα στη σύμβαση η λεπτομερειακή

ανάλυση των νέων έργων και υποδομών που θα αναλάβει ο παραχωρησιούχος και επίσης το να υπάρχουν ρήτρες και παρακολούθηση πραγματική από το δημόσιο -αφού παραμένει και το 30%- για την εκτέλεσή τους. Να πούμε, κύριε Υπουργέ -το ξέρετε και αυτό σίγουρα εσείς- ότι όσοι πηγαίνουν στη Θεσσαλονίκη οδικώς -να πω ένα παράδειγμα- παρατηρούμε όταν κατά καιρούς περνάμε ότι είναι πάντα στρωμένη η εθνική οδός -και δεν έχει να κάνει με την Αττική, το ίδιο κάνουν και αυτοί- με κώνους, υποτίθεται ότι κάνουν συντήρηση. Έχω περάσει σε μια βοδομάδα τέσσερις φορές. Τους κώνους τούς βλέπω, τη συντήρηση δεν την βλέπω ποτέ. Υπάρχει ένα μηχανήμα παρκρισμένο. Αυτά αιτιολογούν, υποτίθεται, αποσβέσεις από υποχρέωση φόρων ή μερισμάτων και δικαιολογούν ότι κάνουν συντήρηση, γι' αυτό και τα βγάζουν εκεί. Πρέπει να υπάρχει παρακολούθηση για την πραγματική συντήρηση που γίνεται. Γίνεται συντήρηση; Γίνονται έργα; Είναι εύκολο να το κάνουμε αυτό, δεν υπάρχει δυσκολία. Γιατί και στην Αττική Οδό και εμείς που πηγαίνουμε συχνά και εδώ, πάλι δεν βλέπουμε να γίνονται έργα συντήρησης, παρά μόνο να βάζουν καμιά φορά τις γραμμές και να λένε ότι κάνουν έργα στη δεξιά λωρίδα, στη ΛΕΑ. Έργα συντήρησης και ασφαλτοστρώσης στην Αττική Οδό από την Ολυμπιάδα και μετά που τη χρησιμοποιούσαμε έχουν γίνει το πολύ δύο φορές. Γιατί εκεί αποσβένουν το μεγαλύτερο ποσό το οποίο πρέπει να πληρώνουμε και να δίνουμε και τα αφαιρούν από τους φόρους.

Δεν θα μακρογορήσω, έτσι κι αλλιώς οι προηγούμενοι συνάδελφοι είπαν τις λεπτομέρειες αυτές που δεν έχει νόημα να πω κι εγώ. Πιστεύουμε ότι αυτή η παραχώρηση έχει μια μακροχρόνια δέσμευση από το δημόσιο, χωρίς δυνατότητα επαναδιαπραγμάτευσης και η οικονομική επιβάρυνση των πολιτών, ειδικά των πολυτέκνων που είπαμε, είναι πολύ μεγάλη και πραγματικά θα θέλαμε να δούμε -βέβαια τώρα δεν γίνεται- να το αναθεωρήσετε και να προβλέψετε γι' αυτούς και να επιβάλετε στην «ΤΕΡΝΑ» -και στην όποια «ΤΕΡΝΑ»- να σκεφθεί ότι οι πολύτεκνοι είναι ένα σημαντικό σημείο αναφοράς της ελληνικής κοινωνίας. Σήμερα που έχουμε και το δημογραφικό πρόβλημα πρέπει να τους στηρίξουμε και το λιγότερο που μπορεί να κάνει κάποιος, μία κυβέρνηση και μία εταιρεία η οποία αναλαμβάνει ένα τέτοιο έργο, είναι να τους φροντίζει και να κοιτάει όσο το δυνατόν περισσότεροι Έλληνες να έχουν κίνητρα για να κάνουν παιδιά, κύριε Υπουργέ, γιατί βλέπουμε ότι η Ελλάδα σβήνει. Έχουμε εκατόν είκοσι χιλιάδες θανάτους τον χρόνο και πενήντα δύο χιλιάδες γεννήσεις. Εκτός αν θεωρούμε ο πληθυσμός μας θα αναπληρωθεί από τους Πακιστανούς που έρχονται, τους Αφγανούς κ.λπ., που κάποιοι προσπαθούν να μας πείσουν ότι θα είναι το αυριανό εργατικό ή πολιτικό δυναμικό της χώρας. Δεν είναι αυτό, και θα το δούμε σύντομα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κόντη.

Έχει ζητήσει τον λόγο για μια σύντομη παρέμβαση η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Κωνσταντοπούλου.

Παρακαλώ, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Χατζηδάκη, μαύρα μάτια κάναμε να σας δούμε! Από 31 Ιουλίου έχετε να φανείτε στη Βουλή. Ετοιμαζόμουν να φύγω για την Αλεξανδρούπολη όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί το συνέδριο των δικηγόρων για τη φοβερή αναστάτωση που έχουν προκαλέσει οι πρωτοβουλίες σας στη δικαιοσύνη, αλλά ήρθα εκτάκτως διότι πληροφορήθηκα ότι εμφανιστήκατε πάλι στην άδεια Βουλή. Προχθές ο Πρωθυπουργός μίλησε σε τριάντα οκτώ Βουλευτές. Εσείς τώρα θα μιλήσετε σε δύο Βουλευτές. Καταλαβαίνω ότι παραφυλάτε κάπου να δείτε πότε μπορείτε να έρθετε στη Βουλή και να μη μας πετύχετε, να μη σας πετύχουμε δηλαδή, για να πείτε ανενόχλητοι αυτά που έχετε να πείτε.

Μου χρωστάτε μία απάντηση και γι' αυτό ζήτησα τον λόγο. Σας έκανα μία επίκαιρη ερώτηση που απευθύνεται προσωπικά σε εσάς ως εν ενεργεία Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και σας ρώτησα τι έχετε πράξει, πρώτον, για το γεγονός ότι σας παρακολουθούσε η ΕΥΠ και το «Predator» ως εν ενεργεία Υπουργό

άλλων δύο χαρτοφυλακίων που σχετίζονται με συμβάσεις και με οικονομικό αντικείμενο, όπως και το σημερινό σας χαρτοφυλάκιο, και τι έχετε πράξει, επίσης, σε σχέση με το σκανδαλώδες ανακοινωθέν της Εισαγγελίας του Αρείου Πάγου, της ίδιας της κυρίας εισαγγελέως του Αρείου Πάγου, που λέει ότι καλώς σας παρακολουθούσαν, δεν διαπράχθηκε αδικημα, ήταν νόμιμη η παρακολούθησή σας από την ΕΥΠ και από το «Predator» ήταν απλό πλημμέλημα -έτσι λέει η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου-, το οποίο σημαίνει, κύριε Υπουργέ, δύο πράγματα: Πρώτον, ότι αποτελείτε ο ίδιος κίνδυνο εθνικής ασφάλειας και, δεύτερον, ότι ενεργείτε ο ίδιος σε βάρος των συμφερόντων της χώρας. Αυτά δεν μπορεί να τα αφήσετε αναπάντητα προς την Αντιπολίτευση, ούτε και προς την κοινωνία, ούτε και προς την ιστορία.

Σας ρώτησα, λοιπόν, τι έχετε πράξει σχετικά. Σας ρώτησα πώς μας εξασφαλίζετε ότι δεν είστε εκβιαζόμενος Υπουργός. Διότι όταν έχουν το περιεχόμενο των συνομιλιών σου και διαπιστώνεται ότι η πηγή αυτής της παρακολούθησης είναι το Πρωθυπουργικό Γραφείο, είναι ο ανιψιός του Πρωθυπουργού Δημητριάδης, είναι ο εκλεκτός του Πρωθυπουργού Κοντολέων, είναι ο ίδιος ο κ. Μητσοτάκης, δεν είναι δυνατόν να μην κάνεις τίποτε και να μη μιλάς. Γιατί είστε σιωπηλός και άλαλος από τις 31 Ιουλίου που εμφανιστήκατε τελευταία φορά στη Βουλή.

Σας λέω κάτι αστείο: Χαίρομαι που έχετε καλύτερη διάθεση από την προηγούμενη φορά που ήσασταν πολύ τεθλιμμένος και ελπιζω να μου απαντήσετε, γιατί θα πάρετε τον λόγο αμέσως μετά, απ' ό,τι πληροφορήθηκα.

Οπότε σας καλώ να μου απαντήσετε τι έχετε πράξει για τους ισχυρισμούς της δικαιοσύνης, της εισαγγελίας του Αρείου Πάγου, ότι αποτελείτε κίνδυνο εθνικής ασφάλειας και ότι δράτε εναντίον των συμφερόντων της χώρας -γιατί αυτό θα πει νόμιμη παρακολούθηση υπουργού από την ΕΥΠ- και τι έχετε πράξει για να διασφαλίσετε ότι σήμερα δεν είστε εκβιαζόμενος, την ώρα που υπογράφετε συμβάσεις με μεγάλες εταιρείες, την ώρα που εμπλέκεστε σε διαπραγματεύσεις με μεγάλες εταιρείες.

Την κρίσιμη εποχή διαπραγματευόσασταν τα της ΔΕΗ; Έτσι δεν είναι; Και ασχολήθηκε η παρακολούθησή σας με το θέμα της ενέργειας. Έτσι δεν είναι; Έχουν δημοσιοποιηθεί αυτά.

Με βάση, λοιπόν, το γεγονός ότι υπάρχει θεσμοθετημένη σε μια δημοκρατία η υποχρέωση της αντιπολίτευσης να ασκεί κοινοβουλευτικό έλεγχο και η υποχρέωση της κυβέρνησης να απαντά, θέλω να μου εξηγήσετε πώς θεωρήσατε ότι μπορείτε να δηλώσετε αναρμόδιος για τον εαυτό σας. Δηλώσατε αναρμόδιος για τον εαυτό σας. Τι είστε; Υποχείριος;

Σας έκανα μια ερώτηση για εσάς, με τη σημερινή σας ιδιότητα, με την πολιτική σας ιδιότητα, με την κυβερνητική σας ιδιότητα, με το σημερινό σας χαρτοφυλάκιο και μου απαντάτε και μάλιστα ούτε καν ο ίδιος, αλλά διά αντιπροσώπων απαντήσατε, ότι δεν είστε αρμόδιος; Δεν ορίζετε τα του εαυτού σας, κύριε Χατζηδάκη; Στο νομοσχέδιο σας δεν ήρθατε προχθές για να μη σας πιάσουμε στα πράσα. Τώρα έρχεστε στη ζούλα και στα κλεφτά, όπως ο κύριος Πρωθυπουργός.

Απαντήστε μου για την παρακολούθησή σας από την ΕΥΠ, για την παρακολούθησή σας από το «Predator», τι ενέργειες έχετε κάνει, για τους ισχυρισμούς της εισαγγελίας του Αρείου Πάγου ότι καλώς σας παρακολουθούσαν, τι ενέργειες έχετε κάνει και πώς μας εξασφαλίζετε ότι σήμερα δεν είστε εκβιαζόμενος.

Και τέλος, κύριε Χατζηδάκη, δώστε μας μια απάντηση γιατί δεν έχετε έρθει στη Βουλή από 31 Ιουλίου, από εκείνη δηλαδή τη μέρα που σας ρωτούσα τι θα κάνετε για το ανακρινωθέν της εισαγγελέως του Αρείου Πάγου και μου απαντούσατε «Μα, υπολογίζω ότι θα έρθει στη Βουλή η κυρία εισαγγελέας και θα έρθουν τα στοιχεία».

Το κόμμα σας ενήργησε για να μην έρθει στη Βουλή η κυρία εισαγγελέας και για να μην έρθουν στη Βουλή τα στοιχεία. Εσείς τώρα τι θα κάνετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Τον λόγο έχει ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Χατζηδάκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να σας πω ότι τις περισσότερες μέρες του Αυγούστου ήμουν στην Αθήνα, απέναντι, στο Υπουργείο Εθνικής

Οικονομίας και Οικονομικών. Κάποιοι μου είπαν ότι η Βουλή ήταν κλειστή και τώρα πληροφορούμαι ότι η Βουλή ήταν ανοικτή και εγώ προφανώς κρυβόμουν και δεν ήρθα εδώ!

Επίσης πληροφορούμαι ότι θα έπρεπε όχι ο κ. Παπαθανάσης που είναι Αναπληρωτής Υπουργός για τις δημόσιες επενδύσεις με νομοθετική πρωτοβουλία, όχι εκείνος να παρουσιάσει το νομοσχέδιο για το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, αλλά εγώ να τον υποκαταστήσω!

Είναι χρήσιμα πράγματα. Όσο μεγαλώνει κανείς μαθαίνει και ευχαριστώ πολύ γι' αυτή την ενημέρωση!

Κατά τα άλλα, θέλω να πω ότι το θέμα το οποίο μόλις ετέθη έχει συζητηθεί δεκάδες φορές στην Ολομέλεια.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Των υποκλοπών!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Δεν λέει τη λέξη «υποκλοπές»!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, παρακαλώ! Σας ακούσαμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Έχω τοποθετηθεί επίσης δεκάδες φορές στην Ολομέλεια και δεν έχω κάτι να προσθέσω. Ό,τι έχω να πω είναι καταγεγραμμένο στα Πρακτικά. Όποιος έχει τόσο μεγάλο ενδιαφέρον για μένα και για τον ιδιωτικό μου χώρο, παρακαλώ να ανατρέξει και να δει τις τοποθετήσεις μου.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Δεν είναι ιδιωτικός χώρος! Είστε εν ενεργεία Υπουργός!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για το ενδιαφέρον σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι στο θέμα του νομοσχεδίου για την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού.

Πρώτα από όλα, θέλω να σημειώσω ότι το οικονομικό αντάλλαγμα ύψους 3,27 δισεκατομμυρίων ευρώ γι' αυτή τη σύμβαση παραχώρησης είναι το μεγαλύτερο αντάλλαγμα που έχει εισπράξει ποτέ το ελληνικό δημόσιο, σίγουρα πάντως το ΤΑΙΠΕΔ από τότε που συνεστήθη.

Εξέπληξε πολλούς αναλυτές, καθώς τα περισσότερα άρθρα μιλούσαν τότε, πριν κλείσει η συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης, για χαμηλότερα ποσά. Κάποιοι συνάδελφοι είπαν -ο καθένας έχει τη δική του άποψη και τη σέβομαι- γιατί δεν ήταν 10 δισεκατομμύρια, διότι με κάποιους λογαριασμούς βγάζει κανείς ότι είναι πολύ μεγαλύτερα τα κέρδη -οι συνάδελφοι εδώ- που θα αποκομίσουν οι παραχωρησιούχοι.

Υπήρξε ένας διαγωνισμός, ο πλειοδότης έδωσε 3,27, οι υπόλοιποι έδωσαν 2, 2,2, 2,4 -κάπου εκεί ήταν και ο μεγαλύτερος, κάπου εκεί, λίγο παραπάνω.

Ερώτημα: Αν τα κέρδη ήταν τόσο μεγάλα, γιατί άφησαν τόσοι ελληνικοί και διεθνείς οίκοι που κατέβηκαν στον διαγωνισμό τον καινούργιο παραχωρησιούχο να κερδίσει στον διαγωνισμό αυτό και δεν έδωσαν κάτι παραπάνω; Εκτός αν υποθέτουμε ότι συνωμότησε κάποιος υπέρ του σε διεθνές επίπεδο ή ότι έχουν «καβούρια» στις τσέπες τους τόσο πολύ που δεν είδαν τόσοι πολλοί διεθνείς, επαναλαμβάνω, και ελληνικοί οίκοι που συμμετείχαν ότι υπάρχουν τόσο μεγάλα και απίστευτα κέρδη, τα οποία δήθεν χάνει το ελληνικό δημόσιο και δεν μπορούσαν να αποκομίσουν και αυτοί δίνοντας κάτι παραπάνω.

Κατέφυγα σε αυτό το επιχείρημα, θέλω να πιστεύω απλής λογικής, για να καταδείξω ότι όλες αυτές οι θεωρίες απέχουν πάρα πολύ από την πραγματικότητα.

Το δεύτερο το οποίο θέλω να σημειώσω είναι ότι μόνο τα έσοδα αυτά από την Αττική Οδό και την καινούργια σύμβαση παραχώρησης θα συμβάλουν ώστε να μειωθεί το δημόσιο χρέος περαιτέρω, σχεδόν κατά μιάμιση μονάδα του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος ήδη από φέτος.

Το δημόσιο χρέος είχε ξεπεράσει το 200% το 2021, λόγω τότε και του ανοίγματος που έγινε σε όλη την Ευρώπη με τις δαπάνες για την κάλυψη των συνεπειών του κορωνοϊού, είναι 153% φέτος, το 2028 έχουμε ανακοινώσει ότι θα είναι 133%. Δεν είναι μόνο δικές μας εκτιμήσεις, είναι εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι των οίκων αξιολόγησης, παντού τα διεθνή μέσα ενημέρωσης αλλά ακόμη περισσότερο οι διεθνείς οργανισμοί αναφέρονται θετικά στη μεγάλη προσπάθεια της Κυβέρνησης να περιοριστεί το δημόσιο χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ.

Αυτό δεν είναι κάτι λογιστικό, δεν είναι καν κάτι ταμειακό μόνο. Είναι ένα μήνυμα αξιοπιστίας, είναι «διαβατήριο» για να γίνουν επενδύσεις και να ανοίξουν καινούργιες και καλύτερες δουλειές στην Ελλάδα. Είναι κάτι που αφορά άμεσα τελικά την καθημερινότητά μας. Άρα το δημόσιο χρέος δεν είναι για τον οργανισμό διαχείρισης του δημοσίου χρέους ή τις investment banks, τις επενδυτικές τράπεζες, είναι ένα θέμα που αφορά τον μέσο Έλληνα πολίτη. Θέλω να σημειώσω ότι το πρόβλημα το μεγάλο πρόβλημα που είχαμε την περασμένη δεκαετία συνδεόταν κυρίως με το δημόσιο χρέος.

Επομένως αυτό που κάνουμε σήμερα, μεταξύ όλων των άλλων, έρχεται να συμβάλει σε αυτή τη μεγάλη όχι απλώς δημοσιονομική ή οικονομική προσπάθεια, αλλά στη μεγάλη εθνική προσπάθεια να περιοριστεί το δημόσιο χρέος.

Γνωρίζει ο κ. Ταχιάος, γνωρίζει ο κ. Σταϊκούρας, γνωρίζουν οι παραχωρησιούχοι ότι πιέσαμε από την πλευρά του Υπουργείου Οικονομικών να τρέξουν γρήγορα τα πράγματα.

Και εμείς είμαστε πίσω από την επίτευξη όλης αυτής της διαδικασίας. Το Υπουργείο Υποδομών ήταν αυτό που έπρεπε να τρέξει τα πράγματα, αλλά εμείς ήμασταν αυτοί που πιέσαμε και τις δύο πλευρές, έτσι ώστε να έρθουμε νωρίς και να γίνει η αλλαγή σκυτάλης στις 6 Οκτωβρίου. Και δεν βλέπω πού είναι το κακό σ' αυτό. Γιατί θα έπρεπε να περιμένουμε; Δεν είμαστε στη θέση μας ως αρχιεπίσκοποι, είμαστε μια Κυβέρνηση που έχει εκλεγεί για τέσσερα χρόνια και μέσα στα τέσσερα χρόνια πρέπει να τιμήσουμε τις υποσχέσεις μας απέναντι στους Έλληνες πολίτες, να κάνουμε αυτά για τα οποία είχαμε εκλεγεί και τα κάνουμε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Για τις υποκλοπές τι θα κάνετε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Όσο νωρίτερα, λοιπόν, τόσο καλύτερα.

Τρίτη παρατήρηση. Πέραν του εφάπαξ οικονομικού ανταλλάγματος -να το σημειώσουμε αυτό, έχει ειπωθεί, αλλά θέλω και εγώ να το υπογραμμίσω- ο παραχωρησιούχος θα αποδίδει ετησίως στο ΤΑΙΠΕΔ το 7,5% των εσόδων από την εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου για όλα τα χρόνια της παραχώρησης. Άρα δεν είναι μόνο τα 3,27 δισεκατομμύρια που καταβάλλει εφάπαξ και μέχρι το τέλος Δεκεμβρίου ο παραχωρησιούχος, θα είναι και το 7,5% των εσόδων ετησίως, το οποίο θα καταβάλλεται στη συνέχεια.

Τέταρτη παρατήρηση. Δεν πρέπει να ιδωθεί αυτή η ιδιωτική επένδυση ως κάτι ξεκομμένο, φεύγει ένας παραχωρησιούχος από την Αττική Οδό, μπαίνει ένας άλλος παραχωρησιούχος στην Αττική Οδό. Είναι μια πολύ μεγάλης κλίμακας επένδυση, που στέλνει κι αυτή με τη σειρά της ένα μήνυμα εμπιστοσύνης στην εθνική οικονομία και ένα μήνυμα που φτάνει στις αγορές και στους επενδυτές διεθνώς. Είναι μια θετική οικονομική είδηση για την Ελλάδα, για την ελληνική οικονομία. Και μέσα στο κλίμα της αντιπολίτευσης για τα πάντα δεν μπορούν να υποτιμώνται μερικά βασικά στοιχεία τα οποία έχει αυτή η σύμβαση και τα μηνύματα τα οποία εκπέμπει.

Προχωρώ παρακάτω. Εκτός όλων όσων ανέφερα, έχει ήδη σημειωθεί -και κάποιοι δεν καταλαβαίνουν γιατί το επαναλαμβάνουν συνέχεια στις τοποθετήσεις τους, διαφημίζοντας μάλλον αυτό που κατόρθωσε το ΤΑΙΠΕΔ και η Κυβέρνηση- ότι μειώνονται τα διόδια για τις απλές διελεύσεις από 2,8 ευρώ σε 2,5 ευρώ από τις 6 Οκτωβρίου.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Για πέντε χρόνια;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Ναι, για πέντε χρόνια μειώνονται. Τώρα εσείς που διαμαρτύρεστε, θέλατε να μη μειωθούν; Να το καταγράψουμε εδώ.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Με τις υποκλοπές τι θα κάνετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, κυρία Πρόεδρε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Να το καταγράψουμε εδώ ότι εσείς που διαμαρτύρεστε συνέχεια για τη μείωση των διοδίων για τα πέντε χρόνια από τα 2,8 ευρώ στα 2,5 ευρώ, στενοχωριέστε για κάποιους λόγους. Διότι βλέπω αρκετή στενοχωρία σε διάφορους συναδέλφους. Επομένως, να έρθετε εδώ -για να είστε συνεπείς με τη στενοχωρία σας- και να πείτε ας ξαναγυρίσουμε στο καθεστώς που ήμασταν προηγουμένως και να πάμε από τα 2,5 ευρώ στα 2,8 ευρώ. Το άκουσα από έναν, από δύο, από τρεις, από τέσσερις. Εντάξει είπαμε, μην πείτε μπράβο, αλλά και η συνεχής υπόμνηση μιας επιτυχίας της Κυβέρνησης, μάλλον τελικά είναι διαφήμιση της επιτυχίας της Κυβέρνησης.

Επίσης, προβλέπεται από τη σύμβαση αυτή η υλοποίηση επενδύσεων εκσυγχρονισμού ύψους 380 εκατομμυρίων ευρώ επιπλέον, η λήψη μέτρων -που εννοείται φυσικά ότι είναι το αυτονόητο για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών- και ο έλεγχος από την πλευρά του δημοσίου για την εκπλήρωση συγκεκριμένων δεικτών απόδοσης και η επιβολή αυστηρών ποινών αν ο παραχωρησιούχος δεν εκπληρώνει τις υποχρεώσεις. Κάποιος πρέπει να τα πει, γιατί γι' αυτή τη σύμβαση εδώ ακούω τοποθετήσεις σαν να γίνεται κανένα μεγάλο κακό στη χώρα.

Έχουμε μια Αττική Οδό που είναι ένα κόσμημα για το Λεκανοπέδιο και για την πατρίδα, ένα έργο που καθυστέρησε, αν θέλετε, πολλά χρόνια, αλλά εδώ και καμιά εικοσιπενταριά περίπου χρόνια -κάτι λιγότερο- λειτουργεί και διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό τους Αθηναίους και τις Αθηναίες στις καθημερινές τους κινήσεις.

Σήμερα έχουμε την πρώτη επέκταση σύμβασης παραχώρησης -υπάρχει ήδη μια σύμβαση παραχώρησης, για πρώτη φορά στην Ελλάδα έχουμε δεύτερη παραχώρηση μετά την πρώτη- η οποία θα επιτρέψει να συνεχιστεί η λειτουργία ενός έργου που τι κάνει; Βελτώνει την ποιότητα ζωής των Αθηναίων.

Σκεφτείτε αν δεν υπήρχε, σκεφτείτε αν δεν συνεχιζόταν αυτή η σύμβαση παραχώρησης ή σκεφτείτε αντί να έχουμε έναν παραχωρησιούχο που να λειτουργεί με διεθνή πρότυπα και στάνταρντ να γυρνούσαμε στο «άγιο» δημόσιο -όπως ορισμένοι πιστεύουν εδώ στην Αίθουσα- και να χρειαζόταν όλο αυτό το έργο να το χειρίζεται το ελληνικό δημόσιο με την τεράστια επιτυχία που έχει χειριστεί διαχρονικά διάφορα άλλα έργα με όλες τις κυβερνήσεις.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Η ΕΥΠ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Αυτά να τα ξέρουμε, προκειμένου να είναι καταγεγραμμένα για τα πρακτικά, αλλά να τα γνωρίζουν και οι Έλληνες πολίτες.

Και θα ολοκληρώσω την τοποθέτησή μου με κάποιες παρατηρήσεις γενικότερα για τις αποκρατικοποιήσεις, όχι από κάποια πλευρά δογματική. Ξέρω ότι διαφωνούμε και αλίμονο αν δεν διαφωνούμε σε αυτό το θέμα.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Για τις υποκλοπές πείτε μας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Εμείς είμαστε μια Κυβέρνηση κεντροδεξιά, φιλελεύθερη. Πιστεύουμε στις αποκρατικοποιήσεις. Όσο πηγαίνουμε προς τα αριστερά του πολιτικού φάσματος οι πολιτικές δυνάμεις δεν το πιστεύουν, ολόένα και λιγότερο μέχρι να φτάσουμε στο ΚΚΕ, το οποίο -προφανώς, το γνωρίζουμε- τις απορρίπτει 100%.

Προσέξτε, εγώ προσωπικά, όχι μόνο επειδή είμαι φιλελεύθερος...

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Αλλά και επειδή είστε και παρακολουθούμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): ...αλλά και επειδή βλέπω πώς εξελίσσονται τα πράγματα στο επίπεδο της εθνικής οικονομίας, θεωρώ ότι οι έντεκα αποκρατικοποιήσεις που έγιναν μετά τις εκλογές του Ιουλίου του 2023 -που είναι περισσότερες πράγματι από οποιεσ-

δήποτε άλλες αποκρατικοποιήσεις αριθμητικά έγιναν νωρίτερα στην Ελλάδα- είναι πολύ ωφέλιμες, όχι μόνο διότι εισέρρευσαν και θα εισρεύσουν στα κρατικά ταμεία 7,8 δισεκατομμύρια ευρώ, αλλά γιατί είναι ένα μήνυμα ότι η Ελλάδα αλλάζει, ότι η Ελλάδα δεν έχει πια ένα κρατικιστικό μοντέλο, αλλά ένα μοντέλο οικονομίας της αγοράς που είναι προϋπόθεση για ανάπτυξη και για ουσιαστική κοινωνική πολιτική. Έτσι το αντιμετωπίζουμε.

Οι αποκρατικοποιήσεις, λοιπόν, για εμάς, δεν είναι, όπως λένε οι συμβάσεις της χώρας με τους δανειστές απλά και μόνο ένας τρόπος μείωσης του δημοσίου χρέους -που είναι σημαντικό- είναι και ένας μοχλός ανάπτυξης. Διότι έρχονται αξιόπιστοι επενδυτές από την Ελλάδα και το εξωτερικό και λειτουργούν καλύτερα τους οργανισμούς και τα έργα, στα οποία αφορούν οι παραχωρήσεις, οι αποκρατικοποιήσεις, όλη αυτή η διαδικασία.

Σήμερα για παράδειγμα, έκλεισε η αποκρατικοποίηση του 10% της Εθνικής Τράπεζας. Το ενδιαφέρον για αγορά μετοχών ήταν δώδεκα φορές μεγαλύτερο από τις μετοχές που πουλούσε η Εθνική Τράπεζα. Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι η Ελλάδα είναι στον επενδυτικό χάρτη, ότι βλέπουν οι διεθνείς επενδυτές πρωτίστως, ότι υπάρχουν ευκαιρίες για ανάπτυξη. Και εκείνοι μπορεί να κοιτάζουν μεν το κέρδος τους, αλλά μέσω της ανάπτυξης και μέσω της πρόδου του ιδιωτικού τομέα -όπως σημείωσα και προηγουμένως- υπάρχει ανάπτυξη για όλη την κοινωνία, υπάρχουν νέες και καλύτερες θέσεις εργασίας, υπάρχουν προοπτικές για τον Έλληνα πολίτη.

Το τραπεζικό σύστημα χρειάστηκε να ανακεφαλαιοποιηθεί επανειλημμένως την περασμένη δεκαετία. Σήμερα είναι υγιές. Και οι τέσσερις συστημικές τράπεζες είναι υγιείς και θέλουμε ένα υγιές τραπεζικό σύστημα, στο οποίο να λειτουργεί και ανταγωνισμός φυσικά μεταξύ των τραπεζών και έχουμε κάνει και αντίστοιχες κινήσεις γι' αυτό.

Το τελευταίο που θέλω να αναφέρω αφορά την Τράπεζα Αττικής. Προστίθεται ακριβώς αυτό, διότι είναι ακόμα ένα μήνυμα ότι θέλουμε ακριβώς εντονότερο ανταγωνισμό, ιδιαίτερα προς όφελος των νοικοκυριών και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

Όμως, θέλω να σημειώσω και ότι προχώρησαν τον τελευταίο μήνα, τον τελευταίο χρόνο, μετά τις εκλογές του 2023, τα λιμάνια του Ηρακλείου, της Καβάλας της Ηγουμενίτσας, η αποκρατικοποίηση τμήματος της «Hellenic Energy», του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» που μπήκε στο Χρηματιστήριο και οι τέσσερις συστημικές τράπεζες.

Εκείνο το οποίο άκουσα προηγουμένως από κάποιους πιο μετριοπαθείς, ήταν το εξής: «Καλά να πουλάτε επιχειρήσεις, αλλά πουλήστε τουλάχιστον τις ζημιογόνες».

Ας μου πουν όσοι το υποστηρίζουν αυτό: Πιστεύουν ότι υπάρχουν πάρα πολλοί ανόητοι οι οποίοι διεθνώς θέλουν να αγοράζουν ζημιογόνες επιχειρήσεις για να μπαίνουν και αυτοί μέσα;

Εγώ ο ίδιος γνωρίζω πόσα εμπόδια έπρεπε να περάσουμε, προκειμένου να βρεθεί μια λύση στο θέμα της Ολυμπιακής. Η κατεύθυνση είναι αποκρατικοποιήσεις, για να μειωθεί το δημόσιο χρέος, κυρίως όμως για να στείλουμε ένα αναπτυξιακό μήνυμα και για να πάρει μπροστά ακόμα περισσότερο η μηχανή της οικονομίας.

Πώς αποδεικνύεται αυτό; Θα σας πω. Θα σας δώσω δύο-τρία παραδείγματα, για να εικονογραφήσω και εγώ, που τόσα έχω ακούσει κατά καιρούς για την Ολυμπιακή, για τη ΔΕΗ, κ.λπ., κ.λπ., πώς λειτουργεί αυτό το πράγμα.

Θυμάστε την Ολυμπιακή, που σας είπα ότι ήταν μια εξαιρετικά προβληματική κατάσταση ακόμα και για να προχωρήσει. Και δεν χρειάζεται να κάνω μια αναδρομή στις περιπέτειες μέχρι να φτάσουμε σε μια λύση. Εκεί που πληρώναμε -οι Έλληνες φορολογούμενοι, δηλαδή, δεν τα πλήρωνα εγώ- 350 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο περίπου, 1 εκατομμύριο την ημέρα, για να συντηρείται η τότε Ολυμπιακή, τώρα από τις δύο εταιρείες που είναι στον χώρο των αερομεταφορών τόσα περίπου εισπράττει το δημόσιο από φόρους και ασφαλιστικές εισφορές. Αυτή είναι η επιτυχία των αποκρατικοποιήσεων.

Θέλετε να σας δώσω άλλο παράδειγμα; Πάμε στα περιφερειακά αεροδρόμια. Εμείς το ξεκίνησαμε και στη συνέχεια, ολοκληρώθηκε με δάκρυα στα μάτια από την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Θυμηθείτε τα δεκατέσσερα περιφερειακά αεροδρόμια, πώς ήταν

το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης και πώς είναι σήμερα, το αεροδρόμιο της Μυκόνου και πώς είναι σήμερα, το αεροδρόμιο της Σαντορίνης και πώς είναι σήμερα, το αεροδρόμιο της Ρόδου και πώς είναι σήμερα! Δεν είναι μόνο ότι το δημόσιο σταμάτησε να πληρώνει εκεί για τη συντήρηση -που θυμάστε ποια συντήρηση γινόταν και ποια εικόνα υπήρχε για τη χώρα- αλλά ότι έχουμε και μια πιο σύγχρονη εικόνα για το τουριστικό προϊόν της χώρας. Αυτό είναι ανάπτυξη.

Να, λοιπόν, γιατί οι αποκρατικοποιήσεις και οι συμβάσεις παραχώρησης σε αξιόπιστους επενδυτές και με όρους διαφάνειας, φυσικά -γι' αυτό και σήμερα κουβεντιάζουμε στη Βουλή αυτή τη σύμβαση- είναι ανάπτυξη.

Θέλετε να πω και άλλο ένα παράδειγμα; Τα λιμάνια: Πώς ήταν το λιμάνι του Πειραιά; Πώς ήταν το λιμάνι της Θεσσαλονίκης; Είναι δύο δημόσιες υπηρεσίες. Ήταν αυτό που άξιζε η χώρα, αυτό που ήθελε ο εμπορικός και ναυτιλιακός κόσμος της χώρας, όλες οι επιχειρήσεις που σχετίζονται με αυτό το θέμα; Υπάρχει κάποια σχέση σήμερα το λιμάνι του Πειραιά -έχετε τις εικόνες- με το λιμάνι του Πειραιά του 2008 και του 2009; Είναι τελείως διαφορετική η κατάσταση και από πλευράς δραστηριοτήτων -το λιμάνι έχει φτάσει σε ορισμένες δραστηριότητες να είναι το τέταρτο στην Ευρώπη- αλλά και από πλευράς θέσεων εργασίας και από πλευράς στήριξης στην οικονομία.

Το ίδιο με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, που έγινε πολύ αργότερα, αλλά και εκεί πια οι Θεσσαλονικείς το ξέρουν. Υπάρχει μεγάλη διαφορά και στον κύκλο εργασιών και στις θέσεις εργασίας.

Επομένως, αυτή είναι η δική μας φιλοσοφία. Αυτή είναι η δική μας φιλοσοφία για τις αποκρατικοποιήσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, που δεν τις κάνουμε κατ' ανάγκην. Βεβαίως, ναι, οι δανειστές τότε με τα μνημόνια ήρθαν και είπαν ότι πρέπει μέσω των αποκρατικοποιήσεων να μειωθεί το χρέος και μετά, ήρθαν με την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, πάλι με δάκρυα στα μάτια και έγινε το Υπερταμείο και μπήκαν ενέχυρα η δημόσια περιουσία κ.λπ.. Τα θυμωρίζετε, δεν θέλω να τα κουβεντιάσουμε.

Όμως, δεν στέκομαι σε αυτό. Εγώ στέκομαι ιδεολογικά, πολιτικά, αλλά και στο επίπεδο της καθημερινότητας, να απαντήσουμε ανεξάρτητα από ιδεολογικές τοποθετήσεις. Δεν θέλουμε παραχωρησιούχους στα δημόσια έργα; Δεν θέλουμε παραχωρησιούχους στα λιμάνια; Δεν θέλουμε αποκρατικοποιημένες τράπεζες, όπως είναι σε όλη την Ευρώπη, αλλά θέλουμε προβληματικές καταστάσεις που θα πέσουν στο κεφάλι των φορολογούμενων και των καταθετών στο τέλος; Δεν θέλουμε τα περιφερειακά αεροδρόμια που κάναμε και είμας περήφανος. Αυτό, συγκεκριμένα, είναι που με κάνει πιο περήφανο από όλα αυτά στα οποία και εγώ προσωπικά συνετέλεσα, τα περιφερειακά αεροδρόμια. Θέλετε να ξαναγυρίσουμε στο παρελθόν;

Ε, όχι! Εμείς έχουμε διδαχθεί και από τα λάθη του δικού μας παρελθόντος και από τα λάθη που έχει κάνει συνολικά η χώρα και προχωρούμε μπροστά, με ένα πνεύμα ευρωπαϊκό, με ένα πνεύμα σύγχρονο, με ένα πνεύμα κοινής λογικής. Όποιος ισχυρίζεται ότι είναι προοδευτικός πρέπει να ταυτίζεται και με προοδευτικές δράσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Έχει ζητήσει τον λόγο η Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας και στη συνέχεια ο κ. Καραθανασόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Για παρεμβάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πακιωτάκης): Για παρεμβάσεις, ναι.

Κυρία Πρόεδρε, για παρέμβαση;

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Για την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Να κάνουμε τις παρεμβάσεις, όμως!

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Κύριε Υπουργέ, ήρθα πιο κοντά σας μήπως και τώρα σας πείσω να μου απαντήσετε. Διότι σας ρώτησα στις 31 Ιουλίου τι θα κάνετε για το πόρισμα που κρύβετε ακόμα.

Αυτή την ώρα, ο κ. Αχιλλέας Ζήσης, ο οποίος συνέγραψε πόρισμα με το οποίο λέει ότι καλώς σας παρακολουθούσε η ΕΥΠ και ο κ. Μητσοτάκης. Διότι από τις πρώτες ενέργειες της Κυβέρνησης Μητσοτάκη το 2019 -εμείς δεν ήμασταν στη Βουλή τότε, αλλά ασκοίσαμε αντιπολίτευση και έξω από τη Βουλή- και του κ. Μητσοτάκη ήταν να θέσει την ΕΥΠ υπό τον έλεγχό του, υπό τον έλεγχο του ανιψιού του, του κ. Δημητριάδη και να διορίσει τον κ. Κοντολέων ή Κοντολέοντα, γνωστό για την παροχή υπηρεσιών σε ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας, νομίζω και στο Ισραήλ -μου το επιβεβαιώσετε, αν μου απαντήσετε ποτέ- Διοικητή της ΕΥΠ.

Ο κ. Αχιλλέας Ζήσης είναι και Πρόεδρος της Ένωσης Εισαγγελέων Ελλάδας και αυτή την ώρα βγάζει και λόγο στην Παλιά Βουλή, γιατί σήμερα είναι η Ημέρα της Δικαιοσύνης. Είναι του Διονυσίου Αρεοπαγίτου. Είναι σε αργία τα δικαστήρια, που τα έχετε διαλύσει ούτως ή άλλως.

Όσοι πιστεύουμε στο δίκαιο τοποθετούμαστε για τη δικαιοσύνη και όσοι εμπαιζουν τη δικαστική λειτουργία και ανεξαρτησία βγάζουν λόγους την ίδια ώρα που δεν εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους και τα παραβιάζουν.

Κύριε Χατζηδάκη, ήρθα πιο κοντά σας και σας ρωτάω: Τι κάνατε για το γεγονός ότι σας παρακολουθούσε ως εν ενεργεία Υπουργό την ώρα που εμπλεκόσασταν σε αποκρτικοποιήσεις, όπως τις ονομάζετε -ιδιωτικοποιήσεις «ξεπούλημα», όπως είναι στην πραγματικότητα- σας παρακολουθούσε η ΕΥΠ, σας παρακολουθούσε ο Πρωθυπουργός, σας παρακολουθούσε ο ανιψιός και ο εκλεκτός του Πρωθυπουργού; Τι κάνατε για αυτό;

Μετά από αυτή σας την παρακολούθηση, αναλάβετε και άλλο χαρτοφυλάκιο σήμερα, το πρώτο τη τάξει χαρτοφυλάκιο, το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, ενώ δεν έχει διαλευκανθεί γιατί σας παρακολουθούσαν και εσείς φαίνεται ότι «ποιείτε την νήσσαν» -αυτή είναι η αρχαία έκφραση για το «κάνατε την πάπια»- για το γεγονός ότι σας παρακολουθούσαν και για το γεγονός ότι λέει η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου ότι καλώς σας παρακολουθούσαν. Σας το λέει, δηλαδή, δημόσια.

Και ήρθε ένας άλλος παρακολουθούμενος, ο κ. Άδωνις Γεωργιάδης και είπε «η δικαιοσύνη μίλησε». Εκείνος είναι παρακολουθούμενος μόνο από το «Predator», δεν είναι από την ΕΥΠ και λέει δημόσια «δεν με πειράζει εμένα να με παρακολουθούν». Σαν να λέει «τι με πειράζει να είμαι μαριονέτα, εκβιαζόμενος»;

Η εισαγγελέας του Αρείου Πάγου, κύριε Χατζηδάκη, λέει για εσάς σήμερα ότι αποτελέσατε, και προφανώς εξακολουθείτε να αποτελείτε, αφού έχετε δημόσιο χαρτοφυλάκιο και μάλιστα τόσο υψηλό και τόσο σοβαρό και υπογράφετε συμβάσεις σαν αυτή που φέρνετε σήμερα, κίνδυνο για την εθνική ασφάλεια και για το δημόσιο συμφέρον. Και έρχεστε εδώ και είστε σε δύσκολη θέση. Το καταλαβαίνω, γιατί υπολογίσατε ότι άμα πείτε «είμαι αναρμόδιος να απαντήσω στην κ. Κωνσταντοπούλου» και ερχόσασταν σήμερα που ξέρατε ότι εγώ θα πάω στην Αλεξανδρούπολη και στον Έβρο, πείτε το στον κ. Μητσοτάκη βέβαια -γιατί θα είναι και αυτός εκεί- να κανονίσει την πορεία του και το πού θα βρίσκεται, γιατί ξέρω ότι με αποφεύγει όπως ο διάολος το λιβάνι...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Καλημέρα σας!

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Καλημέρα σας! Περάστε! Κοπιάστε!

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Ήρθα για εσάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Συνεχίστε, κυρία Πρόεδρε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Είναι δύο μόνο οι Βουλευτές σας, οπότε ελάτε να συμπληρωθεί ο ελάχιστος αριθμός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ, να απευθύνεστε στο Σώμα.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ: Είμαι fan σας!

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευθερίας): Είστε fan μου. Πολύ ωραία. Να πείτε στον κ. Χατζηδάκη, με αυτή σας την ιδιότητα, ότι πρέπει και να μου απαντήσει, διότι τον έχω ρωτήσει.

ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ: Αυτό πήγε να του πει, αλλά δεν τον αφήσατε.

ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ (Πρόεδρος της Πλεύσης Ελευ-

θερίας): Δεν πήγε. Μιλούσε με τον κ. Ταχιάο. Αποφεύγει να πλησιάσει τον κ. Χατζηδάκη ίσως διότι υπάρχει αυτό το πόρισμα της εισαγγελέας του Αρείου Πάγου και ίσως διότι παραμένει σκοτεινό τελικά γιατί ο κ. Χατζηδάκης «ποιεί την νήσσαν» και γιατί ο κ. Χατζηδάκης δήλωσε αναρμόδιος για τον εαυτό του.

Εγώ θέλω να σας το ξεκαθαρίσω, και να το ξεκαθαρίσω και στον κ. Μητσοτάκη και να τον πάρете και ένα τηλέφωνο του το πείτε. Προχθές ήρθε και έφυγε για να μη χρειαστεί να αντιπαρατεθεί, ούτε και για να απαντήσει, γιατί τον ρώτησα για τις υποκλοπές και τα Τέμπη. Και έφυγε. Έγινε λαγός. Ελπίζω να μη φύγετε και εσείς. Το σκέφτεστε;

(Γέλωτες από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

Θα δούμε. Πρέπει, λοιπόν, κύριε Χατζηδάκη, να απαντήσετε γιατί, πέραν της θυμής και πέραν της δικής σας αμηχανίας, το να παρακολουθείται εν ενεργεία Υπουργός και να παραμένει εν ενεργεία Υπουργός είναι η μεγαλύτερη παραβίαση των όρων της δημοκρατίας και των κανόνων της δημοκρατικής λειτουργίας. Μιλάμε για το ελληνικό «Watergate», το οποίο ό,τι και να κάνετε, αποκλείεται εμείς να το αφήσουμε αδιερεύνητο. Ό,τι και να κάνετε αποκλείεται να σας αφήσουμε να εμφανίζεστε εδώ και να παριστάνετε ότι δεν τρέχει τίποτα.

Έκανα παρέμβαση και σας έδωσα άλλη μία ευκαιρία να τοποθετηθείτε και να απαντήσετε και να απολογηθείτε και να λογοδοτήσετε στον ελληνικό λαό, στην ελληνική κοινωνία, τι έχετε κάνει για την παρακολούθησή σας και για την συγκάλυψη του σκανδάλου των παρακολουθήσεων. Και ήρθατε. Και σας επεσήμανα ότι έχετε να φανείτε στη Βουλή από τις 31 Ιουλίου, κύριε Χατζηδάκη, -από τις 31 Ιουλίου, κύριε Χατζηδάκη!- δηλαδή εξήντα τέσσερις ημέρες. Είναι η εξηκοστή τέταρτη ημέρα σήμερα που εμφανιστήκατε.

Θεωρείτε ότι μπορεί στα σοβαρά αυτά που είπατε -ό,τι δηλαδή νομίζατε ότι η Βουλή είναι κλειστή τον Αύγουστο- να αποτελούν απάντηση στο γεγονός ότι προφανώς κάτι φοβάστε, ότι προφανώς δεν είστε ελεύθερος στην άσκηση των καθηκόντων σας και ότι προφανώς έρχεστε μόνον εκεί όπου πάνε τα πράγματα στο «μη παρέκει» και σας ζητάνε να έρθετε για να νομιμοποιήσετε κάποια πράξη, όπως αυτή που συζητάμε σήμερα για την παραχώρηση της Αττικής Οδού;

Καταλαβαίνετε πάρα πολύ καλά, κύριε Χατζηδάκη, ότι δεν είναι ιδιωτική σας υπόθεση η παρακολούθηση του τηλεφώνου σας ως ενεργεία Υπουργού. Καταλαβαίνετε πολύ καλά ότι δεν είναι η προσωπική σας ζωή, πέραν του ότι προφανώς παρακολουθείται και η προσωπική σας ζωή. Και το να λέτε «όποιος ενδιαφέρεται τόσο πολύ για εμένα, τον ευχαριστώ», είναι μεγίστη προσβολή γιατί εσείς που παριστάνετε τους φιλελεύθερους, και εσείς προσωπικά που κάνατε μαθήματα πριν από λίγο φιλελευθερισμού, θα έπρεπε να γνωρίζετε ότι και το δικαίωμα στην ιδιωτική ζωή, αλλά και το δικαίωμα στο απόρρητο των επικοινωνιών, είναι θεμελιώδη δικαιώματα, σε μια πραγματική δημοκρατία, με ουσιαστικές ατομικές ελευθερίες. Εσείς το περιφρονείτε; Και μας κάνετε τους φιλελεύθερους;

Αλλά πολύ περισσότερο, η ανεξαρτησία και το ανεπηρέαστο των κυβερνητικών προσώπων όταν ασκούν τα καθήκοντά τους, είναι όρος της δημοκρατίας, κύριε Χατζηδάκη, και εσείς προδήλως δεν είστε ανεξάρτητος. Δεν είστε ανεξάρτητος. Ή πρέπει να παραιτηθείτε ή πρέπει να κάνετε ενέργειες λογοδοσίας και δημοσιοποίησης του τι ακριβώς έχει συμβεί.

Απορώ πραγματικά με ποιο θράσος έρχεστε να πείτε ότι έχετε ξεπουλήσει έντεκα στοιχεία του ενεργητικού του ελληνικού δημοσίου από τον Μάιο του 2023, από τον Ιούνιο του 2023, δηλαδή σε λιγότερο από ενάμιση χρόνο. Απορώ πώς έρχεστε να μας πείτε ότι αυτό είναι επιτυχία και την ίδια ώρα επικαλείστε τα πεπραγμένα σας στην Ολυμπιακή; Μα! Αλήθεια; Νομίζετε ότι έχετε ξεχάσει ο κόσμος τι έγινε με την Ολυμπιακή ή ότι δεν καταλάβαμε πώς καταφέρατε να μην υπάρχει δημόσιος αερομεταφορέας, ενώ αυτή τη στιγμή το μονοπώλιο που υπάρχει από την «AEGEAN» κάνει χρήση και εκτελεί τις πτήσεις της Ολυμπιακής ακόμα και σήμερα;

Να θυμίσω πολύ γρήγορα -εγώ τότε ήμουν εν ενεργεία δικηγόρος και υπερασπίστηκα κάποιον που είπε «δεν θα περάσει αυτή η απάτη», άλλο που δεν το εννοούσε- τι κάνατε, κύριε Χα-

τζηδάκη, ως Υπουργός επί κυβέρνησης Κώστα Καραμανλή, όχι των Τεμπών, του άλλου. Πουλήσατε τις μετοχές του ΟΤΕ, κάνοντας δημόσιες δηλώσεις ότι αυτές δεν θα μεταβιβαστούν περαιτέρω. Τις πουλήσατε στον μακαρίτη Βγενόπουλο. Και ξαναπουλήσατε. Και ξαναπουλήσατε. Και ξαναπουλήσατε, διαβεβαιώνοντας ότι δεν θα επιτρέψετε περαιτέρω μεταβίβαση. Και μετά επιτρέψατε περαιτέρω μεταβίβαση. Τα θυμάστε; Τα ανακαλείτε;

Και ο Βγενόπουλος πούλησε πού; Στην «DEUTSCHE TELEKOM». Αποκρατικοποίηση είναι αυτό; Είναι ιδιωτική η «DEUTSCHE TELEKOM»; Όχι βέβαια. Είναι κρατική επιχείρηση ενός άλλου κράτους, της Γερμανίας. Επιτρέψατε να δοθούν οι τηλεπικοινωνίες, λοιπόν, της χώρας σε ένα άλλο κράτος, το γερμανικό, και ο Βγενόπουλος έβγαλε, αν θυμάμαι καλά, -μπορούμε να ανατρέξουμε, το κάνω έτσι λίγο και για να ερευνήσουν οι πολίτες- από αυτή τη μεταβίβαση περίπου 200 εκατομμύρια ευρώ κέρδος. Τα θυμάστε; Και μετά του πουλήσατε την Ολυμπιακή, αν θυμάμαι καλά, 195 εκατομμύρια ευρώ. Αν θυμάμαι καλά. Μπορεί να είναι συν, πλην.

Δηλαδή, κύριε Χατζηδάκη, χαρίσατε την Ολυμπιακή στον Βγενόπουλο, αφού εκείνος μπόρεσε, αγοράζοντας και πουλώντας τις μετοχές του ΟΤΕ, να πάρει την Ολυμπιακή χωρίς να βάλει το χέρι στην τσέπη.

Αυτά είναι υγιής οικονομική πολιτική; Θα μας προκαλέσετε κι άλλο; Έρχεστε σήμερα, το 2024, που έχει κλείσει η Ολυμπιακή, να μας πείτε ότι δεν εκτιμάμε τις καλές αποκρατικοποιήσεις που κάνατε; Τη ΔΕΗ; Τη ΔΕΗ, κύριε Χατζηδάκη; 2,1 δισεκατομμύρια ευρώ πουλήσατε το μετοχικό πακέτο το οποίο διαθέσατε. 2,1 δισεκατομμύρια ευρώ σε χρόνο κατά τον οποίο οι τόκοι που πληρώνει η χώρα ετησίως για το χρέος, που εσείς τη φορτώσατε, ήταν 6 δισεκατομμύρια ευρώ. Πουλήσατε δηλαδή την εθνική επιχείρηση, τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, την παραδώσατε για 2,1 δισεκατομμύρια και αποστερήσατε από τον ελληνικό λαό αυτό το εργαλείο στρατηγικής σημασίας, όπως έχετε αποστερήσει και όλα τα εργαλεία στρατηγικής σημασίας και εσείς και οι προηγούμενοι και οι παραπροηγούμενοι και όλοι μαζί. Και αυτό το ποσό, εκείνη την περίοδο, τώρα είναι ακόμα πιο πολλά, δεν εξαρκούσε παρά μόνο για το 1/3 των ετήσιων τόκων του χρέους που εσείς φορτώσατε τον κόσμο, που μπορούσατε και μπορείτε να το αποκηρύξετε και δεν το κάνετε, ακριβώς γιατί είστε οι ίδιοι εκτεθειμένοι. Αυτά, λοιπόν, δεν είναι καθόλου τα δείγματα μιας υγιούς οικονομικής πολιτικής, όπως δεν είναι το ξεπούλημα των αεροδρομίων, των σιδηροδρόμων, των λιμανιών, των οδών, όλων εκείνων που είναι στρατηγικά εργαλεία της χώρας και τα οποία τα παραδίδετε.

Και, εν αντιθέσει με άλλους, εγώ μπορώ να σας τα λέω αυτά κατά πρόσωπο και να σας ζητάω λογοδοσία γιατί εγώ αντιπάθηκα σε όλες αυτές τις πολιτικές, όπου και αν βρισκόμουν, και από αυτήν εδώ επάνω τη θέση, και κατέβηκα από αυτή τη θέση, ενώ εσείς φαίνεται ότι ακόμη και από τη θέση του παρακολουθούμενου και στοχοποιούμενου προσώπου, που παραβιάζονται τα βασικά στοιχεία του πυρήνα της δραστηριότητάς του είστε ταγμένοι να υπηρετείτε συμφέροντα ξένα προς το δημόσιο συμφέρον, πράγματι, ξένα προς το κοινωνικό συμφέρον, πράγματι, ξένα και αντίθετα προς το οικονομικό συμφέρον της ελληνικής κοινωνίας.

Και επειδή είπατε μήπως νομίζουμε ότι υπάρχουν πολλοί ανόητοι που θα υπέγραφαν μια σύμβαση συμφέρουσα για τον ελληνικό λαό, θα ήθελα να σας απαντήσω ότι μάλλον εσείς νομίζετε ότι υπάρχουν πολλοί ανόητοι που δεν καταλαβαίνουν τι συμβαίνει αυτή τη στιγμή, ότι είστε ένας Υπουργός έντρομος, υποχέριος, παρακολουθούμενος, που υπογράφετε συμβάσεις με ιδιωτικές εταιρείες. Αυτή τη σύμβαση, παρεμπιπτόντως, είδα ότι σας τη δακτυλογράφησαν, γιατί μας είχατε συνηθίσει σε συμβάσεις στο γόνατο γραμμένες, με χειρόγραφο και το όνομά σας και τον τίτλο σας, όπως αυτή που υπογράψατε με την «AEGEAN» στις αρχές του χρόνου, στις 4 Γενάρη, και εμφανίσατε ότι είναι προς το συμφέρον κι αυτό της Ελλάδας και των πολιτών να χαρίσετε κάποιες δεκάδες εκατομμύρια ευρώ στην «AEGEAN». Όλα αυτά είναι προς το συμφέρον μας.

Όπως λέει κι ένα τραγούδι, Τζωρτζία, είναι για το καλό μας.

Κύριε Χατζηδάκη, κυρώνεται -λέτε- η σύμβαση με την εξάιρεση των παραρτημάτων της. Πώς κυρώνεται ακριβώς μια σύμ-

βαση με την εξάιρεση των παραρτημάτων; Θα μας το εξηγήσει μάλλον ο κ. Δημητριάδης και ο κ. Μητσοτάκης και ο κ. Κοντολέων. Κυρώνεται μια σύμβαση, με την οποία για άλλη μια φορά εσείς κάνετε μπίζνες για λογαριασμό ιδιωτικών συμφερόντων. Δεν έχετε λογοδοτήσει. Ξέρετε, μια από τις βασικές παραμέτρους που ορίζουν το δημόσιο χρέος και το υγιές δημόσιο χρέος, αλλά και ορίζουν το απεχθές δημόσιο χρέος, έχει να κάνει με το αν εφαρμόζονται οι κανόνες της ακεραιότητας και της διαφάνειας της κυβερνητικής δράσης. Όταν το χρέος παράγεται και η πράξη παράγεται από ενέρργειες διαφθοράς, τότε πρόκειται για χρέος το οποίο δεν νομιμοποιήστε να φορτώνετε στη χώρα και στους πολίτες.

Θα κλείσω με μια ερώτηση και παρότρυνση, γιατί μας είπατε ότι είναι και υγιές το τραπεζικό σύστημα, αυτό στο οποίο διορίζετε πρώην στελέχη, πρώην Βουλευτές σας και από το οποίο αντλείτε κυβερνητικά και πολιτικά στελέχη και επιχαίρετε που τα έχετε όλα τόσο καλά καμωμένα. Έχετε μισό δισεκατομμύριο ευρώ χρέη. Θα τα πληρώσατε; Είναι κομμάτι της στρατηγικής της εξυγίανσής σας;

Βλέπω ότι τώρα κατσοφιιάσατε. Ήσασταν πιο χαμογελαστός προηγουμένως.

Η Πλεύση Ελευθερίας είναι εδώ για να ξέρουν οι πάντες, και εσείς, ότι δεν μπορείτε να κάνετε πλάκα σε βάρος του ελληνικού λαού και του δημοσίου συμφέροντος, για να ξέρουν οι πάντες, και εσείς, κύριε Χατζηδάκη, ότι υπάρχει Αντιπολίτευση που υπερασπίζεται και θα υπερασπίζεται τους πολίτες, το δημόσιο συμφέρον, την κοινωνία, τη νέα γενιά.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε την κυρία Πρόεδρο.

Έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Καραθανασόπουλος για μια παρέμβαση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να θίξω τρία-τέσσερα θέματα σε σχέση με την τοποθέτηση την οποία έκανε ο κύριος Υπουργός.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι το αντίτιμο το οποίο θα καταβάλει ο παραχωρησιούχος, τα 3,3 δισεκατομμύρια, θα πάνε για την εξυπηρέτηση του κρατικού χρέους και ενδεχόμενα να πάει και το υπόλοιπο, το 7,2, που θα έχει ως έσοδα κάθε χρόνο. Όμως, την ίδια στιγμή έρχεστε και λέτε στο δημοσιονομικό μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα ότι το υπερπλεόνασμα για την επόμενη πενταετία, από το 2024 έως το 2028, θα ανέλθει περίπου στα 30 δισεκατομμύρια. Θα ανέλθει στο 2,4% μεσοσταθμικά -το ΑΕΠ είναι 30 δισεκατομμύρια- αυτό το υπερπλεόνασμα για την πενταετία, που θα πάει κι αυτό να αποπληρώσει το κρατικό χρέος.

Ποιοι πληρώνουν αλήθεια αυτά τα λεφτά, τα 30 δισεκατομμύρια του υπερπλεονάσματος, τα 3,3 δισεκατομμύρια, ενδεχόμενα 7 δισεκατομμύρια, όπως μας είπε ο κ. Σταϊκούρας, για την υπόλοιπη εικοσιπενταετία, άρα, 3,7; Τα πληρώνουν τα λαϊκά στρώματα για να εξυπηρετηθεί ένα χρέος για το οποίο δεν ευθύνονται. Δηλαδή έχετε βάλει μια μόνιμη θηλιά στον λαό.

Και, αλήθεια, πανηγυρίζετε για την επιτυχία ότι θα παίρνετε το 7,5% των ακαθάριστων εσόδων; Δηλαδή, θα έχετε περίπου 50 δισεκατομμύρια την εικοσιπενταετία, έτσι όπως τα υπολόγισε ο κ. Σταϊκούρας; Γιατί είπε ότι θα είναι συνολικά 3,7 δισεκατομμύρια αυτό το νέο ποσό. Δηλαδή 50 δισεκατομμύρια μόνο και μόνο για λειτουργικά έξοδα και έξοδα συντήρησης; Αυτό είναι τεράστιο νούμερο. Ποιος θα κερδίσει από αυτά; Μήπως η σύμβαση αυτή είναι μια χρυσοφόρος κότα και μια λεόντειος σύμβαση προς όφελος του παραχωρησιούχου σε βάρος των λαϊκών συμφερόντων και αναγκών;

Γιατί έρχεστε και βάζετε ένα δίλημμα: Τι θέλετε, διόδια 2,5 ή 2,8; Ωραίο δίλημμα! Εμείς λέμε καθόλου διόδια. Γιατί; Δεν έχει αποσβεστεί, έστω ακόμη και με τη δική σας λογική, η κατασκευή της σύμβασης; Πόσα πληρώνει κάθε χρόνο ο λαός για φορολογία; Γιατί την πληρώνει τη φορολογία; Για υποδομές -οι αυτοκινητόδρομοι υποδομές είναι-, για νοσοκομεία, για υγεία, για παιδεία, για τις βασικές του ανάγκες. Και τον βάζετε ως χρήστη

να πληρώνει και από πάνω; Διπλό καπέλο, διπλή ταρίφα; Και αυτοί που κερδίζουν είναι βεβαίως οι παραχωρησιούχοι αυτών των συμβάσεων.

Δύο ακόμη θέματα. Δεν υπάρχει καμμία απολύτως αναφορά, δέσμευση στη σύμβαση για το μέλλον των εργαζομένων. Αυτό που υπονόησε ο παραχωρησιούχος ήταν ότι θα τους αξιοποιήσει ενδεχόμενα για ένα διάστημα δύο τριών μηνών, δηλαδή για να εκπαιδεύσουν τους καινούργιους, τους εργολαβικούς χωρίς δικαιώματα, χωρίς αντίστοιχη μισθοδοσία. Άρα είναι και σε βάρος των εργαζομένων συνολικά αυτή η σύμβαση. Γιατί δεν βάζετε μια δέσμευση οι οκτακόσιοι εργαζόμενοι -πόσοι ήταν- στην προηγούμενη εταιρεία να συνεχίσουν να δουλεύουν και στη νέα εταιρεία με τον νέο παραχωρησιούχο, με βάση τα ίδια δικαιώματα μισθολογικά και εργασιακά.

Και τέλος, είπατε: «Τι θέλετε; Να είμαστε κρατιστές; Μα, το κράτος απέτυχε...». Απέτυχε πού; Μήπως θέλετε να πείτε ότι είναι επιλεκτικά ανίκανο το αστικό κράτος; Είναι δηλαδή πάρα πολύ ικανό ως μηχανισμός καταστολής και αμφισβήτησης συλλογικών και ατομικών δικαιωμάτων για τη θωράκιση της εξουσίας της άρχουσας τάξης; Είναι ένας πολύ ικανός μηχανισμός για τη στήριξη των συμπεφερόντων επιχειρηματικών ομίλων με τις διάφορες παρεμβάσεις από τις αποκρατικοποιήσεις, την απελευθέρωση των αγορών, τις ενισχύσεις, τις επιδοτήσεις, τη φοροασυλία που τους παρέχει και ταυτόχρονα μια πολύ ικανή πολεμική μηχανή;

Αλήθεια, μπορείτε να κάνετε άσκηση νατοϊκή με δεκατέσσερις χώρες στην Ανδραβίδα και δεν μπορείτε να λειτουργήσετε έναν αυτοκινητόδρομο; Σοβαρά μιλάτε τώρα; Μας κοροϊδεύετε; Μπορείτε να κάνετε υπερσύγχρονα συστήματα που εξυπηρετούν τους επιχειρηματικούς ομίλους και δεν μπορείτε να κάνετε αντιπλημμυρικά έργα; Όμως, όλο αυτό είναι η στρατηγική επιλογή την οποία κάνετε και την οποία στηρίζετε με κάθε τρόπο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Έχουν, επίσης, ζητήσει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τον ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Κόκκαλης, και ο κ. Κουκουλόπουλος από το ΠΑΣΟΚ.

Παρακαλώ, κύριε Κόκκαλη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ είπατε επί λέξει «έχουμε υγιές τραπεζικό σύστημα και θέλουμε εντονότερο ανταγωνισμό προς όφελος των πολιτών-δανειοληπτών». Επαναλαμβάνω, «εντονότερο ανταγωνισμό προς όφελος».

Τέλη του '23 Εξεδόθη η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σύμφωνα με την οποία για έξι χρόνια τουλάχιστον –τόσο διήρκεσε η έρευνα- όλες οι τράπεζες, όλες, μηδενιάς εξαιρουμένης, είχαν, εφηρμόζαν εναρμονισμένες πρακτικές, δηλαδή καρτέλ σε συγκεκριμένες τραπεζικές εργασίες.

Η ερώτηση είναι: Πού τον είδατε τον ανταγωνισμό προς όφελος των πολιτών δανειοληπτών; Πρώτον, συμμορφώθηκαν οι τράπεζες;. Δεύτερον, εάν δεν συμμορφώθηκαν, έχετε λάβει κάποια συγκεκριμένη πρωτοβουλία για συμμόρφωση των τραπεζών προς όφελος των πολιτών δανειοληπτών. Και τρίτον, σας έχουμε υποβάλει και αίτημα ως Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ – Προοδευτική Συμμαχία να γίνει συζήτηση διεξοδική, συγκεκριμένη με την υποχρέωσή σας ως Υπουργείο...

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών): Τι να πούμε;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, αλλά πρέπει να πείτε γιατί είπατε πριν από το Βήμα ότι θέλουμε καλύτερο ανταγωνισμό προς όφελος των πολιτών. Κι εγώ σας ρωτώ: Το καρτέλ στις τραπεζικές χρεώσεις, στις εργασίες έχει εξαφανιστεί; Εάν δεν υπάρχει και έχουν συμμορφωθεί πλήρως οι τράπεζες, τότε κάνουμε εμείς λάθος. Εσείς ως πολιτεία έχετε λάβει συγκεκριμένες πρωτοβουλίες για να υποχρεωθούν οι τράπεζες –όχι στα νόμιμα- στα αυτονόητα;

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κόκκαλη.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Κουκουλόπουλο.

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια σύντομη παρέμβαση και από την πλευρά μου προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών.

Το συγκεκριμένο έργο, κύριε Υπουργέ –και για τις αποκρατικοποιήσεις γενικότερα έχουμε μιλήσει πολλές φορές- είναι ένα έργο στο οποίο το ΠΑΣΟΚ έβαλε τη σφραγίδα του –μιλάω για την Αττική Οδό τώρα- και στον τρόπο κατασκευής. Κατά συνέπεια, είναι δεδομένη η οπτική μας, δεν χρειάζεται να την επαναλάβω νομίζω.

Όμως, σήμερα έχουμε μια συγκεκριμένη σύμβαση. Ολοκληρώθηκε η σύμβαση κατασκευής, αποπληρώθηκε πλήρως, έχει περιέλθει πλήρως στην κυριότητα του δημοσίου ο δρόμος. Καλώς –θα πούμε- ακολουθούμε την οδό που ακολουθούμε. Αυτή είναι η δική μας οπτική για τη συντήρηση και λειτουργία του αυτοκινητόδρομου, πλην όμως, υπάρχει ένα ζήτημα: η Βουλή ουσιαστικά παρακάμπτεται.

Υπάρχει, κύριε Πρόεδρε, ένα γενικότερο ζήτημα. Ο Απόστολος Κακλαμάνης, ιστορικός Πρόεδρος της Βουλής, είχε πει κάποτε –επειδή οι συμβάσεις ακριβώς περνάνε στο σύνολό τους χωρίς δυνατότητα αλλαγής ούτε ενός άρθρου από τη Βουλή- ότι άθελά της πολλές φορές γίνεται «πλυντήριο». Τι ακριβώς συζητάμε; Ξαναλέω, κύριε Υπουργέ. Δεν αφορά εσάς προσωπικά ή την τωρινή σύμβαση. Είναι ένα ζήτημα, κύριε Πρόεδρε, που πρέπει να το δούμε συνολικά. Προσέξτε, τα παρατήματα για τον τάδε λόγο δεν συμπεριλαμβάνονται στην ψήφο μας. Μάλιστα.

Έχω εδώ το άρθρο 15.2 «Χρηματοδότηση μέσω δανείων» όπου εισάγει τον όρο «καθορισμένες δανειακές συμβάσεις». Έχω μία που δημοσιεύθηκε 2 Οκτώβρη με όλες τις τράπεζες και αφορά τον ανάδοχο. Ουδέποτε πέρασε από τη Βουλή. Δεν λέω κατ' ανάγκη ότι έχει κάτι ύποπτο αυτή η σύμβαση, κύριε Υπουργέ. Θέλω να πω ότι η Βουλή καλείται να ψηφίσει κάτι, χωρίς να ξέρει τα πραγματικά δεδομένα.

Ζητήθηκαν από εμάς και από άλλα κόμματα της Αντιπολίτευσης να έρθουν –πρέπει να πω ότι ο κ. Σταϊκούρας υπήρξε ενημερωτικός σε πάρα πολλά σημεία- σημεία, παρατήματα και εκείνος, επικαλούμενος απόρρητο, δεν έχει ενημερώσει. Δηλαδή ποια είναι τα ακριβή τεχνικο-οικονομικά δεδομένα που οδηγούν στο τάδε ή στο δείνα τίμημα; Καμμία αντίρρηση. Μπορεί το τίμημα να είναι μεγάλο, να είναι μικρό, μπορεί να έχει πετύχει πραγματικά κάτι πολύ σοβαρό η Κυβέρνηση.

Όμως, εμείς με ποια δεδομένα το κρίνουμε αυτό, όταν δεν έχουμε όλα τα διαθέσιμα στοιχεία; Και κυρίως ποια είναι τα κριτήρια με τα οποία η σύμβαση αλλάζει όταν αλλάζουν πραγματικά δεδομένα κίνησης ή μια σειρά άλλα δεδομένα; Είναι βασικά στοιχεία αυτά τα οποία στερείται η Βουλή και είναι θεμελιώδες, θεσμικό ζήτημα, κύριε Πρόεδρε, όπως αντιλαμβάνεστε, και από εκεί υπάρχει μια σειρά επιφυλάξεις.

Μία κουβέντα μόνο γενικότερα –γιατί ζήτησα για σύντομη παρέμβαση και δεν θα μακρηγορήσω- για άλλες αποκρατικοποιήσεις.

Κύριε Υπουργέ, είπα το παράδειγμα των αεροδρομίων. Στο Περιφερειακό Συμβούλιο Δυτικής Μακεδονίας όταν πανηγύριζαν γιατί εξειρεθήσαν τα δύο αεροδρόμια της δυτικής Μακεδονίας, τους είχα πει ότι κάνουν λάθος εκείνη την περίοδο γιατί το κράτος δεν μπορεί να διαχειρίζεται αεροδρόμια. Ήταν βέβαια εποχή που δεν ακούγονταν αυτές οι φωνές, θυμάστε.

Το ζήτημα όμως είναι ότι, πρώτον, όλες οι αποκρατικοποιήσεις δεν είναι ίδιες και, δεύτερον, υπάρχει κάτι πολύ βασικό στην Ελλάδα. Έχει περάσει όλη η δημόσια περιουσία στο Υπερταμείο. Είναι άστοχο να προσπαθούμε να βαφτίσουμε σωστές, ορθές και αναπτυξιακές όλες τις αποκρατικοποιήσεις, όταν υπάρχει ένα είδος καταναγκασμού, μιας και στο σύνολό της η δημόσια περιουσία πήγε στο Υπερταμείο και όλα τα έσοδα στο σύνολό τους πρέπει να πάνε υποχρεωτικά στο χρέος γιατί δεν είναι όλα ίδια.

Σπεύδω να πω ότι δεν υπάρχει η ίδια αποτίμηση από την αποκρατικοποίηση ΑΔΜΗΕ-ΔΕΔΔΗΕ –δεν προαναγγέλλω την κρατικοποίησή τους, κύριε Πρόεδρε, και ολοκληρώνω- αλλά δεν έχουμε δει μέχρι τώρα, παρ' ότι πέρασαν χρόνια, η χώρα να πολλαπλασιάζει τη διασυνδεσιμότητά της –ΑΔΜΗΕ- ούτε έχουμε δει να αναβαθμίζει τα δίκτυα μέσης και χαμηλής τάσης καθυστερώντας πάρα πολύ την είσοδο ΑΠΕ στον ΔΕΔΔΗΕ. Δεν λέω τίποτα άλλο.

Δεν φαίνεται να δικαιώνονται αυτές οι επιλογές, πέραν ενός ζητήματος αρχής που βλέπουμε στην Αγγλία να ξανακινείται ότι

τα δίκτυα μάλλον το κράτος δεν πρέπει να τα παραχωρεί σε ιδιώτες και να παραχωρεί άλλα αντικείμενα. Δηλαδή, η αποκρατικοποίηση, κύριε Πρόεδρε -και ολοκληρώνω- πιστεύω ότι χρειάζεται μια ήρεμη, σοβαρή και εφ' όλης της ύλης συζήτηση, μην ξεχνώντας κανέναν μας και πρώτα η Κυβέρνηση ότι υπάρχει ένας καταναγκασμός από το Υπερταμείο τον οποίο εμείς δεν αποδεχόμαστε.

Πιστεύουμε ότι είναι η ώρα να βάλουμε κάτω τα πράγματα και όλοι μαζί να ζητήσουμε αυτό το καθεστώς να αλλάξει γιατί είναι περιορισμός της εθνικής μας κυριαρχίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Κουκουλόπουλο.

Θα δώσω τώρα τον λόγο στον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών στον κ. Ταχιάο και στη συνέχεια θα μπορούμε στον κατάλογο των ομιλητών.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αν και δεν έχω κοινοβουλευτική εμπειρία σε νομοθετικό έργο, καθώς είναι η πρώτη φορά που ανεβαίνω σε αυτό εδώ το βήμα, θα μου επιτρέψετε να ομολογήσω ότι το πρωί καθώς ερχόμουν στη Βουλή ήμουν σίγουρος ότι αυτή η συζήτηση θα έχει σίγουρα ιδεολογική χροιά. Νομίζω ότι το ίδιο είπε σαφέστατα και η αγορήτρια της Νέας Δημοκρατίας η κ. Σούκουλη, αλλά νομίζω ότι πολύ πιο ξεκάθαρος ήταν ο Υπουργός Οικονομικών ο κ. Χατζηδάκης, ο οποίος έθεσε και παραμέτρους τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τη δική μας πολιτική παράταξη τη Νέα Δημοκρατία, τον φιλελεύθερο χώρο τον οποίο εκπροσωπούμε.

Η λέξη, όμως, κλειδί την οποία άκουσα εδώ ήταν η λέξη «ιδεολογία», για την οποία κατηγορηθήκαμε εμείς από την κ. Πέρκα της Νέας Αριστεράς η οποία αυτή τη στιγμή δεν είναι εδώ. Θα μου επιτρέψετε να πω ότι ο όρος «ιδεολογία» κάποια στιγμή πρέπει να οριοθετηθεί σε τι αφορά ιδεολογία. Η ιδεολογία αφορά στην προσέγγιση θεμάτων, αρχών επί τη βάσει μιας ηθικής διάστασης, όπου ο απέναντι είναι ένοχος για οτιδήποτε. Αυτό δεν έχει ακουστεί από τη δική μας παράταξη. Δεν ακούστηκε από εμάς. Αντίθετα, ακούστηκε σχεδόν από το σύνολο των αγορητών όλων των κομμάτων, τα οποία δήλωσαν τη διαφορά τους με τη σύμβαση η οποία έρχεται σήμερα για να κυρωθεί.

Έφτασε σε ακραία σημεία. Άκουσα για παράδειγμα την εκπρόσωπο του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας την κ. Μανωλάκου να λέει ότι «δεν φημίζεται η Αττική Οδός για την ασφάλειά της». Θα σας πρότεινα, κυρία Μανωλάκου, να ξαναδιαβάσετε την πρώτη πρόταση με την οποία ξεκινήσατε την αγόρευσή σας, όπου δεν λέγατε αυτό. Λέγατε το ακριβώς αντίθετο. Νομίζω ότι η υπερβολή είναι λάθος.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Για την αρχική κατασκευή.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η Αττική Οδός ήταν, είναι και θα είναι μία ασφαλέστατη οδός και νομίζω ότι αυτό πιστώνεται στο σύνολο της ελληνικής πολιτείας.

Δεν είναι το μόνο ακραίο που ακούστηκε. Ακούστηκε ότι πρόκειται για μία αποικιοκρατική σύμβαση. Το είπε και ο κ. Μαμουλάκης. Θα πρότεινα στο κόμμα εκείνο το οποίο το 2015 ενεχυρίασε με το σύνολο της ακίνητης περιουσίας του ελληνικού δημοσίου στο Υπερταμείο, δηλαδή στους δανειστές, επειδή δεν ήθελε να αναλάβει την κυριότητα ενός προγράμματος, αλλά προτίμησε να δώσει την κυριότητα αυτού που το ίδιο αποκαλούσε «χρυσασφικά» του ελληνικού κράτους, να μην προχωράει σε τέτοιους χαρακτηρισμούς, να τους αποφεύγει. Είναι λάθος. Έχει σημασία ποιος τα λέει. Έχει σημασία πολλών δε μάλλον όταν υπάρχει ένα τέτοιο σπιράλ, μια τέτοια περιδίνηση σε αυτόν τον χώρο η οποία δεν είμαστε σίγουροι πού θα οδηγήσει την επόμενη μέρα. Όχι, η σύμβαση αυτή δεν έχει καθόλου τέτοια χαρακτηριστικά και θα σας πω στην πορεία.

Σε ό,τι δε αφορά το ΠΑΣΟΚ, νομίζω ότι εκεί υπήρξε μια σαφέστατη προσπάθεια να υπάρξει μια ισορροπία. Μας είπε ο κ. Πάνας -και έχει δίκιο- ότι πρόκειται για μια σύμβαση ΠΑΣΟΚ. Η σύμβαση της Αττικής Οδού ήταν μια σύμβαση ΠΑΣΟΚ, αν και η σύλληψη ανατρέπει σε προηγούμενες κυβερνήσεις, σε προηγούμενες περιόδους οι οποίες ετοίμασαν αυτή την οδό. Πλην, όμως, εάν το όριο είναι, όπως το σημείωσα, ο διαρκής κρατικός έλεγ-

χος στον οποίο αναφέρθηκε -προφανώς, αυτό είναι μια προσπάθεια να δώσουμε μια σοσιαλδημοκρατική διάσταση σε μία τέτοια ενέργεια όπως είναι η απόδοση της Αττικής Οδού στον ιδιωτικό τομέα- ποιος είναι ο ορισμός αυτού του πράγματος; Θα έχει αξία να το ακούσουμε αυτό. Θα ευχόμουν ότι θα ήταν πολύ χρήσιμο να το ακούσουμε αυτό μετά τις 13 Οκτωβρίου. Μέχρι τότε, όμως, θα παραμένει ερωτηματικό και θα πρέπει το ΠΑΣΟΚ να μας εξηγήσει γιατί μία σύμβαση η οποία κρίνεται με τον τρόπο με τον οποίο κρίνεται εδώ πέρα και στην οποία ο κρατικός έλεγχος ήταν απλώς η εποπτεία, η παρακολούθηση, το monitoring της σύμβασης από τη Δ17 του Υπουργείου Υποδομών, πληρούσε αυτές τις προϋποθέσεις και γιατί σήμερα αυτό το οποίο εμείς προτείνουμε δεν τις πληροί.

Νομίζω ότι, επειδή κατηγορηθήκαμε για ιδεολογία και θέλω να απαντήσω σε αυτό, το δημόσιο από τη φύση του δεν είναι καλό ή κακό, ούτε ο ιδιώτης είναι καλός ή κακός. Το καλός ή κακός είναι οι προσεγγίσεις της ιδεολογίας. Η ουσία είναι αλλού. Η κ. Πέρκα προηγουμένως, με την οποία θα μπορούσα ατελείωτες ώρες να κάθομαι να συζητώ τα θέματα τα οποία έθεσε, αναφέρθηκε στο ζήτημα των παραχωρήσεων, αναφερόμενη κυρίως «reset» των παραχωρήσεων, αλλά αναφέρθηκε και στο κόστος το οποίο πολλές φορές η απροετοίμαστη έναρξη των παραχωρήσεων προσθέτει στο δημόσιο.

Επιτρέψτε μου, λοιπόν, να σας πω, κυρία Πέρκα, ότι δεν είναι κακό το δημόσιο επειδή δεν τελειώνει τις απαλλοτριώσεις όπως λέει ο ν.4413, που επιβάλλει να έχει ολοκληρωθεί το 50% των απαλλοτριώσεων μιας παραχώρησης για να ξεκινήσει η σύμβαση. Είναι απλώς αναποτελεσματικό. Είναι πάρα πολύ δύσκολο ένα τόσο σύνθετο έργο, ακόμα και ένα σύνθετο έργο όπως η λειτουργία της Αττικής Οδού των εβδομήντα χιλιομέτρων, να τη διαχειριστεί με αποτελεσματικότητα το δημόσιο. Νομίζω ότι αυτό το ξέρουμε όλοι.

Εκεί το ζήτημα, λοιπόν, -και αυτό πάλι αποκτάει ιδεολογικά χαρακτηριστικά- δεν είναι ότι είναι κακός ο ιδιώτης επειδή θέλει να κερδίσει. Το ζήτημα είναι ότι ο ιδιώτης μπορεί να λύσει προβλήματα που δύσκολα μπορεί να προσεγγίσει το δημόσιο και σε αυτό ποντάρει η σχέση η οποία αναπτύσσεται, μια σχέση που προφανώς πρέπει να έχει τα χαρακτηριστικά της διαφάνειας. Αυτό είναι το βασικότερο και αυτή η λέξη πολύ σωστά ακούγεται στη Βουλή.

Ένα δημόσιο έργο, ας το σκεφτούμε αυτό, δεν διατρέχει τους ίδιους κινδύνους; Τους διατρέχει. Ένα δημόσιο έργο δεν έχει θετικές ζημιές; Οι θετικές ζημιές που υπολογίζονται από τις παραχωρήσεις υπολογίζονται κατά τον ίδιο τρόπο που υπολογίζονται σε ένα κλασικό δημόσιο έργο που έχει καταστραφεί για τους ίδιους λόγους. Τι προσπαθούμε, όμως, να κάνουμε; Προσπαθούμε να ακροβατήσουμε ανάμεσα στη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητα. Το βασικό είναι η διαφάνεια. Αυτό είναι η λέξη κλειδί.

Να πώ, όμως, και στο σχέδιο νόμου. Το σχέδιο νόμου ρυθμίζει δύο πράγματα. Το πρώτο το οποίο ρυθμίζει -μάλλον το δεύτερο, αλλά αυτό θα προτάξω- είναι η μετάβαση. Ξέρετε, η μετάβαση από την Αττική Οδό στην Νέα Αττική Οδό δεν είναι καθόλου εύκολη υπόθεση. Ο κ. Χατζηδάκης σας είπε ότι τον Αύγουστο τον πέρασε απέναντι στο κτήριο και περάσαμε και πολλά βράδια μαζί για να συζητάμε το θέμα της μετάβασης. Σας πληροφορώ, λοιπόν, ότι αυτή η μετάβαση ήταν μια πάρα πολύ δύσκολη υπόθεση και ο κ. Χατζηδάκης είχε στην εξίσωση αυτή να βάλει την παράμετρο ότι έπρεπε το τίμημα να εισπραχθεί φέτος, μέχρι το τέλος του Δεκεμβρίου.

Εξετάσαμε πολλά ενδεχόμενα. Οφείλω, λοιπόν, να πιστώσω στον κ. Χατζηδάκη την πίεση όπως την περιέγραψε και στον κ. Σταϊκούρα, τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, το γεγονός ότι με τις διατάξεις του νόμου οι οποίες εισάγονται σήμερα στη Βουλή αυτή η μετάβαση γίνεται πραγματικότητα. Είναι μια πάρα πολύ δύσκολη μετάβαση. Το βράδυ της 5^{ης} προς την 6^η Οκτωβρίου η Αττική Οδός θα περάσει σε νέα χέρια.

Όσο για την παλαιά Αττική Οδό πρέπει να ξέρετε ότι η παράδοση της ως ένα κλασικό δημόσιο έργο όπως είχε σχεδιαστεί, είναι μία υπόθεση η οποία δεν τελειώνει σήμερα. Θα αργήσει να τελειώσει. Και φυσικά πάντα το δημόσιο έχει όλα τα δικαιώματα

τα οποία προβλέπονταν από τη σύμβαση με την οποία αυτό είχε περιέλθει στον υπό αποχώρηση παραχωρησιούχο.

Το δεύτερο, όμως, είναι ότι κυρώνουμε μια σύμβαση παραχώρησης. Το ερώτημα, λοιπόν, είναι γιατί παραχώρηση και πριν από το γιατί παραχώρηση, γιατί ιδιότη. Ξέρετε, άκουσα πάρα πολλές απόψεις. Εκείνο που είναι προφανές είναι ότι σε αυτή την Αίθουσα πολλοί δεν καταλαβαίνουν ότι εδώ μιλάμε για ένα κλειστό σύστημα. Δεν μιλάμε για μία επιχείρηση η οποία μπορεί να αναπτύσσεται με ένα business plan και να υπάρχει η επόμενη μέρα και η μεθεπόμενη μέρα και ανοίγει τις αγορές. Μιλάμε για ένα εντελώς κλειστό σύστημα. Ένας δρόμος όπως η Αττική Οδός είναι ένα κλειστό σύστημα, με πολύ συγκεκριμένη χωρητικότητα, με πολύ συγκεκριμένη εξυπηρέτηση. Είναι αυτό το οποίο βλέπουμε.

Κατά συνέπεια -τη λέξη κλειδί που ήθελα να χρησιμοποιήσω την εισήγαγε πρώτα στην συζήτηση η κ. Πέρκα- αυτό το οποίο πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας είναι το «induced traffic». Εάν δεν βάλουμε διόδια ή αν μειώσουμε δραματικά τα διόδια, το μόνο σίγουρο είναι ότι θα έχουμε μια προκαλούμενη κυκλοφορία η οποία θα φτάσει την οδό στα όρια της.

Αυτό το οποίο πρέπει να δούμε είναι ότι στην πενταετία -γιατί πενταετία; Γιατί πενταετία είναι η περίοδος που πρέπει να δούμε δοκιμαστικά- αυτό το οποίο επιτυγχάνει αυτή η σύμβαση είναι ότι ερχόμαστε και αναθεωρούμε ακριβώς με βάση τους φόρτους το πώς θα κατανείμουμε αυτούς τους φόρτους μέσα στην κυκλοφορία.

Όσον αφορά τα διόδια, τα οποία τα σχολιάσατε, αν προσέξετε μέσα, έχουν περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Δηλαδή, επιβάλλονται άλλα διόδια στα φορτηγά euro 5, άλλα στα φορτηγά euro 4, άλλα διόδια ανάλογα με την παραγωγή ρύπων των αυτοκινήτων. Γιατί; Γιατί έτσι πρέπει να είναι μια σύγχρονη σύμβαση και γιατί ο δρόμος εκ των πραγμάτων, θέλοντας και μη, πρέπει να είναι ρυθμιζόμενος. Δεν θα μπορούσαμε ποτέ να καταργήσουμε τα διόδια.

Αν την Κυριακή το πρωί είχαμε ανοιχτές τις μπάρες της Αττικής Οδού, το Λεκανοπέδιο θα ασφυκτιούσε, θα είχε παραλύσει. Να είστε σίγουροι ότι αυτή θα είναι η πορεία των πραγμάτων, εάν δεν διατηρήσουμε τη ρύθμιση η οποία έχει σκοπό να επιτευχθεί με την τιμή διοδίων των 2,5 ευρώ στα οποία απομεινώνεται η σημερινή αξία διέλευσης. Αυτό είναι που πρέπει να διατηρήσουμε.

Τι είπατε; Προηγούμενως μιλήσατε, κυρία Πέρκα -πάλι επανέρχομαι σε εσάς, σας είπα ότι πολλές ώρες θα μπορούσα να αναλωσω μαζί σας-, για τα ΣΔΙΤ και τις παραχωρήσεις.

Κάνετε ένα συστημικό λάθος. Οι παραχωρήσεις δεν εξισώνονται με τα ΣΔΙΤ και ειδικά με τα ΣΔΙΤ που έχετε στο μυαλό σας και είναι οι πληρωμές διαθεσιμότητας. Δεν μπορούμε να τα ισοπεδώνουμε όλα.

Σας έχω πει -το έχω πει στην επιτροπή της Βουλής-, επειδή υπάρχει το «gap» του επιτοκίου του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα και οι πληρωμές διαθεσιμότητας έχουν ένα όριο, που αυτό το επιβάλλει άλλωστε η Ευρωπαϊκή Ένωση, ένα ποσοστό του ΑΕΠ το οποίο δεν μπορούμε να ξεπεράσουμε, ότι οι παραχωρήσεις έχουν ένα χαρακτηριστικό. Σου εξασφαλίζουν την ποιότητα. Και είναι εντελώς σίγουρο ότι δεν θα υπάρξει πρόβλημα στην Αττική Οδό, όπως είναι εντελώς σίγουρο ότι όλα αυτά τα χρόνια, με την εξαίρεση του ατυχήσματος γεγονότος της διαχείρισης της χιονόπτωσης του 2022, η Αττική Οδός ήταν ένας δρόμος υπόδειγμα.

Θα μου πείτε βεβαίως ότι οι παραχωρήσεις -αναφερθήκατε στις γενιές των παραχωρήσεων- εγκρίθηκαν και από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο. Θα σας πω ότι βεβαίως. Διότι ότι αυτό ήταν μια ιστορία -για να το πω έτσι λαϊκά- που μάθαμε στου «Κασίδη το κεφάλι». Δεν υπήρχε εμπειρία στις παραχωρήσεις. Το ξέρετε πολύ καλά ότι αυτό συνέβη, γι' αυτό υπήρξε και το «Reset» του 2013, το οποίο ειρήσθω εν παρόδω υπήρξε γιατί η οικονομική κρίση χτύπησε το σύνολο της ελληνικής επιχειρηματικότητας. Δεν θα υπήρχαν σήμερα ελληνικές κατασκευαστικές, δεν θα υπήρχαν σήμερα επιχειρήσεις παραχωρήσεων, εάν δεν διασωζόταν εκείνη την περίοδο αυτή η αγορά.

Η σύμβαση που έχουμε μπροστά μας πέρασε από το Ελεγ-

κτικό Συνέδριο. Το Ελεγκτικό Συνέδριο εκ των πραγμάτων έλαβε υπ' όψιν του τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Κατά συνέπεια, είναι ξεκάθαρο ότι μιλάμε για μία σύμβαση η οποία θεραπεύει ελαττώματα που προηγούμενως στο παρελθόν μπορεί να έχουν αντιμετωπιστεί.

Κοιτάξτε. Εχθρός του καλού είναι το καλύτερο. Πάντα υπάρχει το καλύτερο. Και είναι σίγουρο ότι σε κάθε σύμβαση μπορούμε να κάνουμε μια βελτίωση της προηγούμενης. Και τουλάχιστον, αυτή η Κυβέρνηση με τη σύμβαση αυτή την οποία φέρνει δια του ΤΑΙΠΕΔ και η ίδια αυτό επιτυγχάνει.

Θέλω να ζητήσω από τη Βουλή να κυρώσει τη σύμβαση. Καταλαβαίνω βεβαίως ότι οι ιδεολογικοί λόγοι τους οποίους ανέφερα προηγούμενως δεν επιτρέπουν να υπάρξει ομοφωνία σε αυτό το πεδίο. Και είναι σαφές αυτό. Είμαι, όμως, σίγουρος ότι στην πορεία του χρόνου η Κυβέρνηση για την επιλογή της να προχωρήσει στη συγκεκριμένη σύμβαση θα κριθεί θετικά.

Είναι μία από τις μεταρρυθμίσεις οι οποίες πρέπει να πιστώνονται στις κυβερνήσεις του Κυριάκου Μητσοτάκη. Είναι μία από τις πολύ γενναίες μεταρρυθμίσεις για τις οποίες ερχόμαστε ενώπιος ενωπίω και με τη Βουλή και με τον ελληνικό λαό για να μπορέσουμε να υποστηρίξουμε μία πολιτική η οποία και το δημόσιο συμφέρον προστατεύει, αλλά και βεβαίως αποβλέπει στην εξυπηρέτηση του λαού.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Επειδή έχουμε κάποιες ανακοινώσεις και πρέπει να ξεκινήσουμε σιγά-σιγά τον διάλογο...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Για πολύ λίγο, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Παρακαλώ, κυρία Πέρκα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Κύριε Υπουργέ, πολύ σύντομα, το πρώτο που θέλω να σημειώσω σε ό,τι αφορά την ιδεοληψία, είναι ότι όλες οι αποκρατικοποιήσεις που κάνατε, οι έντεκα, που καμάρωσε ο κ. Χατζηδάκης, οδηγούν σε συγκεντροποίηση. Είναι ελάχιστοι αυτοί που παρεμβαίνουν. Μας αναφέρει την αφελή ανάλυση ότι σε έναν δημόσιο διαγωνισμό τόσα δώσανε, λες και δεν υπάρχουν συνεννοήσεις και δεν υπάρχουν καρτέλ. Το έχω ζησει στα δημόσια έργα. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, για να μην λέμε ότι με αυτές τις αποκρατικοποιήσεις έγιναν επιτέλους σοβαρά έργα, θα αναφέρω τον ΠΑΘΕ, δημόσιο έργο. Θα αναφέρω το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης, που, κύριοι Υπουργοί, έχει ξεκινήσει από την ΕΥΔΕ αεροδρομίου. Θα αναφέρω την Εγνατία. Και, όμως, το ελληνικό δημόσιο, με εκείνες τις δυσκολίες, με τον νόμο περί δημοσίων έργων, που κάθε φορά άλλαζε το σύστημα, οργανώνονταν αν εργολάβοι κ.λπ., έχει παράξει έργο. Δεν χρειαζόταν μόνο μία, δυο, τρεις εταιρείες να μοιράζονται το δημόσιο χρήμα και να κάνουν παραχωρήσεις.

Πάμε τώρα σε αυτή την παραχώρηση. Γιατί έχει όφελος το δημόσιο; Γιατί τη λέτε «επένδυση»; Την είπε «επένδυση» ο κ. Χατζηδάκης. Ούτε φτυαριά! Είναι παραγωγική διαδικασία να πάρεις έναν έτοιμο δρόμο και να τον λειτουργείς; Αλλά, οι επενδύσεις όλες που έχουν έρθει και καμαρώνει η Κυβέρνηση είναι επενδύσεις χαρτοφυλακίου. Είναι τα funds και τα κόκκινα δάνεια, είναι κάτι μεγάλες εταιρείες στον τομέα του τουρισμού ή αυτές. Αυτές οδηγούν τη χώρα, με μαθηματική ακρίβεια, όπως αποδεικνύεται από τις προηγούμενες συμβάσεις παραχώρησης, στην πτώχευση.

Ακούστε λίγο. Όταν πουλήσω εγώ ένα ασημικό, ένα κειμήλιο, βραχυπρόθεσμα έχω όφελος, αυξάνω τα έσοδά μου, αλλά μακροπρόθεσμα έχω χάσει. Περί αυτού πρόκειται.

Θα μειώσουμε -λέει- το χρέος κατά 1,5 μισάδα. Ναι! Αν τα πουλήσουμε όλα, μπορεί να το μειώσουμε και παραπάνω. Με ορίζοντα δεκαετίας, εικοσαετίας πρέπει μια κυβέρνηση να κυβερνά, όχι με ορίζοντα τριετίας. Τώρα -λέει- το μειώσαμε. Και τα διόδια τώρα -λέει- είναι δυόμισι. Το τι θα γίνει σε πέντε χρόνια, αν θα πάει στα τριεσήμισι και είναι ένα μεγάλο ποσοστό του μισθού του εργαζομένου το να διέρχεται κάθε μέρα, δεν μας πει-

ράζει. Εμείς έχουμε υποχρέωση όλα αυτά να τα λέμε.

Σε ό,τι αφορά το «restart», εκεί είχε γίνει σκάνδαλο, κύριε Υπουργέ. Δεν μπορείτε να λέτε ότι τα μάθαμε στου «Κασίδη το κεφάλι». Διότι δεν έγινε μια αποτίμηση σε αυτή τη φάση.

Αν πηγαίνατε, όπως βγήκε το ΠΑΣΟΚ σωστά -γιατί τη σύμβαση της Αττικής Οδού την υπέγραψε ο Αλιωτής στην κυβέρνηση Σημίτη-, και λέγατε ότι κάναμε λάθος και πληρώσαμε παραπάνω από όσα έπρεπε και μας έκλεψαν, εγώ θα έλεγα «μπράβο, πάμε τώρα να την καταργήσουμε». Εσείς συνεχίζετε ακριβώς στο ίδιο μοτίβο.

Τότε η σύμβαση έλεγε ότι την ευθύνη για τη χρηματοδότηση των έργων την έχει ο παραχωρησιούχος. Ήταν μέσα στο ρίσκο που αναλάμβανε. Και όταν οι τράπεζες σταμάτησαν να τον χρηματοδοτούν, άρχισε να βάζει το χέρι στην τσέπη το ελληνικό δημόσιο. Ποιο είναι το κέρδος από όλα αυτά; Και συνέχισε να παίρνει τα διόδια. Σε όσα έργα είχαν γίνει μέχρι τότε -στο 60% περίπου είχαν φτάσει τα έργα- 4,5 δισεκατομμύρια είχε εισπράξει από διόδια.

Αυτά λοιπόν ούτε επενδύσεις είναι, ούτε προβλέπουν αναπτυξιακό μέλλον για τη χώρα και προφανώς δεν ευνοείται κανένας πολίτης και καμμία οικονομία της χώρας.

Τελειώνω με το εξής.

Κυρίως, μπορεί σήμερα να λέει ότι δεν έχουμε λεφτά -το ξαναείπα, αλλά θα επιμείνω σε αυτό-, και για τις πληρωμές -πράγματι, υπάρχει διαφορά μεταξύ των ΣΔΙΤ και των συμβάσεων παραχώρησης-, όμως σε κάθε περίπτωση υποθηκεύουν τους μελλοντικούς προϋπολογισμούς. Κάποτε θα τα πληρώσουμε και εν τω μεταξύ θα τους διασώζουμε κιόλας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε την κ. Πέρκα.

Θα δώσω τον λόγο τώρα στον κ. Καππάτο και στη συνέχεια στον Πρόεδρο των Σπαρτιατών, τον κ. Στίγκα.

Κύριε Καππάτο, παρακαλώ.

ΠΑΝΑΓΗΣ ΚΑΠΠΑΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, βρισκόμαστε σήμερα να εξετάσουμε ένα από τα πιο σημαντικά ζητήματα που αφορούν τις υποδομές της χώρας μας, την κύρωση της νέας σύμβασης παραχώρησης για την Αττική Οδό. Η συζήτηση αυτή αφορά την κατεύθυνση που θα ακολουθήσει ένα ζωτικής σημασίας έργο για την Αττική και ευρύτερα για τη χώρα μας.

Η Αττική Οδός που κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1990 αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι του οδικού δικτύου της Αττικής και συνδέει βασικούς κόμβους μεταφορών, εξυπηρετώντας εκατομμύρια πολίτες κάθε χρόνο. Ωστόσο, η αρχική σύμβαση παραχώρησης που ίσχυε έως τώρα, φθάνει στο τέλος της και γι' αυτό κατέστη αναγκαία η διενέργεια νέου διαγωνισμού από το ΤΑΙΠΕΔ, ο οποίος οδήγησε στη σύναψη της νέας σύμβασης.

Η νέα σύμβαση παραχώρησης αποσκοπεί στη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια. Μέσα απ' αυτήν επιδιώκουμε τη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών του δρόμου, αλλά και την αναβάθμιση των υποδομών του, προκειμένου να παραμείνει ένας σύγχρονος, ασφαλής και αποτελεσματικός αυτοκινητόδρομος.

Οι ρυθμίσεις που εισάγονται στο παρόν νομοσχέδιο επικεντρώνονται στη διευκόλυνση της μετάβασης από το υφιστάμενο καθεστώς, στο νέο. Η ομαλή αλλαγή διαχείρισης του έργου είναι υψίστης σημασίας ώστε να μην υπάρξουν διακοπές στις υπηρεσίες που παρέχονται στους πολίτες. Από την πρώτη μέρα της νέας παραχώρησης, στόχος μας είναι να εξασφαλίσουμε ότι ο νέος παραχωρησιούχος θα μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικά ώστε οι πολίτες να απολαμβάνουν απρόσκοπτα τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Παράλληλα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις περιβαλλοντικές δεσμεύσεις για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Ο νέος παραχωρησιούχος έχει την υποχρέωση να τηρεί τους περιβαλλοντικούς όρους του έργου, καθώς και να φροντίζει για την εναρμόνιση των δραστηριοτήτων με τις σχετικές νομοθεσίες. Αυτό είναι ζωτικής σημασίας για την προώθηση μίας βιώσιμης ανάπτυξης που θα σέβεται το περιβάλλον, εν-

σχύοντας έτσι την αρμονική συνύπαρξη του έργου με την περιοχή.

Η νέα σύμβαση δεν περιορίζεται στη λειτουργία και τη συντήρηση του δρόμου, αλλά περιλαμβάνει σαφείς προβλέψεις για την ευθύνη του παραχωρησιούχου ως προς τη διαφάνεια και την εταιρική διακυβέρνηση. Το δημόσιο θα έχει διαρκή πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με τη μετοχική σύνθεση και τη χρηματοοικονομική κατάσταση της εταιρείας, γεγονός που εξασφαλίζει τον έλεγχο και την εποπτεία του έργου, διατηρώντας το δημόσιο συμφέρον στο επίκεντρο.

Επιπλέον, σημαντικές είναι και οι διατάξεις που αφορούν τα διόδια. Η σύμβαση περιλαμβάνει συγκεκριμένες ρυθμίσεις για την επιβολή διοδίων, αλλά και για την αναπροσαρμογή αυτών, λαμβάνοντας υπ' όψιν κοινωνικές ανάγκες και ειδικές κατηγορίες χρηστών που χρήζουν μειώσεων ή απαλλαγών. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζουμε ότι το κόστος χρήσης της Αττικής Οδού θα παραμένει δίκαιο και προσιτό για όλους, συμβάλλοντας στην ισότιμη πρόσβαση των πολιτών.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η ανάγκη για τη διαρκή αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών του δρόμου. Η νέα σύμβαση παραχώρησης επιβάλλει στον παραχωρησιούχο την υποχρέωση να διασφαλίζει τη διαρκή διαθεσιμότητα και ασφάλεια του δρόμου μέσω τακτικής συντήρησης και βελτιώσεων. Αυτό σημαίνει ότι δεν στοχεύουμε μόνο στη διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και στη διαρκή βελτίωση του έργου, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του αυξανόμενου κυκλοφοριακού φόρτου στις απαιτήσεις της σύγχρονης εποχής.

Η ομαλή μετάβαση στη νέα φάση της διαχείρισης είναι επίσης εξαιρετικά σημαντική για την ελαχιστοποίηση των διαταραχών στην κυκλοφορία και στην καθημερινότητα των πολιτών. Γι' αυτόν τον λόγο θεσπίζονται σαφείς κανόνες και διαδικασίες που διευκολύνουν την εγκατάσταση του νέου παραχωρησιούχου, διασφαλίζοντας ότι η αλλαγή αυτή θα γίνει χωρίς προβλήματα.

Κλείνοντας, θα ήθελα να υπογραμμίσω ότι η νέα σύμβαση παραχώρησης για την Αττική Οδό αποτελεί μία δέσμευση απέναντι στους πολίτες, μια υπόσχεση ότι η Αττική Οδός θα συνεχίσει να εξυπηρετεί τις ανάγκες της καθημερινής μετακίνησης με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη και στην ποιότητα ζωής όλων μας.

Καλώ, λοιπόν, όλους τους συναδέλφους να στηρίξουν το παρόν νομοσχέδιο. Μέσα από την κύρωση της νέας σύμβασης παραχώρησης δίνουμε συνέχεια σε ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής της χώρας και διασφαλίζουμε ότι η Αττική Οδός θα παραμείνει σύγχρονη, ασφαλής και αποτελεσματική για τις επόμενες δεκαετίες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Καππάτο.

Τον λόγο έχει τώρα ο Πρόεδρος των Σπαρτιατών κ. Βασίλειος Στίγκας.

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΣΤΙΓΚΑΣ (Πρόεδρος των Σπαρτιατών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προς επίρρωση όλων όσων είπα λίγο νωρίτερα ο Βουλευτής μας κ. Κόντης ότι πραγματικά αυτή η σύμβαση δεν είναι καλή και είναι μια σύμβαση η οποία δεν προστατεύει τα συμφέροντα του δημοσίου, θα ήθελα να ρωτήσω κάτι, κύριε Υπουργέ. Εκείνα τα χρόνια όταν ξεκίνησε να λειτουργεί η Αττική Οδός, νομίζω ότι υπήρχε και μία παράγραφος στη σύμβαση που έλεγε ότι όταν περάσουν κάποια χρόνια και γίνει απόσβεση, η Αττική Οδός θα ξαναγυρίσει στο ελληνικό δημόσιο. Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει αυτή τη στιγμή.

Από την άλλη δεν μπορείτε να λέτε ότι είναι μια καλή σύμβαση, διότι τα πεπραγμένα όλων των κυβερνήσεων των τελευταίων πενήντα ετών ή των τελευταίων δεκαπέντε ετών που έχουμε μπει και στα μνημόνια, μας δείχνουν ότι καμμία κυβέρνηση δεν έχει προστατεύσει τα συμφέροντα του ελληνικού λαού. Άρα, θεωρούμε -εσείς, βέβαια, έχετε δώσει αυτό το δικαίωμα- ότι αυτή η σύμβαση δεν είναι καλή. Να θυμίσω λιγάκι πως όταν ήμασταν ακόμα στις δραχμές, η «COSMOTE» ήταν μία αναπτυσσόμενη

εταιρεία και είχε κάνει πάρα πολλά καταστήματα, αλλά στη συνέχεια πήγε και εξαγόρασε με ενάμισι δισεκατομμύριο δραχμές τον «ΓΕΡΜΑΝΟ». Από τότε, αυτή η σύμβαση, αυτή η αγορά που έγινε με χρήματα του ελληνικού λαού ήταν ύποπτη. Βέβαια, κανένας εισαγγελέας δεν ερεύνησε γιατί μία αναπτυσσόμενη εταιρεία έχει αγοράσει κι άλλα καταστήματα που τότε ο «ΓΕΡΜΑΝΟΣ» δεν πήγαινε καλά.

Επομένως, εσείς έχετε δείξει τον δρόμο να αμφισβητούμε όλα αυτά, διότι υπάρχει και μία άλλη παράμετρος. Πώς γίνεται η δημοσία διοίκηση και ειδικά άνθρωποι οι οποίοι δεν έχουν δουλέψει στον ιδιωτικό τομέα –και αυτό δεν είναι προς εσάς, κύριε Ταχιάο, αλλά προς τον Υπουργό, τον κ. Χατζηδάκη που απ' όσο γνωρίζω δεν έχει δουλέψει ποτέ στη ζωή του, δεν έχει δουλέψει ποτέ στον ιδιωτικό τομέα- να κάνουν συμβάσεις με σκληρούς επιχειρηματίες; Πώς γίνεται αυτό το πράγμα; Βεβαίως, όπως είπα και πριν, πάντοτε υπάρχουν κάποιες σκιές για δοσοληψίες κάτω από το τραπέζι. Εσείς τα έχετε δημιουργήσει όλα αυτά.

Επίσης δεν μπορώ να δεχθώ αυτό που λέτε ότι αν ήταν λιγότερο το κόμιστρο, θα γινόταν μεγάλο μπουτιλιάρισμα. Αν έχετε δει στην Αθήνα –διότι νομίζω ότι εσείς ζείτε στη Θεσσαλονίκη κάποιο χρονικό διάστημα- είτε πληρώνεις, είτε δεν πληρώνεις, η κατάσταση είναι τραγική σε όλα τα επίπεδα. Δηλαδή, μπουκώνουν και δρόμοι που δεν έχουν κόμιστρο. Όμως και στην Αττική Οδό που χρυσοπληρώνουμε τα 2,80 ευρώ για την όποια διαδρομή, και εκεί γίνεται μπουτιλιάρισμα και τις πρωινές ώρες και τις μεσημεριανές και τις απογευματινές. Επομένως, αυτό που λέτε δεν μπορεί να ισχύει.

Να περάσουμε λίγο σε εθνικά θέματα που είναι πολύ σοβαρά και μας απασχολούν βεβαίως και θα έχουμε, φαντάζομαι, συγκλονιστικές εξελίξεις. Ο σύγχρονος κόσμος διέπεται από κανόνες, όπως συνθήκες ή συμφωνίες, τα μνημόνια συνεργασίας ή εμπορικές συμφωνίες. Ας μην τα απαριθμήσουμε όλα αυτά. Η ίδια η Ελλάδα είναι μέλος –με ό,τι αυτό συνεπάγεται- δεκάδων και, μάλλον εκατοντάδων, συμφωνιών κρατών και συμμετέχει δεκάδες οργανισμούς, με προεδάρχουσα την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τι μήνυμα περνάμε διεθνώς ως χώρα; Πως είμαστε μία χώρα που σέβεται τη διεθνή νομιμότητα, πως τηρεί ή έστω προσπαθεί σκληρά με κάθε τρόπο να τηρήσει τη διεθνή νομιμότητα και πως δεν είμαστε μία χώρα παρίας της διεθνούς πολιτικής σκηνής, όπως θεωρείται η Τουρκία. Οι αρμόδιοι του Υπουργείου Εξωτερικών το γνωρίζουν πολύ καλά αυτό από τις διεθνείς τους επαφές. Και πολύ καλά κάνει η Ελλάδα. Είμαστε μια χώρα με πλούσια ιστορία κι έχουμε δώσει παράδειγμα στον κόσμο πολλές φορές. Έχουμε αλλάξει ακόμα και τη ροή της ιστορίας από την αρχαιότητα ως σήμερα και οφείλουμε στην ιστορία μας να τηρούμε και τους κανόνες της δημοκρατίας που οι ίδιοι οι πρόγονοί μας δίδαξαν και εφάρμοσαν.

Διαβάσαμε πρόσφατα στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» πως η σημερινή Κυβέρνηση έλαβε απόφαση να μη διεκδικήσει για τη χώρα όσα δικαιούμαστε βάσει του Διεθνούς Νομικού Δικαίου και η Ελλάδα να υποχωρήσει μπροστά σε έναν αντίπαλο όπως είναι η Τουρκία που βρυχάται ξανά με αφορμή τα θαλάσσια πάρκα που σχεδιάζει να αποκτήσει η Ελλάδα. Διαβάζουμε, λοιπόν, για τις αντιδράσεις που σημειώθηκαν από την τουρκική πλευρά, η οποία κάνει λόγο για «γκρίζες ζώνες» στο Αιγαίο, στα νησιά, σε νησίδες, σε βράχους, των οποίων η κυριαρχία δεν έχει εκχωρηθεί, λένε, στην Ελλάδα από τις διεθνείς συνθήκες.

Το ελληνικό Υπουργείο Εξωτερικών απαντά ότι πολιτικοποιείται ένα αμιγώς περιβαλλοντολογικό ζήτημα. Μα, πάμε καλά; Είστε καλά εκεί, στο Υπουργείο Εξωτερικών; Λέτε πως πολιτικοποιείται ένα αμιγώς περιβαλλοντολογικό ζήτημα; Η Τουρκία είπε ευθέως για νησιά, νησίδες, βράχους, των οποίων η κυριαρχία –λέει- δεν έχει εκχωρηθεί στην Ελλάδα από τις διεθνείς συνθήκες και η απάντηση του Υπουργείου Εξωτερικών ήταν μόνο για την πολιτικοποίηση ενός αμιγώς περιβαλλοντολογικού ζητήματος.

Αλήθεια, κυρίες και κύριοι του Υπουργείου Εξωτερικών, περιβαλλοντολογικό ζήτημα είναι η ευθεία αμφισβήτηση της διεθνώς κατοχυρωμένης κυριαρχίας της Ελλάδας στα νησιά, στις νησίδες και στους βράχους; Είναι ζήτημα το δικαίωμα της επέκτασης των χωρικών μας υδάτων στα δώδεκα μίλια; Είναι ζήτημα οι ΑΟΖ και οι συνθήκες και οι συμφωνίες που έχουμε υπογράψει με την ίδια

την Τουρκία και που ορίζουν και διέπουν τα σύνορα με τη γείτονα; Είναι ζητήματα απλά όλα αυτά;

Αλήθεια, κυρίες και κύριοι του Υπουργείου Εξωτερικών, τα πιστεύετε όλα αυτά; Αφήστε που με αυτόν τον τρόπο, η ίδια η Τουρκία αμφισβητεί ουσιαστικά τις ίδιες συμφωνίες που έχει υπογράψει. Κάτι λέγαμε πιο πριν για κράτος παρίας, να το θυμόμαστε αυτό! Τη Διακήρυξη των Ηνωμένων Εθνών, φυσικά, την έχουν πετάξει στον κάλαθο των αχρήστων προ πολλού.

Η Τουρκία, κατά πάγια τακτική, διεκδικεί τα πάντα. Αμφισβητεί ακόμα και τη Συνθήκη της Λωζάνης και το δικαίωμα άμυνας των νησιών μας, διότι ξέρει ότι στην απέναντι πλευρά υπάρχει μία Κυβέρνηση με φοβικό σύνδρομο και ότι, με τις συνεχείς πιέσεις, θα καταφέρει αυτό που ονειρεύεται εδώ και πάρα πολλά χρόνια: Την πλήρη αποστρατικοποίηση των νησιών του Αιγαίου, για να τα καταλάβει αναίμακτα. Άλλωστε, το παράδειγμα με την εγκληματική απόσυρση της μεραρχίας μας από την Κύπρο, τους έδωσε την ευκαιρία που περίμεναν και κατέλαβαν το 37% του νησιού σχεδόν διά περιπάτου.

Ακούσαμε με ενδιαφέρον τον Πρωθυπουργό να λέει στα Ηνωμένα Έθνη, ότι υπάρχει αυτή τη στιγμή ένα παράθυρο ευκαιρίας για συνεννόηση με την Τουρκία και να δίνει αισιόδοξα μηνύματα για τη λεγόμενη θετική ατζέντα. Δεν νομίζω να υπάρχει άνθρωπος στον κόσμο που να μην θέλει τη γαλήνη και την ηρεμία στη χώρα του και στην περιοχή του. Όμως, η θετική ατζέντα οικοδομείται με κινήσεις όλων των ενδιαφερομένων πλευρών. Θα περιμέναμε, λοιπόν, ιδιαίτερος μετά την περιφέρη Διακήρυξη των Εθνών να δούμε, έστω, κάποια κίνηση καλής θέλησης από την πλευρά της Τουρκίας. Το ελάχιστο θα ήταν η ακύρωση του τουρκολιβικού μνημονίου, κάτι που θα άνοιγε ουσιαστικά τον δρόμο για συνομιλίες οριοθέτησης θαλασσίων ζωνών. Γιατί το τουρκολιβικό μνημόνιο περιορίζει ακόμα και την Κρήτη. Της αναγνωρίζει μόνο τα χωρικά ύδατα των έξι μιλίων και, πέρα απ' αυτό, θεωρεί η Τουρκία ότι ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα. Παράνομο και ανυπόστατο το τουρκολιβικό μνημόνιο, αλλά η Τουρκία το θεωρεί έγκυρο και το εφαρμόζει.

Είχα ρητήσει σε κατ' ιδίαν συνάντηση τον Υπουργό των Εξωτερικών, τον κ. Γεραπετρίτη, αφού επεκτείνουμε τα χωρικά μας ύδατα στο Ιόνιο στα δώδεκα μίλια, γιατί δεν κάνουμε την κλασική κυκλοτική κίνηση να το κάνουμε στα νότια της Κρήτης και μετά να το κάνουμε και στο Αιγαίο, όπως έχουμε κάθε δικαίωμα; Δεν θέλω να σας πω την απάντηση που μου έδωσε, αλλά δεν ήταν ό,τι καλύτερο. Επομένως, το κρατώ. Θα έπρεπε, όμως, η Ελλάδα να ξεκινήσει άμεσα, νότια της Κρήτης, να επεκτείνουμε εκεί τα χωρικά μας ύδατα και να χαράξουμε την ΑΟΖ.

Και τολμάνε οι Τούρκοι –με την ανοχή, βεβαίως, των Αθηνών– να μας απειλούν να μην επεκτείνουμε από τα έξι στα δώδεκα ναυτικά μίλια, όπως είπαμε, νότια της Κρήτης, γιατί ξέρουν πολύ καλά ότι αυτή η κίνηση θα εξαφάνιζε το τουρκολιβικό μνημόνιο. Και βεβαίως, έχουμε και τις απειλές από πάνω της Τουρκίας και το περίφημο τουρκικό ναυτικό ότι αν το κάνουμε, θα έχουμε συνέπειες. Με φοβικό σύνδρομο δεν μπορεί να προχωρήσει η χώρα. Με φοβικό σύνδρομο δεν μπορεί να πάει μπροστά η Ελλάδα.

Όλοι γνωρίζουμε παγκοσμίως, ότι η Κρήτη είναι το μεγαλύτερο αεροπλανοφόρο της Μεσογείου. Επομένως, τι έχουμε να φοβηθούμε; Ας ξεκινήσουμε εκεί, να κάνουμε το δεύτερο βήμα και μετά θα έρθει και το τρίτο βήμα. Ο κ. Μητσοτάκης και η Κυβέρνησή του, όμως, όχι μόνο δεν θέλουν να κάνουν το δεύτερο ή το τρίτο βήμα, αλλά θέλουν να λένε συνεχώς «να» στην Τουρκία και να ξεπουλήσουν τα πάντα. Βέβαια, με το δεύτερο τελεσίγραφο του κ. Φιντάν η Ελλάδα υποχώρησε στο ζήτημα των θαλασσίων πάρκων.

Τι θα πρέπει να κάνουμε, κυρίες και κύριοι του Υπουργείου Εξωτερικών και κύριε Πρωθυπουργέ, όταν θα έρθει και τρίτο τελεσίγραφο; Να παραδώσουμε και την Ακρόπολη στους τούρκους με το τρίτο; Λαϊκίζω θα πει κανείς, αλλά πως λαϊκίζω; Λαϊκίζουν «ΤΑ ΝΕΑ» που τα γράφουν; Λαϊκίζει η «ΕΣΤΙΑ»; Αν λαϊκίζουν αυτοί, τότε λαϊκίζουμε και εμείς. Λαϊκίζει και η Τουρκία; Λαϊκίζει και το Υπουργείο Εξωτερικών; Κι αυτό. Λαϊκίζει, όμως, και η «γαλάζια πατρίδα» των τούρκων, όπου από φέτος διδάσκεται στα σχολεία; Μήπως λαϊκισε κι ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμαν-

λής ως Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας που είχε πει -και το παραθέτω αυτολεξεί- ότι αν οι Τούρκοι πάρουν υφαλοκρηπίδα μεγαλύτερης έκτασης από αυτή που δικαιούνται, τότε τα ελληνικά νησιά θα ενταχθούν στον χώρο της Τουρκίας και έτσι διασπάται η εθνική ενότητα της Ελλάδος. Το Αιγαίο είναι 50% ελληνικός χώρος 42% διεθνής και 8% τουρκικός και παρά ταύτα, οι Τούρκοι θέλουν να το μοιράσουν στην Κύπρο.

Βεβαίως, να θυμηθούμε και όσα γίνονται τα τελευταία χρόνια στην Κύπρο, όπου η μειοψηφία θέλει να είναι ισοδύναμος συνομιλητής με την πλειοψηφία. Αν γίνει αυτό, κυρίες και κύριοι, διχοτομείται η ελληνική επικράτεια.

Λαϊκισέ, άραγε, ο αείμνηστος Κωνσταντίνος Καραμανλής, όταν στον τότε Πρόεδρο της Αμερικής Τζορτζ Μπους ότι το Αιγαίο είναι καταχωρημένο με τη Συνθήκη της Λωζάνης. Είναι ντροπή για την παράταξη που ίδρυσε ο Κωνσταντίνος Καραμανλής και την ίδρυσε πάνω στις αρχές της μη υποχώρησης στην Τουρκία - είναι πολύ σημαντικό αυτό - να υποχωρεί και μάλιστα, υπό την απειλή των όπλων, αλλά και των τελεσιγράφων. Και αυτό είναι κάτι που όχι μόνο δεν αρμόζει σε εμάς τους Έλληνες, αλλά δεν μας αξίζει κιόλας. Όπως δεν μας αξίζει κάθε χρόνο να καίγουμε σαν τα ποντίκια, να χάνονται χιλιάδες στρέμματα πολύτιμου δάσους και να ακούμε αστείες δικαιολογίες για την κλιματική κρίση, ότι του χρόνου θα αντιμετωπίσουμε καλύτερα τις φωτιές. Και δεν μας έφταναν οι φωτιές το καλοκαίρι, είχαμε και την πρόσφατη μεγάλη πυρκαγιά στον Νομό Κορινθίας που έκαψε πάνω από εξήντα πέντε χιλιάδες στρέμματα. Το πιο τραγικό, βεβαίως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήταν ότι χάθηκαν στις φλόγες δύο άνθρωποι που άφησαν πίσω τους γυναίκες και ορφανά. Και αυτή η μεγάλη πυρκαγιά έγινε στο τέλος Σεπτεμβρίου - τώρα πριν από λίγες ημέρες - αιφνιδιαζοντας, βεβαίως, την Κυβέρνηση από το λήθαργό της, που νόμιζε ότι τελειώσαμε με τις φωτιές, γιατί πέρασε το καλοκαίρι. Στην Κόρινθο, λοιπόν, οι στάχτες κάλυψαν το επιτελικό κράτος της Νέας Δημοκρατίας και του κ. Μητσotάκη και χαρακτηριστικό είναι το σύννεφο καπνού που απλώθηκε στον ουρανό της βορειοανατολικής Πελοποννήσου μέχρι το Σαρωνικό, δημιουργώντας ένα απόκοσμο θέαμα. Και πως αντιμετωπίζει αυτή την κατάσταση η Κυβέρνηση των αρίstων; Μα, με το «112», που το χρησιμοποιεί συνεχώς, λες και από μόνο του αυτό λύνει όλα τα προβλήματα. Και τώρα που δεν υπάρχει καύσωνας, ακραίες καιρικές συνθήκες και άλλα πύρινα μέτωπα σε εξέλιξη, υπάρχει μόνο η ανικανότητα των γαλάζιων κυβερνώντων. Την τρίτη 1^η Οκτωβρίου ο Βασίλης Κικίλιας, χωρίς νάρθηκα αυτή τη φορά και ξυρισμένος προσπάθησε να δικαιολογήσει τα αδικαιολόγητα για το πώς ξέφυγε η πυρκαγιά στο Ξυλόκαστρο. Αρχικά μίλησε για πολύ μεγάλες δυσκολίες λόγω του ανάγλυφου, ενώ ανέφερε πως δεν την περιμέναμε τέτοια περίοδο. Είναι δυνατόν αυτό το πράγμα; Ξέρετε τι γράφει στον επίσημο ιστότοπό της η Πυροσβεστική Υπηρεσία; «Στο πλαίσιο της διαρκούς ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των πολιτών, το Πυροσβεστικό Σώμα επενθυμίζει ότι η αντιπυρική περίοδος στη χώρα μας ξεκίνησε επίσημα σήμερα 1^η Μαΐου και θα διαρκέσει μέχρι την 31^η Οκτωβρίου». Δηλαδή, μέχρι τις 31 Οκτωβρίου έχουμε αντιπυρική περίοδο κι ο Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας λέει ότι δεν περίμενε τις φωτιές. Από αυτή και μόνο τη δήλωση μπορείτε να καταλάβετε για το πώς διοικείται το Υπουργείο.

Περνάω σε ένα άλλο θέμα πολύ σοβαρό που έχει να κάνει κυρίως με το ήθος. Εμείς ως πολιτικοί που είμαστε εδώ μέσα στο ελληνικό Κοινοβούλιο θεωρώ ότι πρέπει να δίνουμε το καλό παράδειγμα προς τους πολίτες. Όμως, αυτό δεν γίνεται. Πριν από λίγες ημέρες από γνωστό δημοσιογράφο και πρώην συνεργάτη του Βελόπουλου, έγιναν σοβαρές καταγγελίες για τον τρόπο που λειτουργούσε ο συγκεκριμένος Αρχηγός και πώς έστηνε συκοφαντίες και δολοφονίες χαρακτήρων μέσα από το κανάλι του.

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

Είπε ο δημοσιογράφος πως στήθηκαν συκοφαντίες για Βουλευτές του κόμματος, που ήθελε είτε να ελέγξει είτε να εξαφανίσει από το πολιτικό σκηνικό.

Ακούσαμε επίσης πως μέσω μηνυμάτων καθοδηγούσε από το πάνελ της εκπομπής και τους έλεγε τι θα πουν και τότε θα το

πουν. Πολιτικός Αρχηγός να παρεμβαίνει σε ένα δελτίο ειδήσεων!

Από αυτό δρώ το Βήμα είχα καταγγείλει πρώτος εγώ αυτές τις μεθοδεύσεις, διότι εμένα με έβριζαν χυδαία από αυτό το κανάλι και τον ραδιοφωνικό σταθμό που έχει ο Βελόπουλος, από τις συχνότητες που του έχει παραχωρήσει το κράτος. Το κράτος του έχει παραχωρήσει αυτές τις συχνότητες για ενημέρωση των πολιτών και όχι για βρώμικες ενέργειες κατά πολιτικών αντιπάλων και για χτυπήματα κάτω από τη ζώνη.

Μας κατηγορούσαν ότι είμαστε, λέει, δεκανίκια της Νέας Δημοκρατίας. Αν είμαστε δεκανίκια της Νέας Δημοκρατίας, δεν θα μας είχαν αποκλείσει με παράνομο τρόπο από τις ευρωεκλογές.

Ακούστηκε από τον εν λόγω δημοσιογράφο ότι πριν τις προηγούμενες εκλογές είχε κανονίσει ο κ. Βελόπουλος να πάρει πέντε Υπουργεία. Παρών ήταν ο κ. Γεραπετρίτης και ο κ. Βορίδης. Αληθεύουν όλα αυτά; Αληθεύουν αυτές οι καταγγελίες; Βέβαια κανένας δεν περίμενε ότι θα πάρει 41% η Νέα Δημοκρατία και θα μπουκ στη Βουλή και οι Σπαρτιάτες.

Υπάρχουν σοβαρές καταγγελίες, αλλά εδώ όλοι κάνουν ότι δεν ακούν, ακόμα και η δικαιοσύνη. Τα αντανάκλαστα της δικαιοσύνης δεν είναι αυτά που ξέρουμε και σε άλλες περιπτώσεις είναι έγκαιρα. Υπήρχε μεγάλη απάτη με το κόλπο του ΦΠΑ. Εισέπραττε 24% και 6%. Αυτό ήταν μια μεγάλη παρανομία. Οι διαφορές στον ΦΠΑ μόνο για το 2017 είχαν φτάσει το ποσό των 150 χιλιάδων ευρώ. Δεν συζητάμε για τα επόμενα χρόνια.

Ποιος ήταν δεκανίκι και ψήφισε το μόνον των πενήντα εδρών την προηγούμενη τετραετία;

Το κόλπο με την ΑΔΑΕ είναι γνωστό. Όλοι το ξέρουμε, όλοι ξέρουμε τι έγινε εδώ μέσα.

Υπήρχαν πολλά πρόστιμα για την εξαπάτηση των καταναλωτών. Πληρώθηκαν αυτά τα πρόστιμα; Να μας πείτε, κύριε Υπουργέ.

Όλα αυτά και άλλα ωραία μέσα από το ελληνικό Κοινοβούλιο. Όποια πέτρα και αν σηκώσεις, θα βρεις Βελόπουλο, Μητσotάκη, με την ανάλογη δυσσομία βεβαίως.

Και εγώ ερωτώ: Θα ενεργοποιηθούν ποτέ οι δικαστικές και οι φορολογικές αρχές γιατί κάποιοι θησαυρίζουν αυταρχικά και δικτατορικά εις υγείαν των κορόιδων;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεχίζουμε με τον κατάλογο των ομιλητών.

Καλούμε στο Βήμα τον κ. Γεώργιο Καραμέρο από τον ΣΥΡΙΖΑ. Ακολουθεί ο κ. Χαλκιάς από τους Σπαρτιάτες και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, ο κ. Κόκκαλης.

Κύριε Καραμέρο, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΜΕΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, δεν έχω μπροστά μου γραπτή ομιλία, έχω μόνο τον κατάλογο των ομιλητών. Είναι εγγεγραμμένοι μόνο έντεκα ομιλητές. Το θλιβερό είναι ότι από τους Βουλευτές της Συμπολίτευσης, τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, που στην Αττική εκλέγει τουλάχιστον σαράντα, αν δεν κάνω λάθος, Βουλευτές, ένας έχει εγγραφεί στον κατάλογο για να μιλήσει για ένα κρίσιμο ζήτημα που αφορά την καθημερινότητα των πολιτών της Αττικής.

Η Αττική Οδός είναι ένα εργαλείο για τέσσερα εκατομμύρια ανθρώπους και οι εκπρόσωποί τους σε ένα ποσοστό που πέρυσι κρίθηκε στο 41% δεν έρχονται εδώ να τοποθετηθούν για μία σύμβαση η οποία, όπως εξήγησε ο εισηγητής μας, ο κ. Μαμουλάκης, αναλύοντας επτά συγκεκριμένα σημεία, είναι ζημιογόνος για το δημόσιο.

Εγώ θέλω να σας πω πως ως Βουλευτής Ανατολικής Αττικής έχω μια οφειλόμενη ομιλία να κάνω απέναντι στον εικοσάχρονο εαυτό μου και στους εικοσάχρονους σήμερα από τις Αχαρνές, από τα Άνω Λιόσια, από την Παλλήνη, από τα Σπάτα, από το Λαύριο, οι οποίοι προσπαθούν να φτιάξουν τη ζωή τους, την καριέρα τους, χρησιμοποιώντας την Αττική Οδό και πληρώνουν 2,80 ευρώ αν έχουν ΙΧ. Ξέρετε γιατί; Διότι δεν υπάρχει καμμία εναλλακτική διαδρομή. Ξεχνάμε κάτι πάρα πολύ βασικό. Ποιες είναι οι εναλλακτικές διαδρομές που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία είκοσι χρόνια στην Αττική για να μην υποχρεώνονται οι πολίτες να πλη-

ρώνουν 2,80 ευρώ για κάθε διέλευση; Σκεφτείτε ποια έργα έχουν γίνει είτε από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων είτε έργα τα οποία να μπορούν να ανακουφίσουν τους πολίτες ή να δώσουν εναλλακτική διαδρομή από αυτή της Αττικής Οδού.

Και ξέρετε, όλοι εμείς που την χρυσοπληρώσαμε μεγαλώνοντας την Αττική Οδό με 2,80, ανάλογα με το όχημά μας, είχαμε τη λογική: Αποπληρώνουμε το έργο. Κάνουμε υπομονή δεκαοκτώ χρόνια -φτάσαμε στα είκοσι τώρα- προκειμένου ο δρόμος να μείνει δημόσιος και στη συνέχεια ή να μειωθούν ουσιαστικά τα διόδια ή να επεκταθεί ο δρόμος ή να υπάρχει μια σύμβαση επωφελής για το δημόσιο και τους πολίτες.

Εσείς τι κάνετε; Δίνετε την Αττική Οδό στην «ΤΕΡΝΑ» για είκοσι πέντε χρόνια με αντίτιμο 3,27 δισεκατομμύρια. Η «ΤΕΡΝΑ» καθ' υπολογισμόν θα βγάλει γύρω στα 11 με 12 δισεκατομμύρια στην καλύτερη περίπτωση και άλλοι τα εκτιμούν στα 25. Και τι κάνετε; Σε όλους αυτούς που έκαναν υπομονή -έχουν αλλάξει δύο, τρεις γενιές- και πλήρωναν 2,80 ευρώ διόδια, τους λέτε ότι για πέντε χρόνια στον δημόσιο δρόμο, που θέλει πια μόνο διαχείριση και συντήρηση, θα πληρώνουμε 2,50 ευρώ και μετά από πέντε χρόνια αναλόγως με τις ώρες αιχμής και με αύξηση των διοδίων έως 30%. Δηλαδή μπορεί να πληρώνεις 1 ευρώ στις τρεις τα ξημερώματα -όσοι ζούμε κοντά στην Αττική Οδό ακούμε τις κόντρες που κάνουν διάφοροι με τις μοτοσικλές, δεν κινείται κανείς δηλαδή- και τις ώρες αιχμής έως 3,30 ευρώ.

Αυτή είναι η σύμβαση που φέρνετε και δεν έχετε την τόλμη την πολιτική οι εκπρόσωποι της Νέας Δημοκρατίας να έρθετε να εξηγήσετε από το Κοινοβούλιο στους πολίτες που εκπροσωπεύετε, ότι για άλλα είκοσι πέντε χρόνια -το ανώτατο όριο για μια τέτοιου είδους παραχώρηση- δεσμεύετε έναν δημόσιο πλέον δρόμο που τον έχει εξοφλήσει, τον έχει χρυσοπληρώσει ο ελληνικός λαός από όλες τις περιοχές της Αττικής και θα τον ξαναπληρώσει για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια -380 εκατομμύρια ευρώ για τα είκοσι πέντε χρόνια, περίπου 15 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο- και ότι στη σύμβαση δεν υπάρχει ούτε μία τεχνική περιγραφή για μία έστω υποχρέωση του αναδόχου, παρά μόνο γενικόλογη αναφορά για συντήρηση!

Όταν ήμουν αντιπεριφερειάρχης Βόρειου Τομέα την περίοδο 2015-2019 η πρώτη επίσκεψη που έκανα ήταν στον διευθύνοντα σύμβουλο της Αττικής Διόδου -ήταν η εταιρεία που είχε φτιάξει το προηγούμενο σχήμα- για να κάνει τη συντήρηση του δρόμου. Το τρομερό που συνέβαινε ήταν ότι τα έξοδα συντήρησης της Αττικής Οδού ήταν τόσο μεγάλα που αντί να αποπληρωθεί γρήγορα και να περάσει το δημόσιο εντός της σύμβασης φαινόταν και ζημιωμένος ο προηγούμενος ανάδοχος. Για να μιλήσω με όρους οικονομικού ρεπορτάζ, μιλάμε για το μεγαλύτερο cash out της Ευρώπης. Έτσι την αντιμετωπίζετε. Δεν σκέφτεστε καθόλου τους πολίτες. Το βλέπετε σαν μία δουλειά. Όπως διάβασα σήμερα το πρωί από τους δημοσιογράφους τους διαπιστευμένους στο ρεπορτάζ του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, το ίδιο κάνατε και με τους εξοπλισμούς. Αυτές είναι οι δύο μεγάλες δουλειές σας: οι εξοπλισμοί και Αττική Οδός.

Τι κάνατε με τους εξοπλισμούς; Πήγαν και πήραν Μπελαρά και

οι Ολλανδοί και εξασφάλισαν 1 δισεκατομμύριο ευρώ αντισταθμιστικά, ολλανδικό υποέργο. Εσείς τι εξασφαλίσατε για το ελληνικό δημόσιο; Μηδέν! «Dear clients», σας αποκαλούσε ο πρέσβης της χώρας που επωφελείται από αυτή τη σύμβαση. Αυτό κάνετε και με την Αττική Οδό και δεν έχετε δικαίωμα ούτε απέναντι στους πολίτες που σας ψήφισαν να πάτε τα διόδια στα 3,30 και να πλουτίζουν οι λίγοι σε βάρος των πολλών. Κουβέντα δε για τους οκτακόσιους εργαζόμενους, που αυτή τη στιγμή εργάζονται στην Αττική Οδό. Κουβέντα πουθενά.

Αν είχατε χιούμορ ως κυβέρνηση θα ήταν ο κ. Γεραπετρίτης στη θέση σας, κύριε Ταχιάο, εφόσον πάλι με έναν τρόπο καταλήγει μια πολύ μεγάλη επένδυση επ' ωφελεία της «ΤΕΡΝΑ» στη συγκεκριμένη εταιρεία. Εμείς δεν έχουμε πρόβλημα με τις εταιρείες, οι εταιρείες κάνουν τη δουλειά τους. Το θέμα είναι η Κυβέρνηση τι κάνει. Θα μείνει και θα επενδύσει στη «ΛΑΡΚΟ» ή «ΤΕΡΝΑ» ή θα το κάνει όπως έκανε με το μεγάλο ultra fast broadband έργο για τις οπτικές ίνες στην ελληνική περιφέρεια ύψους 880 εκατομμυρίων ευρώ και δύο χρόνια μετά ούτε έχει υπογράψει και μάλλον αποχωρεί;

Δηλαδή τι κάνετε; Σε μία από τις εταιρείες δίνετε τεράστιο ανεκτέλεστο, όλα τα δημόσια έργα, και εκείνη αποφασίζει κατά πόσο τη συμφέρει χρηματιστηριακά αν θα το εκτελέσει ή όχι. Αυτό βέβαια θα το εκτελέσει, γιατί δεν έχει να κάνει τίποτα παρά μόνο να εισπράττει. Να ακούσουν, λοιπόν, οι πολίτες: Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη δίνει σε μία ιδιωτική εταιρεία για είκοσι πέντε χρόνια την Αττική Οδό με διόδια σε πέντε χρόνια υψηλότερα απ' ό,τι πληρώνουν σήμερα -μόνο για λίγο θα μειωθούν, για 30 λεπτά-, έναν δρόμο δημόσιο όπου η μόνη υποχρέωση όποιου τον αναλάμβανε θα ήταν η διαχείριση και η συντήρηση.

Εμείς, λοιπόν, θα καταψηφίσουμε τη σύμβαση. Πιστεύουμε σε μια δημόσια πολιτική υποδομών και μεταφορών και όχι σε μία εκχώρηση του δημόσιου πλούτου και όποιων εργαλείων έχουν οι πολίτες στην καθημερινότητά τους για μια καλύτερη ζωή. Διαβάστε όλες τις μελέτες. Αβίωτο έχει γίνει το Λεκανοπέδιο. Και τι κάνετε εσείς; Με απάθεια, με άδεια έδρανα εκχωρείτε ένα κρίσιμο εργαλείο, δημόσιο πια, που το έχουν πληρώσει οι Έλληνες εδώ και είκοσι χρόνια, σε έναν ιδιώτη για να πλουτίσει και πάλι.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πριν δώσω τον λόγο στον επόμενο ομιλητή ζήτησε να κάνει μια παρέμβαση στα πλαίσια κατάθεσης νομοτεχνικών βελτιώσεων ο Υφυπουργός κ. Ταχιάος.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κύριε Υφυπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καταθέτω τέσσερις νομοτεχνικές βελτιώσεις. Παρακαλώ να μοιραστούν στο Σώμα, να ληφθούν υπ' όψιν και να συμπεριληφθούν στην ψήφιση.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Ταχιάος καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
με τίτλο

«Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη Χρηματοδότηση, Λειτουργία,
Συντήρηση και Εκμετάλλευση της Αττικής Οδού»

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου δεύτερου του σχεδίου νόμου, α) μετά τις λέξεις «και τις υποχρεώσεις της εταιρείας «Αττική Οδός Α.Ε.» ή της εταιρείας «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.»», προστίθενται οι λέξεις «,είτε ο ίδιος, είτε Βασικός Υπεργολάβος αυτού», β) ανάμεσα στις λέξεις «σύμφωνα» και «τον παρόντα» προστίθεται η λέξη «με».
2. Στην παρ. 4 του άρθρου δεύτερου του σχεδίου νόμου
α) στο πρώτο εδάφιο μετά τις λέξεις «δυνάμενου του Παραχωρησιούχου»: αα) προστίθενται οι λέξεις «ή του υποδειχθέντος Βασικού Υπεργολάβου», αβ) οι λέξεις «να προβεί» αντικαθίστανται από τις λέξεις «να προβούν»,
β) στο δεύτερο εδάφιο μετά τις λέξεις «Κάθε αντισυμβαλλόμενος του Παραχωρησιούχου» προστίθενται οι λέξεις «ή του Βασικού Υπεργολάβου».
3. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου δεύτερου του σχεδίου νόμου μετά τις λέξεις «Ο Παραχωρησιούχος»: α) προστίθενται οι λέξεις «και οι Βασικοί Υπεργολάβοι αυτού», β) οι λέξεις «δεν ενέχεται» αντικαθίσταται από τις λέξεις «δεν ενέχονται».
4. Στην παρ. 2 του άρθρου τέταρτου του σχεδίου νόμου οι λέξεις «σύμφωνα με το άρθρο δέκατο» αντικαθίστανται από τις λέξεις «σύμφωνα με το άρθρο έβδομο».

Αθήνα, 3 Οκτωβρίου 2024

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

CHRISTOS
STAIKOURAS
03.10.2024 13:46

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ωραία, σας ευχαριστούμε. Παρακαλώ να διανεμηθούν στις Κοινοβουλευτικές Ομάδες.

Καλούμε στο Βήμα τον κ. Αθανάσιο Χαλκιά από τους Σπαρτιάτες.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΑΛΚΙΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς δεν μας εκπλήσσει ότι η Κυβέρνηση για ακόμα μία φορά ξεπουλάει όσο όσο ό,τι βρει. Δεν μας εκπλήσσει ότι δεν δίνονται απαντήσεις σε καίρια ζητήματα και στο αν αυτή η πράξη που διενεργείται σήμερα είναι προς όφελος του ελληνικού λαού.

Έθεσε κάποια καίρια ζητήματα ο εισηγητής μας, ο κ. Κόντης, τα οποία δεν έχουν απαντηθεί και πραγματικά ο κ. Χατζηδόκης που ήταν εδώ νωρίτερα και που τον άκουσα με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή, περίμενα ότι θα δώσει απαντήσεις. Δυστυχώς ήταν μια απογοήτευση. Τι μας είπε; Στο ερώτημα που έχουμε θέσει –και δεν το λέμε μόνο εμείς, το λέει κι ο κόσμος– για ποιον λόγο, γιατί δεν κρατάμε δημόσια αυτή την επιχείρηση που είναι κερδοφόρα, μας λέει λοιπόν ο κ. Χατζηδόκης ότι η Ελλάδα αλλάζει. Είδατε, λέει, όποτε είχαμε δημόσιες επιχειρήσεις τι κακό κάναμε στη χώρα. Δηλαδή επί της ουσίας τι μας είπε ο κ. Χατζηδόκης; Ότι δεν μπορείτε να διοικήσετε, γιατί αν μπορούσατε να διοικήσετε θα είχαμε αυτή την εταιρεία υπό δημόσιο έλεγχο, δημόσια εταιρεία και όλα αυτά τα έσοδα που είναι άνω των 10 δισεκατομμυρίων θα πήγαιναν στον εθνικό κορβανά.

Ως τότε θα περιμένετε, κύριοι της Κυβερνήσεως, να έχετε μόνο τον φόρο εισοδήματος από τους Έλληνες πολίτες σαν πηγή πλούτου, σαν πηγή για να πληρώνονται για το ελληνικό κράτος όλα αυτά που πρέπει να πληρωθούν; Δεν θα πρέπει να έχουμε δημόσιες επιχειρήσεις που να βγάζουν έξτρα χρήματα, να μειώσουμε τους φορολογικούς συντελεστές; Όμως δεν σας ενδιαφέρει. Και λέει ο κ. Χατζηδόκης «Η Ελλάδα αλλάζει». Δυστυχώς ναι, αλλάζει, λέμε εμείς. Από ένα κυρίαρχο κράτος γίνεται ένα προτεκτοράτο. Γιατί αν ήταν κυρίαρχο κράτος δεν θα έπραττε αυτά.

Αλήθεια, σε αυτή τη σύμβαση δεν μπορούσατε να προβλέψετε κάτι για τους πολυτέκνους; Είναι τόσα πολλά τα οχήματα των πολυτέκνων, είναι τόσες πολλές οι οικογένειες των πολυτέκνων που θα έπεφτε έξω η «ΤΕΡΝΑ»;

Σας έχω καταθέσει μία ερώτηση από τις 8-9-2023, μετά από αιτήματα πολυτέκνων οικογενειών, η οποία τι λέει; Έχει ως θέμα: «Υπαγωγή των ΙΧ λεωφορείων πολυτέκνων στην κατηγορία των επιβατικών ΙΧ όσον αφορά τα κόμιστρα των διοδίων». Και τι μου απάντησε ο κ. Σταϊκούρας, το οποίο θα καταθέσω και στα Πρακτικά; Μου απάντησε ότι κάθε τροποποίηση δεν εναπόκειται στη μονομερή βούληση ενός εκ των συμβαλλομένων μερών, αλλά απαιτεί τη συμφωνία αυτών, επί της ουσίας.

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

Κι εδώ τι κάνετε που έχουμε καινούργια συμφωνία; Τι κάνετε; Είναι τόσο δύσκολο να σκεφτούμε αυτές τις πολυτέκνες οικογένειες, ότι έχουν μεγαλύτερα αυτοκίνητα λόγω του ότι είναι πολυπληθείς και ότι θα πρέπει να πληρώνουν σαν ένα κανονικό ΙΧ το κόμιστρο, τα αυτονόητα δηλαδή; Αυτή είναι η έγνοια σας για το δημογραφικό; Ευλκρινά είμαι πάρα πολύ απογοητευμένος. Γιατί δεν θέλουμε να αποτύχετε. Γιατί αν αποτύχετε εσείς και η οποιαδήποτε κυβέρνηση, αποτυγχάνει και την πληρώνει ο ελληνικός λαός. Θέλουμε να πετύχετε, όποιος και να είναι κυβέρνηση. Θέλουμε να γίνεται εποικοδομητική αντιπολίτευση εδώ πέρα. Θέλουμε να βελτιώνουμε την ποιότητα της ζωής των Ελλήνων πολιτών.

Επίσης για τους αναπήρους αναφέρατε ότι θα ισχύει για όσους έχουν ποσοστό αναπηρίας πάνω από 67%. Αυτό θέλετε λίγο να μας πείτε και να διευκρινίσετε πώς θα γίνεται; Υπάρχει η περίπτωση κάποιος τυφλός να συνοδεύεται, προφανώς, –γιατί έχουμε δει και τις περιπτώσεις κάποιου τυφλού να οδηγούν, αλλά τέλος πάντων!–, να οδηγεί κάποιος άλλος το όχημα και να μεταφέρει αυτόν τον τυφλό. Τι θα γίνεται με αυτό το όχημα, θα πληρώνει διόδια ή όχι;

Σας είπα νωρίτερα ο κ. Κόντης ότι υπάρχουν άνθρωποι νεφροπαθείς, άνθρωποι που έχουν καρκίνο και ενδεχομένως χρησιμοποιούν όχι μόνο την Αττική Οδό αλλά όλους τους αυτοκινητόδρομους. Δεν πάνε για διασκέδαση. Πηγαίνουν για να λάβουν ιατροφαρμακευτική κάλυψη. Τι θα γίνει με αυτόν τον κόσμο; Δεν θα μπορούσαμε να έχουμε συμπεριλάβει μέσα να μην πληρώνουν αυτοί οι άνθρωποι;

Επίσης κάτι άλλο για το Υπουργείο σας. Στους σταθμούς του προαστιακού πέραν τού ότι υπάρχει μεγάλη αναμονή, τα καθίσματα είναι ελάχιστα και ο κόσμος είναι εκτεθειμένος –γιατί και αυτό μου το μεταφέρει πάρα πολύς κόσμος– στις καιρικές συνθήκες. Τι θα κάνετε εσείς για αυτό; Έχετε σκεφτεί, έχετε δρομολογήσει κάτι, ότι θα φέρετε να γίνουν κάποιες αλλαγές και στον προαστιακό, σε αυτούς τους σταθμούς που είναι ανοικτοί και όλος αυτός κόσμος περιμένει είτε μέσα στο λιοπύρι είτε μέσα στο χιόνι και στο κρύο να πάει στη δουλειά του, είναι εκτεθειμένος και θα πρέπει να τον προστατεύσουμε; Θα γίνει κάτι ως προς αυτό;

Κλείνοντας να πω και για τους Έλληνες εργαζόμενους της Αττικής Οδού. Σας μεταφέρω το εξής. Με έχει πιάσει πάρα πολύς κόσμος, στην γειτονιά που μένω μένουν πάρα πολλές οικογένειες που δουλεύουν στην Αττική Οδό, είτε ένας είτε ακόμα και δύο μέλη της οικογένειας. Έχουν τεράστια αγωνία, κύριε Υπουργέ, για το τι τους επιφυλάσσει το αύριο και, δυστυχώς, πέρα από ένα τρίμηνο δεν έχουμε ακούσει κάτι άλλο. Εξασφαλίζουν αυτές οι θέσεις εργασίας, εξασφαλίζεται ότι αυτοί οι άνθρωποι θα έχουν και την επόμενη μέρα από την καινούργια εταιρεία τη δουλειά τους; Διασφαλίζεται ότι όσοι έχουν προσόντα θα μπορέσουν στην καινούργια εταιρεία να αξιοποιηθούν καταλλήλως; Αυτά, κύριε Υπουργέ, θα έπρεπε να υπάρχουν μέσα σε αυτή τη σύμβαση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα των Σπαρτιατών)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεχίζουμε και καλούμε στο Βήμα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Βασίλειο Κόκκαλη και θα ακολουθήσουν ο κ. Δημητρώκης, ο κ. Πολάκης και η κ. Αλεξοπούλου, αυτή είναι η επόμενη τριάδα Βουλευτών.

Κύριε Κόκκαλη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, σας άκουσα με προσοχή, όπως ακούσαμε και τον κ. Χατζηδόκη, και μου έκανε εντύπωση ειδικά αυτό που είπατε ότι αυτό το νομοσχέδιο έχει ιδεολογική χροιά.

Μάλλον σας συμφέρει όπως συμφέρει βασικά και από την άλλη πλευρά να το λένε αυτό. Εγώ θέλω να διατυπώσω μια ερώτηση κοινής λογικής. Είτε είναι Δεξιός αυτός που περνάει από τον δρόμο είτε Αριστερός τα ίδια δεν θα πληρώνει; Υπάρχει καμμία διαφορά;

Επίσης, δεύτερη ερώτηση κοινής λογικής και αν θέλετε, απαντήστε. Από τη στιγμή που έχει κατασκευαστεί το έργο, γιατί να μειωθεί μόνο 30 λεπτά και αυτό για πέντε χρόνια και μετά θα πάει πάνω από 3 ευρώ; Μόνο θα συντηρείται, έχει ήδη κατασκευαστεί το έργο. Για ποιον λόγο η μείωση μόνο αυτών των 30 λεπτών;

Είναι θέματα κοινής λογικής, κύριε Υπουργέ, και δεν είναι ιδεολογικής χροιάς. Ναι στη σύμπραξη με τον ιδιώτη, όχι όμως αυτή η σύμπραξη να αποβαίνει εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Επαναλαμβάνω, ναι σε τέτοιου είδους συμπράξεις, όχι όμως αυτή η σύμπραξη να αποβαίνει σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος.

Ο εισηγητής μας, ο κ. Μαμουλάκης, ανέφερε επακριβώς τα επτά σημεία εξαιτίας των οποίων, κατά την άποψή μας, αυτή η σύμβαση δεν είναι επωφελής για τους πολίτες, δεν είναι επωφελής για το δημόσιο. Ενδεικτικά αναφέρω: ελάχιστο τίμημα σε σχέση με την πολύ μεγάλη διάρκεια της σύμβασης, δεύτερον, έγινε συνολική εκχώρηση ενώ θα μπορούσε να υπάρξουν στρατηγικές επιλογές, το τίμημα σχετικά πάρα πολύ μικρό, ο ανεξάρτητος μηχανικός θα είναι ένας μηχανικός ο οποίος θα προσλαμβάνεται από την ίδια την εταιρεία και θα πιστοποιεί την ίδια την εταιρεία και η δημιουργική ασάφεια, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε σχέση με την υποχρέωση της

εταιρείας -κι αυτό μας θυμίζει την υποχρέωση της «HELLENIC TRAIN» με τα 680 εκατομμύρια τα οποία ουδέποτε επένδυσε, η ίδια η υποχρέωση, η ίδια δημιουργική ασάφεια υπάρχει και σε αυτήν την κύρωση- για 380 εκατομμύρια ευρώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όσο και να προσπαθείτε να κρύψετε την πραγματικότητα, όσο και να προσπαθείτε, εξαιτίας και εξ αφορμής εσωκομματικών αναταράξεων στα υπόλοιπα κόμματα, η πραγματικότητα θα σας διαψεύδει. Ήρθαν οι ερωτήσεις των εννέα και των οκτώ Βουλευτών, ήρθαν οι ερωτήσεις οι οποίες, βέβαια, αφορούν θέματα τα οποία εμείς ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, και για τη φαρμακευτική δαπάνη αλλά και για τα «κόκκινα» δάνεια, έχουμε επισταμένως και επανειλημμένως πολλές φορές αναδείξει.

Αλλά ακόμα και έτσι βλέπουμε να φιγουράρει η είδηση όχι η απαλλαγή των χαμηλοσυνταξιούχων από τη φαρμακευτική δαπάνη, γιατί αυτό έπρεπε να είναι η είδηση, όχι η προστασία των δανειοληπτών για την πρώτη κατοικία, αλλά φιγουράρει η είδηση της εσωκομματικής κόντρας στο κυβερνητικό στρατόπεδο, της ενδεχόμενης, της πιθανής φαγωμάρας, αμφισβήτησης του Πρωθυπουργού.

Ακόμα και έτσι προσπαθείτε να περάσετε το μήνυμα ότι ίσως είναι μια εσωκομματική κόντρα, ενώ η ουσία είναι τα φλέγοντα προβλήματα της ελληνικής κοινωνίας και γι' αυτό η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ πήρε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες που αφορούν πρώτον όχι την ακρίβεια αλλά την αισχροκέρδεια με σχετική επίκαιρη επερώτηση στον Πρωθυπουργό, μια αισχροκέρδεια που πλέον έχει συγκεκριμένη υπογραφή, μια αισχροκέρδεια την οποία ουδέποτε θέλατε να αγγίξετε, μια αισχροκέρδεια η οποία έχει συγκεκριμένους γενεσιουργούς λόγους.

Διότι καμμία παρέμβαση δεν κάνετε από το χωράφι στο ράφι, καμμία παρέμβαση δεν κάνετε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού η οποία έχει προσωπικό ενενήντα δύο άτομα, ενώ οι οργανικές θέσεις είναι διακόσιες ογδόντα, καμμία παρέμβαση στις ποινικές κυρώσεις και όχι μόνο στα πρόστιμα γι' αυτόν ο οποίος συμφωνεί εναρμονισμένες πρακτικές και χειραγωγεί και συμφωνεί την τιμή.

Ενδεικτικό ότι στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, όπως και στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, αυτοί οι οποίοι στήνουν καρτέλ τιμωρούνται σε βαθμό κακουργήματος. Στη χώρα μας αυτό το αδίκημα τιμωρείται από 15.000 έως 100.000 ευρώ. Είναι αδιανόητο. Καμμία τέτοια παρέμβαση και, συνεπώς, υπάρχει εξαγωγή.

Και εξαιτίας -κανείς δεν το επιθυμεί και το απευχόμαστε- της ανάφλεξης στη Μέση Ανατολή πρέπει -και αυτό να το κάνετε χτες, όχι μετά από μήνες, εάν το κάνετε- να καταργήσετε τους έμμεσους φόρους στα καύσιμα, διότι η πρώτη άμεση και αλυσιδωτή συνέπεια από τον πόλεμο θα είναι η αύξηση στις τιμές των καυσίμων. Οφείλετε αυτό να το κάνετε άμεσα με συγκεκριμένο σχέδιο.

Έχουμε λάβει πρωτοβουλία γι' αυτό το οποίο απασχολεί τον Έλληνα αγρότη και τον κτηνοτρόφο και τον αλιέα για τις επιδοτήσεις τους τις οποίες δεν βλέπουν να πληρώνονται, για τις αποζημιώσεις τους. Οι αποζημιώσεις δεν είναι δίκαιες, δεν είναι έγκαιρες. Έχουμε λάβει πρωτοβουλία τρίτη φορά για τη Θεσσαλία.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, έχω πει από αυτό εδώ το Βήμα να μας υποδείξει η Κυβέρνηση ένα έργο αντιπλημμυρικό το οποίο έχει ξεκινήσει έστω στα χαρτιά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα έργο αντιπλημμυρικής θωράκισης. Ούτε ένα στη Θεσσαλία. Επισκέπτονται Υπουργοί με φιέστες και εξαγγέλλουν «θα γίνουν», η πραγματικότητα όμως είναι πολύ διαφορετική και σας διαψεύδει.

Ακούσαμε και τον κ. Χατζηδάκη πριν να λέει ότι θέλουμε υγιή ανταγωνισμό και θέλουμε να είναι πιο έντονος ο ανταγωνισμός. Προφανώς θέλει να είναι πιο έντονος ο ανταγωνισμός στο πώς θα συμφωνούν τις χρεώσεις στις τραπεζικές εργασίες. Δεν εξαγείται διαφορετικά, όταν η Επιτροπή Ανταγωνισμού μετά από έρευνα επτά ετών κατέληξε σε ένα πόρισμα το οποίο -προσέξετε- μόλις κατατέθηκε -και εδώ θέλει οπωσδήποτε νομοθετική παρέμβαση- η εισήγηση στην Επιτροπή Ανταγωνισμού τότε η Ένωση Ελληνικών Τραπεζών και οι τράπεζες είπαν ότι θέλουν συμβιβασμό και συμβιβάστηκαν στα 40 περίπου εκατομμύρια όλες οι τράπεζες.

Δεν μας έχουν πει όμως πόσα ήταν τα κέρδη από αυτές τις παράνομες ενέργειες, διότι οι ενέργειες αυτές, σύμφωνα με την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ήταν ξεκάθαρα παράνομες και αν αυτά τα κέρδη θα διοχετευτούν σε κοινωνικά ευάλωτους. Ποιον θέλετε να πείσετε ότι ασκείτε μια κοινωνική πολιτική; Ποιον θέλετε να πείσετε; Στα ίσια λέτε ψέματα.

Θέλω να έρθω στην τροπολογία την οποία καταθέσαμε και αφορά τα μεγάλα κενά τα οποία υπάρχουν από την ψήφιση του νόμου για την ψυχιατρική μεταρρύθμιση. Τότε όλοι σχεδόν οι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία που μίλησαν και εγγράφως αλλά και από αυτό εδώ το Βήμα της Βουλής, σας είχαμε πει ότι υπάρχουν μεγάλα κενά όσον αφορά το εργασιακό μέλλον συγκεκριμένων εργαζομένων. Δεν μας ακούσατε.

Σήμερα ερχόμαστε με αυτήν την τροπολογία την οποία πρέπει να κάνετε δεκτή και αφορά το εργασιακό μέλλον των εργαζομένων στις δομές του Εθνικού Οργανισμού Πρόληψης Αντιμετώπισης Εξαρτήσεων και αφορά, επαναλαμβάνω, εργαζομένους ιδιωτικού δικαίου αορίστου και ορισμένου χρόνου.

Συγκεκριμένα τι προτείνουμε; Προτείνουμε το μόνιμο προσωπικό που υπηρετεί κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος στη Μονάδα Απεξάρτησης από τα Ναρκωτικά «18 Άνω», στη Μονάδα Απεξάρτησης από το Αλκοόλ και στη Μονάδα Σωματικής Αποτοξίνωσης, στο Πρόγραμμα Εναλλακτικής Θεραπείας, στο πρόγραμμα «ΙΑΝΟΣ», στη Μονάδα Απεξάρτησης από Αλκοόλ, Φάρμακα και Τυχερά Παίγνια, στο πολυδύναμο κέντρο αντιμετώπισης της κρίσης των χρηστών ναρκωτικών, μεταφέρεται αυτοδικαίως με την ίδια σχέση εργασίας, ίδια κατηγορία και καθίσταται αυτοδικαίως προσωπικό αυτών, μεταφέρεται στις οικείες ΔΥΠΕ. Νομίζω είναι κάτι το οποίο οφείλετε να κάνετε εάν θέλετε να θεραπεύσετε τα ουσιαστικά και πραγματικά κενά αυτής της υποτιθέμενης ψυχιατρικής μεταρρύθμισης.

Και κλείνω, κύριε Υπουργέ, πάλι με αυτό το οποίο ξεκίνησα. Δεν είναι θέμα ιδεοληψίας είναι θέμα κοινής λογικής. Την Αττική Οδό όπως και τους δρόμους τους χρησιμοποιούν όλοι οι κάτοικοι, ανεξαρτήτως του τι ψηφίζουν. Εφόσον έχει κατασκευαστεί το έργο και έχει πληρωθεί το κόστος κατασκευής και συντηρείται, γιατί να μη μειωθεί έτι περαιτέρω το αντίτιμο και μειώνεται για πέντε χρόνια, μόνο 30 λεπτά και μετά από πέντε χρόνια θα ξεπεράσει τα 3 ευρώ;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ – Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Λοιπόν, συνεχίζουμε και καλούμε στο Βήμα τον κ. Ιωάννη Δημητροκάλλη, Ανεξάρτητο Βουλευτή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΚΑΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω, πριν ξεκινήσω την ομιλία μου, να αναφερθώ σε ένα μεγάλο ζήτημα που απασχολεί όλη την ελληνική κοινωνία και δεν είναι άλλο από τη βία μεταξύ ανηλίκων. Για το ζήτημα αυτό έχω τοποθετηθεί δημόσια με την καθημερινή μου αρθρογραφία, όμως επειδή επικρατεί η συνωμοσία της σιωπής στα μέσα μαζικής ενημέρωσης, θα ήθελα να δηλώσω μέσα από αυτό εδώ το Βήμα τα εξής: Η βία μεταξύ ανηλίκων στα σχολεία είναι φυσική συνέπεια της εθνομηδενιστικής πολιτικής που ακολουθεί η Νέα Δημοκρατία και σύσσωμη η Αριστερά ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ και τα λοιπά κόμματα.

Έχετε απομακρύνει τα παιδιά μας από τις βασικές αξίες του Ελληνισμού, τον σεβασμό, τη θρησκεία, την αλληλεγγύη και την πίστη στην πατρίδα. Οι πολιτικές που εφαρμόζετε αντί να προάγουν την ελληνική παιδεία προωθούν ένα άκρικο διεθνισμό που διαλύει την εθνική μας συνοχή. Είναι πλέον επιτακτική ανάγκη να επαναφέρουμε την εθνική παιδεία, να διδάξουμε στα παιδιά μας την υπερηφάνεια για την ιστορία μας, και έτσι μόνο θα σταματήσουν αυτά τα θλιβερά φαινόμενα στα σχολεία.

Κλείνοντας αυτή τη μικρή παρένθεση και παρατηρώντας τις πολεμικές συγκρούσεις που εκτυλίσσονται στην ευρύτερη περιοχή της Μέσης Ανατολής, γίνεται σαφές πως σύντομα θα βρεθούμε αντιμέτωποι με μια νέα κρίση. Ήδη η πρόσφατη έκθεση της FRONTEX καταγράφει αύξηση κατά 39% στις λαθρομεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα για το 2024, κυρίως από την Τουρκία και η αποτυχία της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας

να διαχειριστεί αποτελεσματικά την κατάσταση είναι εμφανής. Αντί να λάβει αποτρεπτικά μέτρα για την προστασία της χώρας μας ο Πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, προσπαθεί να πείσει τη Γερμανία να ανακαλέσει το κλείσιμο των συνόρων της. Αυτή η πολιτική εκθέτει την Ελλάδα και αγνοεί τις ουσιαστικές προτεραιότητες ασφαλείας που έχει ανάγκη η χώρα μας.

Και έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Σήμερα έχουμε την επισημοποίηση της παραχώρησης της Αττικής Οδού στην εταιρεία «ΤΕΡΝΑ» του κ. Περιστερή για είκοσι πέντε έτη. Είναι ένα σκάνδαλο που αποδεικνύει για ακόμη μία φορά πόσο σάπιο είναι το πολιτικό σύστημα και οι κυβερνήσεις που μας διοικούν. Μιλάμε για έναν αυτοκινητόδρομο που χτίστηκε με τα χρήματα του ελληνικού λαού, αλλά καταλήγει να γίνει όργανο εκμετάλλευσης των μεγαλοεργολάβων και τον πολιτικών τους φίλων.

Στο διά ταύτα, λοιπόν, η νέα σύμβαση που έρχεται για την Αττική Οδό κρύβει πολλά, και σίγουρα δεν είναι προς όφελος του ελληνικού λαού. Η Κυβέρνηση θέλει να μας πείσει ότι θα μειώσει τα διόδια από 2,80 ευρώ στα 2,50 ευρώ. Και εδώ κάνω μία παρένθεση. Πρέπει να πούμε ότι τα διόδια δεν μειώνονται προσωρινά με απόφαση του Μητσοτάκη -όπως ακούγεται δεξιά και αριστερά και όπως θέλετε να περάσετε- αλλά είναι απόφαση της ίδιας της εταιρείας. Αυτή η μείωση δεν είναι τίποτα άλλο παρά ένα κόλπο για να κερδίσουν τις εντυπώσεις. Διότι ξέρετε τι προβλέπεται στη συνέχεια; Τα είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι. Μια αύξηση που μπορεί να φτάσει το 30%. Αυτό σημαίνει ότι μέσα σε λίγα χρόνια το αντίτιμο θα εκτοξευθεί σε 3,45 ευρώ για κάθε διέλευση.

Ποιος θα το πληρώσει όλο αυτό; Μα φυσικά ο απλός πολίτης που καθημερινά χρησιμοποιεί την Αττική Οδό για να πάει στη δουλειά του και να βγάλει το ψωμί της οικογένειάς του. Το συνολικό αντίτιμο αυτής της ιδιωτικοποίησης για την οποία πανηγυρίζει η Κυβέρνηση, ανέρχεται περίπου στα 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ.

Ο κ. Χατζηδάκης -που ήταν προηγούμενός εδώ, αλλά έχει φύγει- δήλωσε πως με το ποσό αυτό μπορούμε να μειώσουμε ισόποσα το δημόσιο χρέος σχεδόν κατά μιάμιση μονάδα του ΑΕΠ. Μόνο με αυτή τη συναλλαγή.

Στα αλήθεια τώρα, πιστεύει κανείς εδώ μέσα στην Αίθουσα ή από αυτούς που μας παρακολουθούν από το κανάλι της Βουλής, πως δίνοντας τη δημόσια περιουσία σε ιδιώτες θα μειωθεί το δημόσιο χρέος έστω και 1 ευρώ σαν σύνολο;

Στα χρόνια των μνημονίων έγιναν αμέτρητες παραχωρήσεις δημόσιας περιουσίας. Πείτε μου μια φορά που μειώθηκε το χρέος από έτος σε έτος; Έστω και μία φορά. Πείτε μου!

Και να μην πάμε μακριά κιόλας. Θα χρησιμοποιήσω τα στοιχεία του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Το ύψος του ακαθάριστου δημόσιου χρέους στο τέλος του περασμένου Δεκεμβρίου, κύριε Υπουργέ, σκαρφώθηκε στα 406,52 δισεκατομμύρια ευρώ από 400,28 δισεκατομμύρια ευρώ που ήταν στο τέλος του Δεκεμβρίου του 2022. Και από 388,34 δισεκατομμύρια ευρώ που ήταν στο τέλος του 2021.

Και προχωρά παρακάτω. «Είναι προφανώς μια άκρως κερδοφόρα επένδυση της εταιρείας αυτής». Στην πλάτη όμως ποιού; Του ελληνικού λαού. Η οποία ξεκίνησε με το μετοχικό κεφάλαιο μόλις 3 εκατομμύρια ευρώ κατά την υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης και ύστερα θα προσθέσει μισό δισεκατομμύριο ακόμα κατά την έναρξη παραχώρησης όπως διαβάζω στη σύμβαση. Όλο το υπόλοιπο ποσό μέχρι τα 3,3 δισεκατομμύρια, θα προέλθει από ομολογιακό δανεισμό από τις συστημικές ελληνικές τράπεζες οι οποίες έχουν στήσει το δικό τους καρτέλ όπως ομολογεί και ο Διοικητής της Τράπεζας της Ελλάδος.

Ξεκίνησα την ομιλία μου αναφερόμενος σε σκάνδαλο. Έχει σημασία να δούμε ποια είναι η εταιρεία που της παραχωρείται η Αττική Οδός και πως διαπλέκεται με τη σημερινή Κυβέρνηση. Επί διακυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας πρωταγωνιστεί στην πλειοψηφία των έργων υποδομής που έχει εξασφαλίσει τα μεγαλύτερα ποσά από το Ταμείο Ανάκαμψης από οποιαδήποτε άλλη εταιρεία. Δεν είναι τυχαία όλα αυτά φυσικά αφού είναι γνωστή η σχέση του Υπουργού Εξωτερικών με τη διοίκηση της εταιρείας.

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

Θα χρειαστώ δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε. Ούτως ή άλλως δεν είμαστε και πολλοί οι ομιλητές. Δεν είναι, λοιπόν, τυχαία όλα αυτά φυσικά, αφού είναι γνωστή η σχέση του Υπουργού Εξωτερικών με τη διοίκηση της εταιρείας. Αυτή είναι η απόλυτη διαπλοκή. Ήδη έχει κλείσει μεγάλα έργα ενέργειας και υποδομών, όπως το καζίνο στο Ελληνικό, την Αττική Οδό και αναμένεται ο ΒΟΑΚ στην Κρήτη, κ.λπ..

Μάλιστα για το καζίνο στο Ελληνικό ο προϋπολογισμός του έργου αυξήθηκε από ένα δισεκατομμύριο ευρώ σε ενάμιση δισεκατομμύριο ευρώ. Και υπάρχει η υπόνοια εδώ, μήπως αυτό έγινε σκόπιμα για να φουσκωθεί το κόστος με την «ΤΕΡΝΑ» να εκμεταλλεύεται τη θέση της ως μέτοχος κατά 51% στο καζίνο, απομυζώντας οφέλη από την κατασκευαστική διαδικασία.

Παράλληλα, πώς γίνεται οι ελληνικές τράπεζες να χρηματοδοτούν ένα έργο που μπορεί να μην έχουν επαρκή ενημέρωση για το αν ανακτήσουν τα δάνεια που παρέχουν, δεδομένου ότι αυτά προέρχονται από κρατικά κεφάλαια; Μήπως το Μέγαρο Μαξίμου έχει κάποια εμπλοκή στη διαδικασία επιτρέποντας τη χρηματοδότηση από τις συστημικές τράπεζες; Είναι γεγονός που προκαλεί ερωτήματα για την πολιτική επιρροή στην κατανομή δημοσίων πόρων για την ανάληψη μεγάλων έργων.

Αφήνω για την ώρα αυτή τη συζήτηση περί υπόγειων διαδρομών Κυβέρνησης - εταιρειών και επιστρέφω στη σύμβαση, γιατί θέλω να εκφράσω τον προβληματισμό μου συγκεκριμένα για το γεγονός πως δεν προβλέπεται χιλιομετρική τιμολόγηση των διοδίων.

Είμαι Βουλευτής της ανατολικής Αττικής και είναι ένα πάγιο αίτημα των κατοίκων εκεί, της ανατολικής Αττικής, αυτό το θέμα. Περίμενα πως η νέα σύμβαση αυτή την αδικία τώσων ετών θα την είχε διορθώσει. Σας φαίνεται λογική η ιδέα ότι οι οδηγοί πληρώνουν το ίδιο ποσό ανεξάρτητα από την απόσταση που διανύουν στην Αττική Οδό;

Σκεφτείτε το εξής: Κάποιος να βγαίνει στην πρώτη ή τη δεύτερη έξοδο και να πληρώνει το ίδιο ακριβώς αντίτιμο με κάποιον που διανύει όλη την απόσταση από τη μία άκρη της Αττικής Οδού ως την άλλη. Πρόκειται για ένα σταθερό αντίτιμο που δεν λαμβάνει υπ' όψιν την απόσταση που έχει διανυθεί. Αυτή η πρακτική είναι καταφανώς άδικη καθώς φορτώνει ένα υπέρμετρο κόστος στους οδηγούς που χρησιμοποιούν τον δρόμο μόνο για μικρές διαδρομές.

Κλείνοντας, θέλω να αντιπαραβάλλω το πως δύο διαφορετικές χώρες αντιλαμβάνονται την έννοια των ιδιωτικοποιήσεων. Πρόσφατα, είδαμε τον ντόρο που προκάλεσε η είδηση ότι μια ιταλική τράπεζα απέκτησε περίπου το 20% των μετοχών της δεύτερης μεγαλύτερης γερμανικής εμπορικής τράπεζας. Η γερμανική κυβέρνηση δηλώνει πως δεν θα περάσει αυτή η συμφωνία. Προφανώς και θεωρούν ότι το να έχουν τον έλεγχο των τραπεζών τους αποτελεί τον βασικό πυλώνα της εθνικής τους κυριαρχίας.

Και ερχόμαστε εδώ στην Ελλάδα και τι βλέπουμε; Την Κυβέρνηση να πανηγυρίζει πριν λίγο καιρό για την αποεπένδυση, όπως λέει, του δημοσίου από τις συστημικές τράπεζες, με αντίτιμο ούτε του 1/10 των χρημάτων που δανείστηκε ο ελληνικός λαός με τα μνημόνια για να τις διασώσει με τις ανακεφαλαιοποιήσεις.

Δυστυχώς -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ για την ανοχή σας- οι ελληνικές κυβερνήσεις της Μεταπολίτευσης απλώς έχουν παραδώσει όλα τα κυριαρχικά δικαιώματα της χώρας σε διεθνείς οργανισμούς, σε funds, σε ολιγάρχες, μετατρέποντας τη χώρα σε ένα προτεκτοράτο άνευ προηγουμένου. Και αυτό κάνετε και σήμερα με την παρούσα παραχώρηση που μας φέρνετε προς ψήφιση.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Πριν δώσω τον λόγο στον επόμενο ομιλητή, να εγκρίνουμε δύο αιτήσεις άδειας απουσίας στο εξωτερικό.

Οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κ. Ευάγγελος Συρίγος και κ. Μαρία - Ελένη (Μαριλένα) Σούκουλη - Βιλιάλη ζητούν άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

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

ΠΑΥΛΟΣ ΠΟΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ειλικρινά, ήθελα να είναι εδώ ο κ. Χατζηδάκης, κύριε Υπουργέ, κύριε Ταχιάο, γιατί ήρθε προηγουμένως με αυτό το ταπεινό χαμηλοβλεπούσικο έως πολύ κακομοίρικο ύφος να μας πει και να μας μαλώσει, ότι μετά από τόσα χρόνια εφαρμογής του νεοφιλελεύθερου προγράμματος, πρέπει να βγάλουμε συμπεράσματα για το πόσο πετυχημένα ήταν τα νεοφιλελεύθερα προτάγματα και τα αποτελέσματά τους.

Πάμε, λοιπόν, να τα δούμε ένα-ένα. Αισθάνεται ευτυχής ο κ. Χατζηδάκης- ο οποίος από αυτό εδώ το βήμα όταν πρωτοανέλαβε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2019 και έπαιρνε τα πρώτα μέτρα για τη ΔΕΗ- μας έλεγε ότι η απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας και το χάσιμο του πλειοψηφικού πακέτου από τη ΔΕΗ θα οδηγήσει στη μείωση του ρεύματος και ότι θα σπάσει αυγά; Το θυμάστε; Αυτό δεν έλεγε από αυτό το βήμα;

Αισθάνεται, λοιπόν, ευτυχής αυτός ο ακραιφνής νεοφιλελεύθερος που σήμερα η μεγαβατώρα στην Ελλάδα έχει 140 ευρώ, στην Ισπανία 20 ευρώ και στη Γαλλία ακόμα πιο κάτω; Αυτό είναι το αποτέλεσμα της πολιτικής του. Το αποτέλεσμα του ελεύθερου ανταγωνισμού, που μας έταζε ότι θα οδηγήσει σε μείωση στο ρεύμα, είναι αυτό που σας περιγράφω τώρα. Αυτή είναι η περηφάνια που τον διακατέχει;

Δεύτερον, αισθάνεται ευτυχής που ξεπούλησε αντί πινακίου φακής ο ίδιος αυτός, ο «Ταλιμπάν του νεοφιλελευθερισμού», την Ολυμπιακή στον Βγενόπουλο και στην «AEGEAN» και αυτή τη στιγμή για να κατέβεις στα Χανιά και να γυρίσεις πρέπει να πληρώσεις εισιτήριο μπορεί και 300 ευρώ αν το κλείσεις μία ή δυο μέρες πριν γιατί σου έτυχε κάτι επείγον, που είναι πολύ μεγαλύτερο από ότι να πας στη Σουηδία και να έρθεις; Αισθάνεται περήφανος για αυτό το επίτευγμα του νεοφιλελεύθερου ανταγωνισμού;

Αισθάνεται περήφανος που δώσαμε τόσα εκατομμύρια ευρώ αποζημίωση στην «AEGEAN» του κ. Βασιλάκη την περίοδο της πανδημίας; Γιατί δεν πήρε κάποιος μετοχές πίσω τότε να τις κρατήσει το ελληνικό δημόσιο για να έχει λόγο στην τιμολογιακή πολιτική; Αισθάνεται περήφανος για αυτά τα αποτελέσματα των ιδιωτικοποιήσεων;

Και πάμε στο πιο χοντρό, με τις τράπεζες. Τις τράπεζες τις έσωσε ο ελληνικός λαός με τον πόνο, τον ιδρώτα και το αίμα του και τα 50 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου που κόστισαν οι ανακεφαλαιοποιήσεις. Τις σώσαμε, εξυγιάνθηκαν σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό και τις ξαναγυρίζει χάρισμα ο κ. Χατζηδάκης και η Κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη, χάνοντας το δημόσιο 40 δισεκατομμύρια ευρώ από τις τέσσερις συστημικές και άλλα 900 εκατομμύρια ευρώ από τον τρόπο με τον οποίο έγινε της Attica Bank. Δηλαδή, 41 δισεκατομμύρια ευρώ χάνει το ελληνικό δημόσιο και τις επιστρέφουμε ξανά σε αυτούς που τις χρεοκόπησαν. Και αυτό το λέμε το άκρον άωτον και το απόγειο της επιτυχίας του νεοφιλελευθερισμού!

Όχι! Αυτό το πράγμα λέγεται «βαλκανική Κολομβία»! Έτσι λέγεται αυτό το πράγμα! Η παράδοση του δημόσιου πλούτου με αυτούς τους όρους σε ογδόντα-εκατό οικογένειες σε αυτή τη χώρα, με τα καρτέλ που έχουν συγκροτήσει, λέγεται «βαλκανική Κολομβία του επιτελικού μητσοτακικού κράτους και παρακράτους». Αυτό το πράγμα είναι αυτό που βιώνουμε.

Δηλαδή, αυτή τη στιγμή εδώ και δυόμισι-τρία χρόνια, 15 με 17 δισεκατομμύρια ευρώ φεύγουν από τις τσέπες της πλειοψηφίας του ελληνικού λαού και καταλήγουν ως εξής: Στις τέσσερις συστημικές τράπεζες 4 δισεκατομμύρια ως υπερκέρδη, υπερκέρδη που προέρχονται από τις τεράστιες χρεώσεις που κάνουν σε ό,τι κάνεις και ηλεκτρονικά, συν την τεράστια, τη μεγαλύτερη στην Ευρωπαϊκή Ένωση διαφορά ανάμεσα στα επιτόκια καταθέσεων και χορηγήσεων. Είναι 4 δισεκατομμύρια ευρώ, λοιπόν, τα κέρδη αυτά, 3 δισεκατομμύρια ευρώ υπερκέρδη στη ΔΕΗ και στις εταιρείες ενέργειας όπου η ΔΕΗ σέρνει τον χορό της κερδοσκοπίας.

Επαναλαμβάνω: Η ΔΕΗ του Στάσης, με τις 360.000 ευρώ αμοιβές τον χρόνο, σέρνει τον χορό της τεράστιας κερδοσκοπίας και της κλοπής των Ελλήνων καταναλωτών μαζί με τις άλλες έξι εταιρείες, εμπορίας, κυρίως, και μια-δυο και παραγωγής. Αυτή το κάνει.

Διότι, όταν είχαμε εμείς τον Παναγιωτάκη με τις 60.000 ευρώ

τον χρόνο αμοιβή, δεν αυξήσαμε ούτε 1 λεπτό του ευρώ το ρεύμα και αν μας κόστιζε 50 ευρώ η μεγαβατώρα, την πουλούσαμε μέχρι 55. Τώρα στη ΔΕΗ του Στάσης, των 360.000 ευρώ και των 15 εκατομμυρίων μπόνους μετοχών σε αυτόν και στα άλλα στελέχη -ο νεοφιλελευθερισμός αυτός να στηρίξουμε τα στελέχη που μας φέρνουν κέρδη, στην τσέπη τους βέβαια!- αν της κοστίζει 100 ευρώ -σου λέω εγώ- η μεγαβατώρα, την πουλάει 300 ευρώ και σέρνει τον χορό της κερδοσκοπίας γιατί οι άλλοι, παίζοντάς το πιο φιλεύσπλαχνοι, πουλούν στα 2,90 και στα 2,80 και όλοι μαζί ληστεύουν.

Είναι, λοιπόν, 4 δισεκατομμύρια στις τράπεζες. Είναι 3 δισεκατομμύρια στη ΔΕΗ και στις εταιρείες. Είναι άλλα 3 δισεκατομμύρια στα δύο διυλιστήρια. Είναι υπερήφανος ο κ. Χατζηδάκης που έδωσε τα ΕΛΠΕ και το μάνατζμεντ στον Λάτση; Και αυτή τη στιγμή οι Έλληνες καταναλωτές πληρώνουν κατά 0,5 ευρώ, τουλάχιστον, ακριβότερα τη βενζίνη από ό,τι οι Κύπριοι που παίρνουν καύσιμα από τα δικά μας διυλιστήρια; Αυτό είναι η λειτουργία του ελεύθερου ανταγωνισμού; Αυτή είναι η ιδεολογική υπεροχή που πήγε να μας πει ο κ. Χατζηδάκης; Έτσι λειτουργεί η αγορά στο παρακολουθούμενο μυαλό του; Πώς τον έλεγαν τότε; Είχε κωδικό όνομα παρακολούθησης «5046c». Αυτός δεν ήταν ο κωδικός του; Έτσι λειτουργεί η αγορά; Ό,τι φεύγει από το διυλιστήριο στον Ασπρόπυργο εδώ φτάνει στο 1,80 και στην Κύπρο, όπου περνάει και μία θάλασσα, είναι στο 1,35. Αυτό είναι ελεύθερος ανταγωνισμός;

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

Θα ζητήσω από τον κύριο Πρόεδρο μια μικρή ανοχή και τον ευχαριστώ.

Πάμε, λοιπόν, να πω και δυο κουβέντες για τη συγκεκριμένη σύμβαση. Να μιλήσουμε και εδώ ιδεολογικά. Αυτό που κάνετε με τη συγκεκριμένη σύμβαση είναι ληστεία δημοσίου χρήματος. Είναι ληστεία. Και θα το πούμε με νούμερα. Μας είπε ο κ. Σταϊκούρας προχθές «είμαστε ευτυχείς που παίρνουμε 3.270.000.000 ευρώ ως αντίτιμο που παραχωρούμε στην «ΤΕΡΝΑ» την Αττική Οδό, και μας λέει θα πάρουμε και 7,5% από τα κάθε είδους έσοδα για τα επόμενα εικοσιπέντε χρόνια. Το 7,5% είπε -δικά του νούμερα χρησιμοποιώ- ότι είναι περίπου 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή αν το 7,5% σε βάθος εικοσιπενταετίας των εσόδων είναι 3,5 δισεκατομμύρια, το 100% πόσο είναι, κύριε Ταχιάο; Είναι γύρω στα 46 δισεκατομμύρια. Δηλαδή ένα πράγμα που θα σου βγάλει σαράντα έξι δισεκατομμύρια, παίρνεις τρία και άλλα τρία και είσαι ευτυχής. Και αυτό το λες νεοφιλελεύθερο αφήγημα και λειτουργία της αγοράς και ξεπούλημα. Και είναι και προς όφελος του δημοσίου! Αυτό το πράγμα είναι; Όχι, κύριε Ταχιάο.

Είναι ληστεία αυτό που κάνετε, είναι εξυπηρέτηση μιας συγκεκριμένης οικογένειας η οποία έχει την «ΤΕΡΝΑ» και στην οποία τη χαρίζετε. Και συνεχίζετε αυτό που κάνατε με την προηγούμενη οικογένεια -αυτή είναι του Περιστερί, η τωρινή- την «ΕΛΛΑΚΤΩΡ» του Καλλιτσάντη. Συνεχίζετε αυτό που γινόταν τα προηγούμενα χρόνια όπου για ένα κόστος έργου 3 δισεκατομμυρίων ευρώ ακούστε τώρα αυτά που θα πω γιατί δεν έχουν ακουστεί. Να πω ότι 3 δισεκατομμύρια ευρώ έφτασε. Το ξεκίνησε το ΠΑΣΟΚ. Και μου έκανε εντύπωση που δεν θα καταψηφίσετε από το ΠΑΣΟΚ. Έπρεπε να καταψηφίσετε, συνάδελφοι του ΠΑΣΟΚ, αυτό το πράγμα. Διότι 1,3 δισεκατομμύρια ευρώ ήταν το έργο όταν ξεκίνησε με τον Λαλιώτη και τον Σημίτη -και υπέγραφε τότε με τον Μπόμπολα και τον «ΑΚΤΩΡ» και τα λοιπά και τα λοιπά- και κατέληξε στο σημερινό σχήμα. Έφτασε στα 3 δισεκατομμύρια ευρώ το κόστος. Μιλάμε για 3 δισεκατομμύρια ευρώ χωρίς να υπολογίζεται το 1 δισεκατομμύριο των απαλλοτριώσεων και τα 600 εκατομμύρια του προαστιακού. Στα 3 δισεκατομμύρια το 11%, το ΙΡ, η απόδοση του κεφαλαίου που έβαλαν ως πούμε ότι έφτασε και το 13% αυτό. Το 13% στα 3 δισεκατομμύρια σημαίνει ότι έπρεπε να βγάλει κέρδος η εταιρεία στα κεφάλαια που επένδυσε γύρω στα 400 εκατομμύρια ευρώ. Και όταν θα έφτανε τα 400 εκατομμύρια ευρώ θα έπρεπε να γυρίσουν στο δημόσιο. Σωστά; Σωστά.

Μέχρι το 2006 είχε κάνει κάτι τζίρους 1,8 δισεκατομμύρια ευρώ. Παρουσίαζε κάτι κέρδη οκτακόσια σαράντα και δεν το έπιανε αυτό το ποσοστό το 13%. Γιατί; Διότι έκρυβε έσοδα η «ΑΤ-

ΤΙΚΗ ΟΔΟΣ» σε δύο άλλες θυγατρικές, οι οποίες -και καλά!- συντηρούσαν το έργο. Και φτάναμε να συντηρείται το έργο και να θέλει, λέει, 1.000.000 ευρώ το ένα χιλιόμετρο. Μας δούλευαν ψιλό γαζί! Τα έπαιρναν από τον μεγάλο κουμπαρά που εισέπρατταν τα διόδια. Τα βάζανε στις άλλες δύο τσέπες των δύο θυγατρικών τους εταιρειών. Από εκεί τα τρώγανε οι μέτοχοι του «ΕΛΛΑΚΤΩΡ» και της «J&P ΑΒΑΞ» και μια γαλλικής που είχε το μηδέν τέσσερα και παρουσίαζε «μα δεν πιάσαμε ακόμα τον στόχο του 13%». Και έτσι φτάσαμε μέχρι το 2024.

Όταν πήγε ο Σπίρτζης να το κάνει αυτό το πράγμα το 2019 και το έστειλε στη δικαιοσύνη, πέρασε όλοι να τον φάνε εκείνη την περίοδο. Εσείς οι ίδιοι το 2020 δώσατε σε μία εταιρεία να βγάλει πόρισμα για το τι έχει γίνει με το συγκεκριμένο, την «HELIOS», όπως νομίζω ότι την λέγανε -πρόκειται για ένα ακόμη εξαφανισμένο πόρισμα- στην «C INTERNATIONAL», το οποίο δεν το δημοσιοποιήσατε. Γιατί; Γιατί δεν το δημοσιοποιήσατε αυτό το πόρισμα από 2020; Δεν το δημοσιοποιήσατε για να δούμε. Και τώρα το ίδιο πράγμα κάνετε. Ένα πράγμα που με τους δικούς μας υπολογισμούς θα αποφέρει στα επόμενα εικοσιπέντε χρόνια, 22 δισεκατομμύρια ευρώ με 25 δισεκατομμύρια ευρώ σε αυτόν που θα το διαχειρίζεται, το ξεπουλάτε 3,2 -και άλλο 1,5 που θα βγάλουμε από αυτό το 7,8%- και μας λέτε να είμαστε και ευτυχείς. Όχι, δεν είμαστε ευτυχείς.

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

Και σας λέμε ότι σε μια κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ αύριο μεθαύριο, μια δημοκρατική κυβέρνηση, αυτή η σύμβαση θα ακυρωθεί. Και το λέω με όλη την ευθύνη που παίρνω αυτό το πράγμα. Θα ακυρωθεί γιατί είναι ξεπούλημα, είναι σπατάλη, είναι ληστεία δημοσίας περιουσίας. Και το λέω επίσης πολύ καθαρά.

Τα ετήσια έσοδα, με ένα κυκλοφοριακό φόρτο της τάξεως των τριακοσίων χιλιάδων αυτοκινήτων -και βάλε- και όλα τα άλλα έσοδα, που με βάση αυτούς τους υπολογισμούς θα είναι από 700 μέχρι 1 δισεκατομμύριο ευρώ περίπου τον χρόνο ή κάπου λιγότερα, εγώ λέω ότι αυτά τα έσοδα θα πρέπει πρώτον, με το 1/3 να χρηματοδοτηθούν έργα δημόσιων υποδομών και με τα άλλα 2/3 -και το λέω πάλι μετά λόγου γνώσεως- να είναι ο τρόπος με τον οποίον θα αυξήσουμε σοβαρά τους μισθούς των δασκάλων και των καθηγητών της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Γιατί το να αυξηθούν οι μισθοί τους κατά 500 ευρώ τον μήνα καθαρά, είναι 600 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο, δηλαδή 0,3% του ΑΕΠ. Είναι 0,3% του ΑΕΠ το ποσοστό που θα μπορούσαμε να έχουμε δώσει. Και εσείς ξεπουλάτε για να εισπράξετε 3 δισεκατομμύρια και να πέσει στη μαύρη τρύπα αυτού του χρόνου. Και το ίδιο πράγμα βέβαια πρέπει να ξαναγίνει. Εσείς οι νεοφιλελεύθεροι!

Θα αρχίσω με αυτό. Πόσο ευτυχισμένος είναι ο κ. Χατζηδάκης όταν ξεπουλάει το υπόλοιπο του «Ελευθέριος Βενιζέλος», το οποίο το 2023 είχε 603 εκατομμύρια ευρώ κέρδη; Και αυτά τα γεύεται τώρα το ασφαλιστικό ταμείο των Καναδών συνταξιούχων. Γιατί να μην τα γεύονται ο ΕΦΚΑ και οι Έλληνες συνταξιούχοι, για να αρχίσει σιγά σιγά να επανέρχεται και το ΕΚΑΣ και η δέκατη τρίτη σύνταξη και όλα τα υπόλοιπα.

Για αυτό σας λέω πολύ καθαρά το εξής. Μη μας κάνει μάθημα ο κ. Χατζηδάκης. Μαζί υπήρξαμε και στην ΕΦΕΕ. Και από το 1987 -1988 που έφυγε δεν δούλεψε μία μέρα. Μόνο πήγε και έγινε Ευρωβουλευτής και Βουλευτής. Και δεν θα μας κάνει μάθημα ιδεολογικό. Διότι αυτό που έχει μάθει να κάνει τόσα χρόνια είναι να ξεπουλάει δημόσια περιουσία. Καλός μαθητής σε αυτό αλλά μόνο σε αυτό. Αλλά εμείς στη ζωή μας δουλέψαμε.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο θα πάρει τώρα η κ. Χριστίνα Αλεξοπούλου από τη Νέα Δημοκρατία. Θα ακολουθήσει ο κ. Δημητριάδης Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Σπαρτιατών, ο κ. Ανδριανός, ο κ. Δελβερούδης Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νίκης και ο κ. Λοβέρδος. Πάμε ένας Βουλευτής, ένας ομιλητής, ένας Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Κυρία Αλεξοπούλου, έχετε τον λόγο.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο ιδιαίτερης σημασίας που αντανάκλα τη στρατηγική κατεύθυνση της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη για την ανάπτυξη των υποδομών της χώρας. Αυτόν ακριβώς τον σχεδιασμό υλοποιήσαμε από την πρώτη στιγμή στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σε εξαιρετική συνεργασία με την πολιτική ηγεσία, τον Υπουργό κ. Χρήστο Σταϊκούρα και τον Υφυπουργό τον κ. Νίκο Ταχιάο, κατά τη διάρκεια και της δικής μου θητείας στον τομέα των μεταφορών.

Η Αττική Οδός, η νέα Πατρών - Πύργου που υλοποιείται τάχιστα και οι υπόλοιποι σύγχρονοι οδικοί άξονες δεν είναι απλώς δρόμοι αλλά συνδέονται με την οικονομία, την κοινωνία, το ίδιο το μέλλον της χώρας μας. Σήμερα η Αττική Οδός καλείται να προσαρμοστεί στις ανάγκες του μέλλοντος με μία νέα σύμβαση που θα διασφαλίζει τη λειτουργικότητα, τη συντήρηση και την αναβάθμιση αυτού του σημαντικού αυτοκινητοδρόμου. Η συγκεκριμένη προσπάθεια δεν είναι αποσπασματική αλλά αποτελεί μέρος μιας συνεκτικής και στοχευμένης πολιτικής για την ανάπτυξη της χώρας.

Ας δούμε, λοιπόν, το ευρύτερο πλαίσιο. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει αναλάβει το δύσκολο αλλά αναγκαίο έργο της υλοποίησης μεγάλων και απαιτητικών έργων, από τον Βόρειο Οδικό Άξονα της Κρήτης μέχρι τον Ε65, και από την Ιόνια Οδό μέχρι τον οδικό άξονα της Πατρών - Πύργου. Τα έργα αυτά δεν είναι μόνο τεχνικά εγχειρήματα. Είναι το σύμβολο μιας Ελλάδας που προχωρά μπροστά, που επενδύει στις μεταφορές και στην ποιότητα ζωής των πολιτών.

Επιπρόσθετα, ο σχεδιασμός για τις υποδομές δεν είναι απλώς ένας στόχος για τη βελτίωση των μετακινήσεων, είναι συνυφασμένος με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την κοινωνική συνοχή. Η κατασκευή νέων οδικών δικτύων δημιουργεί άμεσα νέες θέσεις εργασίας στον κατασκευαστικό τομέα, στις τεχνικές εταιρείες, δηλαδή, που ανταποκρίνονται στις ανάγκες της κοινωνίας -και αυτό ως μηχανικός ιδιαίτερα το αναγνωρίζω πάρα πολύ καλά-, ενώ ταυτόχρονα διευκολύνει τη μετακίνηση αγαθών και υπηρεσιών ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής οικονομίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζουμε πολύ καλά ότι τα έργα υποδομής, όπως οι σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι, είναι ένα από τα θεμέλια πάνω στα οποία στηρίζεται και η κοινωνική ανάπτυξη. Και σ' αυτό το σημείο θα ήθελα να τονίσω τη σημασία της οδικής ασφάλειας που προσφέρουν. Με κάθε νέο χιλιόμετρο οδικού δικτύου που παραδίδεται, ενισχύεται η οδική ασφάλεια των πολιτών ενώ είναι αδιαμφισβήτητο ότι οι σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι έχουν μειώσει σημαντικά τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα.

Σκεφτείτε, λοιπόν, κάθε οικογένεια που έχει χάσει αγαπημένο της πρόσωπο σε ένα επικίνδυνο τμήμα του δρόμου, κάθε νέο άνθρωπο που θέλει να φτάσει στο σπίτι του να δει τους δικούς του, κάθε επαγγελματία οδηγό που περνά ώρες στους ελληνικούς δρόμους. Γι' αυτούς τους ανθρώπους η οδική ασφάλεια είναι το μεγαλύτερο αγαθό.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της προσέγγισης είναι η Πατρών - Πύργου που οι πολίτες της δυτικής Ελλάδας περιμέναν για χρόνια. Είμαι πολύ περήφανη που σήμερα μπορούμε να πούμε ότι οι εργασίες προχωρούν με ταχύτατους ρυθμούς, με το έργο να φτάνει περίπου στο 60% της υλοποίησης. Βλέπουμε την υλοποίηση μιας υπόσχεσης ουσιαστικά, γιατί αυτό δεν είναι μόνο ένα έργο, είναι μια υπόσχεση που δόθηκε στους πολίτες της Αχαΐας, της δυτικής Ελλάδας. Ήταν μια δέσμευση να έχουν την υποδομή που τους αξίζει, να έχουμε ό,τι μας αξίζει, ότι θα ζουν σε μια περιοχή που δεν υπολείπεται αλλά πρωταγωνιστεί. Κι αυτό επί των ημερών μας γίνεται πράξη. Δημιουργείται μια τύχη για την ανάπτυξη και δίνεται νέα πνοή και στον δικό μας τόπο.

Φτάνω τώρα στο ζήτημα των παραχωρήσεων. Η απάντηση στο γιατί, είναι απλή. Γίνεται πολλές φορές για να διασφαλίζεται η συντήρηση και η σωστή λειτουργία αυτών των υποδομών για να υπάρχουν δρόμοι που είναι προσβάσιμοι σε όλους.

Η νέα σύμβαση, λοιπόν, παραχώρησης της Αττικής Οδού δεν είναι μια διοικητική πράξη. Είναι μια ανανέωση της δέσμευσης

ότι θα παραμείνει ένας σύγχρονος δρόμος που θα εξυπηρετεί τις συνολικές ανάγκες. Άλλωστε με τη συνεργασία του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα δημιουργήθηκαν αυτοκινητόδρομοι που προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες και που επιτρέπουν στην οικονομία να κινηθεί με ταχύτητα και ασφάλεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η συζήτηση για τις υποδομές είναι μια συζήτηση για το ίδιο το αύριο. Είναι μια συζήτηση για το πώς θέλουμε να είναι η Ελλάδα τις επόμενες δεκαετίες. Και η απάντηση είναι ξεκάθαρη, θέλουμε μια Ελλάδα σύγχρονη, ασφαλή, με υποδομές που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πολιτών και στηρίζουν την οικονομική της ανάπτυξη. Συνεχίζουμε, λοιπόν, με αποφασιστικότητα το έργο μας με στόχο να προχωρήσουμε σε μια νέα γενιά μεγάλων έργων υποδομής με προτεραιοποίηση και εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Άλλωστε, η οικονομία μας ανακάμπτει δυναμικά και αυτό το βλέπουμε σε όλους τους βασικούς δείκτες. Στην αύξηση των επενδύσεων, στη μείωση της ανεργίας, στη συνεχή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας. Η Ελλάδα δεν είναι πλέον μια χώρα που αναζητεί λύσεις κρίσης αλλά μια χώρα που οδηγεί τον δρόμο της ανάπτυξης. Αυτή η προοπτική δεν είναι τυχαία, είναι αποτέλεσμα μιας συγκροτημένης πολιτικής που θέτει τον πολίτη στο κέντρο και επιδιώκει την οικονομική ευημερία με σταθερά βήματα και που επίκεντρο έχει και τις υποδομές.

Κλείνοντας, κυρίες Πρόεδρε, θα ήθελα να πω λίγα λόγια με αφορμή την αυριανή μέρα, την 4^η Οκτωβρίου. Πρόκειται για μια μέρα ορόσημο για τη χώρα με περηφάνια και σεβασμό στο παρελθόν μας που είναι ο οδηγός του μέλλοντος. Γιορτάζουμε φέτος τη συμπλήρωση πενήντα ετών από την ίδρυση της Νέας Δημοκρατίας, του κόμματος που σφράγισε την πορεία της σύγχρονης Ελλάδας υπό την καθοδήγηση του ιδρυτή της και εθνάρχη Κωνσταντίνου Καραμανλή, της παράταξης που σήκωσε στους ώμους της την ανασυγκρότηση της Ελλάδας.

Φτάνοντας στο σήμερα η Νέα Δημοκρατία, με τον Πρόεδρό μας και Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη, συνεχίζει να οδηγεί τη χώρα μπροστά με συνέπεια, σταθερότητα και όραμα. Αντιμετωπίζοντας επιτυχώς προκλήσεις κατευθύνεται στην αναπτυξιακή πορεία που θα ωφελήσει τις επόμενες γενιές. Πολύ μακριά από τον λαϊκισμό που ευδοκίμει στα άκρα, παραμένει πιστή στις αξίες της, με σεβασμό στον κοινοβουλευτισμό και στους θεσμούς. Η πορεία της εγγυάται ότι η Ελλάδα θα συνεχίσει να είναι ένας αξιόπιστος εταίρος στην Ευρώπη και στον κόσμο και ταυτόχρονα ένας δυνατός υποστηρικτής των δικαιωμάτων όλων των πολιτών.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από την Κοινοβουλευτική Ομάδα Σπαρτιάτες κ. Δημητριάδης.

Στη συνέχεια είναι ο κ. Ανδριανός, ο κ. Δελβερούδης Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, ο κ. Λοβέρδος και μετά ο κ. Κουκουλόπουλος.

Έχετε τον λόγο, κυρίες συνάδελφε.

ΠΕΤΡΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κυρίες Πρόεδρε.

Κυρίες Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση διεξάγεται στη σκιά της κλιμάκωσης του πολέμου στη Μέση Ανατολή. Πρόκειται για ένα πολύ σοβαρό γεγονός και θα θέλαμε να πρυτανεύσει η λογική έστω στο και πέντε γιατί στο παραπέντε έχουμε φύγει, γιατί διαφορετικά τα πράγματα θα είναι πάρα πολύ δύσκολα. Μάλιστα, ελπίζουμε και ευχόμαστε να υπάρξουν υπεύθυνοι και σοβαροί χειρισμοί διότι διαφορετικά θα έχουμε πρόβλημα. Είναι πάρα πολύ σημαντικό. Είναι κάτι το οποίο γίνεται στη γειτονιά μας. Το επισημαίνω για τα Πρακτικά.

Πριν αναφερθώ στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο θέλω να κάνω μια αναφορά στην ομιλία του Πρωθυπουργού. Πριν από δύο μέρες ο κ. Μητσοτάκης εμφανίστηκε στην Ολομέλεια μετά από περίπου τρεις μήνες. Στο μεσοδιάστημα συνέβησαν κάποια γεγονότα. Πρώτα από όλα υπήρξε μια καταστροφική πυρκαγιά τον Αύγουστο στην Αττική. Μάλιστα, το πύρινο μέτωπο έφτασε έντεκα χιλιόμετρα από το κέντρο.

Επίσης, την περασμένη εβδομάδα στην Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ ο κ. Ταγίπ Ερντογάν εξαπέλυσε δριμεία επίθεση κατά της

Ελλάδας και της Κύπρου. Μάλιστα, ζήτησε προκλητικότητα αναγνώριση του ψευδοκράτους. Ο κ. Μητσοτάκης μετά από λίγη ώρα συναντήθηκε μαζί του και μας είπε, το πρωθυπουργικό περιβάλλον, ότι η συνάντηση έγινε σε καλό κλίμα. Δεν μπορώ να καταλάβω τι είδους καλό κλίμα ήταν αυτό.

Επίσης, το «REUTERS» και όχι κάποιο αντιπολιτευόμενο μέσο, δημοσίευσε πως υπάρχει μια μυστική διπλωματική ατζέντα και πως, μάλιστα, οι δύο πλευρές, Ελλάδα και Τουρκία, θέλουν κάποια στιγμή να καταλήξουν σε μια συμφωνία για το Αιγαίο, για να μοιράσουν το Αιγαίο. Δεν ξέρω. Το είπε το «REUTERS». Δεν το είπα κάποιος αντιπολιτευόμενος.

Θα περίμενα, λοιπόν, από τον κ. Μητσοτάκη να κάνει έστω μια στοιχειώδη αναφορά σε αυτά τα πάρα πολύ σημαντικά ζητήματα. Θα περίμενα, επίσης, να μας εξηγήσει τι εννοούσε όταν είπε στην ολομέλεια του ΟΗΕ ότι το παγκόσμιο συμφέρον είναι παιδί του εθνικού. Ποιο είναι αυτό το παγκόσμιο συμφέρον; Έτσι γενικά και αόριστα; Τι εννοούσε όταν έλεγε ότι εμείς θέλουμε να ενισχύσουμε την πίστη στην παγκόσμια διακυβέρνηση; Ποια παγκόσμια διακυβέρνηση;

Να ενημερώσω εδώ όσους μιλάνε για παγκόσμια διακυβέρνηση -ότι αν υπάρξει ποτέ, που δεν πρόκειται να υπάρξει ποτέ διότι είναι μια ουτοπία, διότι αυτός ο πλανήτης έχει αντικρουόμενα συμφέροντα, έχει διάφορους πόλους εξουσίας και δεν πρόκειται ποτέ να υπάρξει παγκόσμια κυβέρνηση αλλά ακόμα κι αν κάποτε κάποιοι την κάνουν- να ξέρουν ότι θα εξυπηρετήσει τα συμφέροντα των παγκόσμιων ελίτ, των δισεκατομμυριούχων, των ολιγαρχών, αυτών που πηγαίνουν κάθε χρόνο στο Νταβός, στο Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ και μας βγάζουν ντιρεκτίβες για το περιβάλλον και για την οικολογία, ενώ οι ίδιοι, βέβαια, είναι τόσο μεγάλοι οικολόγοι που πάνε με λίαρ τζετ, είναι τόσο οικολόγοι, είναι προφανώς οικολογικά τα λίαρ τζετ, που έχουν θαλαμηγούς, έχουν σπορ αμάξια, αλλά κατά τα άλλα είναι οικολόγοι. Αυτοί οι άνθρωποι είναι που μας μιλάνε για παγκόσμιες διακυβερνήσεις, για παγκόσμιες ατζέντες και διάφορα άλλα τα οποία, κατά την άποψή μας, είναι ανεδαφικά, ουτοπικά και φυσικά είναι εις βάρος τόσο των Ελλήνων και των Ελληνίδων όσο και του μέσου πολίτη αυτού του πλανήτη.

Εμείς είμαστε εναντίον των παγκοσμίων διακυβερνήσεων. Είμαστε υπέρ των εθνικών κυβερνήσεων για να τα ξεκαθαρίσουμε αυτά τα πράγματα.

Επίσης, δεν άκουσα τίποτα από τον κ. Μητσοτάκη, και θα ήθελα κάποια στιγμή να γίνει αναφορά, για το δημογραφικό. Υφίσταμεθα ως έθνος δημογραφική κατάρρευση. Πλέον, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, οι θάνατοι είναι διπλάσιοι από τις γεννήσεις. Θέλω να ρωτήσω τι πρόκειται να κάνει η Κυβέρνηση και ο κ. Μητσοτάκης για αυτό το θέμα. Έχει συσταθεί από πέρυσι το Υπουργείο Οικογένειας. Έχουν περάσει δεκαπέντε μήνες και έως και σήμερα έχει φέρει μόνο ένα νομοσχέδιο.

Θα περίμενα πολύ περισσότερο νομοπαρασκευαστικό έργο σε μια περίοδο όπου οι Έλληνες κινδυνεύουμε με δημογραφική κατάρρευση. Δεν βλέπω έργο από το Υπουργείο Οικογένειας και θέλω να ρωτήσω για ποιον λόγο γίνεται αυτό εδώ.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι την επόμενη εβδομάδα -για όσους δεν το ξέρουν- θα έρθουν στην Ελλάδα κάποιοι παλιοί μας γνώριμοι, θα έρθουν στην Ελλάδα οι εκπρόσωποι των θεσμών. Δεν ξέρω αν τους θυμάστε. Ήταν εκείνοι που μας πίεζαν να υπογράψουμε μνημόνια, να υπογράψουμε δυσμενείς συμβάσεις. Αυτοί που στράγγισαν την Ελλάδα έρχονται, λοιπόν, ξανά για μία ακόμα φορά στην Ελλάδα, και απ' ό,τι πληροφορούμαι από τα δημοσιεύματα θα ζητήσουν μια επιτάχυνση της ικανοποίησης των «κόκκινων» δανείων, γιατί δεν είναι -λέει- ικανοποιημένοι, μειώθηκαν μόνο κατά 277 εκατομμύρια και θέλουν παραπάνω. Και όλα αυτά την ώρα που εκκρεμούν, έχουν αναρτηθεί δεκατέσσερις χιλιάδες ενενήντα δύο πλειστηριασμοί στο «e-Auction.gr» και τα funds και οι servicers έχουν στήσει μια θηλιά γύρω από τον Έλληνα δανειολήπτη, κάνουν ό,τι μπορούν για να υπάρξει συμφωνία και προσπαθούν ουσιαστικά να υφαρπάξουν την περιουσία του.

Δεν σας κρύβω πως ο συνδυασμός όλων αυτών των ειδήσεων μου δημιουργεί έντονο προβληματισμό και θα περίμενα από τον

Πρωθυπουργό κάποια στιγμή να μας δώσει μια απάντηση τι προτίθεται να κάνει για όλα αυτά εδώ.

Τελειώνοντας –γιατί περνάει κι ο χρόνος– θέλω να πω μερικά πράγματα για το σχέδιο νόμου. Ως νέος Βουλευτής εδώ και δεκαπέντε μήνες έχω κουραστεί να βλέπω να παραχωρούνται κομμάτια, τμήματα του εθνικού μας πλούτου και της εθνικής, δημόσιας περιουσίας σε ιδιώτες, κομμάτια της δημόσιας περιουσίας που είναι κερδοφόρα και μάλιστα σε ιδιώτες που δεν μας έχουν ξεκαθαρίσει καλά καλά τι θα κάνουν.

Εδώ μάλιστα με πληροφορήσε ο κ. Κόντης ότι οι επενδυτές που είναι κάτι Καναδοί συνταξιούχοι –δεν ξέρω τι είδαν οι Καναδοί συνταξιούχοι στην Αττική Οδό– δεν εμφάνισαν ούτε καν επιχειρηματικό σχέδιο. Δηλαδή θα δώσουμε σε κάποιους ιδιώτες ένα κερδοφόρο τμήμα της δημόσιας περιουσίας, την Αττική Οδό, χωρίς καν να ξέρουμε τι θα κάνουν! Εάν αυτή εδώ η σύμβαση δεν είναι επιζήμια, τότε τι είναι;

Εμείς, λοιπόν, καταψηφίσαμε αυτή τη σύμβαση. Καταψηφίζουμε οποιαδήποτε σύμβαση είναι εις βάρος των συμφερόντων του ελληνικού λαού, όποια σύμβαση ξεπουλάει τη δημόσια περιουσία. Γιατί εμείς πιστεύουμε ότι πρέπει να υπάρχει η δημόσια περιουσία και τα κέρδη να μοιράζονται στους Έλληνες και όχι σε κάτι περιέργους επενδυτές από το εξωτερικό.

Επίσης, θα ήθελα να δηλώσω πως εμείς προτάσσουμε το εθνικό συμφέρον όχι το παγκόσμιο, και θέλουμε η Ελλάδα και οι Έλληνες να ευημερούν.

Και τέλος να πω πως όποιοι ή όποιες –δεν ξέρω– απεργάζονται σχέδια μοιρασιάς του Αιγαίου να ξέρουν ότι δεν θα τους περάσει. Αυτό να το γνωρίζουν. Εμείς θα αντισταθούμε σε αυτά τα σχέδια.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Ανδριανός από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Δελβερούσης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νίκη.

Ορίστε, κύριε Ανδριανέ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα την κύρωση της νέας σύμβασης παραχώρησης για την Αττική Οδό ενός έργου ζωτικής σημασίας για την κυκλοφορία στην Αττική και την ευρύτερη περιοχή και ταυτόχρονα ένα από τα εμβληματικά οδικά έργα της χώρας. Η σημασία της Αττικής Οδού δεν αφορά μόνο την εξυπηρέτηση των κατοίκων και επισκεπτών της Πρωτεύουσας αλλά και στην ευρύτερη εθνική οικονομία και τις υποδομές της.

Η νέα σύμβαση παραχώρησης που κυρώνεται με το παρόν νομοσχέδιο επιφέρει πολλαπλά οφέλη τόσο για το κράτος όσο και για τους πολίτες. Διασφαλίζει αποτελεσματικά τη συνέχιση της ομαλής λειτουργίας της Αττικής Οδού, την αξία του έργου για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια, την αποτελεσματική εξυπηρέτηση των αναγκών των διερχόμενων πολιτών με επενδύσεις σε αναβάθμιση και συντήρηση.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι συνοδεύεται από ένα σημαντικό οικονομικό αντάλλαγμα, καθώς το ύψος του ανταλλάγματος της παραχώρησης 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ είναι το μεγαλύτερο που έχει δοθεί στο ΤΑΙΠΕΔ. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη στρατηγική σημασία της συμφωνίας, καθώς επιτυγχάνει άμεσα δημοσιονομικά οφέλη που θα ενισχύσουν τη σταθερότητα της οικονομίας μας. Το ποσό αυτό θα συμβάλει ουσιαστικά στην περαιτέρω μείωση του δημόσιου χρέους με αποτέλεσμα να μειωθεί κατά περίπου μιάμιση ποσοστιαία μονάδα του ΑΕΠ. Κι εδώ πρέπει να τονιστεί η σημασία της σοβαρής διαχείρισης του δημόσιου χρέους που έχει ήδη μειωθεί κατά 40%, ενώ αναμένεται ότι το 2028 θα φτάσει το 135% του ΑΕΠ.

Είναι αυτή η σοβαρή διαχείριση που θωρακίζει τη χώρα έναντι μιας νέας κρίσης χρέους αλλά και καθιστά τα ελληνικά πενταετή ομόλογα ελκυστικότερα από αυτά μεγάλων ευρωπαϊκών οικονομιών. Ταυτόχρονα, η σύμβαση της παραχώρησης προβλέπει επενδύσεις ύψους 480 εκατομμυρίων ευρώ από τον παραχωρησιούχο για την αναβάθμιση και τη συντήρηση της Αττικής Οδού, καθώς και την ενίσχυση της ασφάλειάς της.

Και, βέβαια, μια από τις προβλέψεις με ιδιαίτερη σημασία για

τους πολίτες αφορά το κόστος των διοδίων όπως είχε ανακοινώσει πρόσφατα και ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης. Η σύμβαση προβλέπει μείωση του τέλους διέλευσης από τα διόδια από τις 6 Οκτωβρίου 2024 από τα 2,8 ευρώ στα 2,5 ευρώ για τα επιβατικά, τα ελαφρά εμπορικά οχήματα και τα αυτοκίνητα με τροχόσπιτα. Αυτή η μείωση ελαφρύνει την οικονομική επιβάρυνση ιδίως για τους τακτικούς χρήστες της Αττικής Οδού, ενώ παράλληλα διασφαλίζει ότι οι υπηρεσίες της θα παραμείνουν σε υψηλό επίπεδο.

Σημαντική είναι εξάλλου και η πρόβλεψη για την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων στην Αττική Οδό γιατί στο πλαίσιο της νέας σύμβασης οι εργασιακές σχέσεις που έχουν ήδη αναπτυχθεί διατηρούνται, καθώς ο νέος παραχωρησιούχος δεσμεύεται ότι όσοι εργαζόμενοι επιθυμούν να συνεχίσουν θα έχουν αυτή τη δυνατότητα, ενώ όλοι οι εργαζόμενοι συνεχίζουν να δικαιούνται τις νόμιμες αποζημιώσεις για τη λύση της εργασιακής σχέσης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη νέα σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού διατηρείται η αξία του αυτοκινητοδρόμου για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια και διασφαλίζεται η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες της. Ταυτόχρονα δίνεται η δυνατότητα μιας σημαντικής περαιτέρω ελάφρυνσης του δημοσίου χρέους της χώρας και ενίσχυσης της δημοσιονομικής σταθερότητας, ενώ μειώνεται ουσιαστικά η επιβάρυνση του τέλους των διοδίων.

Σταθερός στόχος της Κυβέρνησης είναι η διαρκής ενίσχυση του δικτύου μεταφορών και συγκοινωνιών της πατρίδας μας με μεγάλα έργα πνοής και ουσιαστικές παρεμβάσεις, όπως είναι για παράδειγμα η σύνδεση της Αργολίδας με τον αυτοκινητόδρομο στα Δερβενάκια, όπου μετά από συνάντηση που είχα και ενημέρωσα σχετικά τον Πρωθυπουργό και συναντήσεις που είχα κι εγώ και ο Περιφερειάρχης Πελοποννήσου με τον αρμόδιο Υπουργό, τον κ. Παπαθανάση, βρέθηκε λύση στην εμπλοκή χρηματοδότησης που είχε προκύψει.

Πραγματικά θέλω να ευχαριστήσω και από το Βήμα της Βουλής τον κ. Παπαθανάση για τη λύση που έδωσε ώστε να συνεχιστεί αυτό το έργο, και βέβαια δεσμεύομαι ότι θα συνεχίσω να παρακολουθώ κάθε βήμα ώστε να υλοποιηθεί όπως προβλέπεται από τις σχετικές μελέτες αυτό το έργο γιατί είναι έργο πνοής για την Αργολίδα. Διότι έτσι δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας, για τη μείωση του ακόμα υψηλού κόστους μεταφοράς των προϊόντων, καθώς και για την ενίσχυση της ασφάλειας των οδικών συγκοινωνιών.

Η Αττική Οδός και οι άλλοι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι της χώρας έχουν ήδη καταδείξει την τεράστια σημασία αυτών των σύγχρονων και ασφαλών έργων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Αττική Οδός συνέβαλε και συμβάλλει στην αποσυμφόρηση όχι μόνο του κυκλοφοριακού στο Λεκανοπέδιο αλλά και στη δυνατότητα σύνδεσης πολλών νέων περιοχών με το κέντρο, ελαφρύνοντας έτσι την οικιστική πίεση και δίνοντας περισσότερες δυνατότητες σε χιλιάδες οικογένειες που ζουν στις περιοχές που εξυπηρετεί ο αυτοκινητόδρομος αλλά και ο προαστιακός σιδηρόδρομος.

Η διαρκής ανάπτυξη των οδικών και ευρύτερα συγκοινωνιακών δικτύων, η έμφαση στην ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν σήμερα οι δημόσιες συγκοινωνίες, η εξασφάλιση όλων των αναγκών υποδομών για την αποσυμφόρηση της μητροπολιτικής περιοχής των Αθηνών αλλά και της αντιμετώπισης του μεγάλου κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης με έργα όπως το μετρό, που το Νοέμβριο θα τεθεί επιτέλους σε λειτουργία, είναι αναγκαία τόσο για την ποιότητα ζωής των πολιτών όσο και για την εθνική οικονομία.

Αναγκαία, επίσης, είναι και η συνέχιση και η επέκταση του μεγάλου έργου της αναβάθμισης με στόχο την ασφάλεια των οδηγών και των επιβατών ολόκληρου του εθνικού και περιφερειακού οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου, αν θέλουμε, πραγματικά, να δώσουμε σε ολόκληρη τη χώρα τις προϋποθέσεις της βιώσιμης ανάπτυξης με ουσιαστικές προοπτικές δημιουργίας και προκοπής για τους κατοίκους της περιφέρειας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νίκη κ. Κομνηνός Δελβερούδης και θα ακολουθήσει ο κ. Λοβέρδος, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Κουκουλόπουλος, η κ. Τζάκρη και ο κ. Χήτας.

Ορίστε, κύριε Δελβερούδη.

ΚΟΜΝΗΝΟΣ ΔΕΛΒΕΡΟΥΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αρχικά θα ήθελα να εκφράσω τα θερμά μου συλλυπητήρια τόσο για τον Έλληνα Ιωνά Καρούση που έχασε τη ζωή του στο Τελ Αβίβ όσο και για τα υπόλοιπα θύματα του απειλητικού πολέμου που μαίνεται στη Μέση Ανατολή, είτε αυτά βρίσκονται στο Ισραήλ είτε βρίσκονται στον Λίβανο είτε βρίσκονται στην Παλαιστίνη ή οπουδήποτε αλλού υπάρχει πόλεμος.

Οι ώρες και οι ημέρες που περνούμε είναι ιδιαίζοντως κρίσιμες καθώς φαίνεται και οι μεγάλες διακηρύξεις και τα ευχολόγια για την παγκόσμια ειρήνη δεν είχαν στηριχθεί σε γερά θεμέλια. Όπου υπάρχουν συμφέροντα και ανθρωπιά πάθη δεν μπορεί να ευδοκιμήσει η ειρήνη. Κι όταν η ανθρωπότητα ξεφεύγει ηθικά, ακολουθεί ως πνευματικός νόμος ο πόλεμος και η δυστυχία.

Είναι πολύ υποκριτικό και ταυτόχρονα λυπηρό ότι όλοι δήθεν κόπτονται για την ειρήνη, τροφοδοτώντας συγχρόνως, όμως, με όπλα τους μεγάλους πολέμους στη γειτονιά μας. Πρώτη και καλύτερη η σημερινή Κυβέρνηση του «μυρμηγκοκλέοντος» κυρίου Πρωθυπουργού, ο οποίος είναι λέων απέναντι στη Ρωσία με τις πλάτες των Αμερικανών και μέρμηγκας απέναντι στην Τουρκία χωρίς πλάτες. Ας ευχηθούμε οι απερίσκεπτες ενέργειες του Πρωθυπουργού στην εξωτερική πολιτική να μη βάλουν την πατρίδα μας σε περιπέτειες, διότι όπως διαπιστώνουμε καθημερινά ο πόλεμος δεν γίνεται στα παραμύθια ή στα ιστορικά βιβλία.

Έχει σχέδιο η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει την πιθανότητα εκδήλωσης μιας τέτοιας κρίσης; Ο πόλεμος συμβαίνει δίπλα μας αυτή τη στιγμή που εμείς μιλάμε ήσυχοι και ανυποψίαστοι για τις εθνικές οδούς, για την οικονομία μας και για άλλα πολλά, και έχει θύματα ανθρώπους σαν κι εμάς και μάλιστα συμπατριώτες μας όπως ο αείμνηστος Ιωνάς.

Θα αναφερθώ εν τάξει και στη σύμβαση που φέρνεται προς κύρωση σήμερα. Η Αττική Οδός είναι ένα έργο που εξυπηρέτησε μεγάλο μέρος των πολιτών του Λεκανοπεδίου τις δύο τελευταίες δεκαετίες. Αυτό το έργο ο ελληνικός λαός το χρυσοπλήρωσε και θα εξακολουθήσει να το χρυσοπληρώνει. Τα δημόσια έργα, όμως, γίνονται πρωτίστως για το συμφέρον του λαού και όχι για τα συμφέροντα των εργολάβων. Είναι γεγονός ότι πολλοί συμπολίτες μας δεν διανοούνται καν να εισέλθουν στην Αττική Οδό διότι δεν έχουν την πολυτέλεια να δαπανούν 5,60 ευρώ σε καθημερινή βάση για να κατευθυνθούν στον προορισμό τους και να επιστρέψουν.

Με αφορμή την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης της Αττικής Οδού, η Κυβέρνηση παρουσιάζει τη μείωση του αντιτίμου για τη διέλευση των διοδίων από την Αττική Οδό από 2,80 ευρώ σε 2,50 ευρώ σαν μια μεγάλη επιτυχία. Με τις μεγαλύτερες τιμές στα καύσιμα από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, με συνεχείς αυξήσεις στα προϊόντα πρώτης ανάγκης, με ένα επικίνδυνο εθνικό δίκτυο και εθνικές οδούς γεμάτες διόδια με υψηλά αντίτιμα, μόνο ως ειρωνεία μπορούμε να εκλάβουμε τη μικρή αυτή μείωση, η οποία άλλωστε θα ισχύει μόλις για πέντε έτη, με απρόβλεπτες αυξήσεις μετά την παρέλευση των πέντε ετών. Μάλιστα, αυτή η διόλου ευκαταφρόνητη τιμή των 2,5 ευρώ ανά διέλευση έρχεται παρ' ότι έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή της Αττικής Οδού και έχει αποσβεστεί πλήρως το κόστος κατασκευής και τα μόνα κόστη για τον παραχωρησιούχο είναι η συντήρηση του δικτύου και οι μισθοί των εργαζομένων.

Η παρουσίαση της προς κύρωση σύμβασης ως κυβερνητική επιτυχία δεν διαφέρει σε τίποτα από άλλες κυβερνητικές «επιτυχίες» όπως το Κτηματολόγιο το οποίο μας παρουσιάσατε με υπερφάνεια αυτές τις ημέρες, αλλά αποκρύψατε ότι λειτουργεί με τριτοκοσμικές αποδόσεις, καθώς τα συμβόλαια των πολιτών αναμένουν από πολλούς μήνες έως και έτη για να καταχωρηθούν. Όπως οι επικίνδυνες για τις ελευθερίες των πολιτών νέες ψηφιακές ταυτότητες για τις οποίες επιβλήθηκε πρόστιμο από την Αρχή Προστασίας Δεδομένων Προσωπικού Χαρακτήρα στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Όπως η αλλαγή του δικαστικού χάρτη -άλλη επιτυχία- που έφερε ένα μπάχαλο στον θεσμό της δικαιοσύνης. Όπως η ενίσχυση των μέσων πυρόσβεσης με

τα οποία δεν καταφέρατε και φέτος να αποτρέψετε τις τεράστιες καταστροφές.

Σε όλους τους τομείς η χώρα προοδεύει στα λόγια αλλά στην πραγματικότητα υποβαθμίζεται μέρα με τη μέρα. Κι αυτό το ζουν έντονα και καθημερινά οι πολίτες οι οποίοι δεν καρπώνονται τίποτα από τη δήθεν πρόοδο που ευαγγελίζεστε.

Παρουσιάζετε ως η κυβέρνηση της καινοτομίας αλλά στην πραγματικότητα παραμένετε ίδιοι κι απαράλλαχτοι, με το μαύρο παρελθόν τόσο το δικό σας όσο και των άλλων κομμάτων που κυβέρνησαν τον τόπο, δέσμοι στην εξυπηρέτηση επιχειρηματικών συμφερόντων και στην απαξίωση του δημόσιου τομέα.

Παρουσιάζετε σαν επιτυχία τη μικρή μείωση των διοδίων, διότι είστε απομακρυσμένοι από τον απλό λαό ο οποίος έχει απαξιώσει όλο το πολιτικό σύστημα και του γυρνά την πλάτη απέχοντας από τις εκλογές γιατί πείστηκαν ότι όλοι ίδιοι είναι, επειδή ακριβώς όλοι ίδιοι είστε εσείς που κυβερνήσετε, είτε είναι η Νέα Δημοκρατία είτε είναι το ΠΑΣΟΚ είτε ο ΣΥΡΙΖΑ, πρωταγωνιστές και συνεργάτες σε ανύπαρκτα αντιπλημμυρικά, αντιπυρικά έργα, στην έλλειψη ασφάλειας στο εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, στην εγκατάλειψη των πολυδάπανο ολυμπιακών εγκαταστάσεων, στην εγκατάλειψη σχολικών κτηρίων, στη διάλυση των δημόσιων νοσοκομείων και γενικότερα του δημόσιου τομέα.

Είναι χρυσοπληρωμένα έργα που τα πληρώνουν επανειλημμένα οι Έλληνες φορολογούμενοι. Καμμία μέριμνα για την ασφάλεια, πλήρης εγκατάλειψη των αστικών οδικών δικτύων, ανύπαρκτα έργα υποδομής με αποτέλεσμα να ζούμε τραγωδίες όπως της Μάνδρας, των Τεμπών, των πλημμυρών της Θεσσαλίας. Διασφαλίζετε την ασφάλεια, κατά τα λεγόμενα του τότε Υπουργού και νυν Βουλευτού σας κ. Καραμανλή, αλλά στην πραγματικότητα δεν κάνετε τίποτα για τους πολίτες με τα γνωστά τραγικά αποτελέσματα.

Όλα αυτά δεν αλλάζουν με την προσωρινή μείωση των διοδίων της Αττικής Οδού. Αυτά θα αλλάξουν με αλλαγή νοοτροπίας. Πρέπει επιτέλους να ενδιαφερθούν οι κυβερνήσεις για το εθνικό και λαϊκό συμφέρον και το λαϊκό συμφέρον επιτάσσει σημαντική μείωση όλων των διοδίων και της φορολογίας των καυσίμων, μέριμνα για τους ανθρώπους που δεν έχουν την πολυτέλεια να πληρώνουν καθημερινά 5 ευρώ για να πηγαينόερχονται μέσα από την Αττική Οδό αλλά και σημαντική ενίσχυση των αστικών και υπεραστικών μέσων μεταφοράς τα οποία εξυπηρετούν τους πολίτες, ανεξαρτήτως οικονομικών δυνατοτήτων και μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η Νίκη θέτει ως προτεραιότητα για τα δημόσια έργα την εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος και γι' αυτό θα καταψηφίσει τη συγκεκριμένη σύμβαση θεωρώντας το κέρδος του παραχωρησιούχου δυσανάλογο με όσα προσφέρει στους πολίτες.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με τον κατάλογο ομιλητών. Τον λόγο έχει ο κ. Λοβέρδος Ιωάννης από τη Νέα Δημοκρατία και μετά ακολουθεί ο κ. Κουκουλόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ.

ΙΩΑΝΝΗΣ - ΜΙΧΑΗΛ (ΓΙΑΝΝΗΣ) ΛΟΒΕΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, προτού ξεκινήσω επί του νομοσχεδίου θα μου επιτρέψετε μια μικρή παρατήρηση σε αυτά που μόλις άκουσα από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νίκης. Δεν θέλω να μπω στα όσα είπε. Δικαίωμα του είναι να λέει αυτά που πιστεύει. Ήθελα μόνο να επισημάνω, επειδή αναφέρθηκε στο πρόσωπο του Πρωθυπουργού, ότι ο κ. Μητσοτάκης δεν είναι ούτε λέων ούτε μέρμηγκας. Είναι άνθρωπος. Και είναι ένας άνθρωπος ο οποίος αυτή τη στιγμή είναι ο υπεύθυνος πολιτικός ηγέτης αυτής της χώρας και ο οποίος ασκεί την εξωτερική πολιτική με σύνεση και διπλωματία, όπως πρέπει να ασκείται υπεύθυνα από τον ηγέτη της χώρας μας.

Σε θέματα εξωτερικής πολιτικής παρακαλώ να είμαστε πολύ πιο προσεκτικοί, όταν μιλάμε. Για όλα τα άλλα θέματα είναι εύκολο να λέμε ό,τι θέλουμε. Σε θέματα εξωτερικής πολιτικής, όμως, που αφορούν τα εθνικά συμφέροντα της χώρας, πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί.

Έλεγα προχθές, μιλώντας επί του νομοσχεδίου για το Κτηματολόγιο, ότι το νομοσχέδιο αυτό δεν προσφερόταν για ιδεολογικές και πολιτικές συζητήσεις. Ήταν ένα τεχνικό νομοσχέδιο που ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση που όλοι θέλουμε να επιτευχθεί η ολοκλήρωση του Εθνικού Κτηματολογίου μέχρι το 2025. Και έλεγα αντιθέτως ότι το νομοσχέδιο που θα συζητηθεί την Πέμπτη, δηλαδή σήμερα, για την παραχώρηση της Αττικής Οδού είναι ένα νομοσχέδιο που κατ' εξοχήν έχει πολιτικά, ιδεολογικά και οικονομικά χαρακτηριστικά.

Το τι περιέχει αυτό το νομοσχέδιο το παρουσίασε πάρα πολύ καλά η εξαιρετική εισηγήτρια μας κ. Σούκουλη και ο αρμόδιος Υφυπουργός κ. Ταχιάος και πολλοί από τους ομιλητές, όπως ο προλαλήσας κ. Ανδριανός.

Εγώ θέλω μόνο να επισημάνω ότι το θέμα αυτού του νομοσχεδίου είναι τέτοιο που καταλαβαίνω ότι προκαλεί αντιπαραθέσεις. Θεμιτό! Θα περίμενα να μιλήσουν περισσότεροι Βουλευτές απ' ότι μιλούν, έντεκα τον αριθμό. Είναι λίγοι. Μολονότι είναι προτιμότερο, φαντάζομαι, να είστε στις περιφέρειές σας και ξέρω ότι δεν θα το εκτιμήσει κανείς ότι μιλάτε από Βήματος της Βουλής, έχουμε χρέος να προστατεύσουμε τις κοινοβουλευτικές διαδικασίες, γιατί γι' αυτό έχουμε εκλεγεί και έχουμε και ορκιστεί πίστη και αφοσίωση στο Σύνταγμα της Ελλάδος. Και εγώ αυτό, επειδή μιλάω σε όλα τα νομοσχέδια, το τιμώ και θα το τιμώ πάντα.

Άκουσα από το πρωί τους εισηγητές όλων των κομμάτων. Μου έκανε ένα πράγμα εντύπωση. Και οι εισηγητές των κομμάτων που πρόσκεινται σε αυτό που λέμε «δεξιό εθνικό πατριωτικό χώρο» - πατριώτες είμαστε όλοι, αλλά αυτοί που αυτοαποκαλούνται «πατριώτες»- και οι εισηγητές των κομμάτων της Αριστεράς συμφώνησαν σε ένα πράγμα, ότι όλα πρέπει να γίνονται από το κράτος. Αυτή είναι η βασική μας ιδεολογική διαφορά πράγματι.

Δεν θεωρούμε ότι όλα πρέπει να γίνονται από το κράτος. Χρειάζομαστε πράγματι ένα κράτος λειτουργικό και αποτελεσματικό, αλλά που δεν θα ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες, όπως στο μυαλό ορισμένων συνεχίζει να υφίσταται μετά από δύο αιώνες που έχουμε πληρώσει ακριβά τον κρατισμό στην Ελλάδα. Αυτή είναι η βασική ιδεολογική διαφορά. Το δέχομαι.

Με αιφνιδίασε -μάλλον, δεν με αιφνιδίασε, γιατί το ήξερα- η ιδεολογική ταύτιση των κομμάτων της λεγόμενης «πέραν της Νέας Δημοκρατίας Δεξιάς» με τα αριστερά κόμματα. Θα το πούμε αυτό πιο έντονα, νομίζω, στην πορεία.

Το δεύτερο σημείο στο οποίο θα ήθελα να μείνω είναι το θέμα το οικονομικό. Το τι περιλαμβάνει το νομοσχέδιο, όπως σας είπα, το ανέλυσαν η κ. Σούκουλη, ο κ. Ταχιάος και οι υπόλοιποι ομιλητές. Δεν θα μπω σε αυτό. Θέλω να μιλήσω καθαρά οικονομικά, γιατί νομίζω ότι στην Ελλάδα, στην οποία δυστυχώς δεν έχουμε και μεγάλη οικονομική παιδεία -κάποιοι έχουν πει ότι είμαστε οικονομικά αναλφάβητοι εμείς οι Έλληνες- πρέπει να σκεπτόμαστε λίγο παραπάνω.

Η Αττική Οδός ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ. Το ΤΑΙΠΕΔ υπάρχει για να βοηθήσει τη χώρα να ξεφορτωθεί το μεγάλο βάρος του δημοσίου χρέους, που είναι το μεγάλο του εμπόδιο για να αναπτυχθεί η Ελλάδα ξανά, μετά από την εφιαλτική δεκαετία του 2010 - 2019.

Ο παραχωρησιούχος δίνει 3 δισεκατομμύρια 275 εκατομμύρια ευρώ. Σωστά τα λέω; Το ποσό αυτό δεν πηγαίνει για κάτι άλλο, αλλά για τη μείωση του δημοσίου χρέους. Αυτό αντιστοιχεί στο 1,5% του δημοσίου χρέους. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό βήμα για τη μείωση του δημοσίου χρέους, που είναι και πρέπει να είναι, όχι μόνο για την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη και της Νέας Δημοκρατίας, αλλά για κάθε υπεύθυνη κυβέρνηση αυτού του τόπου, ο αντικειμενικός, ο υποχρεωτικός στόχος.

Αυτό, διότι σε μια εποχή δύσκολη παγκοσμίως, με τα «σύννεφα» να συσσωρεύονται παντού, με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει αναμφίβολα η Ευρωπαϊκή Ένωση -το κατέδειξε και η έκθεση Ντράγκι-, με την προειδοποίηση της Κριστίν Λαγκάρντ, της Διοικήτριας της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας ότι ζούμε στο 1924 και όχι στο 2024, εννοώντας ότι το 1924 απέχει από το 1929, από τη μεγάλη ύφεση, πέντε χρόνια, πρέπει όλοι να είμαστε προετοιμασμένοι να αντιμετωπίσουμε υπεύθυνα και σοβαρά μια μεγάλη διεθνή «θύελλα», η οποία μοιραία θα διαδοθεί σε ολόκληρο τον κόσμο και θα επηρεάσει τις χώρες που έχουν μεγάλο δημόσιο χρέος.

Αυτή είναι η αγωνία μας. Προς αυτή την κατεύθυνση η Κυβέρνηση αυτή, με υπευθυνότητα και σύνεση, προσπαθεί να διατηρήσει ένα δημοσιονομικό μπαλάντσο. Και είναι η απάντηση σε αυτούς που λένε ότι «αφού, όπως λέτε, έχετε τόσα πρωτογενή πλεονάσματα, γιατί δεν τα μοιράζετε στον κόσμο;». «Δώσε και σε μένα, μπάρμπα!»! «Τσοβόλα δώσε τα όλα»!

Μα, ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο. Γιατί εμείς δεν μπορούμε να υπονομεύσουμε το μέλλον της πατρίδας μας και το μέλλον της οικονομίας μας μέσα σε ένα ιδιαίτερα αβέβαιο και ρευστό περιβάλλον για κοντόφθαλμους εκλογικούς στόχους. Αυτό σημαίνει «υπεύθυνη διακυβέρνηση» και αυτή υπηρετεί η Νέα Δημοκρατία.

Η μείωση του δημοσίου χρέους παραμένει ο πρώτος στόχος της Κυβέρνησης και είμαστε βέβαιοι ότι μέχρι το 2027, καλώς εχόντων των πραγμάτων, αν δεν συμβεί κάτι παγκοσμίως, θα μπορούσαμε να έχουμε επιτύχει σημαντικούς στόχους και η Ελλάδα να μην είναι πια η χώρα με το μεγαλύτερο δημόσιο χρέος στην Ευρώπη.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Κουκουλόπουλος.

Μετά τον κ. Κουκουλόπουλο θα λάβει τον λόγο η κ. Τζάκρη και ακολουθούν δύο Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ο κ. Χήτας και ο κ. Κατσαφάδος. Μετά είναι ο κ. Γαβρήλος και στη συνέχεια ο κ. Καθανασούλης.

Κύριε Κουκουλόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω από το μείζον γεγονός των ημερών, που δεν είναι άλλο από την επικίνδυνη κλιμάκωση στη Μέση Ανατολή, μια κλιμάκωση που σπέρνει ανησυχία σε όλο τον κόσμο. Η Ελλάδα προφανώς δεν αποτελεί εξαίρεση. Εξάλλου, είναι πολύ πιο κοντά απ' ό,τι ο υπόλοιπος κόσμος από τον τόπο της σύγκρουσης. Και η Ευρώπη ολόκληρη βέβαια ανησυχεί και όλη η ανθρωπότητα.

Ετούτες τις ώρες βέβαια, με βάση τις σταθερές και διαχρονικές αξίες του ελληνισμού αλλά και της εξωτερικής μας πολιτικής, θα πρέπει να πούμε για μια ακόμη φορά ότι καταδικάζουμε απόλυτα κάθε μορφή βίας από όπου κι αν προέρχεται, κάθε τρομοκρατία οργάνωσης ή και κράτους.

Και βέβαια, θα πρέπει να πούμε ότι η ίδρυση ανεξάρτητου παλαιστινιακού κράτους πρέπει να λάβει σάρκα και οστά κάποια στιγμή, μήπως και αποτελέσει αφετηρία αυτή η εξέλιξη για να υπάρξει σιγά - σιγά, σταδιακά έστω, μία καταλλαγή και εκτόνωση σε βάθος χρόνου με μια τέτοια ενέργεια. Δεν μιλάω άμεσα. Γιατί δεν θα γίνει άμεσα, αλλά σε βάθος χρόνου, σιγά - σιγά να εκτονωθεί αυτή η κρίση, μια και αυτή είναι η αφετηρία τουλάχιστον.

Βέβαια, κοιτώντας γεωπολιτικά και φεύγοντας από το αξιακό και το ανθρώπινο, που προηγείται ασυζητητί -δεν θα αναίρεσω τίποτα με αυτά που θα πω-, εδώ τα πράγματα είναι πολύ πιο σκληρά και ρεαλιστικά. Γιατί είναι προφανές ότι το Ισραήλ από τη μεριά του αξιοποιεί στο έπακρο το αντικειμενικό κενό που υπάρχει στις Ηνωμένες Πολιτείες λόγω εκλογών -είναι καθαρό αυτό-, προκειμένου να κερδίσει θέση σε αυτή τη διαμάχη που κρατάει πάνω από ογδόντα χρόνια.

Αν υπάρχει ένα στοιχείο που ενδιαφέρει τη χώρα μας, είναι ότι η διαφαινόμενη σύγκρουση Τουρκίας - Ισραήλ -δεν ξέρουμε αν θα μείνει στη ρητορική ή θα επεκταθεί- είναι ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο, γι' αυτό και δεν χρειάζονται επιπολαιότητες και βιασύνες από κανέναν μας στο να λέμε ποια είναι η σωστή πλευρά και ποια δεν είναι. Πρέπει να είμαστε ήρεμοι, σταθεροί και να αξιολογούμε. Μιλάω για το γεωπολιτικό και το γεωστρατηγικό. Δεν υπάρχουν αυτονόητες τοποθετήσεις σε αυτή την υπόθεση, γιατί, όπως είπα, εάν αυτή η σύγκρουση εξελιχθεί, σημαίνει αρκετά έως πολλά πράγματα και για τη χώρα μας.

Το δεύτερο που θέλω να επισημάνω είναι ότι μας προβληματίζει τουλάχιστον και μας στενοχωρεί η διαχρονική αδυναμία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να παρέμβει σε αυτή την υπόθεση και να επιβάλει με τον τρόπο της την ειρήνη, να σπρώξει τα πράγματα στην κατεύθυνση που είπα στην αρχή και που είναι επιθυμητή από κάθε λογικό άνθρωπο. Σκοτώνονται παιδιά, σκοτώνονται άμαχοι, ξοδεύονται δισεκατομμύρια επί δισεκατομμυρίων, χρε-

ώνονται χώρες. Ειλικρινά, αναρωτιέται κανείς γιατί. Διότι υπάρχουν τα σκληρά γεωπολιτικά που είπα νωρίτερα.

Όμως, η αδυναμία της Ευρώπης που είναι διαχρονική, μας προβληματίζει όλους. Κι αν έχουμε να πούμε κάτι σήμερα στη Βουλή των Ελλήνων από τη δική μας πλευρά είναι κάτι για το οποίο δουλεύουμε συστηματικά και έχουμε μιλήσει γι' αυτό επανειλημμένως αυτή την κοινοβουλευτική περίοδο. Αυτό δεν είναι άλλο από την ευρωπαϊκή άμυνα. Η κοινή ευρωπαϊκή άμυνα πρέπει να πάρει σάρκα και οστά και σε συνδυασμό με την παρέμβαση Ντράγκι που μιλά για επενδύσεις και στην αμυντική βιομηχανία μεταξύ των άλλων, να μας οδηγήσει σε λίγα χρόνια σε μια άλλη πραγματικότητα. Δεν μπορεί η Ευρώπη να είναι παρατηρητής και να υψώνει τείχη σαν να μη συμβαίνει τίποτα, προσπαθώντας να διατηρήσει μία ευημερία στο εσωτερικό της. Δεν λέω ότι είναι κακό να αγωνιζόμαστε για την ευημερία, μην παρεξηγηθώ. Όμως, στο τέλος θα τη δούμε να διακυβεύεται από μια σειρά γεγονότα, αν δεν δηλώσουμε «παρόντες» στην υπόθεση της άμυνας. Σ' αυτή την υπόθεση η χώρα μας έχει κάνει κάποια πράγματα και η παρούσα Κυβέρνηση, όχι όμως αυτά που θα θέλαμε εμείς. Πρέπει να κάνει περισσότερα.

Κι έρχομαι σε ένα σημείο ζωτικού ενδιαφέροντος για τη χώρα, γιατί «κοινή ευρωπαϊκή άμυνα» σημαίνει ότι είμαστε πολλά βήματα πιο κοντά στην υπόθεση αναγνώρισης μέρους των αμυντικών μας δαπανών ως δαπανών της Ευρώπης, γιατί η Ελλάδα φυλάσσει ανατολικά σύνορα της Ευρώπης. Είναι μία υπόθεση στην οποία βάζουμε σταθερά πλάτη. Τον Δεκέμβριο στον προϋπολογισμό ακούσαμε από τον Πρωθυπουργό διαβεβαιώσεις ότι πιστεύει ότι δίνουμε μία μάχη αυτή των αμυντικών δαπανών να εξαιρεθούν από το υπερβολικό έλλειμμα, που τελικά θα μπορούσαμε να κερδίσουμε και θα είναι ωφέλιμο συνολικά προφανώς για τη χώρα να εξαιρούνται οι αμυντικές δαπάνες υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις από τους υπολογισμούς του ευρωπαϊκού ελλείματος προϋπολογισμού. Δώσαμε μεγάλη μάχη, λέει, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για να μπορούσαμε να πετύχουμε αυτή την εξαίρεση και πιστεύει ότι είμαστε κοντά στο να τα καταφέρουμε.

Καταθέτω στα Πρακτικά σχετικό απόσπασμα από την ομιλία του Πρωθυπουργού.

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

Από την έκθεση ακόμα με τις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού, αλλά και από το μεσοπρόθεσμο που έχουμε στη διάθεσή μας, ξέρουμε καλά ότι γύρω στο 1,7 δισεκατομμύριο ευρώ δαπανών για τις φρεγάτες και τα αεροπλάνα είναι στις δαπάνες του 2025, δηλαδή της επόμενης χρονιάς. Δεν είμαστε, λοιπόν, τόσο κοντά στον στόχο, όσο είχε υπαινιχθεί καταχειροκροτούμενος από τους Βουλευτές της Συμπολίτευσης κλείνοντας τη συζήτηση για τον προϋπολογισμό ο Πρωθυπουργός. Είναι μία υπόθεση που πρέπει να τη συνεχίσουμε. Πρέπει να γίνει εθνικό μέτωπο σ' αυτό. Βέβαια, η κύρια ευθύνη ανήκει στην Κυβέρνηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλώντας γι' αυτή την υπόθεση ερχόμαστε στην οικονομική διάσταση που είναι και μια βασική πηγή ανησυχίας για όσα συμβαίνουν στη Μέση Ανατολή, όχι για μας, αλλά για όλη την Ευρώπη και νομίζω ότι αυτή τη στιγμή είναι ώρα ταμείου του τι έχουμε πει και τι έχουμε πράξει τον τελευταίο χρόνο όλες οι πολιτικές δυνάμεις και η Κυβέρνηση φυσικά, η κυβερνητική πλειοψηφία.

Για το ζήτημα των αμυντικών δαπανών μίλησα ήδη. Πρέπει πάση θυσία να βρεθεί τρόπος ένα μέρος σταδιακά να εξαιρεθεί. Είναι κοινός στόχος να κάνουμε εθνικό σχέδιο.

Δεύτερον, στον προϋπολογισμό πέρυσι, στην εισήγησή μου καθώς είχα την τιμή να είμαι εισηγητής από την πλευρά του ΠΑΣΟΚ, είχαμε μιλήσει για άγνοια κινδύνου.

Είχαμε καταλογίσει άγνοια κινδύνου στο οικονομικό σας επιτελείο, κύριοι συνάδελφοι, λέγοντας ότι υποτιμά τους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης στην Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω της έντονης συσχέτισης που υπάρχει στην ελληνική οικονομία με την Ευρώπη, την κρίση στη Μέση Ανατολή και την Ουκρανία.

Επίσης, είχαμεβάλει ζητήματα χρέους και αμυντικών δαπανών σε συνάρτηση με την εξυπηρέτηση του χρέους που θα εκτιναχθεί

από το 2032 και μετά. Είχαμε ακούσει διάφορα από τον κύριο Υπουργό γιατί έχουμε ακούσει μια εντελώς άλλη οπτική. Άλλη έπρεπε να είναι η πορεία της χώρας. Έχουμε μιλήσει πολλές φορές γι' αυτό. Αλλά δυστυχώς οι εξελίξεις μάς δικαιώνουν. Η κρίση στη Μέση Ανατολή είναι παρούσα. Ο τουρισμός στον οποίο μονοσήμαντα έχει επενδύσει η Ελλάδα δεν είναι η θεραπεία όλων. Δεν μπορεί να σώζει διαρκώς τον προϋπολογισμό. Είναι καθαρό αυτό. Άσε που έχουμε μια σειρά άλλα προβλήματα πια σε σειρά τοπικών κοινωνιών να αντιμετωπίσουμε και να επιλύσουμε από αυτό που ονομάζεται υπερτουρισμός. Είναι πάρα πολλά τα ζητήματα. Και βέβαια η κυβέρνηση για το μοντέλο ανάπτυξης το οποίο θα εγγυηθεί ανάπτυξη και ευημερία σε πιο στέρεα θεμέλια είναι παρούσα, είναι εδώ και μας καλεί όλους να πάρουμε υπεύθυνες θέσεις.

Σε κάθε περίπτωση από την πλευρά μας αισθανόμαστε δικαιωμένοι για αυτά που είχαμε πει. Όπως δικαιωμένοι αισθανόμαστε και σε άλλα επίπεδα για τα οποία προσφάτως ομάδες Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας φροντίζουν να προσθέσουν καμπανάκια στις δικές μας μεγάλες καμπάνιες. Μιλήσαμε πρώτοι και ολοκληρωμένα για το ιδιωτικό χρέος και τα κόκκινα δάνεια και έγινε ολόκληρο πολιτικό σκηνικό με την κατάθεση μιας ερώτησης έντεκα Βουλευτών που επιχειρούσαν να ρυθμίσουν μέρος μόνο αυτού που εμείς θέτουμε με τη συνολική μας πρόταση. Χθες οκτώ Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας θέτουν γύρω-γύρω το ζήτημα των χαμηλοσυνταξιούχων. Είναι καιρός, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της πλειοψηφίας, κύριε Υπουργέ, να δείτε σοβαρά την πρόταση που έχουμε στο ΠΑΣΟΚ εδώ και τρία χρόνια. Είναι ανάγκη να θεσπιστεί νέο ΕΚΑΣ για τους χαμηλοσυνταξιούχους. Έχει κόστος 620 εκατομμύρια ευρώ για τρακόσιους ογδόντα πέντε χιλιάδες χαμηλοσυνταξιούχους. Είναι στοχευμένο μέτρο. Και είχαμε πει ευθαρσώς με παρηρησία και τόλμη πέρσι στο δεύτερο νομοσχέδιο μετά την ψήφο των αποδήμων, πρώτο του Υπουργείου Οικονομικών, με τα οικονομικά μέτρα των 4 δισεκατομμυρίων, ότι θα προτιμούσαμε μια τέτοια προσέγγιση αυξήσεων, κύριε Υπουργέ, ως μια προσέγγιση σοβαρής ενίσχυσης σε λειτουργούς υγείας, παιδείας, άμυνας και ασφάλειας, αντί να δίνουμε δεκάερα και εννιάερα δεξιά κι αριστερά και να μοιράζουμε pass απαντούν, διάφορα πάσα. Μια τελείως άλλη λογική η αντίληψη η οποία οδηγεί σε αποτελέσματα. Αυτό θέτουν ουσιαστικά εν μέρει με την ερώτησή τους οι οκτώ Βουλευτές σας.

Είναι καιρός να αλλάξετε ρότα γιατί με τα δικά μας κριτήρια και με την ολοκληρωμένη ματιά που έχουμε για την Ελλάδα και τις προτάσεις που ολοκληρωμένα καταθέτουμε εδώ για όλα τα ζητήματα είστε μια Κυβέρνηση χωρίς σχέδιο, χωρίς όραμα, μια Κυβέρνηση χαμηλών προσδοκιών στην καλύτερη περίοδο από χρηματοδοτικής πλευράς με το Ταμείο Ανάκαμψης και το ΕΣΠΑ.

Η χώρα βρίσκεται σε ακατάλληλα χέρια. Το έχω πει πολλές φορές. Δεν είναι μόνο στα μεγάλα αυτή η αβελτηρία. Είναι και στα μικρά. Για παράδειγμα, κύριε Υπουργέ, ένα ερώτημα για σας. Πότε θα ισχύσει το αναλογικό διόδο στην Ελλάδα; Ωραία για όσους έχουμε τις συσκευές για να περνάμε από όλα τα διόδια. Ήταν ένα βήμα. Να μην χρειάζεται να έχει κανείς δυο ή τρεις συσκευές στο αυτοκίνητό του. Αλλά αναλογικό διόδο ακόμα να θεσπίσουμε στην εποχή της ψηφιακής τεχνολογίας;

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Η' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**)

Υπάρχουν ζητήματα στο νομοσχέδιο για τα οποία θέλω να μιλήσω. Έχει μιλήσει επί της αρχής και στο περιεχόμενο, εξαιρετικά τεκμηριωμένα, ο Απόστολος Πάνας, ο εισηγητής μας. Δεν έχω να προσθέσω κάτι. Απλά θέλω να υπογραμμίσω δύο θέματα. Το ένα είναι το θέμα των εργασιακών δικαιωμάτων που με έμφαση βάσει το Επιστημονικό Συμβούλιο. Βάζει ζήτημα Ενωσιακού Δικαίου. Πρέπει να το προσέξετε αυτό, κύριε Υπουργέ, πάρα πολύ μιας και όπως είπα στην παρέμβασή μου νωρίτερα δεν έχουμε δυστυχώς δυνατότητα να αλλάξουμε άρθρα. Πρέπει να δείτε τι προσθήκη μπορεί να γίνει για να εναρμονιστεί η σύμβαση με την παρατήρηση του Επιστημονικού Συμβουλίου, ακόμα και σήμερα με μια νομοτεχνική βελτίωση. Έχετε τη δυνατότητα εσείς να την κάνετε.

Το δεύτερο ζήτημα που θέλω με έμφαση να θέσω -το είπα ως τίτλο και ο εισηγητής μας- είναι ένα άρθρο πραγματικά ακατα-

νόητο. Είναι αυτή η πρόβλεψη που επαναλαμβάνεται διαχρονικά, Υπουργέ μου, σε όλες τις συμβάσεις του δημοσίου τα τελευταία χρόνια. Η πλήρης απαλλαγή από όλα τα τέλη που έχουν σχέση με την αυτοδιοίκηση. Γιατί συμπεριφερόμαστε έτσι ως πολιτικό σύστημα στην αυτοδιοίκηση. Εγώ δεν λέω «συμπεριφέρεστε». Ένας δήμος από τον οποίο διέρχεται μια τέτοια υποδομή δεν επιβαρύνεται με έξοδα από επιπλέον φωτισμούς σε εισόδους-εξόδους για λόγους ασφαλείας ενός τέτοιου δρόμου; Η αυτοδιοίκηση γενικότερα, της Αττικής εν προκειμένω, για τη διαχείριση απορριμμάτων τι θα κάνει; Θα τα στέλνει στο διάστημα τα απορρίμματα ο παραχωρησιούχος; Δεν τυγχάνουν επεξεργασίας τα απορρίμματα; Γιατί απαλλάσσεται από κάθε μορφής τέλος; Τι λογική είναι αυτή;

Μιλήσατε, Υπουργέ, νωρίτερα στην παρέμβασή σας για το τι θα γίνει αν δεν έχουμε διόδια. Δηλαδή, να το πάρω ανάποδα. Οι παράλληλοι δρόμοι δέχονται ένα ορισμένο φόρτο. Σωστά; Και δεν θα ήταν σωστό, λέτε, να πάει όλο στην Αττική Οδό. Αυτό δεν είπατε; Δεν σας παραφράζω νομίζω. Δεν θα ήταν καλό να δεχθεί όλη την κίνηση της Αττικής ή Αττική Οδός. Αυτό δεν είπατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφε, δεν κάνουμε διάλογο. Το γνωρίζετε. Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, αν θέλετε απαντήστε μετά.

ΠΑΡΙΣ ΚΟΥΚΟΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εδώ, λοιπόν, σας θέτω ένα απλό ζήτημα. Επιβαρύνονται, λοιπόν, και με κίνηση στους παράλληλους δρόμους που έχουν στην αρμοδιότητά τους να καθαρίζουν, να φροντίζουν, να συντηρούν οι δήμοι. Για ποιο λόγο απαλλάσσονται συνολικά οι παραχωρησιούχοι; Όχι μόνο ο συγκεκριμένος. Εγώ δεν μιλάω για τα φωτογραφικά διόδια. Είναι μια επαναλαμβανόμενη διάταξη σε συμβάσεις τα τελευταία χρόνια. Γιατί πλήρης απαλλαγή από όλα; Πραγματικά μας είναι ακατανόητη.

Κατά τα άλλα είναι δεδομένη η στάση μας για την οποία μίλησε, όπως είπα, τεκμηριωμένα ο εισηγητής μας, αλλά είχα την ευκαιρία και εγώ στην παρέμβασή μου να πω ότι μία σύμβαση της οποίας δεν έχουμε όλα τα διαθέσιμα στοιχεία δεν μπορεί να έχει την συναίνεσή μας. Ενώ συμφωνούμε επί της αρχής. Δεν έχουμε πρόβλημα που γίνεται σύμβαση παραχώρησης. Δεν έχουμε πρόβλημα ούτε με τη μέθοδο. Ούτε υποτιμούμε το τίμημα το οποίο εισπράττει το κράτος αλλά θα θέλαμε να ξέρουμε από πού προκύπτει ότι είναι εύλογο ότι είναι υψηλό ή χαμηλό. Αντί να σκιαμαχούμε στη Βουλή θα έπρεπε να κάνουμε ένα σοβαρό διάλογο για να βελτιώσουμε αυτές τις διατάξεις.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, ένα θέμα για το οποίο μιλήσαμε κι άλλη φορά μαζί και με επίκαιρη ερώτησή μου, νομίζω ότι από τους αυτοκινητόδρομους ήταν μια χρυσή ευκαιρία για το Ταμείο Ανάκαμψης να περάσουμε σε ένα άλλο μεγάλο κεφάλαιο στις μεταφορές αυτών των σιδηροδρόμων. Δυστυχώς, χάσατε αυτή την ιστορική ευκαιρία. Όλη η Ευρώπη κινείται με τρένο και εσείς έχοντας το μεγαλύτερο χρηματοδοτικό πακέτο μεταπολεμικά αφήσατε αυτή την τεράστια ευκαιρία για τη χώρα να πάει χαμένη.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ - Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Κουκουλόπουλο.

Καλείται στο Βήμα η κ. Θεοδώρα Τζάκρη, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το Σάββατο 5 Οκτωβρίου στις 23.59' λήγει η σύμβαση του ΤΑΙΠΕΔ με τον νυν παραχωρησιούχο της Αττικής Οδού και στις 0.01' της Κυριακής, η χρηματοδότηση, η λειτουργία και η εκμετάλλευση της Αττικής Οδού θα αλλάξει χέρια και θα περάσει στον νέο παραχωρησιούχο με μια πρωτόγνωρη διαδικασία. Δεν έχει συμβεί κάτι τέτοιο, κύριε Υπουργέ, από τη μια στιγμή στην άλλη ν' αλλάζει η διαχείριση ενός εμβληματικού έργου, όπως είναι αυτό της Αττικής Οδού.

Το είπε και ο κ. Μουστάκας, ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της «Νέας Αττικής Οδού Παραχωρήσεις Α.Ε.» και εκτε-

λεστικό μέρος του διοικητικού συμβουλίου της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», ότι είναι ιδιαίτερα αγχωμένοι με αυτή την πρωτόγνωρη διαδικασία και ότι καταβάλλεται πολύ μεγάλη προσπάθεια προκειμένου να ανταποκριθούν πλήρως στις διαδικασίες που προβλέπονται για την παράδοση του έργου στο νέο παραχωρησιούχο μέχρι το βράδυ του Σαββάτου 5 Οκτωβρίου.

Για μια ακόμη φορά, λοιπόν, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη ευελίξει, όχι μόνο την κοινή λογική, αλλά και το ίδιο το κύρος του Κοινοβουλίου, καλώντας μας να τοποθετηθούμε όχι κατά τρόπο που να υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, αλλά υπό το βάρος τελεσιγράφου ύψους 3,27 δισεκατομμυρίων ευρώ, προκειμένου να πιάσει το στόχο της πράξης από το ΤΑΙΠΕΔ. Και το ευελίξει όταν το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ζήτησε από το νομικό συμβούλιο του κράτους γνωμοδότηση για τη σύναψη συμπληρωματικής σύμβασης με τη σημερινή παραχωρησιούχο εταιρεία ώστε η διαδικασία παράδοσης - παραλαβής να γίνει με πιο ομαλό τρόπο. Και ενώ εξετάζονταν μια μεταβατική περίοδος πέντε, έξι μηνών από τις 6 Οκτωβρίου και μετά, προκειμένου η υφιστάμενη σύμβαση παραχώρησης να παραδοθεί στον νέο παραχωρησιούχο στις 12 Φεβρουαρίου του '25 -δηλαδή πέντε μήνες μετά την υπογραφή της νέας σύμβασης, που έγινε 12-9-24- ώστε να εξακολουθήσει χωρίς προβλήματα η αδιάτακτη εξακολούθηση παροχής των υπηρεσιών λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου και με το περιεχόμενο της σχετικής γνωμοδότησης να μην έχει γνωστοποιηθεί και ενώ φαινόταν να ανοίγει ο δρόμος για την επέκταση υφιστάμενης σύμβασης με τον νυν παραχωρησιούχο, όλα άλλαξαν και αποφασίστηκε, έτσι ξαφνικά, να γίνει η μεταβίβαση αυτού του εμβληματικού έργου από τη μια στιγμή στην άλλη.

Έχει, όμως, μια σημασία να πούμε γιατί έγινε αυτή η γρήγορη αλλαγή. Έγινε γιατί χρειαζόταν να εισρεύσουν στα ταμεία του κράτους έσοδα ύψους 3,27 δισεκατομμυρίων ευρώ, που πρέπει να εισέλθουν όπως αντιλαμβάνεστε με την ολοκλήρωση των εκκρεμών παραχωρήσεων και συναλλαγών του ελληνικού δημοσίου μέχρι το τέλος του 2024.

Ουσιαστικά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για μια επίσπευση επίτευξης του συμπεφωνημένου στόχου ανάπτυξης στον προϋπολογισμό ύψους 2,5%, ενός στόχου που ακόμη και με την προσπάθεια επίσπευσης και την προείσπραξη των εσόδων από την Αττική Οδό υπονομεύεται από την είσπραξη των εσόδων από τον τουρισμό, που ήταν πολύ χαμηλότερα των προσδοκώμενων και βεβαίως και από τη διευρύνηση του ελλείμματος του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών, το οποίο βαίνει επιδεινούμενο κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2024.

Και κάπως έτσι, πιέστηκε αφόρητα η μεταβίβαση της Αττικής Οδού να γίνει άμεσα και μάλιστα εντός του 2024, με το Υπουργείο να φέρνει προς ψήφιση την κύρωση σύμβασης, σήμερα, Πέμπτη 3 Οκτωβρίου, μόλις δύο μέρες πριν την εκπνοή της υφιστάμενης, με ελλείψεις εγγράφων που αφορούν σε τεχνικές και οικονομικές λεπτομέρειες και με πληθώρα διαδικαστικών θεμάτων να μην έχουν λυθεί ή να μην προβλέπονται πουθενά.

Πέρα, λοιπόν, από τα 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ και το 7,5% επί των εσόδων κάθε χρόνο που θα αποδίδει ο νέος παραχωρησιούχος στο ελληνικό δημόσιο, η Κυβέρνηση δεν μας λείπει την αλήθεια περί του πραγματικού ύψους των εσόδων όπως αυτά θα διαμορφωθούν κατόπιν και των τριών επεκτάσεων προς Αργυρούπολη, προς Ραφήνα και προς Λαύριο.

Πουθενά δεν είδαμε, κύριε Υπουργέ, τον απολογισμό από την υφιστάμενη κοινοπραξία εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού, προκειμένου να βγάλουμε αν θέλετε ασφαλή συμπεράσματα για την προτέρα διαχείριση και τα υπερκέρδη που αποκόμισε ο προηγούμενος παραχωρησιούχος.

Αντ' αυτών βλέπουμε να διατυπώνεται μια εκτιμώμενη πρόβλεψη επένδυσης ύψους 380 εκατομμυρίων ευρώ, που πρόκειται να επενδυθούν τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια, χωρίς να προκύπτει ούτε από ποια έργα πρόκειται, ούτε για ποια συχνότητα συντήρησης μιλάμε και γενικά ποια έργα θα γίνουν και με ποιες τεχνικές προδιαγραφές.

Χωρίς κανένα επενδυτικό ρίσκο, η νέα εταιρεία ανακοινώθηκε ότι θα μειώσει τα διόδια στα 2,50 ευρώ από 2,80 που είναι σήμερα, αρχής γενομένης από την Κυριακή 6 Οκτωβρίου. Από το πέμπτο έτος, όμως, θα μπορεί να επιβάλλει έως και 30% αύξηση

των διοδίων τελών, να το διαμορφώσει δηλαδή το διόδιο στο 3,25 ευρώ σε χρονικές περιόδους και σε ώρες που αυτός θα κρίνει, επιλέγοντας δηλαδή μετά την παρέλευση της πενταετίας το δυναμικό διόδιο. Προφανώς αυτό συνδέεται με το κόστος χρήσης των μελλοντικών επεκτάσεων προς Αργυρούπολη, Ραφήνα και Λαύριο, όπως ήδη είπα και, προσέξτε, έρχεται προς κύρωση μια Σύμβαση η οποία προβλέπει το προοπτικό κόστος διοδίων ως κεφαλικό φόρο και όχι ως χιλιόμετρική χρήση. Δηλαδή, για να το πω απλά, όποιος χρησιμοποιεί τρία χιλιόμετρα ή εξήντα χιλιόμετρα της Αττικής Οδού θα πληρώνει το ίδιο διόδιο. Αυτό δεν καταστρατηγεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την αρχή της αναλογικότητας; Δεν παραβιάζει το Σύνταγμα;

Καμμία πρόβλεψη, επίσης, δεν υπάρχει για τους κατόχους e-Pass, των καρτών διέλευσης, που σήμερα η τιμή διέλευσης είναι 2,55 ευρώ. Ακόμη σήμερα δεν έχει διαμορφωθεί η νέα τιμή, που θα πρέπει να καθοριστεί κάτω από δυόμισι ευρώ, για όσους περνούν από τους σταθμούς διοδίων με πομποδέκτη.

Υπάρχει όμως κι ένα πολύ σοβαρό θέμα, που είναι το ζήτημα του μέλλοντος των εργαζομένων υπό το καθεστώς της νέας Σύμβασης. Ανεξάρτητα από τις αποζημιώσεις που θα δοθούν λόγω απόλυσης και την τρίμηνη νέα σύμβαση, δεν προβλέπεται τίποτα άλλο. Θα συνεχίσουν με τον ίδιο μισθό και με την ίδια σχέση εργασίας; Κανείς δεν γνωρίζει.

Επί της ουσίας, θέλω ναβάλω ένα ρητορικό ερώτημα: Είναι συμφέροντα τελικά η νέα Σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού με τα 3,27 δισεκατομμύρια κατ' έτος και το 7,5% επί των εσόδων, όταν τα έσοδα της Αττικής Οδού σε βάθος είκοσι πέντε ετών, συνυπολογισμένων των αυξημένων διοδίων μετά την ολοκλήρωση των επεκτάσεων αλλά και των αυξημένων διελυγμών, υπολογίζεται να φτάσει στα 25 με 27 δισεκατομμύρια ευρώ με σημερινές τιμές. Όταν μάλιστα δεν υπάρχει κατασκευαστικό αντικείμενο, αφού σας είπα ότι ήδη το ΤΑΙΠΕΔ έθεσε εκτός του συγκεκριμένου διαγωνισμού τις επεκτάσεις προς Ραφήνα, Λαύριο και Αργυρούπολη, που σημαίνει ότι οι επεκτάσεις θα χρηματοδοτηθούν από ένα έωλο χρηματοδοτικό σχήμα, το οποίο με βάση τα μέχρι σήμερα ισχύοντα θα καταλήξει σε επιβάρυνση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων, καθώς είναι σαφές ότι ένα τόσο μεγάλο έργο θα καταλήξει δια του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας να αντλήσει πόρους από το ΠΔΕ, το οποίο στρέφοντας αυτούς τους πόρους στην κατασκευή των επεκτάσεων, απαλλάσσει από το κατασκευαστικό κόστος το νέο παραχωρησιούχο, σε βάρος άλλων έργων που προτεραιοποιούνται στην ελληνική κοινωνία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σαφές ότι εμείς δεν μπορούμε να υπερψηφίσουμε την κύρωση αυτής της σύμβασης, την οποία θεωρούμε ακραία βλαπτική για το δημόσιο συμφέρον και αφήνουμε την κυβερνητική πλειοψηφία και όσους συστρατεύονται μαζί της να αναλάβουν και την ευθύνη των πράξεών τους.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ – Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Τζάκρη.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Γαβρήλος, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΒΡΗΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, ήρθε εδώ ο κ. Χατζηδάκης μετά από δύο μήνες απουσίας του από την Ολομέλεια της Βουλής και ασφαλώς, αντί να απαντήσει στα μεγάλα ερωτήματα που τέθηκαν τις τελευταίες μέρες από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία για τα κόκκινα δάνεια, για την προστασία της πρώτης κατοικίας, για την τροπολογία που καταθέσαμε προκειμένου να ανακουφιστούν οι δανειολήπτες, το μόνο που είχε να πει είναι ότι μειώθηκαν τα δάνεια από τις ελληνικές τράπεζες, περνώντας όμως σε funds.

Αυτή είναι και η απάντηση που έδωσε στους «έντεκα» Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, χωρίς όμως να μας λέει τι θα γίνει με τα διακόσια πενήντα χιλιάδες σπίτια Ελλήνων πολιτών. Ήδη έχουν πλειστηριαστεί δεκαπέντε χιλιάδες με είκοσι χιλιάδες σπίτια το 2024 και θα βγουν σε πλειστηριασμό συνολικά, περίπου, διακόσιες εξήντα χιλιάδες σπίτια έως τις αρχές του 2027.

Καμμία απάντηση από τον κ. Χατζηδάκη, σε σχέση με αυτά τα ερωτήματα που του θέσαμε και ασφαλώς, του τα έθεσαν και οι «έντεκα» Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας. Μάλιστα, ένας εξ αυτών ήρθε εδώ και επανέλαβε και προφορικά το ερώτημα που τέθηκε στον κ. Χατζηδάκη, τον Υπουργό Οικονομικών.

Δεν μας είπε ο κ. Χατζηδάκης, τελικά, αν θα υιοθετήσει την πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία για να έρθει προς συζήτηση στην Επιτροπή Οικονομικών η υπόθεση των κακών πρακτικών των τραπεζών με τις υπερχρεώσεις στις συναλλαγές των Ελλήνων φορολογουμένων. Καμμία απάντηση επ' αυτού. Δεν μας είπε αν θα συζητήσουμε τις διαφορές επιτοκίων που παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια εις βάρος των Ελλήνων φορολογουμένων. Ένα επιτόκιο δανεισμού στα ύψη και ένα επιτόκιο καταθέσεων στα τάρταρα, με μεγάλη απόκλιση σε σχέση με τους δείκτες που υπάρχουν στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτά ήταν τα ερωτήματα που είχαμε θέσει και δεν υπήρξε καμία κουβέντα από τον κ. Χατζηδάκη. Αντίθετα, ήρθε εδώ για μία ακόμη φορά να δοξαστεί, μην του πάρει άλλος τη δόξα των ιδιωτικοποιήσεων, αυτό που έχει οδηγήσει πλέον το ελληνικό κράτος να είναι χωρίς έσοδα, αλλά να απομυζά μόνο από τον πόρο εισοδήματος, από τους έμμεσους φόρους, που φθάνουν γύρω στο 60%, σε σχέση με τους συνολικούς φόρους- τον Έλληνα φορολογούμενο.

Ήδη για το 2024, για το πρώτο επτάμηνο, οκτάμηνο, έχουμε ένα υπερπλεόνασμα 8 δισεκατομμυρίων αυτών τους τελευταίους μήνες πέρα από αυτά που είχαν υπολογιστεί ως πλεονάσματα και ήμασταν υποχρεωμένοι απέναντι στους Θεσμούς.

Ωστόσο, συνεχίζει εκεί να μιλά, γιατί είναι η νεοφιλελεύθερη αντίληψή του, η ιδεοληψία του αυτή που τον οδηγεί. Εγώ δεν θέλω να πω ότι πάνω σε αυτή την ιδεοληψία γίνονται δουλειές και επωφελούνται λίγοι και ισχυροί άνθρωποι της χώρας, αλλά ιδεοληπτικά επιμένει στις ιδιωτικοποιήσεις, ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων, ιδιωτικοποίηση των μεγάλων οδών, των λιμανιών, των τρένων που οδήγησαν σε αυτό το μεγάλο έγκλημα των Τεμπών. Παρατημένα τα τρένα και από τη «HELLENIC TRAIN».

Όμως, ασφαλώς τις τελευταίες μέρες βλέπουμε να γίνεται πάλι λόγος, αφού είχαμε τα τελευταία χρόνια τις αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας και να προσπαθεί η ελληνική Κυβέρνηση με έμμεσο τρόπο, μέσω ΣΔΙΤ, με οργανισμούς, όπως θέσπισε για τη Θεσσαλία, να ιδιωτικοποιήσει ακόμη και το σημαντικότερο δημόσιο αγαθό της χώρας που δεν είναι άλλο από το νερό.

Και ασφαλώς γεννάται το ερώτημα γιατί ο δημόσιος τομέας δεν θα μπορούσε να κάνει καλύτερα τη δουλειά αυτή που καλείται να την κάνει μία ιδιωτική εταιρεία και προς όφελος και εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος και των Ελλήνων φορολογουμένων. Δεν δόθηκε μια πειστική απάντηση, γιατί μετά από τόσα χρόνια που παραλάβαμε πλέον το έργο, το έργο έχει ολοκληρωθεί κατασκευαστικά, έρχεται ένας ιδιώτης να επωφεληθεί αυτού του έργου και μας λέει η Κυβέρνηση ότι δίνει ο ιδιώτης 3 δισεκατομμύρια ευρώ να καλύψουμε -τάχα- το δημόσιο χρέος και ασφαλώς 7,5% περίπου τον χρόνο από τα δημόσια έσοδα σε μια περίοδο εικοσιπενταετίας, που αν καθίσουμε και με κομπιουτεράκι θα αποδείξουμε ότι πάλι δεν είναι προς όφελος του δημόσιου συμφέροντος και του Έλληνα φορολογουμένου αυτή η σύμβαση. Μικρό, συνεπώς, το όφελος για το ελληνικό δημόσιο.

Τίμημα για τη σύμβαση παραχώρησης: Μας λέει η Κυβέρνηση «ικανοποιητικό». Μας έφερε κάποιον εκτιμητή, για να δούμε τι έγινε τα προηγούμενα χρόνια και σε βάθος μιας εικοσιπενταετίας μία μελέτη, να δούμε τελικά αν ανταποκρίνεται πραγματικά στο δημόσιο συμφέρον αυτή η σύμβαση; Αποκρύπτονται ή δεν υπάρχουν τα προσαρτήματα στην εν λόγω σύμβαση. Έρχεται η Βουλή να νομοθετήσει στα τυφλά, χωρίς να υπάρχουν πουθενά τα προσαρτήματα που έπρεπε να συνοδεύουν τη σύμβαση αυτή. Ποιος είναι ο υποχρεώσεως -τάχα- του ιδιώτη των 380 εκατομμυρίων ευρώ; Σε τι συνίστανται; Θα είναι ένας νέος τάπητας; Θα είναι κάτι άλλο αυτά τα 380 εκατομμύρια ευρώ και τότε θα πρέπει να τα επενδύσει εκεί ο ιδιώτης ο οποίος θα κάνει χρήση αυτού του αυτοκινητόδρομου; Πουθενά δεν φαίνονται και δεν ορίζονται οι υποχρεώσεις συντήρησης, οι υποχρεώσεις του ιδιώτη και έχουμε

δεν και από άλλες συμβάσεις ιδιωτικοποίησης -γιατί περί ιδιωτικοποίησης μιλάμε, ως είναι παραχώρηση για είκοσι πέντε χρόνια- ότι, τι συνέφερε τον ιδιώτη σε σχέση με τη σύμβαση το επένδυε, ότι δεν τον συνέφερε το άφηνε να πηγαίνει πίσω. Το έχουμε δει αυτό και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης που συζητούσαμε την προηγούμενη βδομάδα και σε άλλες -τάχα- επενδύσεις και συμβάσεις που υπογράψατε.

Μας λέτε ότι θα πέσει το κόμιστρο στα 2,50 ευρώ από 2,80. Αλήθεια; Μετά από πέντε χρόνια αυτό είναι στην κρίση του ιδιώτη να ανέβει και πάνω από 3 ευρώ σε ώρες αιχμής. Ποιος θα πληρώσει το μάρμαρο; Ασφαλώς ο Έλληνας φορολογούμενος και αυτός που κάνει χρήση της Αττικής Οδού προς όφελος αυτού του ιδιώτη.

Τέλος, μιλήσατε για τον ανεξάρτητο μηχανικό που -τάχα- θα διορίσει το δημόσιο και θα πληρώνεται, όμως, από την ιδιωτική εταιρεία. Πόσο ανεξάρτητος είναι αυτός ο ανεξάρτητος μηχανικός, όταν θα πληρώνεται, θα συμβάλλεται με τον ιδιώτη, να παρουσιάζει την πραγματική εικόνα της κατάστασης προς όφελος του ελληνικού δημοσίου;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για μία ακόμη φορά φέρνεται μία ουσιαστικά ιδιωτικοποίηση, όχι παραχώρηση, ανάλογη με αυτή της ΔΕΗ που έχει εκτοξεύσει την τιμή της ενέργειας στα ύψη, έχει αφήσει το δίκτυο της ΔΕΗ, του ΑΔΜΗΕ χωρίς επένδυση, χωρίς τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης που απαιτούνται για να λειτουργεί το σύστημα στη χώρα και περηφανεύεστε για αυτό. Είστε η Κυβέρνηση της ιδιωτικοποίησης, είστε η Κυβέρνηση του ξεπουλήματος!

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Γαβρήλο.

Επόμενος ομιλητής ο κ. Κωνσταντίνος Χήτας, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης, θα ακολουθήσει ο κ. Κατσαφάδος, ο κ. Καραθανασόπουλος, ο κ. Παναγιωτόπουλος, ο κ. Ηλιόπουλος και η κ. Καραγεωργοπούλου.

Ορίστε, κύριε Χήτα, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Τι κάνουμε σήμερα; Σήμερα παραχωρούμε την Αττική Οδό για είκοσι πέντε χρόνια στη συγκεκριμένη εταιρεία, στην «ΤΕΡΝΑ». Τα έσοδα για την Αττική Οδό υπολογίζονται πάνω από 28 δισεκατομμύρια ευρώ. Και εμείς παραχωρούμε την Αττική Οδό, λοιπόν, αντί να πάρουμε εμείς, το κράτος δηλαδή, τα χρήματα αυτά για είκοσι πέντε χρόνια. Και τι θα πάρουμε εμείς, τι θα πάρει το κράτος δηλαδή, όταν λέμε «εμείς»; Θα πάρει 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ συν ένα ποσοστό 7,5% επί του τζίρου, δηλαδή περίπου άλλα 4 δισεκατομμύρια ευρώ. Δηλαδή θα εισπράξει το κράτος 4 δισεκατομμύρια και 3,27 δισεκατομμύρια, 7,27 δισεκατομμύρια ευρώ με βάση τους υπολογισμούς, ενώ με την παραχώρηση ο επενδυτής θα εισπράξει 28 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή πετάμε 28 δισεκατομμύρια ευρώ, δεν τα εισπράττουμε εμείς. Θα μπορούσαμε εμείς να τα εισπράξουμε. Για ποιον λόγο δεν κρατάει το κράτος την Αττική Οδό; Θα εισπράξουμε 7,26 δισεκατομμύρια έναντι 28 δισεκατομμυρίων που υπολογίζονται τα έσοδα για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια. Αυτό είναι όλο το ρεζουμέ. Αυτή είναι όλη η ουσία της σημερινής συζήτησης. Αυτά είναι τα νούμερα. Αντί να τα εισπράξει το κράτος τα χρήματα αυτά, θα τα εισπράξει ένας ιδιώτης. Αντί να εισπράξει το κράτος 28 δισεκατομμύρια, ένας εισπράξει 7 δισεκατομμύρια, απλά πράγματα, όμορφα, παστρού.

Θέλω μια ερώτηση ακόμη να κάνω για όταν θα μιλήσει ο κύριος Υφυπουργός ή αν ξανάρθει ο κ. Χατζηδάκης, δεν ξέρω. Θέλω να μας πείτε, η ΤΕΡΝΑ που είναι η ίδια εταιρεία που έχει πάρει και την Εγνατία Οδό -είναι ερώτημα, πραγματικά δεν γνωρίζουμε, για αυτό και το ρωτάμε- έχει πληρώσει τα χρήματα για την παραχώρηση της Εγνατίας Οδού; Είναι περίπου 1,5 δισεκατομμύριο, είναι 1,49 δισεκατομμύριο ακριβώς. Εάν γνωρίζετε, να μας δια φωτίσετε εάν έχει πληρώσει τα χρήματα αυτά στο κράτος η συγκεκριμένη εταιρεία. Αυτά θέλουμε να μάθουμε εμείς. Είναι ένα ερώτημα, στο οποίο πρέπει να απαντήσετε.

Με όλο τον κακό χαμό που γίνεται στη Μέση Ανατολή, διαβά-

σαμε πριν από λίγο τις δηλώσεις του κ. Δένδια για την απομάκρυνση είκοσι δύο Ελλήνων και τριάντα οκτώ Κυπρίων από τη Βηρυτό με το C-13. Θέλω να θυμίσουμε στην Κυβέρνηση ότι στον Λίβανο οι Ελληνορθόδοξοι -οι Ρωμιοί, όπως τους αποκαλούν- είναι το 8% του πληθυσμού της χώρας. Είναι μια από τις εθνοτικές συνιστώσες του πολυεθνικού λιβανέζικου κράτους. Είναι οι απόγονοι των Ελλήνων. Αυτοί οι άνθρωποι, οι οποίοι είναι πάρα πολλοί -δεν είναι μόνο οι είκοσι δύο Έλληνες που απομακρύνθηκαν σήμερα και οι τριάντα οκτώ Κύπριοι- είναι εκείνοι για τους οποίους ο κ. Δένδιας, ο οποίος κάνει τις δηλώσεις σήμερα, θυμίζω ότι το 2021 είχε συναντηθεί με την τότε αντιπρόεδρο της λιβανέζικης κυβέρνησης και Υπουργό Εξωτερικών και Άμυνας του Λιβάνου, την ελληνορθόδοξη επίσης Ζέινα Ακάρ, στο Υπουργείο Εξωτερικών.

Τότε ο κ. Δένδιας -το 2021, πριν από τρία χρόνια- είχε δεσμευτεί για απόλυτη υποστήριξη της Ελλάδος στον Λίβανο, για βοήθεια στην ανοικοδόμηση, για στήριξη στην πολιτική σταθερότητα, όπως και ότι η χώρα μας η Ελλάδα θα βρίσκεται στο πλευρό συνεχώς των Ελλήνων του Λιβάνου. Φυσικά δεν έγινε. Εμείς ρωτάμε: Τι θα γίνουν όλοι αυτοί οι άνθρωποι; Έχετε εγκαταλείψει το 8%, όπως σας είπα και πριν, του πληθυσμού της χώρας που είναι οι ελληνορθόδοξοι, οι Ρωμιοί του Λιβάνου στο έλεος εκεί της κατάστασης. Καμία κίνηση, κανένα ενδιαφέρον. Για άλλη μια φορά, λοιπόν, ο κ. Δένδιας και η ελληνική Κυβέρνηση είπαν ψέματα το 2021. Αυτοί οι άνθρωποι είναι εκεί και τους έχετε εγκαταλείψει, βασικά όπως έχετε εγκαταλείψει όλη την Ελλάδα.

Είναι μια -αποδεδειγμένα πλέον, καθημερινά το βλέπουμε- Κυβέρνηση σε αποδρομή. Έχετε εγκαταλείψει τα πάντα. Θαρρείς κανείς ότι η χώρα είναι στον αυτόματο. Τι μπορεί να πει διαφορετικό ένας άνθρωπος όταν βλέπει αρχές Οκτωβρίου με δεκαοκτώ, δεκαεννιά -στα βουνά και λιγότερο ίσως- βαθμούς κελσίου να έχουν καεί πενήντα χιλιάδες στρέμματα και η φωτιά να καίει μέχρι και πριν από λίγες ώρες μέσα στον Οκτώβριο; Αναρωτιέσαι πόσο ανίκανο πρέπει να είναι ένα κυβερνητικό σχήμα που τέλος Σεπτεμβρίου, αρχές Οκτωβρίου, με περίπου είκοσι βαθμούς κελσίου, χωρίς κανένα άλλο μέτωπο ενεργό -ευτυχώς- και δέκα λεπτά από τη βάση των Καναντέρ -εκεί είναι η απόσταση- να μην μπορεί να σβήσει αυτήν την πυρκαγιά. Είναι πραγματικά λυπηρό. Τουλάχιστον πρέπει να δεσμευτεί -το έχουμε πει, έχουμε καταθέσει και πρόταση νόμου- η Κυβέρνηση με τον πλέον επίσημο τρόπο ότι δεν θα μπει καμία ανεμογεννήτρια και δεν θα χτιστεί τίποτε στην καμένη αυτή έκταση. Γιατί μετά θα λένε ότι καίγονται τα δάση για να μπαίνουν ανεμογεννήτριες. Για να μην λέμε, λοιπόν, αυτό και αφού δεν θέλετε να περάσει η πρόταση νόμου που έχουμε καταβάλει και έχουμε καταθέσει, να μην χτίζεται για να μην φυτρώνει καμμία ανεμογεννήτρια στα καμένα. Τουλάχιστον να δεσμευτείτε με τον πλέον επίσημο τρόπο, γιατί το κακό έχει παραγίνει. Τα τελευταία δυο, τρία χρόνια έχει καεί η μισή Αττική, έχει γίνει στάχτη ο Έβρος, έχει καεί η Εύβοια, έχει καεί η Ρόδος και η Κυβέρνηση μας λέει ότι τα πράγματα πάνε πάρα πολύ καλά.

Θέλω να σας θυμίσουμε το εξής: Η Κυβέρνηση μπήκε στον έκτο σχεδόν χρόνο διακυβέρνησης. Είστε η ίδια Κυβέρνηση και ακόμη βρίσκεστε στο στάδιο των διαπιστώσεων. Διαπιστώνετε ότι πρέπει, για παράδειγμα, να αναθεωρήσουμε τις απόψεις μας για την αντιπυρική προστασία. Κάνετε ακόμη διαπιστώσεις. Πόσα χρόνια πραγματικά θέλετε για να περάσετε στο στάδιο της πραγματικής δράσης και να δίνετε λύσεις; Πόσα χρόνια πρέπει να κυβερνήσετε τη χώρα αυτή για να μπορέσετε επιτέλους να την κυβερνάτε σωστά; Ακόμα κάνετε διαπιστώσεις.

Όπως διαπιστώσεις κάνετε και γι' αυτό το φαινόμενο της εποχής το οποίο είναι σε έξαρση και είναι πολύ λυπηρό, γιατί εδώ μιλάμε για τα παιδιά μας, για την παραβατικότητα των ανηλίκων. Εννοείται ότι είναι ένα πολύ σύνθετο θέμα και πολύ σοβαρό και θα πρέπει εδώ το Κοινοβούλιο και όλους μας να μας απασχολήσει πάρα πολύ και να δούμε τι κάνουμε λάθος όλα αυτά τα χρόνια. Αυτό είναι πολύ σημαντικό θέμα, από το να ακούγονται μόνο κραυγές ή σιδήποτε άλλο και ούτε λύνεται με έναν νόμο ή με μια σκέψη ή με μια διάταξη. Τα κρούσματα είναι καθημερινά και πραγματικά μας σοκάρουν όλους. Το να βλέπεις τα παιδιά δώδεκα ή δεκαεσσάρων ετών να συμπεριφέρονται με τέτοια σκληρότητα είναι πραγματικά ανατριχιαστικό. Αλλά και πάλι βλέπετε

πόσο επιπόλαια λειτουργείτε, γιατί πάτε να τιμωρήσουμε τους γονείς. Είμαστε οι πρώτοι που θέλουμε πραγματικά να εφαρμοστεί ο νόμος και η τάξη. Αλλά εδώ έχουμε να κάνουμε -κι εμείς αυτό θεωρούμε και τη δική σας τακτική- με τις γνωστές κινήσεις εντυπωσιασμού, τα γνωστά πυροτεχνήματα. «Α, θα πω κάτι, ένα τσιτάτο, θα πάρω αυτό, θα μπαίνουν οι γονείς φυλακή», μια χαρά, τελείωσε το έργο. Έχουμε να κάνουμε με μια πολύ δύσκολη ασθένεια και πάλι προσπαθείτε με ένα απλό παυσίπονο να αντιμετωπίσετε αυτή την πολύ δύσκολη ασθένεια.

Ξέρετε, εδώ δεν έχουμε να κάνουμε με παιδιά που γεννιούνται παραβάτες. Όχι, μια χαρά γεννιούνται τα παιδιά. Πρέπει να καθίσουμε να ψάξουμε γιατί τα παιδιά αυτά -τα οποία δεν γεννιούνται παραβάτες- εκδηλώνουν τέτοιες συμπεριφορές στην πορεία -δυστυχώς- και αυτό είναι πολύ μεγάλο θέμα. Όλες οι κυβερνήσεις τα τελευταία πενήντα χρόνια -θα πω εγώ- έχουν ουσιαστικά διαλύσει την οικογένεια. Ο πατέρας, η μητέρα αναγκάζονται και δουλεύουν και απουσιάζουν από το σπίτι δέκα, δώδεκα και δεκατέσσερις ώρες την ημέρα -το ξέρουμε όλοι αυτό- για να μπορέσουν να βγάλουν το «ζην» όχι το «ευ ζην», να συντηρήσουν την οικογένεια τους. Εσχάτως η Κυβέρνηση τους έβαλε, για παράδειγμα, να δουλεύει και έξι μέρες την εβδομάδα από πέντε. Αυτοί οι γονείς πώς αναθρέψουν τα παιδιά τους; Πώς θα μπορέσουν οι γονείς αυτοί να αναθρέψουν τα παιδιά τους; Με αυτόματο πιλότο παιδιά δεν μπορούν να ανατραφούν ή να μεγαλώσουν σωστά. Η Κυβέρνηση δεν έχει κάνει τίποτα και μετά λύπης το λέμε αυτό, να υποστηρίξει πραγματικά την οικογένεια, να υποστηρίξει πραγματικά την Ελληνίδα μάνα. Για να μην μιλήσουμε για την παιδεία που απαξιώνεται όλο και περισσότερο. Χωρίς οικογένεια, χωρίς παιδεία τι παιδιά περιμένουμε, λοιπόν, να μεγαλώσουμε; Τόσα χρόνια σπέρνουμε ανέμους. Δυστυχώς αρχίζουμε να θερίζουμε θύελλες.

Ξέρετε, δεν νοιάζεστε ούτε για την οικογένεια, για την οποία φωνάζουμε πάρα πολλά χρόνια και μας λέτε συντηρητικούς, δεν νοιάζεστε ούτε για το δημογραφικό, για τα αμείλικτα στατιστικά στοιχεία τα οποία είναι μια βαθιά μαχαίριά στην καρδιά της Ελλάδος. Είχαμε πέντε λιγότερες γεννήσεις το 2023 από το 2022, δηλαδή είχαμε μια μείωση σε σχέση με το 2022 της τάξης του 6,1%. Μειώθηκαν ακόμη και οι γάμοι κατά 6,9%. Είχαμε μόνο σαράντα χιλιάδες τριακόσιους πενήντα έναν γάμους για το 2023. Τα μόνα που αυξήθηκαν είναι τα σύμφωνα συμβίωσης μεταξύ ομόφυλων ζευγαριών και τα διαζύγια. Αυτά αυξήθηκαν και αυτά είναι δικά σας έργα. Είναι κάτι το οποίο θα σας ακολουθεί για μια ζωή. Αυτό που κάνατε με τον γάμο των ομόφυλων ζευγαριών ήταν μια πολύ μεγάλη πληγή, μια γροθιά, μια βόμβα στα θεμέλια της ελληνικής κοινωνίας και θα σας βαραίνει για μια ζωή. Δεν πρόκειται ποτέ να ξεπλυθείτε από αυτό, ποτέ. Είχαμε λοιπόν και αύξηση διαζυγίων. Είχαμε πάνω από δεκαπέντε χιλιάδες διαζύγια αυξημένα κατά 4,4% σε σχέση με το 2022. Αναρωτιέται κανείς, πώς να κάνει οικογένεια ρε παιδιά ο νέος; Πώς να κάνουν οικογένειες οι νέοι, όταν το κόστος ζωής τους αναγκάζει -και αυτό είναι τροπιαστικό πραγματικά- να φεύγουν από το πατρικό τους ή να ζουν στο πατρικό τους τα παιδιά μας μέχρι τα τριάντα ένα τους χρόνια; Εγώ το βλέπω και από τη δική μου κόρη. Πώς να φύγει από το σπίτι το κορίτσι, να πάει πού; Δουλεύει, εννοείται δουλεύει, αλλά με τα χρήματα που παίρνει πού να πάει; Τι να πληρώσει, δηλαδή, ενοίκιο και ρεύμα και το κινητό της και τη βενζίνη της ή οτιδήποτε άλλο; Δεν μπορεί να ζήσει.

Μέχρι τα τριάντα ένα τους, λοιπόν, τα ελληνόπουλα μένουν στο σπίτι μας. Είμαστε στην τρίτη χειρότερη θέση της Ευρώπης σε αυτόν τον τομέα. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά μέσο όρο οι νέοι φεύγουν από τα πατρικά τους στα είκοσι έξι χρόνια -EUROSTAT όλα αυτά-, στη Σκανδιναβία φεύγουν στα είκοσι ένα, είκοσι δύο χρόνια, στην Ελλάδα στα τριάντα ένα. Πρώτη είναι η Κροατία, η Σλοβακία και τρίτη είναι η Ελλάδα. Πού να πάμε μπροστά έτσι;

Αυτά είναι σημαντικά θέματα που πρέπει να μας απασχολήσουν όλους εδώ μέσα. Δεν πάμε καλά, δεν πάμε καλά σαν χώρα και αν δεν δούμε τα προβλήματα κατάματα, δεν θα τα λύσουμε ποτέ και έχουμε χρέος απέναντι στα παιδιά μας, ως πολιτικό σύστημα όλοι, να λύσουμε τα θέματα αυτά και να τους προσφέρουμε ένα καλύτερο αύριο.

Και ένα τελευταίο σχόλιο και τελειώνω αμέσως, κύριε Πρό-

εδρε, ένα πιο πολιτικό σχόλιο και όχι κοινωνικό. Δεν ξέρω αν πρέπει να γελάει κανείς με τα όσα βλέπουμε τον τελευταίο καιρό. Είχαμε τους έντεκα που έγιναν δέκα -ο ένας Βουλευτής έφυγε, τον διαγράψατε- ανησυχούντες για τα προβλήματα της ελληνικής κοινωνίας με την ερώτηση στον κ. Χατζηδόκη για τα κόκκινα δάνεια, τα funds. Είχα πει και μια άλλη φορά ότι αυτό λέγεται τζάμπα μάγκας. Δεν μπορεί να στηρίξεις μια κυβέρνηση, να έχεις ψηφίσει ό,τι έχει φέρει αυτή η Κυβέρνηση, γιατί ξέρετε όλα αυτά funds, οι services, οι ηλεκτρονικοί πλειστηριασμοί, όλα αυτά τα νομοθετήματα ψηφίστηκαν εδώ μέσα. Δεν μπορείς, λοιπόν, να στηρίζεις τα πάντα και ξαφνικά να εμφανίζεσαι ως ανησυχούντας. Τώρα έχουμε άλλους οκτώ. Εμφανίστηκαν άλλοι οκτώ. Εάν πραγματικά διαφωνούν αυτοί οι οκτώ -που κατέθεσαν ένα ερώτημα πάλι, νομίζω στον κ. Γεωργιάδη- με την κυβερνητική πολιτική, υπάρχει μια λύση. «Εμείς διαφωνούμε». Ρίξτε την Κυβέρνηση. Τόσο απλά. Και απευθύνομαι και στους έντεκα και στους οκτώ.

Το γεγονός όμως ότι έχουν ψηφίσει οι ίδιοι και έχουν νομοποιήσει αυτά που σήμερα αυτοί καταγγέλλουν, αυτά τα οποία καταγγέλλουν ή υπογραμμίζουν στην Κυβέρνηση με την ερώτησή τους είναι αυτά τα οποία οι ίδιοι, σε προγενέστερο χρόνο είχαν υπερψηφίσει και στήριξη στη Βουλή των Ελλήνων. Αυτό και μόνο δείχνει την υποκρισία του πολιτικού συστήματος, τα παιχνίδια εξουσίας που παίζονται εντός της Νέας Δημοκρατίας, τα οποία δεν μας αφορούν καθόλου, δεν αφορούν τον ελληνικό λαό. Τα παιχνίδια εξουσίας που παίζονται αυτή τη στιγμή στο εσωτερικό της Νέας Δημοκρατίας δεν αφορούν τον ελληνικό λαό. Προκαλεί μάλιστα, και πολλά ερωτηματικά ότι αυτή η αντίσταση, η τελευταία γίνεται όταν έχει ανοίξει κουβέντα για τον νέο Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Έχουν ένα πολύ μεγάλο πολιτικό ενδιαφέρον αυτά τα θέματα, αλλά θα πρέπει και οι έντεκα και οι οκτώ και όσοι ακολουθήσουν να ξέρουν ότι δεν γίνεται να κοροϊδεύουν τον ελληνικό λαό. Δεν γίνεται. Δεν γίνεται να αναρωτιέστε και να κάνετε ερωτήματα στην Κυβέρνηση για θέματα, τα οποία εσείς τα έχετε στηρίξει και τα έχετε ψηφίσει στο παρελθόν. Εμείς και τους έντεκα και τους οκτώ και όσοι ακόμη είναι τους παραδίδουμε στην κρίση του ελληνικού λαού, τους παραδίδουμε στην κρίση των Ελλήνων πολιτών. Και οι εκατόν πενήντα επτά είναι υπεύθυνοι γι' αυτά που σήμερα επιλεκτικά καταγγέλλουν.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Χήτα.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Κωνσταντίνος Κατσαφάδος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου από μία αναφορά την οποία έκανε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ, κ. Κουκουλόπουλος σχετικά με τις αμυντικές δαπάνες. Νομίζω ότι αυτή η συζήτηση είναι πιο επίκαιρη από ποτέ, λόγω της αστάθειας η οποία επικρατεί στη Μέση Ανατολή και τις σειρήνες πολέμου, οι οποίες έχουν ηχήσει εκεί, αλλά και λόγω της συνέχισης του πολέμου μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας. Είναι επίκαιρη αν θέλετε ακόμα και γι' αυτό το νομοσχέδιο το οποίο είναι ένα οικονομικό νομοσχέδιο επί της ουσίας. Και γιατί είναι επίκαιρη; Γιατί ένα κράτος για να ευημερήσει και να έχει ισχυρή οικονομία, πρέπει να είναι ασφαλές. Και για να είναι ασφαλές πρέπει να έχει ισχυρές ένοπλες δυνάμεις.

Ο Πρωθυπουργός, ο Κυριάκος Μητσοτάκης όχι σήμερα όχι χθες όχι όταν ξέσπασε ο πόλεμος μεταξύ της Ρωσίας και της Ουκρανίας, αλλά πιο πριν έχει θέσει το ζήτημα γύρω από την ενιαία αμυντική ευρωπαϊκή πολιτική, η οποία πρέπει να υπάρξει, γύρω από την ανάγκη να στηρίζουμε τις αμυντικές βιομηχανίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και γύρω από την υποχρέωση, την οποία έχουν τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μπορέσουν να δημιουργήσουν ένα σχέδιο άμυνας της Ευρώπης, το οποίο θα βοηθήσει τις χώρες, οι οποίες βρίσκονται στα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν αυτού του βάρους. Ήλθε ο κ. Κουκουλόπουλος και μας είπε ότι είναι

επιτακτική η ανάγκη. Αυτή την ανάγκη δεν την περιμέναμε, δεν την αναγνώσαμε όταν ξέσπασαν οι πόλεμοι στη γειτονιά μας. Αυτή την ανάγκη την έχουμε προβάλει και την έχουμε συζητήσει πολύ καιρό πριν και ναι, όπως καταλαβαίνετε η χώρα μας είναι καταδικασμένη να στηριχτεί τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας και είναι καταδικασμένη να δαπανά ένα μεγάλο ποσό του προϋπολογισμού της, προκειμένου να στρέφονται αυτές στις αμυντικές δαπάνες. Ευχής έργον βέβαια είναι και γι' αυτό συνεχίζουμε και γι' αυτό οφείλει και πρέπει η Ευρώπη και η Ευρωπαϊκή Ένωση να αντιληφθεί την κρίσιμότητα των στιγμών και να ενισχύσει και να βοηθήσει τις χώρες, οι οποίες θωρακίζονται αμυντικά όχι από επιλογή, αλλά από υποχρέωση και από ανάγκη.

Επιτρέψτε μου λοιπόν, κλείνοντας αυτή την παρένθεση, παράλληλα να εκφράσω και τα ειλικρινή μου συλλυπητήρια στην οικογένεια του άτυχου Έλληνα ο οποίος έπεσε θύμα της τρομοκρατικής ενέργειας, των τρομοκρατών της Χαμάς και ένας νέος Έλληνας, ένα νέο ελληνόπουλο είκοσι έξι χρόνων εντελώς άδικα σε μία στάση έχασε τη ζωή του. Φυσικά και έχουν δικαίωμα οι λαοί και διεκδικήσεις, αλλά όχι με τη δύναμη των όπλων. Και οφείλουμε και πρέπει να αναγνωρίσουμε και να καταλάβουμε ότι το δίκαιο σου οφείλεις και πρέπει να το διεκδικείς και να το κερδίζεις μέσα από το διάλογο, μέσα από τα αρμόδια όργανα τα οποία υπάρχουν τα διεθνή και κάτω από τις διεθνείς συνθήκες και τους διεθνείς κανόνες, οι οποίοι επικρατούν. Δεν το κερδίζεις με τη δύναμη των όπλων και δεν το κερδίζεις στρέφοντας σε αυτά τα όπλα σε αθώους ανθρώπους και σκοτώνοντας αθώους ανθρώπους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το 1974 ο Κωνσταντίνος Καραμανλής μαζί με την αποκατάσταση της δημοκρατίας και την εδραίωση της δημοκρατίας και μετά από τις εργώδεις προσπάθειες τις οποίες έκανε για να εντάξει τη χώρα και να τη βάλει στη μεγάλη ευρωπαϊκή οικογένεια, προσπαθώντας να της δώσει πολιτική, κοινωνική και οικονομική σταθερότητα και ασφάλεια, από τότε -οι παλιότεροι θα το θυμάστε- πίστευε σε τρία εμβληματικά έργα τα οποία έπρεπε να γίνουν στην πατρίδα μας. Να σας θυμίσω: το ένα ήταν η ανάγκη του να φτιαχτεί ένα μεγάλο και σύγχρονο αεροδρόμιο, το οποίο το είχε οριοθετήσει στα Σπάτα, το δεύτερο ήταν να έχει η Ελλάδα επιτέλους μετρό και τρίτο να γίνει ένας περιφερειακός οδικός άξονας ο οποίος να καλύπτει τις κυκλοφοριακές ανάγκες της Αττικής. Δυστυχώς όμως και πάλι με αφορμή αυτό το νομοσχέδιο είμαστε στο ίδιο έργο θεατές. Από 1975 - 1976 που είχε ξεκινήσει αυτή την προσπάθεια η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, φτάσαμε στο 2000 για να αρχίσουν να υλοποιούνται και να ολοκληρώνονται αυτά τα έργα. Γιατί και τότε υπήρχαν φωνές, πάλι μέσα σε αυτή την Αίθουσα, στο Κοινοβούλιο και προσπαθούσαν να εκμεταλλευτούν ανθρώπους έξω από αυτήν την Αίθουσα, οι οποίοι μιλούσαν για ξεπουλήματα, μιλούσαν για καταστροφή της περιουσίας των πολιτών, μιλούσαν για περιβαλλοντική καταστροφή. Και τι έγινε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Χάσαμε χρόνια πολλά, θέσεις εργασίας πολλές, ρυθμούς ανάπτυξης πολλούς και χρήματα. Αυτή ήταν η πραγματικότητα. Και πραγματικά, με θλίψη ακούω πάλι να μιλάμε ξανά για τα χρυσά και τα ασημικά, για την περιουσία τη δημόσια. Είχαμε, κύριε Υπουργέ, να το ακούσουμε από την περίοδο 2012 - 2015. Το 2012 - 2015 στην Κυβέρνηση Σαμαρά-Βενιζέλου, μας κατηγορούσαν ότι ξεπουλάμε τα χρυσά και τα ασημικά. Ποιοι; Αυτοί οι οποίοι ήλθαν τέσσερα χρόνια μετά και δέσμευσαν όλη την περιουσία του κράτους σε ένα Υπερταμείο για εκατό χρόνια.

Θα περίμενα όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα να μην ακούσω ξανά τέτοιες κουβέντες. Ειλικρινά θα περίμενα να υπάρχει λίγη σοβαρότητα και να μην θεωρούμε ότι ο Έλληνας πολίτης και η ελληνική κοινωνία έχει μνήμη χρυσόψαρου. Και αν θέλετε να καθίσουμε να συζητήσουμε ποιος μπορεί να κάνει καλύτερες, προς το συμφέρον της πατρίδας, αποκρατικοποιήσεις και να δούμε πώς έγινε η αποκρατικοποίηση του ΟΣΕ επί κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ, να δούμε ποιος έδωσε τα λιμάνια γιατί άκουσα έναν προηγούμενο ομιλητή να λέει «ξεπουλήσατε τα λιμάνια», να δούμε ποιος ήταν αυτός ο οποίος έδωσε το λιμάνι του Πειραιά, επί ποιας Κυβερνήσεως ολοκληρώθηκε η ιδιωτικοποίηση του λιμένα του Πειραιά και να δούμε και πάρα πολλά άλλα. Αλλά δεν

πρέπει να έχουμε τόσο κοντή μνήμη, γιατί όταν συγκρούεσαι με την πραγματικότητα στο τέλος θα χάσεις, θα σε ξεπεράσει η πραγματικότητα και θα βγεις ψεύτης. Και εμείς σήμερα, όπου περνάει μια κρίση το πολιτικό σύστημα, οφείλουμε και πρέπει να αυξήσουμε την αξιοπιστία του πολιτικού συστήματος και όχι να κοιτάζουμε ευκαιριακά να χαϊδεύουμε αυτιά και να χτυπάμε πλάτες και φυσικά να μας διαψεύδει η πραγματικότητα λίγο καιρό μετά.

Τι συζητάμε, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι σήμερα; Μία σύμβαση παραχώρησης. Θα περίμενα να γίνει ενός άλλου τύπου συζήτησης, για το αν καλύπτει η Αττική Οδός τις ανάγκες σήμερα. Αυτή, ναι, είναι μια σοβαρή συζήτηση.

Όμως, μας κατηγορείτε ότι παίζουμε παιχνίδια με τον παραχωρησιόχο, με αυτόν στον οποίο παραχωρείται η Αττική Οδός. Διεθνής διαγωνισμός δεν έγινε; Ήρθε κάποιος άλλος να προσφέρει κάτι περισσότερο από τα 3.270.000.000 τα οποία παίρνει από το ελληνικό κράτος; Αποκλείσαμε κάποιον και δεν το ξέρω;

Ποια είναι αυτά τα συμφέροντα και αυτά τα παιχνίδια τα οποία παίζονται, λοιπόν; Έρχεστε και μας κατηγορείτε και μας λέτε καρτέλ. Έγινε κάτι; Έρχεστε και μας κατηγορείτε και μας λέτε ότι μειώνουμε τόσο λίγο τα διόδια. Να μην τα μειώσουμε; Και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες δεν θα πει κανένας τίποτα, κάτι το οποίο ήταν δίκαιο, σωστό και δείχνει την κοινωνική μέριμνα; Μήπως ήρθε κάποιος άλλος να προσφέρει περισσότερα και δεν το γνωρίζουμε; Ή έχετε να μας προτείνετε εσείς κάτι; Είναι ιδεολογικό το πρόβλημα;

Δεν είναι ιδεολογικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Είναι ιδεοληπτικό γιατί η μια ιδεολογία έχει καταρρεύσει. Όπου εφαρμόστηκε απέτυχε. Άρα δεν είναι ιδεολογικό το πρόβλημα.

Εμείς ερχόμαστε σήμερα, παραχωρούμε την Αττική Οδό για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια, καταφέρνουμε και παίρνουμε ένα υψηλότερο τίμημα της τάξης των 3.270.000.000, δεσμεύεται η εταιρεία που της παραχωρείται ότι θα κάνει επενδύσεις 380.000.000 ευρώ, μειώνουμε κατά 1,5% το δημόσιο έλλειμμα, εισπράττουμε κάθε χρόνο 7,5% από τα έσοδα -όχι από τα κέρδη, τα έσοδα επαναλαμβάνω- τα οποία θα έχει η λειτουργία της Αττικής Οδού και εσείς έρχεστε και μας λέτε ότι πρέπει να το κάνει το κράτος. Διαφωνούμε.

Πέσατε από τα σύννεφα, λέτε, όταν ακούσατε - δεν θυμάμαι αν το είπε ο κ. Σταϊκούρας ή ο κ. Χατζηδάκης- ότι το κράτος ως επιχειρηματίας έχει αποτύχει στη χώρα. Μα, δεν έχει αποτύχει; Δηλαδή, να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας; Αυτή δεν είναι η πραγματικότητα; Θυμίστε μου πού και πότε πέτυχε.

Εκτός εάν πιστεύουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι εμείς πρέπει να είμαστε έξω από τους κανόνες και το πλαίσιο το οποίο βάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

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

Λίγο χρόνο ακόμη θα χρειαστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν έχουμε το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα; Καταφέραμε στο μεσοπρόθεσμο Πρόγραμμα να έχουμε τη δυνατότητα για 4 δισεκατομμύρια επιπλέον δαπάνες; Είπαμε ότι αυτές τις δαπάνες θα τις χρησιμοποιήσουμε για τους συνταξιούχους μας και για τις Ένοπλες Δυνάμεις; Από πού αλλού να βγάλουμε και άλλα χρήματα, δηλαδή, για να συντηρούμε την Αττική Οδό;

Κάνουμε τις επιλογές μας. Ναι, θέλουμε να στηρίξουμε αυτούς που είναι πιο αδύναμοι στην κοινωνία, θέλουμε να στηρίξουμε τους συνταξιούχους και θέλουμε να στηρίξουμε τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας μας, γιατί βρισκόμαστε σε αυτή την κρίσιμη περίοδο. Θέλουμε να συνεχίσουμε να είμαστε στον δρόμο της ανάπτυξης. Θέλουμε να συνεχίσουμε να δημιουργούμε θέσεις εργασίας, εφόσον η εταιρεία η οποία παίρνει την Αττική Οδό δεσμεύεται ότι δεν θίγονται τα συμφέροντα των εργαζομένων και παραμένουν οι ίδιες θέσεις εργασίας. Δεσμεύεται και για πολλά άλλα, όπως για τους περιβαλλοντικούς όρους και την περιβαλλοντική λειτουργία την οποία πρέπει να έχει, γιατί οφείλουμε να τα βλέπουμε και αυτά.

Θέλουμε να συνεχίσουμε, λοιπόν, να είμαστε στον δρόμο της ανάπτυξης, θέλουμε να δημιουργούμε νέες θέσεις εργασίας, γιατί αυτό πιστεύουμε ότι είναι το σωστό και γιατί δεν πρέπει να συνεχίσουμε με αυθαίρετες πολιτικές να δημιουργούμε προβλή-

ματα, όχι μόνο για το σήμερα, αλλά και για το μέλλον αυτού του τόπου και αυτό είμαστε υποχρεωμένοι να κάνουμε και όποιος θέλει ας ακολουθήσει. Εμείς εδώ είμαστε και ανοιχτοί σε προτάσεις. Όποιος δεν θέλει ας παραμείνει με τις ιδεοληψίες του και ας απομονώνεται, γιατί η πραγματικότητα είναι αυτή η οποία απομονώνει τα κόμματα, τους πολιτικούς και τις πολιτικές.

Κλείνοντας, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, αυτό το οποίο θα πρέπει κάποια στιγμή κύριε Υπουργέ, να συζητήσουμε είναι να δούμε πώς θα μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τον υπερκορεσμό, τον οποίο πλέον έχει αποκτήσει και η Αττική Οδός. Το κυκλοφοριακό είναι τεράστιο πρόβλημα για την Αττική και περιβαλλοντικά και οικονομικά και κοινωνικά και ψυχικά. Δεν μπορεί ένας πολίτης να φεύγει από τον Πειραιά και για να πάει στη δουλειά του να κάνει μιάμιση ώρα να πάει και μιάμιση ώρα να έρθει. Είναι σαν να πηγαίνει ένα ταξίδι.

Οφείλουμε και πρέπει, λοιπόν, και -σας το λέω, κύριε Υπουργέ, γιατί η πραγματικότητα έχει δείξει ότι μόνο εμείς μπορούμε να το κάνουμε και για αυτό πρέπει να το κάνουμε- να δούμε κυκλοφοριακά και συγκοινωνιακά πώς θα μπορέσουμε να αποφορτίσουμε όλο αυτό το βάρος το οποίο έχει η Αττική Οδός, κυρίως τις πρωινές ώρες, να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα του Κηφισού, το οποίο είναι ένα τεράστιο πρόβλημα.

Και για να μιλήσω και για τα όρια της εκλογικής μου περιφέρειας να δούμε τι θα κάνουμε επιτέλους με την υπογειοποίηση των γραμμών του ΗΣΑΠ, η οποία δημιουργεί τεράστιο κυκλοφοριακό πρόβλημα στο μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας και για αναπτυξιακούς λόγους οφείλουμε και πρέπει να δώσουμε ένα τέλος, κύριε Υπουργέ, στην κατάσταση η οποία υπάρχει στον Σκαρμαγκά με τη γέφυρα που έχει μόνο μια γραμμή.

Νομίζω ότι αυτά είναι πάρα πολύ σημαντικά θέματα. Είμαι σίγουρος γιατί τα έχουμε επικοινωνήσει κατά το παρελθόν και τα γνωρίζει και ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, είναι ενήμερος και τα έχει σχεδιάσει και τα έχει προγραμματίσει. Είναι έργα τα οποία πρέπει να τα χαράξουμε εμείς, να τα βάλουμε σε μια γραμμή εμείς, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, αν δεν τα βάλουμε εμείς, πολύ δύσκολα να σχεδιαστούν και να υλοποιηθούν από κάποιον άλλον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Κατσαφάδο.

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω από μια αναφορά του κ. Χατζηδάκη, την οποία την επανέλαβε και ο κ. Κατσαφάδος. Τι είπε, δηλαδή, ο κ. Χατζηδάκης και ο κ. Κατσαφάδος; Ότι το κράτος είναι ανίκανο και έχει αποτύχει ως επιχειρηματίας.

Αλήθεια; Αυτό ιστορικά από πολύ επιβεβαιώνεται; Δηλαδή, τις δεκαετίες του 1950, του 1960, του 1970, του 1980 το κράτος αυτό το αστικό δεν ήταν που κατασκεύαζε μια σειρά υποδομές; Γιατί το έκανε τότε το κράτος -γιατί ακριβώς;- και δεν το έκαναν οι ιδιωτικοί όμιλοι εφόσον ήταν ανίκανο και κακός επιχειρηματίας; Γιατί τότε οι επιχειρηματικοί όμιλοι στη χώρα μας και όχι μόνο δεν είχαν την απαραίτητη κεφαλαιοποίηση, χρειάζονταν τεράστια κεφάλαια αυτές οι υποδομές και με πολύ αργή απόσβεση. Και το κράτος τι έκανε; Μάζευε τα χρήματα του λαού, των φορολογουμένων, έκανε και δάνεια για να κατασκευάζει υποδομές και όχι μόνο, αλλά και επιχειρήσεις, όπως για τον εξηλεκτρισμό της χώρας, οι οποίες κατά προτεραιότητα εξυπηρετούσαν τις τότε ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων. Αυτή ήταν η εικόνα των προηγούμενων δεκαετιών.

Τι άλλαξε τώρα και το κράτος έγινε ανίκανο και είναι κακός επιχειρηματίας; Τι φταίει; Φταίει η διαχειριστική ικανότητα των εκάστοτε κυβερνήσεων; Μα, πέρασαν από τη δεκαετία του 1990 μέχρι και σήμερα δεκάδες κυβερνήσεις διαφορετικής απόχρωσης και σύνθεσης. Καμμία δεν κατάφερε να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα που το καταφέρναν οι προηγούμενες;

Όχι, δεν είναι έτσι τα πράγματα. Αυτό είναι μια εικόνα διαστρεβλωμένη την οποία θέλετε να παρουσιάσετε. Γιατί; Γιατί θέλετε

να συγκαλύψετε τον ελέφαντα στο δωμάτιο. Και ποιος είναι αυτός ο ελέφαντας; Η τεράστια υπερσυσσώρευση κεφαλαίων που υπάρχει από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Και πώς τότε αποφάσισε η Ευρωπαϊκή Ένωση να αντιμετωπίσει αυτόν τον ελέφαντα; Με την απελευθέρωση των αγορών και ιδιαίτερα των αγορών για να βρουν κερδοφόρα διέξοδο τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια χωρίς επιχειρηματικό ρίσκο και με τη στήριξη του αστικού κράτους. Κάτι τέτοιοι τομείς ήταν οι μεταφορές, όλων των μορφών οι μεταφορές, η ενέργεια, οι τηλεπικοινωνίες, η περαιτέρω εμπορευματοποίηση της υγείας, της παιδείας, η ιδιωτική διαχείριση των υδάτινων πόρων, των απορριμμάτων και μια σειρά άλλοι τέτοιοι τομείς, γιατί ακριβώς της διασφάλιζαν πολύ μεγαλύτερη κερδοφορία στα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια.

Άρα, λοιπόν, έχουμε απελευθέρωση αγορών, ιδιωτικοποιήσεις, κατάρριψη κρατικού μονοπωλίου. Ακόμη, όμως και δημόσιες επιχειρήσεις έπρεπε να δουλεύουν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, παράδειγμα η ΔΕΗ που και τώρα υπό δημόσιο έλεγχο είναι.

Τι είπε ο κ. Πολάκης, πριν από λίγες ώρες; Είπε ότι όταν το κόστος της ΔΕΗ ήταν 50 ευρώ -έβαλε έναν τέτοιο αριθμό, τους αριθμούς του χρησιμοποιώ- να πούλαγε 55 στη λαϊκή κατανάλωση. Όμως, τι ξέχασε να πει ο κ. Πολάκης; Ξέχασε να πει ότι το πούλαγε 45 και 40, μέσω των ΝΟΜΕ στις εταιρείες εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας, για να βγάλουν κέρδη.

Ποιος έχανε από αυτή τη διαδικασία; Βεβαίως η ΔΕΗ. Άρα, λοιπόν, αποτελεί ψευτοδίλημα το αν η ΔΕΗ θα είναι κερδοφόρα ή ζημιογόνα. Διότι, ως κερδοφόρα, τα κέρδη της προέρχονται από την ένταση του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων, αλλά και από τα υψηλά τιμολόγια, τα οποία πληρώνουν οι λαϊκοί χρήστες. Ταυτόχρονα, αν είναι ζημιογόνα, πάλι τα βάρος των ζημιών θα πέσουν στις πλάτες του λαού ως φορολογούμενοι. Άρα, είναι σαν να ζητάμε στον κόσμο να διαλέξει με ποιον τρόπο θέλει να θυσιάσει τις ανάγκες του, ως καταναλωτής, ως χρήστης ή ως φορολογούμενος. Αλήθεια; Δηλαδή, μονά χάνουμε, ζυγά κερδίζετε. Με κάθε τρόπο είστε κερδισμένοι.

Και βέβαια ιδιωτικοποιήσεις τόσο κερδοφόρων όσο και ζημιωγόνων εταιρειών. Είπε ο κ. Χατζηδάκης ότι είναι περήφανος για την «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», μία ζημιογόνα εταιρεία που μας απελευθέρωσε. Τι απελευθέρωσε; Δημιούργησε ένα ιδιωτικό μονοπώλιο. Στήριξε, επί της ουσίας, τη ραγδαία ανάπτυξη της «ΑΕΓΕΑΝ». Αυτό το μονοπώλιο το ιδιωτικό πλέον, ελέγχει σχεδόν το σύνολο του αεροπορικού μεταφορικού έργου στη χώρα μας με πανάκριβα εισιτήρια. Άρα, λοιπόν, ποιος πληρώνει και πάλι τα σπασμένα αυτής της διαδικασίας; Οι ιδιωτικοποιήσεις γίνονταν εκεί που εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των επιχειρηματικών ομίλων και τις προτεραιότητές τους. Για παράδειγμα, μιλήσατε και για περιφερειακά αεροδρόμια. Τα βασικά ιδιωτικοποιήθηκαν. Γιατί; Διότι, εξυπηρετούσαν τις πτήσεις charter του μεγάλου τουριστικού ρεύματος από το εξωτερικό.

Για τα περιφερειακά λιμάνια στα νησιά, εκεί δεν υπάρχει μέτρο. Εκεί τα λιμάνια είναι έτοιμα να καταρρεύσουν. Δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις ανάγκες και δημιουργούν τεράστια προβλήματα στη σύνδεση των νησιών. Γιατί; Διότι, είναι πολύ μικρό το μεταφορικό τους έργο. Δεν χρειάζεται, ας δουλεύουν και σε τέτοια λιμάνια, κάτω από τέτοιες συνθήκες.

Από αυτή την άποψη, λοιπόν, τι επιβεβαιώνεται με όλη αυτή τη διαδικασία; Επιβεβαιώνεται ότι από τα μέσα της δεκαετίας του '90, ξεκίνησαν όλες αυτές οι προσπάθειες. Επί της ουσίας, τι αποτελέσματα είχαμε; Πρώτον, με τις ιδιωτικοποιήσεις όχι μόνο δεν αντιμετωπίστηκε το κρατικό χρέος, αλλά αυξήθηκε, όπως και το ιδιωτικό χρέος. Τώρα λέτε ότι μέσω των ιδιωτικοποιήσεων θα απαντήσετε στο κρατικό χρέος. Δεύτερον, όχι μόνο δεν βελτιώθηκε η θέση των εργαζομένων, αλλά επιδεινώθηκε μέσω των ιδιωτικοποιήσεων και της απελευθέρωσης των αγορών. Τρίτον, όχι μόνο δεν βελτιώθηκε, αλλά επιδεινώθηκε το επίπεδο ικανοποίησης των λαϊκών αναγκών με πανάκριβα εμπορεύματα, ακριβό ρεύμα, ακριβές τηλεπικοινωνίες, ακριβά ακτοπλοϊκά και αεροπορικά εισιτήρια. Μάλιστα, το αστικό κράτος χρηματοδοτεί και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ακτοπλοΐα, στον σιδηρόδρομο και στις αερομεταφορές, στο όνομα των άγων γραμμών και της εξυπηρέτησής τους.

Για αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν πρόκειται για νεοφιλελεύθερο

ιδεολόγημα, αλλά πρόκειται για επιλογές, οι οποίες προκύπτουν κάθε φορά από τις εκάστοτε ανάγκες αναπαραγωγής της καπιταλιστικής οικονομίας. Έτσι ακριβώς εξηγείται το γεγονός ότι τόσο οι φιλελεύθερες κυβερνήσεις όσο και οι σοσιαλδημοκρατικές, κεντρώες, κεντροαριστερές και οτιδήποτε άλλο προσδιορισμό βάλετε, έκαναν τόσο ιδιωτικοποιήσεις, πουλώντας φτηνά. Ο ΣΥΡΙΖΑ δεν πούλησε πάμφθηνα την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» και μάλιστα με λιγότερο κόστος από την ετήσια επιδότηση, που της διασφάλιζε;

Έτσι, λοιπόν, πουλώντας φτηνά για να μπορέσει να έχει όφελος ο επιχειρηματικός όμιλος, που θα τοποθετηθεί σε αυτές τις ιδιωτικοποιήσεις όσο και κάνοντας επανακρατικοποιήσεις. Και έκαναν επανακρατικοποιήσεις των ζημιογόνων ιδιωτικών μονοπωλίων, κοινωνικοποιώντας με άλλον τρόπο τις ζημιές και μεταφέροντας τες στο κρατικό χρέος. Αυτό δεν κάνατε με τις τράπεζες ως κυβέρνηση - συγκυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ; Πρώτη ανακεφαλαιοποίηση, δεύτερη ανακεφαλαιοποίηση, ήρθε ο ΣΥΡΙΖΑ μετά με τους Ανεξάρτητους Έλληνες έκανε τρίτη ανακεφαλαιοποίηση. Τα σπασμένα αυτών των ανακεφαλαιοποιήσεων ποιος τα πλήρωσε; Τα πληρώνει ο λαός με την αύξηση του κρατικού χρέους.

Ας έρθουμε τώρα στην Αττική Οδό και στη σύμβαση την καινούργια, την οποία φέρνεται. Τι λέτε; Ότι παραχωρείται η Αττική Οδός για είκοσι πέντε χρόνια στον νέο παραχωρησιούχο, τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» κατά κύριο λόγο για είκοσι πέντε χρόνια και με εφάπαξ τίμημα 3,3 δισεκατομμύρια ευρώ, το οποίο θα καταβληθεί άμεσα και το οποίο θα πάει να καλύψει το κρατικό χρέος. Στο ίδιο όνομα του κρατικού χρέους βάζετε και στο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα για την ερχόμενη πενταετία από το '24 μέχρι το '28 πάνω από 30 δισεκατομμύρια ματωμένα υπερπλεονάσματα, που τα πληρώνει ο λαός με τη φορολογία του. Αλλά και αυτά τα 3,5 δισεκατομμύρια από πού θα βγουν; Από τον λαό που είναι χρήστης της Αττικής Οδού.

Αρα, λοιπόν, έχουμε αυτό το ποσό που θα εξυπηρετεί ανάγκες των δανειστών, των αστικού κράτους και όχι λαϊκές ανάγκες. Και δεύτερον, θα παίρνετε, λέει, κάθε χρόνο 7,5% των ακαθάριστων εσόδων. Και όπως είπε και ο κ. Σταϊκούρας υπολογίζουμε ότι στο διάστημα της επταετίας θα πάρουμε συνολικά και από τα 3,3 και από τα ετήσια έσοδα, περίπου, 7 δισεκατομμύρια. Αν κάνουμε τον υπολογισμό τα 3,7 τα υπόλοιπα, τα οποία προκύπτουν από την ετήσια μίσθωση, σημαίνει δηλαδή ότι σε είκοσι πέντε χρόνια τα ακαθάριστα έσοδα της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» από την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού θα είναι περίπου 50 δισεκατομμύρια, 50 δισεκατομμύρια επί 7,5% μας δίνει 3,7. Τερατώδες μέγεθος, 50 δισεκατομμύρια και από αυτό πόσο θα είναι το κόστος της λειτουργίας και της συντήρησης; Θα είναι το μισό; Δεν είναι το μισό. Αρα, λοιπόν, τι θα μένει καθαρά στο σύνολο των είκοσι πέντε χρόνων; Πάνω από 25 δισεκατομμύρια κέρδη καθαρά στη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» χαρισμένα από το αστικό κράτος σε βάρος των χρηστών της Αττικής Οδού.

Με αυτόν τον τρόπο και εγώ γίνομαι επιχειρηματίας, ρε παιδιά, αν μου διασφαλίσετε ότι μετά από είκοσι πέντε χρόνια ότι θα έχω μαζέψει 25 δισεκατομμύρια, με συγχωρείτε πάρα πολύ. Γι' αυτό λέμε, λοιπόν, ότι πρόκειται για μία λεόντειο σύμβαση που εξυπηρετεί απλά και μόνο τις ανάγκες της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ», μία χρυσόφορο κότα για τη «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ» και βεβαίως παραμένουν τα πανάκριβα διόδια.

Είναι πρόσχημα να λέτε ότι για τα επόμενα πέντε χρόνια θα πληρώνουμε μόλις δυόμισι ευρώ. Αλήθεια; Πληρώναμε μέχρι τώρα 2,8 στο όνομα υποτίθεται να γίνει η απόσβεση των χρημάτων που δαπανήθηκαν και του δανείου για την κατασκευή της Αττικής Οδού. Πλήρωνε, δηλαδή, ο κόσμος δίπλα και ως φορολογούμενος την κρατική συμμετοχή και ο χρήστης για να δημιουργηθεί η Αττική Οδός και κονόμαγε ο προηγούμενος παραχωρησιούχος. Και τώρα λέτε χωρίς το κόστος αυτών των αποσβέσεων μόνο με το λειτουργικό και το συντήρησης θα πληρώνει 2,5 ευρώ; Αλήθεια; Και πρέπει να είναι και ευχαριστημένος;

Τι βγήκε και είπε προκλητικά ο κύριος Υπουργός, ο κ. Χατζηδάκης; Είπε: Τι θέλετε να πληρώνετε 2,8; Όχι, να μην πληρώνει τίποτα λέμε εμείς, κανένα διόδιο λέμε εμείς να μην πληρώνει στην Αττική Οδό, γιατί αποτελεί πρόκληση το ποσό αυτό. Και μάλιστα υπάρχει διάταξη ότι μετά τα πέντε χρόνια η «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ»

είναι απελευθερωμένη να καθορίσει τα διόδια ανάλογα και με τον ετήσιο τιμάρημο και βεβαίως και έχει και μια μεγαλύτερη ευελιξία να τα διαφοροποιεί, σε ώρες αιχμής να τα αυξάνει, σε ώρες μη αιχμής να τα κρατάει στα 3 ευρώ, στα 3,5 ευρώ πόσο θα πάνε. Αρα, λοιπόν, με κάθε τρόπο διασφαλίζει τα συμφέροντα της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ». Και αυτό το λέμε καθαρά.

Και το τρίτο σημείο, το οποίο εμείς διαφωνούμε είναι για τους εργαζόμενους.

Όλα αυτά τα οποία είπατε, ότι είναι διασφαλισμένοι οι εργαζόμενοι, σας διαψεύδουν τα κείμενά σας. Και στο άρθρο 6 του σχεδίου νόμου, που περιλαμβάνει την παραχώρηση, λέτε πολύ καθαρά στην παράγραφο 2, ότι: «Ο παραχωρησιούχος δεν καθίσταται διάδοχος της εταιρείας «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ» και των υπεργολάβων αυτής και δεν μεταβιβάζονται σε αυτόν δικαιώματα και υποχρεώσεις της προηγούμενης εταιρείας και των εργολάβων της και δεν ευθύνεται για απαιτήσεις και αξιώσεις που απορρέουν από οποιαδήποτε εργασιακή σύμβαση ή σχέση που συνδέεται με την υλοποίηση της συγκεκριμένης σύμβασης». Τους πετάτε στον δρόμο!

Και είπε ο διευθύνων σύμβουλος της νέας εταιρείας ότι «μπορεί να αξιοποιήσουμε κάποιους από αυτούς, για δυο-τρεις μήνες». Δηλαδή, να δώσουν την τεχνογνωσία, να εκπαιδεύσουν τους νέους εργολαβικούς κατά κύριο λόγο εργαζόμενους που θα προσλάβει η νέα εταιρεία. Αρα, θα είναι σε βάρος των εργαζομένων.

Έτσι, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, η κριτική των άλλων κομμάτων είναι «άσφαιρη», δηλαδή το πόσο θα πληρώνουν. Γιατί να πληρώνουν; Γιατί θα πρέπει να πληρώνουν; Γιατί πρέπει να πληρώνουν για να κατασκευαστούν -λέει- οι οδικοί άξονες. Αλήθεια; Ως φορολογούμενοι γιατί πληρώνουν; Για υποδομές δεν πληρώνουν; Για παιδεία και υγεία δεν πληρώνουν; Πρέπει να πληρώνουν και ως χρήστες; Πού το βρήκατε αυτό; Δύο και τρεις φορές πληρώνουν. Πληρώνουν και δημοτικά τέλη, πληρώνουν και ΦΠΑ -κατανάλωση- και τα πληρώνουν όλα στο τέλος!

Και πραγματικά, όπως είπε η κ. Τζάκρη, είτε κάνεις τρία χιλιόμετρα, είτε κάνεις εβδομήντα χιλιόμετρα, θα πληρώσεις το ίδιο αντίτιμο. Όταν ήταν Κυβέρνηση γιατί δεν κάνανε τη χιλιομετρική χρέωση; Όχι, ότι συμφωνούμε με τη χιλιομετρική χρέωση. Γιατί δεν την έκαναν και τώρα κάνουν κριτική;

Το λέμε αυτό, όμως, γιατί πραγματικά πρέπει να καταγγεληθεί η σύμβαση, να περάσει η διαχείριση της Αττικής Οδού στην ευθύνη του κράτους και χωρίς διόδια.

Στο πώς θα ικανοποιηθούν οι λαϊκές ανάγκες, εμείς είμαστε καθαροί. Πρέπει να γίνουν υποδομές και ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς: μετρό, τραμ, προαστιακός σιδηρόδρομος. Έτσι τα μέσα μαζικής μεταφοράς θα είναι αξιόπιστα, σύγχρονα και φτηνά για τα λαϊκά στρώματα και τη νέα γενιά.

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε με το εξής, αφού αναφέρθηκα σε αυτό και πριν. Επί της ουσίας, τι είχαμε τις προηγούμενες δεκαετίες; Είχαμε ένα διάλειμμα στην πορεία βαρβαρότητας του αστικού κράτους. Και αυτό το διάλειμμα -το λεγόμενο «κοινωνικό κράτος», «κράτος δικαίου» και όλα αυτά- πού οφείλεται; Αυτό το διάλειμμα οφείλεται στο ότι αυτό το διάστημα υπήρχε το αντίπαλον δέος, στο σοσιαλιστικό σύστημα, με τις τεράστιες πανανθρώπινες παραχωρήσεις, που είχε για τον λαό και τους εργαζόμενους του, με αποτέλεσμα και το αστικό κράτος να αναγκάζεται να δίνει κάτι στους εργαζόμενους και στον λαό. Όταν ανατράπηκε ο σοσιαλισμός, αποκαλύφθηκε η βαρβαρότητα, όχι μόνο του συστήματος, αλλά και του αστικού κράτους. Η τεράστια βαρβαρότητα!

Έχουμε, λοιπόν, ένα επιλεκτικά ανίκανο κράτος να προστατεύσει τις ζωές των ανθρώπων από τα διάφορα φυσικά φαινόμενα με τις αναγκαίες υποδομές: Πλημμύρες, σεισμούς, φωτιάς. Έχουμε ένα επιλεκτικά ανίκανο κράτος να ικανοποιήσει λαϊκές ανάγκες και δικαιώματα των εργαζομένων. Έχουμε, όμως, ένα επιλεκτικά πολύ ισχυρό κράτος στη στήριξη των επιχειρηματικών ομίλων και στις ανάγκες τους, ένα πολύ ισχυρό κράτος, ως κατασταλτικός μηχανισμός και μηχανισμός θωράκισης της αστικής εξουσίας και ένα πολύ ισχυρό κράτος ως πολεμική μηχανή με την οποία συμμετέχει στους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς.

Η εποχή έχει τεράστιες προκλήσεις. Ο κίνδυνος γενίκευσης των πολεμικών συγκρούσεων και στην Ουκρανία, αλλά και στη Μέση Ανατολή είναι υπαρκτός. Το λέμε αυτό μετά τις τελευταίες εξελίξεις, ιδιαίτερα στη Μέση Ανατολή.

Επ' ευκαιρίας θα θέλαμε ως ΚΚΕ να εκφράσουμε τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια, στους συγγενείς, αλλά και στους φίλους του Έλληνα φοιτητή, ο οποίος σκοτώθηκε στο Τελ Αβίβ. Γιατί, για εμάς, τα θύματα των ιμπεριαλιστικών συγκρούσεων είναι οι λαοί. Αυτοί πληρώνουν βαρύτατο φόρο αίματος! Ο παλαιστινιακός λαός -πρώτα και κύρια-, οι υπόλοιποι αραβικοί λαοί, αλλά και ο ισραηλινός λαός και με τα θύματα και με τους ομήρους που έχει.

Και αυτή η κατάσταση του κράτους - τρομοκράτη του Ισραήλ στηρίζεται με κάθε τρόπο από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το ΝΑΤΟ και τους Αμερικανούς σε αυτή την τρομοκρατική επίθεση την οποία έχει εξαπολύσει σε όλα τα σημεία του ορίζοντα στη Μέση Ανατολή.

Και αλήθεια είπε ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, μα, δεν αντιμετωπίζονται τα προβλήματα με τη βία, αλλά με το Διεθνές Δίκαιο. Ποιο Διεθνές Δίκαιο; Αυτό που καθορίζουν οι Αμερικάνοι και το ΝΑΤΟ γιατί έχουν τον συσχετισμό δύναμης; Και στο κάτω-κάτω της γραφής, δεν είναι τρομοκρατία και χρήση βίας το Ισραήλ να κάνει εποικισμούς στα εδάφη της Παλαιστίνης; Δεν είναι τρομοκρατία και χρήση βίας να κάνει δολοφονίες Παλαιστινίων, φυλακίσεις Παλαιστινίων; Δεν είναι τρομοκρατία και χρήση βίας να οδηγεί στον αποκλεισμό της Λωρίδα της Γάζας από νερό και ενέργεια;

Τα λέμε αυτά γιατί ακριβώς όλα αυτά προσπαθούν να αθώωσουν τόσο το κράτος - τρομοκράτη όσο και την εμπλοκή της χώρας μας σε αυτές τις συγκρούσεις με στρατιωτικό υλικό, με στρατιωτικές αποστολές, αλλά και με υποδομές και την πρόβα πολέμου η οποία γίνεται με τη νατοϊκή άσκηση στην Ανδραβίδα. Ταυτόχρονα υλοποιείται ο οδικός άξονας στην Ανατολική Ευρώπη, δηλαδή η ισχυροποίηση του νοτιοανατολικού σκέλους του ΝΑΤΟ με τα νέα προκλητικά εξοπλιστικά προγράμματα, αλλά και η συνδιαχείριση του Αιγαίου και της ανατολικής Μεσογείου σε βάρος των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας μας και των λαών.

Έτσι, λοιπόν, ο ιμπεριαλιστικός πόλεμος δεν αποτελεί τίποτε άλλο παρά τη συνέχιση της πολιτικής της ιμπεριαλιστικής ειρήνης με το πιστόλι στον κρόταφο σε βάρος των λαών και επί της ουσίας αποτελεί σήμερα την απάντηση στα αδιέξοδα του συστήματος, στον ελέφαντα, όπως λέγαμε πριν, που βρίσκεται στο δωμάτιο γιατί αποδείχθηκε ανίκανη τόσο η απελευθέρωση της αγοράς όσο και η πράσινη μετάβαση να εκτονώσει αυτήν την υπερσυσσώρευση κεφαλαίου, γι' αυτό και υπάρχουν τεράστια ποσά που δίνονται τώρα σε εξοπλιστικά προγράμματα, αμύθητα ποσά, αλλά και ταυτόχρονα να προχωρήσουν μετά στην ανοικοδόμηση οι καπιταλιστικές επιχειρήσεις των καταστροφών που έχει προκαλέσει ο ιμπεριαλιστικός πόλεμος.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο δεν δίνουμε καμμία εμπιστοσύνη. Ζητάμε άμεση απεμπλοκή της χώρας μας από αυτούς τους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς. Και ο λαός πρέπει να βρίσκεται σε ετοιμότητα, επαγρύπνηση για να συγκρουστεί με τη βαρβαρότητα του συστήματος που γεννά πολέμους, κρίσεις και φτώχεια, γιατί δεν είναι μονόδρομος για τους λαούς της ανθρωπότητας αυτή η βαρβαρότητα. Υπάρχει και ο ρεαλιστικός και ο αναγκαίος και ο επίκαιρος δρόμος του σοσιαλισμού που μπορούν να απαντηθούν το σύνολο των λαϊκών αναγκών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Καραθανασόπουλο.

Επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Ανδρέας Παναγιωτόπουλος, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ. Θα ακολουθήσουν ο κ. Ηλιόπουλος και η κ. Καραγεωργοπούλου και μετά θα αρχίσουμε αντίστροφα τις δευτερολογίες των εισηγητών και των ειδικών αγορητών.

Ορίστε, κύριε Παναγιωτόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πρώτα απ' όλα, να εκφράσουμε τα συλλυπητήριά μας στους εθελοντές που χάθηκαν στις πυρκαγιές της Κορινθίας και σαφώς, στο δικό μας παιδί, τον Έλληνα του Τελ Αβίβ, που δείχνει ότι ο πόλεμος τελικά δεν είναι πολύ μακριά, ούτε πολύ μακριά

από εμάς. Γι' αυτό η Κυβέρνηση οφείλει να πάρει πρωτοβουλίες σε αυτό το κομμάτι της ειρηνευτικής διαδικασίας και βεβαίως να υπερασπιστεί το Διεθνές Δίκαιο, που μόνο αυτό δεν υπερασπίζεται εκεί πέρα, διότι -πέραν των τρομοκρατικών ενεργειών του Ισραήλ- έχουμε και έναν επεκτατικό πλέον πόλεμο, βάρβαρο, ο οποίος νομίζω ότι θα περιπλέξει τα πράγματα πολύ περισσότερο και θα έχουμε ευρύτερη ανάφλεξη στην περιοχή. Τώρα το να πούμε: «Μακριά από εμάς», είναι παραμύθι εδώ. Τέλος πάντων, σύσσωμη η ελληνική κοινωνία, ο ελληνικός λαός, θα πρέπει να πάρει πρωτοβουλίες, να διαδηλώσει ενάντια στον καταστροφικό και φονικό αυτό πόλεμο.

Να πω ότι συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο το οποίο κυρώνει μία σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου, του ΤΑΙΠΕΔ και της «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ». Δηλαδή, έχουμε άλλο ένα κομμάτι δημοσίου χαρακτήρα που ανέλαβε το κράτος και πλήρωσε 1,5 δισεκατομμύριο περίπου για τις απαλλοτριώσεις, το κατασκεύασε και κατά τη συνήθη και προσφιλή σας τακτική, πολιτική, αλλά στρατηγική επιλογή, το ξεπουλάτε σήμερα αντί πινακίου φακής.

Και μπαίνουν ένα σωρό ζητήματα εδώ για τις υποχρεώσεις της εταιρείας αυτής, όπως το τι θα τηρηθεί από αυτά, ποιος θα τα επιβλέπει αυτά, τι ρόλο θα παίξει η εταιρεία αυτή στην ασφάλεια και την υγεία των διερχόμενων οχημάτων οδηγών και επιβατών.

Και βεβαίως έχουμε και γεγονότα πλέον εκείνο του Γενάρη του 2022 όπου τι είδαμε και εκεί; Είδαμε ουσιαστικά την ανεπάρκεια της Αττικής Οδού και της εταιρείας που την είχε αναλάβει, τον εγκλωβισμό των οχημάτων, ένα κράτος στην κρίση να το καλούμε να αναλάβει δράση για να σωθεί ο κόσμος και βεβαίως στις εξαγγελίες του ο Πρωθυπουργός να μοιράζει διχίλια σε αυτούς που είχαν ξεπαγιάσει και απομονωθεί μέσα στα αυτοκίνητά τους. Δεν ξέρω βέβαια αν δόθηκαν αυτά ποτέ. Η εταιρεία όμως έμεινε εκτός κινδύνου. Ελπίζουμε τα δικαστήρια να αποδώσουν το δίκαιο.

Βέβαια θα ήθελα να πω -γιατί το είπα και προχτές στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της οποίας είμαι και ο πρώτος Αντιπρόεδρος- ότι οι εταιρείες αυτές, που παίρνουν αυτούς τους μεγάλους οδικούς άξονες, αν έχουν τη διάθεση να μπουν στη συζήτηση αυτή ολόκληρη της οδικής ασφάλειας, να τι μέτρα θα λάβουν, τι θα προτείνουν και τι ρόλο σε τελική ανάλυση θα παίξουν εκεί. Και βέβαια τα διόδια είναι το μεγάλο ζητούμενο.

Και βεβαίως είναι μεγάλο ζητούμενο κύριε Κατσαφάδο, γιατί και η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου έγινε και κατ' αρχάς χαρήκαμε και περνάγαμε από εκεί. Αλλά σήμερα οι «παντόφλες» φέρι μποτ αυξάνουν ξανά τα δρομολόγια, γιατί ο κόσμος δεν έχει να πληρώσει στη γέφυρα και ξαναμπαίνουμε στο φέρι μποτ για να περάσουμε απέναντι.

Σήμερα, όμως, κυρίως θέλω να μιλήσω για την τροπολογία την οποία κατέθεσα στο νομοσχέδιο, το οποίο προ καιρού, κατακαλόκαιρο, δηλαδή, Ιούλιο μήνα -που σας έπιασε το σφιγμένο- φέρατε στην Βουλή, παρ' όλο που έλειπαν πάρα πολλοί. Και εκεί φαίνεται η κακή νομοθέτηση που κάνετε. Γιατί φύγατε άρον-άρον και το κάνατε στο πόδι. Και βεβαίως αφήσατε ξεκρέμαστους μια σειρά εργαζομένους μέσα σε αυτό το νομοθετικό πλαίσιο. Γιατί βιαστήκατε για τέτοιες μεταρρυθμίσεις, αν πούμε ότι είναι μεταρρυθμίσεις στον τομέα της υγείας. Γιατί εμείς και οι εργαζόμενοι τα βαφτίζουμε αντιμεταρρυθμίσεις αυτά. Διότι το τοπίο της ψυχικής υγείας και της απεξάρτησης στη χώρα μας το πάνε πάρα πολύ πίσω.

Οπότε αντιλαμβάνεστε, κύριε Υπουργέ, ότι σε αυτό το αλαλούμ της υγείας έτσι όπως το κάνατε -που αμφιβάλλω αν θα εφαρμοστεί αυτός νόμος γιατί θα δείτε και πόσες παρατάσεις θα πάρει- έρχεται μία υπουργική απόφαση τώρα μεταξύ των άλλων να μπουρδουκλώσει τα πράγματα και υποτίθεται να διορθώσει το νόμο, να εξομοιώσει τους ΙΔΑΧ των «18 Άνω» και των άλλων προγραμμάτων με τους μόνιμους υπαλλήλους. Δεν διορθώνεται όμως, κύριε Υπουργέ, ο νόμος με εγκυκλίους υπουργικές ή με διορθωτικά υπουργικά έγγραφα. Διορθώνεται με νομοθετική παρέμβαση.

Γι' αυτό ακριβώς και σήμερα καταθέτουμε αυτήν την τροπολογία, προκειμένου να διορθωθεί νομοθετικά. Αλλά η Κυβέρνηση

δεν ξέρω τι ακούει ή τι την πιάνει. Δηλαδή το άρθρο 30 παράγραφος 2, το εδάφιο β' σε σχέση με το προσωπικό εργασίας πρέπει κατεπειγόντως να διορθωθεί και να εξομοιωθούν οι μόνιμοι υπάλληλοι, το μόνιμο προσωπικό των δομών απεξάρτησης για το οποίο προβλέπεται τόσο η αυτοδίκαιη μεταφορά της θέσης τους στις ΔΥΠΕ όσο και η δυνατότητα απόσπασής τους για τρία χρόνια στον ΕΟΠΑΕ με πρόβλεψη για οικειοθελείς ισόχρονες παρτάσεις της απόσπασης.

Ως εκ τούτου η κίνηση του Υπουργείου όπως αποτυπώθηκε σε αυτό το έγγραφο τέλος πάντων είναι και παράνομη και ανυπόστατη, γιατί το Υπουργείο δεν δικαιούται να διορθώσει νόμο. Αυτό λοιπόν το νομοθέτημα που σήμερα σας καταθέτουμε, πρέπει να το δεχθείτε, γιατί αποκαθιστά τη δικαιοσύνη, την ισότητα των εργαζομένων, καταργεί το αίσθημα ανασφάλειας των εργαζομένων σε όλο αυτό το κομμάτι, έτσι όπως καταφέρατε να το κάνετε, και ουσιαστικά επιφέρει την ομαλή -ας το πούμε, έτσι όπως το έχετε καταφέρει- λειτουργία των δομών αυτών.

Και να πούμε ότι δεν ξέρω τώρα τι τους έπιασε τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και καταθέτουν ερωτήσεις ίσως και διορθώσεις στην Κυβέρνηση. Είτε από την κοινωνική κατακραυγή και αγανάκτηση αναγκάζονται είτε κάποιο εσωτερικό παιχνίδι παίζεται. Πέραν τούτου όμως σκύψτε λίγο παραπάνω. Ο πληθωρισμός πάει με 3%. Η αγοραστική δύναμη των ανθρώπων και δη των συνταξιούχων μειώθηκε πάνω από 25%. Βοηθήστε λοιπόν για να σταθούν όρθιοι και να επιζήσουν. Η συμμετοχή των φαρμάκων με την πολιτική που ακολουθεί ο Άδωνις Γεωργιάδης διολισθαίνει συνεχώς εις βάρος των συνταξιούχων και τους επιβαρύνετε καθημερινά. Δεν μένει φράγκο για να φάνε, άμα βγάλουν το τι πρέπει να πληρώσουν για φάρμακα, ΔΕΗ, ΟΤΕ και τα υπόλοιπα. Σκεφτείτε τους λοιπόν.

Και κακώς καταργήθηκε το ΕΚΑΣ. Σήμερα όμως με αυτές τις δημοσιονομικές συνθήκες πρέπει στον βαθμό που μας επιτρέπετε να το διορθώσουμε. Και η συμμετοχή στα φάρμακα αυτών των ανθρώπων, κύριε Υπουργέ, πρέπει να είναι μηδενική σήμερα εδώ που τους φτάσαμε, αλλιώς δεν θα μείνει τίποτα όρθιο και θα ψάχνουμε μετά ποιοι μας φταίνει απ' έξω.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Παναγιωτόπουλο.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Αθανάσιος Ηλιοπούλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Αριστεράς.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Απ' ό,τι βλέπω Υπουργούς δεν έχουμε. Μιλάμε μόνοι μας.

MARIA - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Είναι όλη μέρα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΝΑΣΟΣ) ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ: Είναι όλη μέρα, ναι, και τους λυπόμαστε πραγματικά. Έχουν την αλληλεγγύη μας.

Κοιτάτε τώρα, ακούγοντας τις τοποθετήσεις από τη μεριά της Πλειοψηφίας, αν έπρεπε να δώσω έναν τίτλο, ο τίτλος θα ήταν «εκτός θέματος». Είστε αλλού. Έρχεστε εδώ να μας κάνετε μαθήματα για το αν είμαστε υπέρ ή όχι της αναγκαιότητας τού να υπάρχουν ένα έργο με τα χαρακτηριστικά της Αττικής Οδού. Δεν συζητάμε αυτό. Συζητάμε ότι πάτε να δώσετε τη διαχείριση για τα επόμενα είκοσι πέντε χρόνια ενός έργου το οποίο θα έχει 50 δισεκατομμύρια έσοδα -50 δισεκατομμύρια σε έσοδα! -σε ιδιώτη. Αυτό συζητάμε.

Και ξέρετε κάτι; Νομίζω ότι για άλλη μια φορά φαίνεται ότι η διαφωνία δεν είναι γενικά και αόριστα το λιγότερο ή περισσότερο κράτος. Η διαφωνία είναι για ποιον δουλεύει αυτό το κράτος. Γιατί όλοι οι νεοφιλελεύθεροι φίλοι σας και οι υπερασπιστές της ελεύθερης αγοράς αν μείνουν έξι μήνες, όχι ένα χρόνο, έξι μήνες χωρίς κρατική χρηματοδότηση θα πάθουν εγκεφαλικό. Συγγνώμη, αυτό δεν είναι ακριβώς ελεύθερη αγορά. Αυτό είναι άλλου τύπου συστήματα, πελατειακά, διαπλεκόμενα. Και αυτό συζητάμε αυτή τη στιγμή.

Επίσης με μια παράξενη στροφή της τύχης ο Κοινοβουλευτικός σας Εκπρόσωπος αναφερόμενος στον κίνδυνο ανάφλεξης της Μέσης Ανατολής είπε ότι εμείς εδώ πρέπει να στηρίξουμε

πάρα πολύ τα εξοπλιστικά και τη φανταστική που είναι η Κυβέρνηση Μητσοτάκη, η οποία στηρίζει τα εξοπλιστικά. Γιατί λέω «με μία παράξενη στροφή της τύχης»; Γιατί όταν υπογραφόταν η πρώτη σύμβαση για την Αττική Οδό, Υπουργός Οικονομίας ήταν ο Γιάννος Παπαντωνίου. Τώρα με αυτά που ακούμε για τα εξοπλιστικά, με αυτά που ακούμε γι' αυτή τη σύμβαση, νομίζω ότι ακόμα και η θεία του Γιάννου Παπαντωνίου από τη Νιγηρία έχει σηκωθεί όρθια και χειροκροτεί την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη για τη φανταστική πολιτική που έχετε.

Κοιτάτε τώρα εδώ έχουμε επί της αρχής ένα αδιανόητο σκάνδαλο. Σας τα είπε πάρα πολύ αναλυτικά και η εισηγήτρια μας κ. Πέρκα. Οι εταιρείες διαχείρισης του έργου όλο αυτό το διάστημα εμφανίζουν τρομακτικές δαπάνες συντήρησης μέσα από τις αττικές διαδρομές, για να εμφανίζουν μειωμένη κερδοφορία, για να αποφύγουν να επιστρέψει το έργο πιο γρήγορα στο δημόσιο. Δεν ήξεραν ότι ούτως ή άλλως -ή μπορεί να το φανταζόντουσαν- εσείς δεν θα θέλατε να επιστρέψει το έργο στο δημόσιο.

Έχουμε δηλαδή ένα παράδειγμα ενδοομιλικών συναλλαγών, το οποίο εσείς κάνετε ότι δεν το βλέπετε.

Δεύτερο στοιχείο για το οποίο δεν μιλάτε: Έρχεται το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο για τις συμβάσεις παραχώρησης στα μεγάλα οδικά δίκτυα και τι λέει; Ότι τα αντίστοιχα έργα στην Ελλάδα κόστισαν 69% περισσότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο -όχι 5% και 10%, αλλά 69% και εδώ είναι η μαγεία!- για 55% πιο μικρό φυσικό αντικείμενο. Ούτε για αυτό σχολιάζετε κάτι. Και λέτε ότι σε αυτούς τους ανθρώπους, που ευθύνονται για αυτές τις πολιτικές, θα συνεχίσουμε να παραχωρούμε τη διαχείριση.

Και συζητάμε τώρα ότι θα δώσετε, ξαναλέω, αυτή τη διαχείριση για είκοσι πέντε χρόνια, η εταιρεία θα έχει 50 δισεκατομμύρια έσοδα, και λέτε να είμαστε ικανοποιημένοι με τα λίγα που θα πάρει το δημόσιο και το γεγονός ότι τα 2,80 ευρώ θα γίνουν 2,50 ευρώ. Και πρέπει να είμαστε ικανοποιημένοι λες και πρώτον, τόσο καιρό δεν τα είχαμε πληρώσει αυτά τα χρήματα και λες ότι δεν βλέπουμε μέσα στη σύμβαση το γεγονός ότι σε πέντε χρόνια τα 2,50 ευρώ θα γίνουν 3,25 τις ώρες αιχμής, δηλαδή για τον κόσμο που πηγαίνει στη δουλειά του. Και θέλετε να στηρίξουμε αυτή τη σύμβαση και θέλετε και να πανηγυρίσουμε!

Και ποιος θα ελέγχει αυτή τη σύμβαση; Εδώ πια έχετε απογειωθεί εντελώς! Θα την ελέγχει ιδιώτης μηχανικός, ο οποίος θα πληρώνεται από την εταιρεία. Ο ιδιώτης μηχανικός, που θα πληρώνεται από την εταιρεία, θα ελέγχει αν η σύμβαση τηρείται. Περίπου είναι σαν την υπόθεση με το ΑΤ του Αγίου Παντελεήμονα. Το ΑΤ το οποίο ευθύνεται για τη δολοφονία του μετανάστη, θα είναι αυτό το οποίο θα κάνει την έρευνα να δούμε τι πήγε στραβά. Φανταστική ποιότητα ζωής στη χώρα, φανταστική ποιότητα δημοκρατίας!

Ακούω τον κ. Κατσαφάδο να λέει ανάπτυξη και θέσεις εργασίας. Θέσεις εργασίας σοβαρά; Δεν ακούσατε τον συγκεκριμένο όρο που υπάρχει μέσα στη σύμβαση που λέει ότι η εταιρεία δεν είναι διάδοχος της προηγούμενης εταιρείας; Τι σημαίνει ότι δεν είναι διάδοχος; Σημαίνει ότι στα εργασιακά μπορεί να κάνει ό,τι θέλει. Ήδη η εταιρεία έχει πει ότι δεν θα πάρει τους νυν εργαζόμενους με συμβάσεις αορίστου, αλλά με συμβάσεις ορισμένου χρόνου.

Άρα για άλλη μια φορά επιβεβαιώνεται η αποτυχία του βασικού σας επιχειρήματος ότι όπου έχουμε οικονομική ανάπτυξη έχουμε και καλά εργασιακά δικαιώματα. Δεν πάει έτσι. Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα έχουμε μια οικονομία η οποία τα πηγαίνει πάρα πολύ καλά στην παραγωγή κερδών, αλλά στον πραγματικό μισθό είμαστε στον πάτο. Το πραγματικό διαθέσιμο εισόδημα για τους εργαζόμενους από το 2019 ως το 2023 έχει μειωθεί 8,3% και στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας είμαστε στον πάτο της Ευρώπης, γιατί δεν θέλετε ούτε εκεί εργασιακά δικαιώματα. Άρα το νεοφιλελεύθερο επιχείρημα των trickledown economics δεν δουλεύει.

Τελευταία φράση για το συγκεκριμένο ζήτημα: Από τον σχεδιασμό σας απουσιάζουν εντελώς οι δημόσιες συγκοινωνίες, οι δημόσιες συγκοινωνίες που είναι παρατημένες. Έτσι και κάποιος από εσάς πάρει μία μέρα το 022 για να δει τι περνάνε οι εργαζόμενοι που πρέπει να πάνε στην Κυψέλη, έτσι και κάποιος από εσάς μπει σε ένα δημόσιο μετρό, σε ένα τρένο και σε ένα λεω-

φορείο στην Αθήνα θα καταλάβει ότι στην Αττική το να μπαίνει στη δημόσια συγκοινωνία είναι σαν κάποιος να παίζει με την αξιοπρέπεια σου. Αυτό γίνεται με λεωφορεία που παίρνουν φωτιά, με φωτιά στις γραμμές του ΗΣΑΠ, είδαμε κόσμο να βγαίνει μέσα στις γραμμές. Αυτή είναι η εικόνα στις δημόσιες συγκοινωνίες.

Κύριε Υφυπουργέ, μιας και είστε εδώ ίσως θα έχει σημασία να κάνετε μια μικρή ενημέρωση για την είδηση που έχουμε διαβάσει σχετικά με τις κάρτες και τα εισιτήρια για το μετρό στη Θεσσαλονίκη, να ενημερώσετε το Σώμα τι έχει γίνει.

Επιτρέψτε μου όμως να σχολιάσω άλλο ένα ζήτημα που δείχνει τον πυρήνα της νοστορπίας της οικονομικής σας πολιτικής. Διαβάσαμε σήμερα απόφαση του Αρείου Πάγου -συγχαρητήρια στον Αρειο Πάγο!- που ορίζει ότι τα φιλοδωρήματα είναι μέρος του μισθού και πρέπει να έχουν κρατήσεις και ασφαλιστικές εισφορές. Έχετε γυρίσει κανονικά στα επιχειρήματα ότι στα μνημόνια μπηγάμε γιατί κάποιοι δεν έκοβαν αποδείξεις για τις ζαμπονιούρες. Εκεί είναι πια το επίπεδο του δημόσιου διαλόγου. Βρήκατε ότι φοροδιαφυγή είναι τα φιλοδωρήματα που παίρνουν οι εργαζόμενοι στην εστίαση.

Θα περιμέναμε σήμερα από το Υπουργείο Οικονομικών ή από κάποιον κυβερνητικό να πει ότι θα υπάρξει νομοθετική παρέμβαση που θα αφήσει ήσυχα τα λίγα λεφτά που περνούν οι εργαζόμενοι στην εστίαση ή στο ντελίβερι ή οπουδήποτε από τα φιλοδωρήματα, αυτό θα περιμέναμε. Αλλά αντί να ακούσουμε αυτό, τι ακούμε; Ότι τα σκάφη αναψυχής κάτω των επτά μέτρων απαλλάσσονται από ειδικούς φόρους. Φανταστική οικονομική πολιτική! Θα κυνηγάτε τα φιλοδωρήματα του εργαζόμενου στην εστίαση και θα απαλλάσσετε από ειδικούς φόρους τα σκάφη αναψυχής κάτω των επτά μέτρων. Αυτό σημαίνει κοινωνικές προτεραιότητες. Είναι άδικο κάποιος να λέει ότι δεν έχετε κοινωνικές προτεραιότητες. Προφανώς και έχετε κοινωνικές προτεραιότητες μιας βίαιης αναδιανομής υπέρ των λίγων.

Ποια είναι η άλλη οικονομική είδηση που ακούσαμε χτες; Οι εισηγμένες στο Χρηματιστήριο είχαν αυξημένη κερδοφορία, για άλλη μια φορά πάνε τα ρεκόρ, καθαρά κέρδη 5,79 δισεκατομμύρια. Για να σας βοηθήσω να το βάλουμε λίγο σε πλαίσιο τι σημαίνει 5,79 δισεκατομμύρια, με μία έκτακτη εισφορά 10% η Ελλάδα μπορούσε να διπλασιάσει τους μισθούς των γιατρών, αυτό σημαίνει. Αλλά για να μπει η έκτακτη εισφορά στις εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, για να μπορούν πραγματικές εισφορές και φορολογία στα κέρδη στις τράπεζες, στην ενέργεια, στην ιδιωτική υγεία, στα σουπερμάρκετ πρέπει να φύγετε από τις θέσεις που βρίσκεστε. Πρέπει να έρθει μία εντελώς διαφορετική κυβέρνηση, γιατί η Κυβέρνησή σας σημαίνει υπερκέρδη για τους λίγους.

Έχετε δίκιο όταν βγαίνετε και λέτε ότι δεν είναι όλα μαύρα. Δεν είναι όλα μαύρα. Οι τράπεζες έχουν 8 δισεκατομμύρια κερδοφορία σε δύο χρόνια. Οι εταιρείες ενέργειας δουλεύουν με 600% περιθώριο κέρδους. Μπαίνουν το βράδυ και δίνουν τιμή μεγαλύτερη 940 ευρώ. Προφανώς δεν είναι όλα μαύρα. Αλλά είναι μαύρα για τη μεγάλη κοινωνική πλειοψηφία. Γιατί αυτή η οικονομία η οποία παράγει αυτά τα υπερκέρδη για τους πολλούς διαλύει τα δικαιώματά τους.

Και τελευταία φράση, τις τελευταίες μέρες συζητάμε αρκετά τα ζητήματα της νεανικής, εφηβικής παραβατικότητας. Με μεγάλη έκπληξη άκουσα χτες μία δήλωση που έκανε ο κ. Φλωρίδης και όταν βάζεις στην ίδια φράση μαζί τον Φλωρίδη με τη «μεγάλη έκπληξη» πάει να πει ότι είναι πολύ μεγάλη έκπληξη, γιατί ο κ. Φλωρίδης είναι ικανός να πει τα πάντα. Βγαίνει ο κ. Φλωρίδης, ως νοσταλγός του ξύλου, λέγοντας ότι: «Όταν έτρωγα με σφαλιάρα από τον δάσκαλό μου πήγαινα σπίτι και έτρωγα άλλες δέκα». Θεωρείτε ότι είναι καλή ιδέα να εμφανίζεται ο Υπουργός Δικαιοσύνης ως νοσταλγός του ξύλου; Νομίζει ότι είναι γυμνασάριχης του μετεμφυλιακού κράτους; Έναν άνθρωπο δικό του, που να τον νοιάζεται, αν υπάρχει έστω και ένας, δεν έχει να του πει ότι είναι φανερό ότι αυτή η μέθοδος που ακολουθήθηκε πάνω του δεν έφερε αποτελέσματα; Το καταλαβαίνουν όλοι, όποιος τον βλέπει καταλαβαίνει ότι αυτή η μέθοδος δεν έφερε αποτελέσματα.

Έρχεστε να μας πείτε ότι το πρόβλημα για την εφηβική παραβατικότητα θα λυθεί με περισσότερες αποβολές, περισσότερες ποινές και ακόμα συζητάμε για φυλακίσεις γονιών και φυλακίσεις

ανηλίκων; Έχετε ξεφύγει εντελώς! Εσείς, που λέτε ότι φταίνει οι γονείς, που η Κυβέρνησή σας έχει φέρει απλήρωτα δεκάωρα, δεκατριώωρα, το εξαήμερο, τη νομιμοποίηση του να κάνεις δυο δουλειές γιατί δεν βγαίνει μήνας, αλλά να κάνεις δύο δουλειές και μετά φταίνει οι γονείς. Εσείς, που φέτος το δημόσιο σχολείο το ανοίξατε με χιλίες καταργήσεις και συγχωνεύσεις τμημάτων, για να φτιάξετε τμήματα που έχουν ακόμα και είκοσι εννέα μαθήτριες και μαθητές. Ποιος εκπαιδευτικός με 776 ευρώ το μήνα μπορεί να ασχοληθεί πραγματικά σε ένα τμήμα με είκοσι εννέα παιδιά; Αλλά δεν σας νοιάζει αυτό.

Την ίδια στιγμή έχετε και μια βολική Αντιπολίτευση από τα δεξιά σας, που έρχεται εδώ και λέει ότι το ζήτημα είναι να βάλουμε στολές και ποδιές στα σχολεία ή να καταργήσουμε την τάδε μουσική γιατί αυτό είναι το πρόβλημα. Αυτές είναι οι λύσεις που έρχονται να σας προτείνουν, γιατί προφανώς ξέρουμε ότι σε μία επόμενη στροφή θα είναι χρήσιμοι και κρίσιμοι σύμμαχοί σας. Ακούσαμε και την κ. Μονογιού να λέει ότι το πρόβλημα είναι ότι τα παιδιά δεν πηγαίνουν κατηχητικό.

Κοιτάξτε λίγο, χωρίς ισχυρό κοινωνικό κράτος, χωρίς ισχυρά εργασιακά δικαιώματα, χωρίς ένα ισχυρό δημόσιο σχολείο με λιγότερες μαθήτριες και μαθητές μέσα στην τάξη, με αξιοπρέπεια για τους εκπαιδευτικούς και μισθούς με τους οποίους μπορούν να ζήσουν από το μισθό τους, με αναβάθμιση μαθημάτων, όπως καλλιτεχνική εκπαίδευση, κοινωνιολογία, με ψυχολογική στήριξη μέσα στα σχολεία το πρόβλημα απλά θα οξυνθεί. Δεν σας ενδιαφέρει γιατί δεν θέλετε να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα. Θέλετε να καλλιεργήσετε ηθικό πανικό και θέλετε να προχωρήσετε σε αυτή την κατεύθυνση. Να ξέρετε όμως ότι θα έχετε απέναντί σας το σύνολο της εκπαιδευτικής κοινότητας και το σύνολο του κινήματος της νεολαίας.

Και έρχομαι σε μία τελευταία φράση. Είναι αδιανόητο ακόμα και τώρα που όλη η γειτονιά μας κινδυνεύει με γενικευμένη ανάφλεξη να ακούμε τοποθετήσεις από τη μεριά της Πλειοψηφίας που δείχνουν ότι φοβούνται να πουν ότι καταδικάζουμε την κυβέρνηση-δολοφόνο του Ισραήλ, μια κυβέρνηση η οποία έχει καταδικαστεί από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, από τον ΟΗΕ και όχι από κάποια ακροαριστερή οργάνωση, μια κυβέρνηση η οποία δεν επιτρέπει πλέον στον Γενικό Γραμματέα του ΟΗΕ να μπει στη χώρα, γιατί τον θεωρεί ανεπιθύμητο, μια κυβέρνηση η οποία διαπράττει γενοκτονία και τώρα πλέον διαπράττει και εισβολή σε γειτονική χώρα.

Να ξέρετε ότι παίζετε πολύ επικίνδυνα παιχνίδια, γιατί το Διεθνές Δίκαιο δεν αλά καρτ. Αν δεν είσαι με το Διεθνές Δίκαιο στη Μέση Ανατολή, δεν μπορείς να είσαι με το Διεθνές Δίκαιο στο Κυπριακό. Και αυτά τα οποία κάνετε και διαπράττετε σήμερα ως ελληνική Κυβέρνηση που είστε ένας πρόθυμος σύμμαχος των δολοφόνων του ακροδεξιού Νετανιάχου, θα τα βρούμε μπροστά μας ως χώρα, γιατί το Διεθνές Δίκαιο είναι το τελευταίο εργαλείο που έχουμε για να υπερασπιστούμε και το δικαίωμα του κυπριακού λαού, Ελληνοκυπρίων και Τουρκοκυπρίων να ζήσουν ειρηνικά σε μία χώρα χωρίς κατοχή, το Διεθνές Δίκαιο είναι και το εργαλείο που έχουμε ως χώρα απέναντι στην προκλητική και αναθεωρητική στάση του Ερντογάν.

Όμως, πέρα από αυτά, πρέπει να έχουμε ως οδηγό την ειρήνη, την ανθρωπιά και τη δικαιοσύνη και αυτό σημαίνει αναγνώριση του παλαιστινιακού κράτους, κυρώσεις απέναντι στο Ισραήλ και αναγνώριση των εγκληματικών ευθυνών που έχουν σήμερα και οι ΗΠΑ και η Ευρωπαϊκή Ένωση για το γεγονός ότι στηρίζουν αυτή τη γενοκτονία και τις τρομοκρατικές επιθέσεις.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Ηλιόπουλο.

Τώρα τον λόγο έχει η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Καραγεωργοπούλου. Μετά θα συνεχίσουμε με τις δευτερολογίες ξεκινώντας αντίστροφα.

Ορίστε, κυρία Καραγεωργοπούλου, έχετε τον λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι κρίμα που βλέπω μια άδεια Βουλή.

Κύριοι της Κυβέρνησης, δεν μπορείτε να μας πείσετε ότι οι ρυθμίσεις που διαλαμβάνουν το περιεχόμενο της εν λόγω σύμ-

βασης αναδεικνύουν την πρόθεσή σας να διατηρήσετε την αξία του αυτοκινητοδρόμου και την ασφάλεια σε αυτόν με το επιχείρημα της βελτίωσης και της αύξησης των παρεχόμενων υπηρεσιών που δήθεν θα αναβαθμίσουν το πεδίο λειτουργίας ενός από τους σημαντικότερους αυτοκινητοδρόμους της χώρας. Διότι στην πολιτική που υπηρετείτε η ασφάλεια στη μετακίνηση έχει αποδειχθεί ότι αποτελεί κενό γράμμα. Η υπόθεση του εγκλήματος των Τεμπών -που είναι πάντα επίκαιρη και θα αντιπαρέλθω τη δήλωση του Βουλευτή Καρδίτσας της Νέας Δημοκρατίας τον προηγούμενο μήνα ότι τα Τέμπη δεν είναι επίκαιρα και να μη φέρνουμε την κουβέντα πάλι εκεί- σας εκθέτει τόσο σε σχέση με τις προθέσεις όσο και σε σχέση με τα κίνητρα που κινητοποιούν τη λήψη κρίσιμων αποφάσεων.

Και με αφορμή τη συμβολική συναυλία της επόμενης εβδομάδας με την παρουσία περισσότερων καλλιτεχνών στο Καλλιμάρμαρο στις 11 Οκτωβρίου, θα μου επιτρέψετε δύο κουβέντες για όλους μας συνολικά. Προ καιρού μια εξεταστική επιτροπή, πριν λίγους μήνες πορείες, συλλογή υπογραφών ενάντια εκατομμυρίων, ομιλίες στο Ευρωκοινοβούλιο, στο μέλλον δικαστήρια, κάθε μέρα, κάθε στιγμή το σαρκάκι του πόνου της αμετάκλητης απώλειας. Δεν μιλάμε σαν μια ασφαλής μονάδα ως θεατές που αμέτοχοι ατενίζουμε από ψηλά τραγωδίες ή αλλιώς εγκλήματα. Μιλάμε ως μέρος ενός συνόλου που είμαστε όλοι εν δυνάμει θηράματα ενός «μινώταυρου» που κατασπαράσσει το παρόν και το μέλλον αυτού του τόπου. Γι' αυτό συντασσόμαστε με όλους όσους έστω οπλισμένοι με την αυτοσχέδια σφεντόνα του δικίου τους έχουν επιδοθεί στον αγώνα της εξόντωσης του «μινώταυρου» που τον ψάχνουν στα πιο σκοτεινά μέρη του λαβύρινθου με μόνο όπλο τους το δίκαιο. Είμαστε με αυτούς, γιατί μόνον έτσι έχουμε την ελπίδα να σταματήσουν οι εκατόμβες-λεία που τρέφουν τον «μινώταυρο», γιατί μόνον έτσι έχουμε την ελπίδα να επιβιώσουμε σε έναν τόπο χωρίς τέρατα.

Το βράδυ της συναυλίας εμείς θα είμαστε εκεί για ένα σύνολο που πνίγεται και κατακαίγεται. Και την ίδια ώρα που πυρακτώνεται ο πλούτος της Κορινθίας, κάποιοι αξιωματούχοι - τοπικοί άρχοντες επιχαίρουν στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για τα αντισταθμιστικά με μορφή χορηγίας από εταιρεία ανεμογεννητριών. Την ίδια ώρα που το χώμα σήμερα σκεπάζει άψυχα τα σώματα των ηρωικών εθελοντών πυροσβεστών της Κορινθίας, που οι ανθοί της χώρας μας σκοτώνονται στους ΒΟΑΚ και στις ράγες σιδηροδρόμων. Την ώρα που γυναίκα δολοφονείται έξω από αστυνομικό τμήμα, άνθρωποι αυτοκτονούν -σε εισαγωγικά- μέσα σε αυτά, την ίδια ώρα που η κοινωνία εμπαίζεται, λιώνει κάτω από τη βία της φτωχοποίησης και της αδικίας.

Όμως, όλοι μαζί μπορούμε να πολεμήσουμε τον «μινώταυρο» έστω πετροβολώντας τον με τον πόνο, τον φόβο, την αμφιβολία, για να του δείξουμε την απόφασή μας πως όλοι εμείς μαζί οι πονεμένοι, απογοητευμένοι, παραιτημένοι, διαφορετικοί, μπορούμε να τον νικήσουμε.

Εξ αφορμής της παρουσίας του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών για την αυριανή ημέρα, ημέρα Παρασκευή, χαιρετίζουμε τον αγώνα των ενώσεων φοροτεχνικών στη συγκέντρωση διαμαρτυρίας στον Ταύρο. Η κατάσταση που βιώνει όχι μόνο ο δικός τους κλάδος, αλλά και αυτός των δικηγόρων και των συμβολαιογράφων στην υπηρεσία του πολίτη είναι εκκωφαντικά τραγική. Η ανάληψη σχεδόν δωρεάν όλης της δουλειάς των δημοσίων υπηρεσιών εξαιτίας της τραγικής υποστελέχωσης του δημόσιου τομέα κάτω από το μανδύα της βίαιης και προβληματικής ψηφιακής αναβάθμισης, my data, POS και ψηφιακές κάρτες εργασίας, από μερίδα επαγγελματιών έχει αναδείξει τεχνικά προβλήματα και δυσλειτουργίες που καθιστούν τη σχέση διοίκησης και διοικουμένου πιο δυσχερή από ποτέ. Τα αρμόδια Υπουργεία σε κάθε περίπτωση το μόνο που πράττουν είναι να μοιράζουν απειλές με υπέρογκα πρόστιμα αδιαφορώντας για όσα επαρκώς και έγκαιρα έχουν επισημάνει όλοι οι επαγγελματίες.

Το τελευταίο διάστημα εκτός από το φιάσκο των προσυμπληρωμένων δηλώσεων που πολλαπλασίασε την εργασία με την ανάγκη αναπόδραστων διορθώσεων, η ΑΑΔΕ και το Υπουργείο Οικονομικών συνεχίζουν να αγνοούν ανυπέβλητα προβλήματα κυρίως μετά τη συγχώνευση των ΔΟΥ.

Από τη στιγμή που οι βασικές λειτουργίες των ΔΟΥ συγχωνεύθηκαν και μεταφέρθηκαν στο ΚΕΦΟΔΕ, ΚΕΦΟΚ, ΚΕΒΕΙΣ, η κατάσταση έχει βρεθεί εκτός ελέγχου. Έχει γίνει πραγματικά εξευτελιστική για όποιον χρειάζεται να εξυπηρετηθεί, κυρίως για λογιστές και εργαζόμενους σε αυτές τις υπηρεσίες. Ήδη πριν τη συγχώνευση των ΔΟΥ πολλά από τα αιτήματα των φορολογουμένων χαρακτηρίστηκαν ως απαντημένα. Και η απάντηση ήταν: «Το αίτημά σας παραλήφθηκε και θα τύχει επεξεργασίας από την υπηρεσία μας». Στην πραγματικότητα δεν διεκπεραιώθηκαν ποτέ. Και αν το σύστημα τα βλέπει ως απαντημένα, δεν πρόκειται ποτέ το ΚΕΦΟΔΕ ή άλλο κέντρο να ασχοληθεί με αυτά.

Στις στατιστικές αναλύσεις του Υπουργείου αυτά τα αιτήματα συσυμολογίζονται στις χιλιάδες των εκκρεμοτήτων ή τα θεωρείτε ως επιτυχώς διεκπεραιωμένα; Η επικοινωνία με οποιονδήποτε υπάλληλο χειρίζεται την εκάστοτε υπόθεση σε αυτά τα κέντρα, τα νέα κέντρα μετά τη συγχώνευση και κατάργηση των ΔΟΥ, είναι αδύνατη. Δεν προβλέπεται η είσοδος συναλλασσόμενων στον χώρο και δεν μπορεί κανείς να μιλήσει τηλεφωνικά μαζί τους. Η κατάσταση έχει μετατραπεί σε έναν ψηφιακό εφιάλτη. Για το αίτημα που υποβάλλει ο οποιοσδήποτε πολίτης ενημερώνει το σύστημα ότι σήμερα έχει αναλάβει η τάδε ΔΟΥ. Την επόμενη μέρα μπορεί να δει ότι το αίτημα έχει μεταφερθεί σε άλλη ΔΟΥ. Απάντηση στην πραγματικότητα καμία. Αυτή τη στιγμή στο ΚΕΦΟΔΕ έχουν συσσωρευθεί μέχρι τώρα πάνω από εκατόν πενήντα χιλιάδες αιτήματα και αντί να μειώνονται, κάθε μέρα αυξάνονται.

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

Κύριε Πρόεδρε, έχω ένα τριλεπτο ακόμα. Σας ευχαριστώ πολύ.

Διαταράσσεται η κοινωνική και οικονομική ζωή των φορολογουμένων με ό,τι αντιμετωπίζουν στις υπηρεσίες που καλούνται ΚΕΒΕΙΣ και ΚΕΦΟΚ. Η ΑΑΔΕ και το Υπουργείο Οικονομικών δεν μπορούν να παίξουν με τη ζωή των φορολογουμένων και των επαγγελματιών. Κάθε νέα ψηφιακή μεταρρύθμιση, όπως την αποκαλείτε, στην πραγματικότητα είναι ένας νέος γολγοθάς. Αυτή είναι η επιτυχία των εξαγγελιών, κύριε Χατζηδόκη; Αυτή είναι η ψηφιακή μεταρρύθμιση που ευαγγελίζεται το Υπουργείο Ψηφιακής Διακυβέρνησης;

Σε αυτό, βεβαίως, το περιβάλλον προστίθενται και τα εξής. Είναι γνωστό ότι η αιτιολογία διοικητικής πράξης, πολύ περισσότερο δυσμενούς διοικητικής πράξης, αποτελεί τον πυρήνα του κράτους-δικαίου. Ο πολίτης δικαιούται να γνωρίζει για ποιον λόγο το κράτος του του επιβάλλει τη μία ή την άλλη δυσμενή πράξη, πολύ περισσότερο όταν πρόκειται για χρηματικό πρόστιμο. Αυτό έχει πει διαχρονικά και το Συμβούλιο της Επικρατείας στη νομολογία του.

Επειδή λοιπόν, κύριοι της Κυβέρνησης, μιλάτε για κοινωνική μέριμνα και για μείωση διοδίων, παρά ταύτα έρχεται η ΑΑΔΕ με επικεφαλής τον νομικό και δικηγόρο Γεώργιο Πιτσάλη και εξαγγέλλει, όπως φαίνεται από διαρροές στον Τύπο, ότι τον μήνα Οκτώβριο, τον τρέχοντα μήνα, καταργεί την αιτιολογία της δυσμενούς διοικητικής πράξης. Πλέον θα επιβάλλονται πρόστιμα για εκπρόθεσμες φορολογικές δηλώσεις χωρίς εξηγήσεις, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο εν λόγω ρεπορτάζ. Και προκαλώ τον κ. Χατζηδόκη να μας απαντήσει αν είναι αλήθεια. Εννοείτε, δηλαδή, προφανώς την ανυπαρξία έκθεσης ελέγχου. Η επιβολή προστίμου θα είναι αυτόματα και δεν θα εξηγεί κανένας από το κράτος στον πολίτη γιατί του επιβλήθηκε πρόστιμο.

Ακόμα και η μη επιβολή προστίμων είναι αποτέλεσμα, ωστόσο, κακοδιοίκησης, κάτι που χαρακτηρίζει την ΑΑΔΕ σε όλα τα επίπεδα, γιατί τα περίφημα ελεγκτικά κέντρα, τα ΕΛΚΕ -έτσι τα ονομάζετε πλέον- ασχολούνται με τους μεγάλους -σε εισαγωγικά- ελέγχους. Επομένως, δεν φαίνεται να υπάρχει περιθώριο να γίνει ο αναγκαίος και συνταγματικός επιβαλλόμενος έλεγχος των μικρών προστίμων.

Αυτό σας δικαιολογεί για μια τέτοια μεταχείριση; Όχι. Προφανώς όχι. Χαρακτηριστικό της κατάστασης χάους που επικρατεί σε αυτές τις υπηρεσίες όπου είναι αδύνατη η επικοινωνία πλέον των πολιτών, είναι η αδυναμία λήψης βεβαιώσεων ότι έχει αποπληρωθεί το αναγκαίο ποσοστό κύριου φόρου για το παραδεκτό

μιας προσφυγής στα διοικητικά δικαστήρια. Και το ίδιο συμβαίνει με τα funds και τους servicers. Δεν δίνουν βεβαιώσεις ότι έχουν εξοφληθεί οφειλές που έχουν εξοφληθεί. Και χωρίς αυτές δεν μπορούν οι πολίτες να εξαλείψουν προσημειώσεις και υποθήκες. Γι' αυτές τις καταχρηστικές πρακτικές τότε επιτέλους θα νομοθετήσετε ότι πρέπει να αλλάξει κάτι, να το επιβλέψετε και να το ελέγξετε; Πότε θα υπάρχουν πρόστιμα και κυρώσεις στα funds γι' αυτές τις πρακτικές;

Το πρόβλημα της Ελλάδας σε πολύ μεγάλο βαθμό είναι πρόβλημα γνησιότητας του κράτους δικαίου της. Η δικαιοσύνη τείνει με λίγες εξαιρέσεις να επικυρώνει τα φαινόμενα κακοδιοίκησης. Το ότι η ΑΑΔΕ διάγει ημέρες δραματικής κακοδιοίκησης είναι σχεδόν αυταπόδεικτο. Το μεγάλο ερώτημα είναι: αυτά προσδοκούσε η Κυβέρνηση Μητσοτάκη από την ανανέωση της θητείας του κ. Πιπτολή; Ή μήπως πιστεύετε ότι η συμβολή της ιδιωτικής κατανάλωσης, όπως σημειώνεται στο υπόμνημα που μας στείλατε στο πλαίσιο της αυριανής συνεδρίασης για το μακροοικονομικό πλαίσιο και τις προοπτικές στο πλαίσιο του μεσοπρόθεσμου δημοσιονομικού διαρθρωτικού σχεδίου, αναμένεται σταθερή για την περίοδο 2024-2025 με τέτοιες πρακτικές και με τέτοια πολιτική;

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Πλεύσης Ελευθερίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Καραγεωργοπούλου.

Θα ολοκληρώσουμε με τις δευτερολογίες των ειδικών εισηγητών. Θα ξεκινήσω με τον κ. Κόντη, ειδικό αγορητή των Σπαρτιατών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για τη σύμβαση τα είπαμε και τα εξαντλήσαμε τόσο στις επιτροπές όσο και εδώ. Εμάς, αλλά και εμένα ως άτομο μου κάνει εντύπωση και δεν μπορώ να καταλάβω πώς μπορεί κάποιος να έρθει ομιλώντας εδώ να υπεραμυνθεί αυτής της σύμβασης. Δεν μιλάω για εσάς που έχετε υποχρέωση μέσω του ΤΑΙΠΕΔ. Είναι μια σύμβαση η οποία υποχρεώνει τον καθημερινά εργαζόμενο άνθρωπο, εργαζόμενο πολίτη να πληρώνει σήμερα πηγαίνοντες κάποιος 6 ευρώ, αύριο ίσως ένα άλλο ποσό που μπορεί να φτάνει και τα 10 ευρώ. Ενώ θα είχαμε τη δυνατότητα να του παρέχουμε χαμηλότερο αντίτιμο ή ακόμα και ελεύθερη διέλευση απ' τη στιγμή που πλέον το έργο έχει αποπληρωθεί. Έχουν βγάλει και κέρδη και θα μπορούσε να το έχει το δημόσιο όπως είπαμε, να το συντηρεί και να βγάζει και κέρδη για το δημόσιο. Οπότε δεν έχει νόημα να συζητάμε άλλο. Είναι ειλημμένη έτσι κι αλλιώς η απόφαση, ό,τι και να ψηφίσουμε.

Εγώ θέλω να σταθώ σε κάτι άλλο που κακώς τόσο καιρό δεν έχω ακούσει κανέναν να το συζητάει εδώ. Αναφέρομαι σε μια μεγάλη μερίδα Ελλήνων που προσφέρουν μαζί με τον τουρισμό συνάλλαγμα στη χώρα. Αναφέρομαι στους ναυτικούς. Στις 22 και 23 Οκτωβρίου οι Έλληνες ακτοπλοίοι έχουν απεργία γιατί το κράτος επιμένει, το Υπουργείο να μην υπογράψει τις συλλογικές τους συμβάσεις. Ακτοπλοίοι είναι αυτοί οι οποίοι εργάζονται στις εντός Ελλάδος μετακινήσεις, τα ποσά, αυτά που μεταφέρουν κόσμο στα νησιά και αυτοκίνητα.

Για μένα βέβαια είναι απορίας άξιο γιατί δεν έκαναν την απεργία μέσα στο καλοκαίρι. Εκεί ίσως θα υπήρχε προβολή -γιατί τώρα κανείς δεν το προβάλλει- και από τα κανάλια και από τον κόσμο που έτρεχε να πάει στα νησιά για να κάνει τις διακοπές του. Δεν θα ήταν ταλαιπωρία του κόσμου. Θα ήταν προβολή των δικαιωμάτων των εργαζομένων στα πλοία. Κανείς δεν ξέρει τι είναι αυτή η δουλειά. Παρ' όλο που είναι ακτοπλοίοι και φαίνεται εύκολο σε εμάς τους ποντοπόρους που δεν κάναμε ποτέ ακτοπλοία, είναι άνθρωποι οι οποίοι τρώνε τη ζωή τους στη θάλασσα παρόλο που πάνε σπίτι τους κάθε δυο μέρες. Παρ' όλα αυτά έχουν ανάγκες. Τους τρώει η θάλασσα. Είναι είκοσι τέσσερις ώρες τη μέρα στη δουλειά τους και δεν το έχετε καταλάβει αυτό. Ο ναυτικός είναι είκοσι τέσσερις ώρες την ημέρα, επτά ημέρες την εβδομάδα, τριακόσιες εξήντα πέντε μέρες τον χρόνο. Παλιά κάναμε ταξίδια ενάμιση χρόνο σερί χωρίς να βγούμε από το πλοίο. Σήμερα έχουν επιβάλλει, επίσης, στους ακτοπλοϊκούς τετράμηνη υποχρεωτική σύμβαση. Άλλο πάλι και αυτό. Έφυγε ο κύριος Υφυπουργός. Κανείς δεν ενδιαφέρεται γι' αυτούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Εδώ είναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ: Θα μπορούσε να είναι η συνέχιση της υπηρεσίας τους σε ένα πλοίο όπως ήταν παλιότερα. Δεν θα πω εννιά μήνες. Τουλάχιστον εξάμηνη. Τώρα τους έχουν κάνει και αυτούς περιστασιακούς ναυτικούς. Οι ακτοπλοίοι πλέον με την τετράμηνη υποχρεωτική σύμβαση, δηλαδή έξοδο από το πλοίο στους τέσσερις μήνες, έχουν γίνει περιφερειακοί έκτακτοι απασχολούμενοι. Είναι τρομερό. Δεν ξέρω ποιοι θέλουν να υποβαθμίσουν τη ναυτιλία μας τελείως. Το είδαμε και στα πτυχία. Κάποτε αλλά και σήμερα ακόμα, των πλοιάρχων είναι αντίστοιχα με πανεπιστημιακά. Τώρα θέλουν να κάνουν τα πτυχία ισότιμα με ΙΕΚ των κατώτερων αξιωματικών. Ποτέ δεν είχε γίνει αυτό. Θέλουν κάποιοι να τα υποβαθμίσουν.

Έχουμε πει πόσο δύσκολο είναι να κυβερνήσεις ένα πλοίο. Σήμερα τα LNG κοστίζουν εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια. Ένα λάθος μπορεί να τινάξει στον αέρα και να σκοτώσει άτομα. Και αν είναι στον προβλήτα ή εκεί που ξεφορτώνουν μπορεί να σκοτώσει και εκατοντάδες ακόμα παρευρισκόμενους. Απαιτούν τεράστιες δεξιότητες και παρ' όλα αυτά τους θεωρούμε κάτι πολύ απλό και κάτι το οποίο δεν χρειάζεται. Χώρια του ότι δεν τους δίνουμε το βαρύ και ανθυγιεινό. Κάθε μέρα είναι μέσα στη θάλασσα μέσα στις δυσκολίες και με κίνδυνο να πνιγούν ανά πάσα στιγμή ή να πνιχτούν, όπως λέμε. Αγνωούμε τις συμβάσεις εργασίας. Δεν υπογράφει το Υπουργείο τις συμβάσεις. Να υποχρεώσουν, δηλαδή, και τους πλοιοκτήτες και δεν ξέρω ποιους άλλους, να υπογράψουν συμβάσεις. Κάποτε θυμάμαι η ΠΝΟ, όλα τα σωματεία, κάθε δύο χρόνια έφερναν σύμβαση και υπογραφόταν. Τα τονίζω αυτά γιατί δεν έχω δει ποτέ ενάμιση χρόνο κανέναν εδώ στη Βουλή να ασχολείται με τους Έλληνες ναυτικούς.

Δείτε τι έχουν προσφέρει, τι κάνουν οι Έλληνες ναυτικοί. Στην πορεία κάποιοι μετά εξελίχθηκαν σε εφοπλιστές. Κάποιοι έγιναν ευεργέτες της χώρας. Κάποιοι Έλληνες ναυτικοί ζουν στο εξωτερικό και στέλνουν πολλά χρήματα παρ' όλο που μπαρκάρουν σε πλοία του εξωτερικού. Στέλνουν καθαρό συνάλλαγμα. Έχω συνάδελφο καπετάνιο που τα 15 - 20 χιλιάδες δολάρια που βγάζει τον μήνα σε πλοίο του εξωτερικού τα στέλνει στην Ελλάδα. Και δεν ασχολείται κανείς με αυτούς. Κανένας πραγματικά δεν ασχολείται. Με σχολούν κάθε φορά κάποιοι φίλοι παλιοί συνάδελφοι. Μου λένε ότι είναι εγκαταλελειμμένοι στην τύχη τους. Τα είπαμε και για τα φυλλάδια Μανίλα που ένας ναυτικός που έχει φάει είκοσι πέντε - τριάντα χρόνια στη θάλασσα ξαφνικά υποχρεώθηκε να κάνει το 2018 Μανίλα, δηλαδή ένα σεμινάριο μιας ημέρας. Και αν μένει στο εξωτερικό και ταξιδεύει, όπως είναι χιλιάδες Έλληνες, δεν του δίνουν το δικαίωμα να ταξιδέψει κι ακυρώνουν το δίπλωμά του και την εμπειρία του, για να κάνει ένα σεμινάριο. Δεν τους έδωσαν το δικαίωμα. Είχε πει ο ΣΥΡΙΖΑ να κάνουν ένα σεμινάριο στο εξωτερικό ή εδώ να έρθουν μία μέρα να το πάρουν. Δεν έγινε με την αλλαγή της Κυβέρνησης. Κανείς δεν ενδιαφέρεται.

Κάποτε λέγανε ότι πάνε σε κάποια μέρη που συχνάζουν ναυτικοί και άλλα κακοποιά στοιχεία. Έτσι έλεγαν κάποτε. Σήμερα θεωρούμε τους ναυτικούς ακόμα έτσι; Περιθωριακούς; Για ποιο λόγο δεν ενδιαφέρεται κανείς; Κανένας δεν ενδιαφέρεται. Οι Έλληνες ναυτικοί και ναυτεργάτες πάνε να εξαφανιστούν γιατί δεν ενδιαφέρονται το κράτος γι' αυτούς. Δεν μπορεί να μην έχουν σύμβαση εργασίας οι ακτοπλοίοι και να κάνουμε κατά καιρούς φασαρία γιατί έφυγε ο καταπέλτης, δεν έφυγε. Και να μην έχουν υπογεγραμμένες συμβάσεις και να παίρνουν διάφορους ανθρώπους οι οποίοι δεν πάνε να ταξιδέψουν. Τυχαίνει να πάνε και αστοχείωτοι ακόμα. Για ποιο λόγο; Κάτι πρέπει να δούμε. Κάτι συμβαίνει. Κάποιοι δεν θέλουμε να δούμε να υπάρχει πλέον σαν επάγγελμα. Θέλουμε να γεμίσουμε και εκεί ξένους; Ήδη στα ποντοπόρα έγινε. Μόνο καπετάνιους. Σήμερα θέλουμε να κάνουμε και στην ακτοπλοία μας το ίδιο;

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε τον κ. Κόντη.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας κ. Αλέξανδρος Καζαμίας.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα μιλήσω από τη θέση μου.

Θα ήθελα να πω ότι στη διάρκεια της συζήτησης, νωρίτερα, ακούσαμε από τον κ. Χατζηδάκη ορισμένα ενδιαφέροντα πράγματα. Πέραν του γεγονότος ότι δεν απάντησε καθόλου στις ερωτήσεις της Πλεύσης Ελευθερίας για τις ενέργειές του σχετικά με το σκάνδαλο των παρακολουθήσεων, του οποίου υπήρξε στόχος και για το οποίο ερωτήθηκε και με επίκαιρη ερώτηση από την κυρία Κωνσταντοπούλου και στη διάρκεια της συζήτησης πολλές φορές να μας πει τι έκανε ούτως ώστε να εξακριβώσει ακριβώς ποιοι τον παρακολουθούσαν και γιατί, ο κ. Χατζηδάκης, επίσης, μας είπε μερικά πραγματικά ενδιαφέροντα πράγματα σε σχέση με το νομοσχέδιο. Ένα από αυτά ήταν ότι με την ιδιωτικοποίηση της Αττικής Οδού, τώρα, αλλάζει η Ελλάδα. Με τις αποκρατικοποιήσεις και μάλιστα με τη σημερινή, την όποια αριθμήσε ως την ενδέκατη μέσα στο τελευταίο έτος, αλλάζει η Ελλάδα.

Αν θυμάμαι καλά οι ιδιωτικοποιήσεις στην Ελλάδα λαμβάνουν χώρα εδώ και περίπου τριάντα τέσσερα χρόνια, από το 1990, ως σταθερή πολιτική όλων των κυβερνήσεων που κυβέρνησαν τη χώρα έκτοτε. Δεν είμαι, δηλαδή, ιδιαίτερος σίγουρος ότι η σημασία που έχει αυτή η ιδιωτικοποίηση είναι ακριβώς να δείξει ότι κάτι φοβερό αλλάζει στη χώρα. Απεναντίας, αυτό που βλέπουμε εμείς είναι ότι ακολουθεί μια πεπατημένη, η οποία δεν διαφέρει καθόλου από τις πολιτικές των προηγούμενων κυβερνήσεων για τρεισήμισι τουλάχιστον δεκαετίες.

Επίσης, ακούσαμε από τον κ. Χατζηδάκη κάτι άλλο ενδιαφέρον όταν η Πλεύση Ελευθερίας τού έθεσε το ερώτημα επιτακτικά γιατί ιδιωτικοποιούνται περιουσιακά στοιχεία του δημοσίου τα οποία είναι κερδοφόρα ή άκρως κερδοφόρα, όπως είναι και η Αττική Οδός. Και η φοβερή απάντησή του ήταν –τη σημείωσα μάλιστα, κύριε Πρόεδρε. «Ποιοι ανόητοι» λέει «πουλούν ζημιογόνες επιχειρήσεις;». Έτσι είπε.

Θα ήθελα να του υπενθυμίσω –αν μας ακούει ή τουλάχιστον εύχομαι οι Υπουργοί και οι Υφυπουργοί που είναι εδώ να του το μεταφέρουν– ότι η ιδιωτικοποίηση ξεκίνησε ως μια πολιτική, κυρίως, από τη Μεγάλη Βρετανία –υπήρχαν και άλλες χώρες πιο πριν– η οποία ιδιωτικοποιούσε ζημιογόνες επιχειρήσεις του δημοσίου. Η κ. Θάτσερ ήταν αυτή που το έκανε. Δεν ξέρω αν, ως φιλελεύθερος που μας διακήρυξε σήμερα ο κ. Χατζηδάκης ότι είναι, πραγματικά νομίζει ότι η κ. Θάτσερ –η μητέρα του νεοφιλελευθερισμού– την οποία υποστήριξε πάρα πολλές φορές στο παρελθόν, αν νομίζει ότι ανήκει σε αυτούς τους ανόητους που πουλούν ζημιογόνες επιχειρήσεις. Αν το νομίζει ή εκείνος ή η Κυβέρνηση, παρακαλούμε να μας πουν ότι θεωρούν τον νεοφιλελευθερισμό της κ. Θάτσερ που ιδιωτικοποιούσε ζημιογόνες επιχειρήσεις μια ανόητη πολιτική. Αυτό θα είχε πραγματικά ενδιαφέρον και θα μας διασκέδαζε ιδιαίτερα στην Πλεύση Ελευθερίας.

Πάντως, πρέπει να πω ότι το ζήτημα δεν είναι μόνο ιδεολογικό γιατί προσπάθησε να το παρουσιάσει ως ιδεολογικό. Η Ελλάδα είναι μια χώρα που ιδιωτικοποιεί κερδοφόρα περιουσιακά στοιχεία. Και δεν το κάνει επειδή έχει μια ιδεολογική πεποίθηση υπέρ των ιδιωτικοποιήσεων. Το κάνει διότι της το επιβάλλει η τρόικα, το δημόσιο χρέος το οποίο είναι τεράστιο και δεν είναι βιώσιμο και επίσης το επιβάλλει το ΤΑΙΠΕΔ. Η Αττική Οδός ανήκει στο ΤΑΙΠΕΔ και το ΤΑΙΠΕΔ έχει πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων. Μάλιστα, το ίδιο το ΤΑΙΠΕΔ είναι και ανώνυμη εταιρεία. Επομένως, το να προσποιούμαστε ότι αυτές οι ιδιωτικοποιήσεις είναι προϊόν μιας ιδεολογικής πεποίθησης, είναι λίγο υποκριτικό απέναντι στους πολίτες που μας παρακολουθούν. Ιδωτικοποιούνται αυτά τα περιουσιακά στοιχεία διότι μας τα επιβάλλουν η τρόικα, το ΤΑΙΠΕΔ και η κληρονομιά των μνημονίων.

Έρχομαι, τέλος, να πω και να παρατηρήσω και κάτι ακόμα, το οποίο ακούσαμε από τον κ. Ταχιάο για την Αττική Οδό και σχετικά με τα διόδια, διότι θέσαμε επιτακτικά, επίσης, το ζήτημα του ύψους των διοδίων. Υπάρχει μια οριακή μείωση των διοδίων τα επόμενα πέντε χρόνια, αλλά μετά από πέντε χρόνια θα υπάρξει ραγδαία αύξηση των διοδίων για την Αττική Οδό, σύμφωνα με τη σύμβαση που συζητούμε σήμερα στη Βουλή.

Θα αναφέρω τα λόγια του κ. Ταχιάου: «Αν κατεβάσουμε τα διόδια, θα συμφορηθεί η Αττική Οδός. Δεν θα μπορούσαμε ποτέ να καταργήσουμε τα διόδια, γιατί ακριβώς τα διόδια κρατούν αυτοκίνητα και διάφορα οχήματα έξω από την Αττική Οδό και ως απο-

τέλεσμα, επιτρέπουν τη γρήγορη διέλευση των αυτοκινήτων μέσα σε αυτήν. Άρα, κρατάμε τα διόδια δηλαδή για να αποκλείσουμε αυτοκίνητα από την Αττική Οδό. Αυτό μας είπατε, κύριε Υφυπουργέ.

Αυτό είναι πραγματικά εντυπωσιακό και θα πρέπει στο εξής να μην αναφερόμαστε στην Αττική Οδό με το όνομά της, αλλά να την αποκαλούμε «ταξική οδό» γιατί κρατάει τα αυτοκίνητα έξω. Αυτό είναι γεγονός. Και είναι γεγονός διότι το κράτος δεν έχει κάνει το παραμικρό ούτως ώστε να αναπτύξει την Αττική Οδό, δεδομένου ότι είναι ένας κεντρικός άξονας στην πρωτεύουσα, να την επεκτείνει και να της επιτρέψει να δέχεται περισσότερα αυτοκίνητα.

Οι συμβάσεις που υπογράφετε είναι ζημιογόνες για τους πολίτες. Η Πλεύση Ελευθερίας θα καταψηφίσει τη σύμβαση αυτή και θα την καταψηφίσει για τους λόγους που αναφέραμε νωρίτερα. Θεωρούμε ότι εκποιεί σημαντικά περιουσιακά του δημοσίου, χωρίς ουσιαστικό όφελος για τον Έλληνα πολίτη. Θεωρούμε ότι το ρυθμιστικό πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης είναι χαλαρό και πολύ ευνοϊκό για την ιδιωτική επιχείρηση που θα εκμεταλλευτεί την Αττική Οδό. Πιστεύουμε, επιπλέον, ότι οι όροι παραχώρησης είναι υπερβολικά ευνοϊκοί για την ιδιωτική επιχείρηση και είμαστε ιδιαίτερα αρνητικοί απέναντι στο γεγονός ότι τα διόδια θα παραμείνουν υψηλά, τη στιγμή που οι πολίτες υποφέρουν από μία διαρκή κρίση ακρίβειας και υψηλού κόστους ζωής.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Καζαμιά.

Αλλάζει, κύριε συνάδελφε, ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός, ειδικός αγορητής της Νίκης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Κύριε Υπουργέ, στην πρωτομλία μας τεκμηριώσαμε γιατί η συγκεκριμένη σύμβαση, που ζητάτε την κύρωσή της, δεν είναι ωφέλιμη για το λαϊκό και κοινωνικό συμφέρον. Δεν το υπηρετεί.

Θα τοποθετηθώ σε κάποιες αιτιάσεις του κ. Ταχιάου και μετά και του κυρίου Υπουργού Εθνικής Οικονομίας, που είπε ότι σε ζητήματα που τέθηκαν από την Αντιπολίτευση, σχετικά με το ότι η συγκεκριμένη σύμβαση δεν υπηρετεί το δημόσιο συμφέρον, απάντησε σε κάποια αποστροφή του λόγου του ότι «Αλλωστε, τι τα λέτε αυτά, το Ελεγκτικό Συνέδριο τα έχει ελέγξει». Μόνο που το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν ελέγχει την ουσία, αλλά ελέγχει μόνο τον τύπο. Και αυτό το ξέρουμε, γιατί το ίδιο το Ελεγκτικό Συνέδριο ως θεσμός είχε περάσει και είχε εγκρίνει την σύμβαση 717, που η μη υλοποίησή της είχε εγκληματικά αποτελέσματα στα Τέμπη, αλλά είχε εγκρίνει και τις άλλες συμβάσεις του ΟΣΕ, αυτές που ο ίδιος ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας τις είχε αποκαλέσει «συμβάσεις που αναφέρονταν στο μεγάλο διαφθορείο», που είναι οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι. Επομένως, το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν νομιμοποιεί την απόδοση μίας σύμβασης, ούτε αποδίδει το αν αυτή εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον. Απλώς, αναλύει και εγκρίνει αν υπηρετεί τον τύπο σύμφωνα με τον νόμο.

Σε μια άλλη αποστροφή του λόγου του κ. Χατζηδάκη αναφέρθηκε και ο κ. Καζαμιάς, αλλά θα το πιάσω από άλλη πλευρά, ότι «είναι ανόητοι όσοι πιστεύουν ότι μπορούν να πωλούν ζημιογόνες επιχειρήσεις». Όμως, δεν βλέπω να κρατάει αυτή την αιτιάσή του, γιατί ο ίδιος νομοθετεί –από ό,τι μας ενημέρωσε ο κ. Δήμας σε επίκαιρη ερώτηση που καταθέσαμε– έτσι ώστε το ΤΑΙΠΕΔ να μπορεί να αγοράζει ζημιογόνες επενδύσεις.

Είναι δυνατόν, δηλαδή, ο ίδιος Υπουργός να επαίρεται με έναν κυνικό, θα έλεγα, ρεαλισμό ότι το δημόσιο δεν μπορεί να πουλά ζημιογόνες επιχειρήσεις και από την άλλη πλευρά, το δημόσιο να μπορεί να αγοράζει –αλλάζοντας, μάλιστα, τη νομοθεσία– ζημιογόνες επενδύσεις ολιγαρχών.

Και θα πω και ένα πολιτικό σχόλιο σε μια κρίση αυτοκριτικής. Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας παραδέχθηκε ότι περνάει κρίση το πολιτικό σύστημα. Αλήθεια, ποια κρίση περνάει το πολιτικό σύστημα; Η μόνη κρίση που περνάει ο κόσμος και ο λαός και ζει και βασιλεύει και τους Έλληνες παιδεύει. Είναι η κρίση αυτή, η οποία οδηγεί πολίτες σιγά-σιγά στο να αποκλείονται από αυτό που λέγεται κοινωνική συνοχή.

Επομένως, αυτή η σύμβαση είναι για ένα ωφέλιμο έργο. Το θέμα είναι για ποιους, για ποιον σκοπό και με ποιο κόστος.

Επίσης, θα ήθελα να πω ότι ο μόνος ωφελούμενος ή ο κύρια ωφελούμενος από αυτή τη σύμβαση, ένας από τους δύο ωφελούμενους –για να το πω καλύτερα– είναι το Υπερταμείο, διότι περιμένει σαν δράκουλας πώς και πώς να κατατεθούν τα λεφτά, για να ρουφήξει και την τελευταία σταγόνα αίματος των Ελλήνων πολιτών, γιατί ακριβώς αυτό το συμφέρον των δανειστών είναι το μόνο που υπηρετείται βιαστικά, όπως είπα και άρον-άρον, γιατί αυτό το τεράστιο ποσό με το τίμημα που δεν έχει ξαναυπάρξει στα ταμεία του ΤΑΙΠΕΔ πηγαίνει κατευθείαν και εξαφανίζεται σε ένα απύθμενο πηγάδι, αυτό του δημόσιου χρέους.

Εδώ θα ήθελα κάτι να αναφέρω, κλείνοντας και μη κουράζοντας. Μέσα στη Βουλή και ειδικά στο Περιτύλιό της Αίθουσας της Ολομέλειας αυτή τη στιγμή τρέχει μια εξαιρετική μικρή έκθεση και θέλω να την αναφέρω για να καταγραφεί. Είναι μία έκθεση με τα μολύβδινα χρηστήρια ελάσματα, τα οποία ήταν λεπτά φύλλα μολύβδου σε ορθογώνιο σχήμα που πήγαιναν οι απλοί άνθρωποι τότε στο Μαντείο της Δωδώνης, τα περιτύλιγαν και τα άφηναν μέσα για να πάρουν χρησμό.

Μου έκανε εντύπωση ένα μικρό μολύβδινο χρηστήριο ελάσμα, όπως και όλα τα άλλα, που έγραφε: «Περί... χρόνων». Κοίταξα από κάτω στη μετάφραση τι σημαίνει ακριβώς. Τι έλεγε τότε ένας απλός πολίτης, σαν τους σημερινούς τους αποκλεισμένους από την Αττική Οδό; Ο ενδιαφερόμενος τότε απλός πολίτης, στο δεύτερο μισό του 4^{ου} αιώνα προ Χριστού, ρωτούσε το Μαντείο της Δωδώνης: «Πότε θα αποπληρωθεί το χρέος;». Αυτό σήμερα είναι τόσο επίκαιρο όσο ποτέ.

Ακόμα και 1,5% να καταβάλλετε επί του ποσοστού του ΑΕΠ με τα λεφτά αυτά, πάλι το χρέος δεν μειώνεται. Πάλι το χρέος θα το πληρώσουν οι πολίτες, αυτοί που τελικά πλήρωσαν για να γίνει το έργο της Αττικής Οδού και δεν θα μπορούν με τις πολιτικές σας να τη χρησιμοποιούν. Διότι αυτοί δεν έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν μια οδό ελεύθερη, γρήγορη και ασφαλή. Αυτοί πρέπει να σκοτώνονται στους δρόμους που εσείς δεν φτιάχνετε, για να προστατεύσετε τη βιωσιμότητα της Αττικής Οδού, που την ονομάζετε «Νέα Αττική Οδό», γιατί ακριβώς φέρνει νέα χρυσόφορα οικονομικά οφέλη για τους ολιγάρχες της.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Βρεττό.

Η κ. Πέρκα, ειδική αγορήτρια της Νέας Αριστεράς, έχει τον λόγο.

Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ κράτησα μια άλλη φράση του κ. Χατζηδάκη, «όλα αυτά» –λέει– «δεν τα κάναμε κατ' ανάγκη». Δεν είχαμε καμμία αμφιβολία ότι τα μνημόνια –το έχουν πει και άλλοι Υπουργοί σας και στελέχη– ήταν η γραμμή της Νέας Δημοκρατίας. Θα τα πω και παρακάτω, ιδιωτικοποιήσεις, απόσυρση του κράτους, απουσία ελέγχων κ.λπ..

Σημείο σημείο, όμως; Λέει ότι 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ είναι το μεγαλύτερο τίμημα που θα εισπράξει ποτέ το ΤΑΙΠΕΔ. Για αντίστοιχο «asset»; Μήπως είναι καλύτερο; Πρώτον, δεν συγκρίνεται, με τι το συγκρίνει; Με άλλες ιδιωτικοποιήσεις που είναι άλλα πράγματα; Δεύτερον, έγινε –λέει– διαγωνισμός και αφού έγινε διαγωνισμός, αυτό δόθηκε και προφανώς, ο πλειοδότης έχει επιλεγεί. Τώρα σοβαρά μιλάω; Υπάρχει, δηλαδή, ανταγωνισμός; Δεν υπάρχει καρτέλ, δεν συνεννοούνται, δεν τα μοιράζουν τα έργα; Τριάντα χρόνια δούλεψα σε αυτόν τον τομέα. Είναι δυνατόν να λέμε τέτοια πράγματα; Μόνοι τους τα καθορίζουν. Ειδικά τέτοια μεγάλα έργα πέντε είναι. Και είναι και πέντε; Κάθε φορά που άλλαζε ο νόμος δημοσίων έργων, μπερδεύονταν λίγο το σύστημα, μετά το έβρισκαν. Όμως, ειδικά σε παραχωρήσεις που είναι τόσο μεγάλο το τίμημα, ξέρουν ποιος θα το πάρει από την αρχή. Καιρό τώρα έγινε διαγωνισμός, καρτέλ και ανταγωνισμός, αυτό επικρατεί.

Μείωση του χρέους, λοιπόν, κατά μιάμιση μονάδα. Επαναλαμβάνω, αυτό είναι υποθήκευση των μελλοντικών προϋπολογισμών. Είναι σαν να λέω ότι πουλάω εγώ ένα κειμήλιο, πρόσκαιρα, πράγματι, είμαι σε καλύτερη οικονομική κατάσταση, σε λίγα χρόνια, όμως, θα έχω πρόβλημα. Αυτό είναι. Δηλαδή, τι θα το κάνω; Τζάμπα; Δεν υποθηκεύουμε μελλοντικούς προϋπολογισμούς; Και θα αποδείξω πόσο πιο ακριβά είναι τα έργα, χωρίς να χρησιμο-

ποιησω καν στοιχεία του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Κοιτάτε τώρα το άλλο που είπε ο κ. Χατζηδάκης: Είναι –λέει– μία μεγάλη επένδυση η Αττική Οδός, η διαχείριση και η λειτουργία χωρίς να έχει πέσει φτυαριά. Ποιο ακριβώς; Τι παράγει; Τι επένδυση είναι αυτή; Τι παράγει; Ποιο είναι το αναπτυξιακό αποτέλεσμα της διαχείρισης και λειτουργίας; Όμως, η τάση πια των μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων διεθνώς δεν είναι να κατασκευάζουν, είναι να παίρνουν έτοιμα έργα και να τα λειτουργούν και βρίσκουν πρόθυμες κυβερνήσεις. Αυτή είναι η τάση.

Και έρχεται τώρα το Ελεγκτικό Συνέδριο και μας λέει ότι 69% πάνω είναι το κόστος των έργων –πόσα έπρεπε να στοιχίσουν– για όλες τις συμβάσεις παραχώρησης και 55% μείωση του αντικειμένου. Έχω στοιχεία για μία-μία. Μερικά θα πω.

Ας πούμε, για παράδειγμα, για την Αττική Οδό. Ακούστε λίγο τι έγινε: Από το 1996 μέχρι το 2011 είχε αθροιστικό κύκλο εργασιών 1,8 δισεκατομμύριο ευρώ και κέρδη 64,8 εκατομμύρια ευρώ. Οι «Αττικές Διαδρομές», η θυγατρική, που ήταν ίδιοι μέτοχοι, από το 1999 μέχρι το 2011 είχαν 500 εκατομμύρια ευρώ έσοδα, κέρδη 145 εκατομμύρια ευρώ, μοίρασαν και μέρισμα 94,2. Πολύ ωραία πράγματα!

Συνεχίζω. Εντάξει, για τη χρησιμότητα τώρα δεν είναι ανάγκη να το ξανασυζητήσουμε. Σε πόσους Υπουργούς θα απαντήσουμε ότι προφανώς το έργο αυτό είναι χρήσιμο και προφανώς ξεμπλοκάρει και προφανώς χρειάζεται; Θα πω, όμως, το εξής, πάλι στον κ. Χατζηδάκη θέλω να απαντήσω: Έχει καθόλου εικόνα πόσα έργα αντίστοιχα έχουν γίνει με κλασικό δημόσιο τρόπο, με τα δημόσια έργα; ΠΑΘΕ, υπήρχε η ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ. Η Εγνατία Οδός έγινε ως δημόσιο έργο, δεν ήρθε κανένας παραχωρησιούχος να την πάρει και να φτάνουμε σε αυτά τα επίπεδα. Καλά, για την υπευθυνότητα και αυτά, τα είδαμε και στα χιόνια, τα είδαμε και στην οικονομική κρίση, τα είδαμε και στην πανδημία. Πάντα έβαζε το χέρι στην τσέπη το δημόσιο και αυτό καταγράφηκε στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Και ζούμε τώρα σε μια ευρωπαϊκή οικογένεια, στην οποία φαντάζομαι ομνύετε, όταν θέλετε, όπου συνεχώς επανακρατικοποιούνται οργανισμοί, όπως οι σιδηρόδρομοι στη Μεγάλη Βρετανία, όπως γίνεται δημόσια η μεγάλη εταιρεία για ΑΠΕ. Γιατί; Γιατί είδαν ότι δεν βγαίνει έτσι ο λογαριασμός. Δεν είναι, λοιπόν, η αποκρατικοποίηση μοχλός ανάπτυξης ούτε είναι καλύτερη η αξιοποίηση των υποδομών. Και αυτό είναι ακριβώς η ιδεολογία του νεοφιλελευθερισμού που στην πραγματικότητα τι κάνει; Συγκεντρώνει σε λίγους μεγάλους επιχειρηματικούς ομίλους τα πάντα, μέσα, ΑΠΕ, μεταφορές, υποδομές, ό,τι κινείται και το ξέρουμε όλοι.

Για να φέρουμε παραδείγματα: Τι έγινε στο λιμάνι του Ηρακλείου, γιατί αναφέρθηκε; Συγκεντροποίηση, είχε δοθεί στον ίδιο όμιλο και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και οι «Μινωικές Γραμμές». Έκλεισε, πάει αυτό. Στον ΟΛΘ δεν έκανε τις επενδύσεις που ήταν υποχρεωμένος ο επενδυτής βάσει της σύμβασης, του δόθηκε παραταση και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους μιλάει για μείωση εσόδων του ελληνικού δημοσίου. Αεροδρόμιο, ΕΥΔΕ Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης. Κατ' αρχάς και αυτό ήταν δημόσιο, να πείτε στον κ. Χατζηδάκη, το είχα παρακολουθήσει αυτό το έργο. Εδώ τι έκαναν στα αεροδρόμια; Κατάργησαν τις τοπικές αρχές. Όσον αφορά τη «FRAPORT», ας πούμε στη Γερμανία υπάρχει δημόσια αρχή σε κάθε αεροδρόμιο. Στην Ελλάδα είναι ανεξέλεγκτοι, έχουν καταργηθεί οι αεροπορικές αρχές. Όσον αφορά τη «HELLENIC TRAIN» πρώτη φορά, είναι πρωτοφανές μη κρατική εταιρεία να εξασφαλίζει σύμβαση για άγονες γραμμές για δεκαπέντε χρόνια. Φυσικά, στην Ιταλία, επειδή είναι και δημόσια, την έχει. Αυτό είμαστε.

Και να μη μιλήσουμε για τις τράπεζες, που αναφέρθηκε, όπου με 8 δισεκατομμύρια κερδοφορία και μετά από δεκαέξι χρόνια μέρισμα 1 δισεκατομμύριο.

Δυσκοιβέντες για τις συμβάσεις παραχώρησης. Είναι οι δρόμοι της ανάπτυξης, είχε πει ο κ. Σουφλιάς, αυτές οι πέντε. Θα αναλύσω πώς κατανεμήθηκε το κόστος κατασκευής. Κατ' αρχάς, να πούμε ότι 8 δισεκατομμύρια στοιχίσαν, όταν το ΕΣΠΑ της περφόδος –είναι στοιχεία του 2007– ήταν 4,3 δισεκατομμύρια για όλα τα έργα, μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, σιδηρόδρομος, φαντάζεστε. Το ελληνικό δημόσιο 2,3 δισεκατομμύρια, 0,8 δισε-

κατομμία ίδια κεφάλαια, 2,6 δισεκατομμύρια δάνεια με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, 2,3 δισεκατομμύρια. Ακούστε μία πρωτοτυπία πάλι εθνική, να παίρνουν οι παραχωρησιούχοι διόδια από κατασκευασμένα τμήματα 28%, για να κάνουν τα καινούργια έργα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία συνάδελφε, ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Προίκα, δηλαδή, και μετά η διακοπή κ.λπ..

Με λίγα λόγια, οι τράπεζες κερδισμένες, γιατί ενώ δεν εκταμίευαν εισέπρατταν τοκοχρεολύσια και ασφάλιστρα, μία φιάστα στην κυβέρνηση Σαμαρά-Βενιζέλου, δεν μπορούμε να το ξεχάσουμε. Τελικά, το ελληνικό δημόσιο πλήρωσε συμβατικές ευθύνες παραχωρησιούχων και τραπεζών, διασώζοντας την κερδοφορία τους.

Δύο μόνο λόγια θα ήθελα ένα λεπτάκι. Για τα διόδια δεν θα ξαναπώ. Θα πω το εξής: Είναι δυνατόν μια κυβέρνηση να μην εξετάζει και να μη σχεδιάζει μακροχρόνια, πού θα πάει η χώρα, τι θα κάνουν οι πολίτες; Και λέει «αφού μειώνονται τώρα». Μα, σε πέντε χρόνια αυξάνουν. Δηλαδή, αυτό το πράγμα είναι αυτό που λέμε ότι λείπει οποιοσδήποτε σχεδιασμός στρατηγικός και μακροχρόνιος.

Μια παρατήρηση μόνο για αυτό που είπατε, κύριε Ταχιάο. Εγώ δεν εννοώ ότι πρέπει να είναι ακριβά τα διόδια για να μειωθούν οι φόροι. Υπάρχουν άλλοι τρόποι. Ένας είναι ο πιο δόκιμος, μαζικά μέσα μεταφοράς. Όταν, λοιπόν, ο προαστιακός κάνει πολλά δρομολόγια για το αεροδρόμιο προφανώς, πάρα πολλοί θα τον επιλέγουν. Είναι πάρα πολύ μεγάλο το κομμάτι των μεταφορών. Νομίζω ότι δεν είναι τόσο απλό.

Και να πω και κάτι τελευταίο, διότι ακούσαμε πολλά σήμερα. Δεν μπορεί η παράταξη που κυβέρνησε τα περισσότερα χρόνια στη χώρα να λέει ότι ό,τι κακό συμβαίνει φταίνε κάποιοι άλλοι, φταίει ο κακός μας ο καιρός. Κάποτε πρέπει να αναληφθεί και μια ευθύνη. Σήμερα τουλάχιστον κάποια ψήγματα ακούσαμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Πέρκα.

Καλείται στο Βήμα η κ. Μαρία Αθανασίου, ειδική αγορήτρια της Ελληνικής Λύσης.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ακούσαμε από τη Νέα Δημοκρατία ότι δεν είχαμε καλύτερες προσφορές από αυτή που έχουμε τώρα. Δηλαδή, κύριοι, αυτή η συμφωνία ήταν η καλύτερη και η παραδοχή σας είναι ότι δεν μπορείτε να διαχειριστείτε έναν αυτοκινητόδρομο που είναι δρομολογημένα κερδοφόρος. Αυτό ακούσαμε σήμερα, αυτό, τουλάχιστον, εγώ εισέπραξα. Είναι αδιανόητο να δίνεται ο αυτοκινητόδρομος με τόσα έσοδα σε τέτοιες αξίες.

Σε αυτό που θα ήθελα να κάνω παρατήρηση και το άκουσα και από άλλους συναδέλφους είναι όσον αφορά στο κομμάτι που τα άτομα με αναπηρία θα έχουν απαλλαγή από τα διόδια. Δεν κατάλαβα, γιατί σε αυτή την ομάδα των ανθρώπων -που τώρα ζει η χώρα μας με τόσους χαμηλούς μισθούς- δεν μπαίνει ο πολύτεκνος, ο τρίτεκνος, ο εργαζόμενος που πηγαίνει στην Αττική Οδό δύο φορές την ημέρα με ένα αρκετά μεγάλο κόστος; Αυτοί οι άνθρωποι είναι άνθρωποι των 700 και των 1.000 ευρώ και δεν βλέπουμε να έχουν καμμία έκπτωση.

Και ακόμα κάτι, απ' ό,τι κατάλαβα από αυτό που διάβασα από το άρθρο, τα άτομα με αναπηρία, στην ουσία τα αυτοκίνητά τους θα είναι χωρίς τέλη διοδίων. Σωστά, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχει λυθεί το θέμα. Θα απαντήσω γι' αυτό το θέμα.

ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Θα απαντήσετε; Ευχαριστώ πάρα πολύ. Γιατί πάρα πολλοί άνθρωποι δεν έχουν αναπηρικό αυτοκίνητο. Θα μπορούσε αυτό να συνδεθεί με μια κάρτα που θα έχουν όταν συνοδεύονται, γιατί αυτό γίνεται για τον ανάπηρο, όχι για το αυτοκίνητό του. Γιατί και εγώ που έχω ανάπηρο παιδί, θα μπορούσα να πάρω το αυτοκίνητό της και να πηγαίνω ερχομαι. Αυτό που είναι πολύ σημαντικό είναι να δώσουμε αυτή την έκπτωση στους ανάπηρους και σίγουρα να μην αφήσουμε τις ευάλωτες ομάδες.

Έχουμε πολλές ευάλωτες ομάδες. Δεν είναι μόνο οι μετανάστες. Είναι οι Έλληνες που έχουν χαμηλή σύνταξη, που έχουν χαμηλούς μισθούς, που πρέπει να πηγαίνουν, γιατί η δουλειά τους τους το απαιτεί. Σας παρακαλώ πολύ θα ήθελα να δώσετε μια εξήγηση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Αθανασίου.

Τον λόγο έχει η κ. Διαμάντω Μανωλάκου, ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Θα ξεκινήσω από την τοποθέτηση του Υπουργού Οικονομικών. Θεωρώ ότι ούτε ο ίδιος το πιστεύει αυτό που είπε ότι βγαίνει ο λαός κερδισμένος από αυτή τη σύμβαση παραχώρησης, γι' αυτό κατέφυγε και σε διάφορα φανταχτερά πυροτεχνήματα τύπου «στελνουμε μήνυμα αξιοπιστίας, μήνυμα εμπιστοσύνης για την ελληνική οικονομία». Το μόνο μήνυμα που στέλνετε είναι στους επιχειρηματικούς όμιλους ότι τους εξασφαλίζετε με τις ιδιωτικοποιήσεις της δημόσιας περιουσίας κερδοφορία με τη σέσουλα. Τους καλείτε να σας εμπιστευτούν και διαλαλείτε εδώ τα πολλά κέρδη που είναι εξασφαλισμένα για να γεμίζουν τις τσέπες και τα χρηματοκιβώτια των ομίλων σε βάρος του λαού.

Γιατί τι παίρνει και τι θα πουλάει ο όμιλος «ΤΕΡΝΑ»; Παίρνει έναν καλοσυντηρημένο αυτοκινητόδρομο εβδομήντα χιλιομέτρων, συνεπώς λίγα έξοδα συντήρησης και δυνατότητα για υπαλλήλους φθηνότερους και μπόλικο διόδια όπου θα πουλάει ο όμιλος την άδεια προσπέλασής του. Αυτό θα πουλάει, δηλαδή αέρα κοπανιστό για έναν αυτοκινητόδρομο που φτιάχτηκε από τα λεφτά του λαού και έπρεπε να είναι ελεύθερα προσπελάσιμος. Τα κέρδη της νέας εταιρείας θα είναι δεκάδες δισεκατομμύρια, εξασφαλισμένα και κυρίως, καθημερινά θα εισπράττει ρευστό χρήμα στην τσέπη. Και αν υπάρχει καμμία δυσκολία, υπάρχει και ο ιδιώτης μηχανικός, όπως είπαν και οι προηγούμενοι ομιλητές.

Τι μας λέει ο κύριος Υφυπουργός; «Μα, αν δεν υπάρχουν διόδια, θα γίνει της κακομοίρας». Ναι, όταν ένας δρόμος μονοπωλείται, είναι για να κερδίζουν οι όμιλοι. Όμως, μήπως σήμερα δεν έχουμε καθυστερήσεις χιλιομέτρων; Μόνο η έξοδος προς τη Λαμία -σχεδόν σε μόνιμη βάση- πάει σαν τη χελώνα. Τον χειμώνα του 2022 το ξεχάσατε με τον εγκλωβισμό χιλιάδων αυτοκινήτων μέσα στην παγωνιά; Γι' αυτό λέμε ότι πρέπει η Αττική Οδός να συνδυάζεται με ανάπτυξη και άλλων διαδρομών, αλλά και με την ανάπτυξη κοινωνικών μέσων ώστε να μη χρειάζεται η χρήση του αυτοκινήτου. Εννοούμε επέκταση στο μετρό, στο τρένο, στον προαστιακό. Γιατί τότε δεν θα υπάρχουν ουρές χιλιομέτρων, δεν θα υπάρχουν τροχαία, καθυστερήσεις και ανασφάλεια για να φτάσει κάποιος στη δουλειά του στην ώρα του.

Μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι στεναχωριόμαστε εμείς γιατί μειώθηκαν από 2,8 ευρώ σε 2,5 ευρώ τα διόδια. Μα αυτό που ζητάμε είναι λογικό, είναι δίκαιο, είναι ότι δεν θα πρέπει να πληρώνονται ούτε να υπάρχουν διόδια, γιατί τώρα ουσιαστικά τα διόδια είναι ληστεία για τους χρήστες και είναι πάρα πολλοί. Διακόσιες πενήντα χιλιάδες αυτοκίνητα την ημέρα.

Η Αττική Οδός κατασκευάστηκε πριν από δύο δεκαετίες περίπου και παραδίδεται απόφια και καθαρή στον δεύτερο παραχωρησιούχο, καθαρή ακόμα και από εργαζόμενους. Είναι και άδικο και απάνθρωπο, γιατί άνθρωποι με δέκα, είκοσι χρόνια δουλειάς είναι έμπειροι και μπορούν να συνεχίσουν. Τι γίνεται με τους εργαζόμενους; Πέρα από το άρθρο 6, που με πολύ καθαρό τρόπο, ουσιαστικά, τους πετάτε στον δρόμο, υπάρχει και μια ανασκόπηση από τον Σύνδεσμο Ιδιωτικών Υπαλλήλων που ενημερώνει το εξής: «Η μόνη ενημέρωση που έχουν οι εργαζόμενοι είναι ότι πρέπει να δώσουν τα βιογραφικά τους στη «ΤΕΡΝΑ» για να έχουν προτεραιότητα στον νέο εργοδότη», λες και πρέπει να αποδείξουν ότι ξέρουν τη δουλειά που κάνουν δέκα, δεκαπέντε, είκοσι χρόνια. Μάλιστα τους ζητήθηκε να υπογράψουν ένα χαρτί που δεν αναφέρει ή κατοχυρώνει τίποτα.

Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Διαμάντω Μανωλάκου κατέθετε για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης

Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Με τέτοιες αποκρατικοποιήσεις καμαρώνετε και τις παρουσιάζετε σαν μοχλό ανάπτυξης. Είναι μοχλοί κερδοφορίας με δισεκατομμύρια ευρώ για το κεφάλαιο και φτώχειας για τον λαό. Τον ληστεύετε με κάθε τρόπο για να τα δίνετε στους επιχειρηματίες, να τους «μπουκλώνετε» με δισεκατομμύρια και μετά με πολλή θρασύτητα μας το παρουσιάζετε σαν αναπτυξιακό μοντέλο.

Αυτό, λοιπόν, ας το ακούν οι εργαζόμενοι για να ενισχύσουν τον αγώνα της ανατροπής αυτής της πολιτικής, που τους εξοντώνει. Τέτοιες συμβάσεις δείχνουν ότι το σύστημα έχει σαπίσει, δεν λύνει λαϊκά προβλήματα, αλλά τα ενισχύει και δημιουργεί και άλλα καινούργια.

Καταψιφίζουμε, λοιπόν, αυτή την παραχώρηση που εξασφαλίζει δεκάδες δισεκατομμύρια για τον όμιλο «ΤΕΡΝΑ» και ταυτόχρονα αφαίμαξη για τους εργαζόμενους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Μανωλάκου.

Τον λόγο ο κ. Χαράλαμπος Μαμουλάκης, εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, περιμέναμε μέχρι και σήμερα να κατατεθούν, διότι για να κρίνεις μια κύρωση σύμβασης παραχώρησης πρέπει να έχεις το σύνολο των στοιχείων και ειδικά τις λεπτομέρειες που κάνουν τη θεμελιώδη διαφορά, τα περίφημα προσαρτήματα και παραρτήματα τα οποία έχετε υποσχεθεί, κύριε Σταϊκούρα, στην Εθνική Αντιπροσωπεία. Δυστυχώς, αυτά που λάβαμε εχθές όχι απλά ήταν ελλιπή, όχι ήταν αποπροσανατολιστικά, αλλά δεν είχαν καμμία σχέση με την ουσία των ζητημάτων που εμείς θέσαμε και μιλάω για το χρηματοδοτικό μοντέλο, για το business plan το οποίο δεν διέπεται από εμπιστευτικότητα, όπως πολύ εσφαλμένα θέλω να πιστεύω και όχι για κάποιον άλλον λόγο διατυπώθηκε στην Αίθουσα. Στην Εθνική Αντιπροσωπεία δεν υπάρχει η έννοια του εμπιστευτικού για έγγραφα όταν αφορά σε περιουσία του ελληνικού δημοσίου, που αναμφίβολα πλέον είναι περιουσία του ελληνικού δημοσίου, δεδομένης της ολοκλήρωσης του έργου της Αττικής Οδού, του κατασκευαστικού έργου.

Και πάμε να δούμε μια σύγκριση. Θέλω στη δευτερολογία μου να είμαι σύντομος, περιεκτικός και πάνω από όλα ό,τι ειπωθεί να είναι εύπεπτο στον κόσμο, για να καταλάβει και ο ελληνικός λαός και όσοι μας ακούν ή θα μας ακούσουν αργότερα. Προσέξτε, προ εικοσιπενταετίας κατασκευάστηκε ένα έργο σημαντικό, ένα έργο που έχει θετικές εκφάνσεις στην καθημερινότητα μας, ένα έργο το οποίο ακόμη και τώρα -γιατί έχουμε πρωτόκολλο παράδοσης- παραλαβής στον νέο παραχωρησιούχο- είναι εκεί και πληρώθηκε, κατασκευάστηκε από μία εταιρεία. Αυτή η εταιρεία αντισταθμιστικά ελάμβανε αυτά τα είκοσι πέντε έτη διόδια τέλη. Καλώς. Δεν θα κρίνω το ποσό. Της τάξεως των 2,5 μέχρι πρότινος, 2,8 ευρώ εσχάτως. Γιατί λαμβάνε αυτά τα τέλη; Για να αποπληρωθεί το έργο που κατασκεύασε η ίδια. Και τώρα έρχεται η γνωστή φίλια εταιρεία σε εσάς, που έχει προκαλέσει το κοινό περί δικαίου αίσθημα σε αυτόν τον τόπο. Θα την αναφέρω, φυσικά και είναι η «ΤΕΡΝΑ». Είναι αδιανόητα αυτά που συμβαίνουν. Η συγκεντροποίηση είναι η επιτομή της συγκεντροποίησης στην ελληνική οικονομική τάξη. Αυτό συμβαίνει. Και πολύ φοβούμαι ότι αργότερα θα το πληρώσουμε οικτρά. Στο ενεργειακό σκέλος ήδη από το συνετελεσθέν, έχει πάει σε ομίλους του εξωτερικού αγνώστων λοιπών στοιχείων. Και μιλάω για τις βουνοκορφές και τα πάντα που υπάρχουν σε επίπεδο εκπόνησης και έγκρισης αδειών.

Προσέξτε, είναι αδιανόητο να υπάρχει τόσο υψηλό τέλος, διότι στη μέρα μετά από την ολοκλήρωση του έργου. Η «ΤΕΡΝΑ» κληρονομεί αυτή τη στιγμή ως περιουσία του ελληνικού δημοσίου έναν άρτιο δρόμο, έναν άρτιο αυτοκινητόδρομο και θα εισπράττει 2,5 ευρώ τέλη; Σοβαρά μιλάτε; Όταν εδώ βρήκαμε στοιχεία, κατ' αρχάς χιλιομετρική χρέωση. Απορώ πως το επιτελικό κράτος δεν έχει προχωρήσει στη λογική του ΕΤC, το οποίο επικρατεί σε όλη την Ευρώπη. Δεν υπάρχει μία χώρα -και σας καλώ να με διαφεύσετε- στην οποία υπάρχει κατ' αποκοπή διόδιο τέλος. Για την Ευρώπη των είκοσι επτά μιλών. Δεν μιλάω για βαλ-

κανικές χώρες των δυτικών Βαλκανίων που να μην υπάρχει αυτό. Τι πιο τίμιο, τι πιο αξιοκρατικό να υπάρχει χιλιομετρική χρέωση για τον οποιοδήποτε. Και προσέξτε Autostrade per Italia. Για έργα που έχουν ολοκληρωθεί μιλάω, που είναι μόνο η συντήρηση το maintenance και ένα άσχετο operation scale. Autostrade per Italia 6 λεπτά το χιλιόμετρο. Autoroute 6 λεπτά το χιλιόμετρο. AP-7 και AP-68 στην Ισπανία, 8 λεπτά το χιλιόμετρο, Tosca 0,12, και Viapass στο Βέλγιο, που φαντάζομαι ότι την επισκέπτεστε και λόγω των υποχρεώσεων σας, 0,12 ευρώ το χιλιόμετρο.

Αυτή είναι η πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Και εδώ επιβάλλετε στους Έλληνες φορολογούμενους, στους Έλληνες πολίτες ένα δυσβάσταχτο τέλος που είναι πολλαπλάσιο αυτού που πραγματικά θα έπρεπε να ήταν.

Έμεινα εσκεμμένα σε αυτό, ενώ υπάρχουν όπως σας παρέθεσα στην πρωτολογία μου επτά θεμελιώδεις λόγοι που συνιστούν αυτή τη σύμβαση εξόχως ζημιόγωνα για το ελληνικό δημόσιο, εξόχως ζημιόγωνα για το δημόσιο συμφέρον και φαντάζομαι και γι' αυτόν το λόγο υπήρχε και αυτή η πενία αναφορικά με τους ομιλητές του κυβερνώντος κόμματος. Ασθμαίνοντας ένας μόνο Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας από το λεκανοπέδιο και τρεις ή τέσσερις εν συνόλω. Καταλαβαίνει ο κόσμος τι συμβαίνει.

Επειδή η ώρα είναι προχωρημένη και θέλω να τηρήσω ευλαβικά τον χρόνο, καλώ έστω και τώρα, έστω και την ύστατη στιγμή, να καταθέσετε στο ελληνικό Κοινοβούλιο στην Εθνική Αντιπροσωπεία το σύνολο των παραρτημάτων που διέπουν τη σύμβαση, για να μάθει ο ελληνικός λαός πόσα δισεκατομμύρια ευρώ 25, 27, 33, 20, πόσα θα κερδίσει η εταιρεία χωρίς το παραμικρό επενδυτικό ρίσκο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Μαμουλάκη.

Θα κλείσουμε με την κ. Μαρία - Ελένη Σούκουλη - Βιλιάλη, εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας.

ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τίποτα απ' ό,τι ακούσαμε σήμερα εδώ, σε αυτή την αίθουσα δεν μπόρεσε να καταδείξει ότι η Αττική Οδός και η πρότερη λειτουργία της, αλλά και αυτή που θα ακολουθήσει, δεν αποτελεί ένα καλό παράδειγμα που άλλαξε την καθημερινότητα, όχι μόνο των ανθρώπων του λεκανοπεδίου της Αττικής, αλλά και όλων των πολιτών. Αυτοί, λοιπόν, που ονειρεύονται νέες ολυμπιακές, νομίζω ότι το είπε και πολύ χαρακτηριστικά και ο Υπουργός Οικονομικών κ. Χατζηδάκης, θα πρέπει να αλλάξουν πλεύρο.

Η νέα Αττική οδός θα συνεχίσει να προσφέρει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου σε όλους τους πολίτες, με κορωνίδα της την οδική ασφάλεια. Το ακούσαμε και από την Πρόεδρο του Ινστιτούτου «Πάνος Μυλωνάς». Θα συνεχίσει να παράγει υπεραξίες προς όφελος και της εθνικής οικονομίας και της ελληνικής κοινωνίας και μάλιστα, δημιουργώντας στο μέλλον έναν μεγαλύτερο δημοσιονομικό χώρο που μπορεί να δημιουργήσει και καινούργιες αναπτυξιακές δυνατότητες.

Εμείς δεν φοβόμαστε την σύμπραξη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Όπως επίσης, κύριοι συνάδελφοι και του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Αριστεράς που ήταν πριν ΣΥΡΙΖΑ, κυβερνήσατε και δεν ξεχνάμε ότι εσείς ήσασταν αυτοί που παραχωρήσατε για ενενήντα εννέα χρόνια στο Υπερταμείο τη δημόσια περιουσία. Μέσα σε αυτή και τον ισθμό της Κορίνθου, δεν μπορώ να μην το πω. Και είμαστε εμείς αυτή η Κυβέρνηση με Πρωθυπουργό τον Κυριάκο Μητσοτάκη και το αρμόδιο Υπουργείο, τον Υπουργό Χρήστο Σταϊκούρα και τον Υφυπουργό Νίκο Ταχιάο που είμαστε πάνω στο έργο του χαρακτηρίσαμε εθνικής σημασίας και δουλεύουμε για την αποκατάσταση των προβλημάτων που έχει αυτήν τη στιγμή ο ισθμός. Εσείς τον παραχωρήσατε, όμως, για ενενήντα εννέα χρόνια στο Υπερταμείο. Δεν πρέπει να το ξεχνάμε αυτό.

Δεν φοβόμαστε, λοιπόν, τη σύμπραξη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Η φοβική Ελλάδα ανήκει στο παρελθόν. Κοιτάμε μπροστά και ξέρουμε ότι υιοθετώντας καλές πρακτικές, όπως ήταν και αποδείχτηκε στην πράξη αυτή που είχαμε αυτά τα είκοσι πέντε χρόνια μπορούμε να υπηρετήσουμε τους πολίτες παρέχον-

τας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, με διαφάνεια και με ακέραια προσήλωση στην εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος.

Κοιτάμε, λοιπόν, μπροστά, προχωράμε μπροστά και θα τα καταφέρουμε. Και το 2027, αγαπητοί συνάδελφοι, θα μας κρίνει ο ελληνικός λαός. Και η κρίση του θα είναι η δικαίωση της πολιτικής μας.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ την κ. Βιλιάρη.

Έχει ζητήσει τον λόγο για μία παρέμβαση ο Υφυπουργός κ. Ταχιάος και η συνεδρίαση θα κλείσει με τον Υπουργό κ. Σταϊκούρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είπα το πρωί στην ομιλία μου ότι ήξερα εκ προοιμίου ότι αυτή η συζήτηση θα έχει ένα ιδεολογικό πρόσημο, ιδεολογική χροιά είπα επί λέξει και αυτό ήταν εμφανές σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης. Εκείνο που δεν περίμενα είναι ότι θα επικρατούσε και μία δόση σουρεαλισμού σε αυτή τη συζήτηση και θα σας πω ποιο ήταν το άκρον άωτον της σουρεαλιστικής προσέγγισης.

Όσον αφορά αυτό που ακούστηκε ως, αν θέλετε, ευφυολόγημα από Βουλευτή της Αντιπολίτευσης ότι «υπό αυτές τις συνθήκες κάνω κι εγώ τον επιχειρηματία», θα σας πω, λοιπόν, ότι τα πράγματα είναι πολύ πιο περίπλοκα, διότι εδώ πέρα έρχεστε και λέτε στον κόσμο ότι υπάρχει ένας κακός επιχειρηματίας, ένοχος εκ προοιμίου –είναι η ιδεοληψία που σας είπα- που κοιτάζει το κέρδος του και το πρόβλημα είναι το κέρδος του και το μόνο που βλέπετε είναι το κέρδος του.

Όμως, επιτρέψτε μου να πω ότι υπάρχει και μια άλλη παράμετρος, η οποία είναι πάρα πολύ σοβαρή. Η παράμετρος αυτή είναι ότι αυτός ο επιχειρηματίας καλείται να μοχλεύσει 3.275.000.000 ευρώ, να τα καταθέσει στο δημόσιο ταμείο για να μπορέσει να παραλάβει την οδό.

Μα, θα μου πείτε πως τα μαθηματικά λένε άλλα πράγματα. Όχι, τα σουρεαλιστικά μαθηματικά λένε άλλα πράγματα. Δεν θα σας απαντήσω στη διαστρέβλωση την οποία κάνατε του υπολογισμού που εμφάνισε στην επιτροπή της Βουλής ο Υπουργός, ο κ. Σταϊκούρας. Θα σας απαντήσει ο ίδιος. Τον έχω ενημερώσει για τη σχετική αποστοφή από δύο από τους ομιλητές. Θα σας πω κάτι πολύ απλό, ότι πιθανόν δεν ξέρετε ότι στα χρηματοδοτικά μοντέλα αυτό το οποίο μετράμε και αυτό το οποίο αποτελεί το στοιχείο της κρίσης είναι το present value, η παρούσα αξία. Δεν μπορεί τα χρήματα τα οποία αναφέρονται σε είκοσι πέντε χρόνια μετά να τα αθροίζετε ξαφνικά όλα μαζί και να τα εμφανίζετε ως ένα σύνολο το οποίο συγκρίνεται με μια σημερινή τιμή. Με συγχωρείτε, αλλά αυτό ως λάθος δεν είναι απλώς συστημικό, σημαίνει ότι δεν διδαχθήκαμε μαθηματικά. Μπορεί να καυχούνται πολλοί ότι έχουν δουλέψει σε αυτή την Αίθουσα, αλλά μαθηματικά δεν έκαναν στο σχολείο. Νομίζω, λοιπόν, ότι έχει σημασία η κουβέντα πάντα να προσγειώνεται στα πραγματικά γεγονότα.

Διερωτήθηκε ο Βουλευτής, ο κ. Κουκουλόπουλος, ποιο είναι το εύλογο τίμημα. Δεν υπάρχει εύλογο τίμημα. Το εύλογο τίμημα το δίνει ο ανταγωνισμός. Και επειδή η κ. Πέρκα υπαινίχθηκε διάφορα –και για τα οποία θα έλεγα ότι ως πρώην γενική γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών θα ήταν καλύτερο να μην τα υπονοεί, γιατί δεν ξέρω αν έχει τέτοιες εντυπώσεις από την περίοδό της, αλλά αν έχει, αφορούν στην περίοδό της και όχι στην περίοδό μας- θα σας πω το εξής: Η πρώτη προσφορά ήταν 3.270.000.000. Η δεύτερη προσφορά με κυρίαρχο έναν γαλλικό όμιλο –ο οποίος αν πηγαίνατε τη δεκαετία του 1990 στο Παρίσι, μιας και μιλήσαμε για συγκεντρωτισμό, θα βλέπατε ότι είχε φτιάξει με παραχωρήσεις όλα τα πάρκινγκ του Παρισιού και τα εκμεταλλεύονταν- ήταν 3.100.000.000. Η τρίτη προσφορά αφορά ξένη εταιρεία ήταν 2.700.000.000. Η τέταρτη προσφορά με ξένο fund μέσα ήταν 2.546.000.000. Η πέμπτη και η έκτη προσφορά 2.350.000.000 και η τελευταία 2.050.000.000.

Θέλετε, λοιπόν, να μου πείτε ότι δεν υπήρξε ανταγωνισμός όταν υπήρξαν αυτές οι προσφορές και ότι ήταν ξένοι όμιλοι εδώ πέρα οι οποίοι συμμετείχαν στην ίδια συμπαιγνία; Μπορούμε να λέμε ό,τι θέλουμε, αλλά πρέπει να είναι σαφές...

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν γίνονται αυτά τα πράγματα. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος):** Κυρία Πέρκα, μη διακόπτετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): ...ότι και ανταγωνισμός υπήρξε και κυρίως, υπάρχει μια υγιέστατη επιχειρηματικότητα στη συγκεκριμένη περίπτωση, η οποία καταφέρνει να πάει στις ελληνικές τράπεζες και να εμφανίσει στο δημόσιο ταμείο πάνω από 3 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό δεν είναι εύκολο. Είναι πάρα πολύ δύσκολο.

Και γιατί τα χρειαζόμαστε αυτά; Γιατί αυτό που πρέπει να γίνει κατανοητό είναι ότι το αξιόχρεο της χώρας αυτή τη στιγμή, το να μπορέσουμε αύριο, μεθαύριο να μπορούμε να βγούμε στις αγορές να δανειστούμε είναι αυτή τη στιγμή η υπ' αριθμόν ένα προτεραιότητα και αυτό διασφαλίζεται με τη μείωση κατά 1,5% του ΑΕΠ του δημοσίου χρέους, το οποίο έρχεται ουσιαστικά με την προεξόφληση, με press revalue εσόδων που θα είχε η Αττική Οδός. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Και πού θα πάνε τα λεφτά του δανεισμού; Προφανώς θα πάνε σε έργα. Σε ποια έργα; Στα έργα που ορθώς είπατε ότι πρέπει να γίνουν, έργα που αφορούν στις δημόσιες συγκοινωνίες. Αυτά αποτελούν προτεραιότητα. Γιατί; Γιατί θα σας ξαναπάρω στο θέμα των διοδίων. Το induced traffic, δηλαδή η προκαλούμενη κυκλοφορία, η προκαλούμενη ζήτηση για να το πούμε αλλιώς, την ανέφερε η κ. Πέρκα. Είχα σκοπό να αναφερθώ και εγώ σε αυτό.

Σας λέω ξανά, λοιπόν: Πού είναι ο σουρεαλισμός; Σουρεαλισμός είναι να λέμε ότι άμα επεκτείνουμε τον δρόμο, θα μπουκνουν περισσότερα αυτοκίνητα στον δρόμο και θα εξυπηρετούνται περισσότεροι άνθρωποι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ολοκληρώστε σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με συγχωρείτε, τελειώνω.

Θα μποτιλιάρει αν μπουκνουν περισσότεροι άνθρωποι και γι' αυτό βγήκα και είπα ότι τα διόδια, τα οποία στη σημερινή τιμή έχουν φέρει μια ισορροπία στη ζήτηση στην τιμή των 2,5 ευρώ, δηλαδή στην τιμή που ήταν και προηγούμενως, πριν γίνει η άνοδος στα 2,80, είναι κάτι το οποίο λειτουργεί ακριβώς ως θεραπεία αυτού του φαινομένου.

Δεν μπορώ να καταλάβω ποιες είναι οι εναλλακτικές διαδρομές. Μπορούμε να πάμε να απαλλοτριώσουμε άλλα τόσα τμήματα της Αθήνας για να κάνουμε μια εναλλακτική οδό ανταγωνιστική της Αττικής Οδού; Άλλες οδούς μπορούμε να κάνουμε, αλλά και πάλι βάζουμε στην εξίσωση το induced traffic.

Και όσο για το ζήτημα του ύψους των διοδίων και το ότι δεν υπάρχει αναλογική χρέωση θα σας πω το εξής: Μιλάμε για αστικό δρόμο. Οι αναφορές τις οποίες κάνατε αφορούν σε μετακινήσεις σε υπεραστικές οδούς, σε υπεραστικές μετακινήσεις σε αστικό δρόμο με τα χαρακτηριστικά της Αττικής Οδού. Απλώς ένα τέτοιο μοντέλο δεν θα ήταν ποτέ βιώσιμο.

Πρέπει, λοιπόν, να πούμε το εξής...

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Τα παραδέχεστε, λοιπόν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν θα ήταν βιώσιμο για τον πολύ απλό λόγο ότι θα προκαλούσε πάλι αυτό που είπα, induced traffic. Αυτός είναι ο λόγος.

Και ξέρετε τι σημαίνει αυτό, κύριε Μαμουλάκη; Ότι ξαφνικά το διοξείδιο του άνθρακα, το οποίο...

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Έχετε κάνει μελέτη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Μανωλάκου, σας παρακαλώ μη διακόπτετε.

Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ολοκληρώνω.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Προκαλείτε, κύριε Ταχιάο.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Προκλητικότητα είναι και απaráδεκτος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Γιατί; Επειδή απαντώ προκαλώ; Δεν καταλάβα.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ: Δεν απαντάτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κυρία Μανωλάκου,

απλά λέει την άποψή του. Μη διακόπτετε. Δεν επιτρέπεται να διακόπτετε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλω να πω και το εξής: Κάνετε και ένα άλλο συστημικό λάθος όλοι σας. Συνδέσατε την προηγούμενη σύμβαση με τη σημερινή σύμβαση. Δεν έχουν καμμία σχέση. Άλλη ήταν η προηγούμενη σύμβαση και άλλη η σημερινή σύμβαση.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Αυτό ακριβώς. Κι έχει το ίδιο τίμημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε συνάδελφε, δεν θα κάνουμε συζήτηση τώρα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας λέω, λοιπόν, ότι η προηγούμενη σύμβαση ακόμη δεν έχει παραληφθεί. Η οδός θα παραδοθεί κανονικά όπως προβλέπει ο νόμος, όπως προβλέπει ο νόμος που κύρωσε την προηγούμενη σύμβαση και αυτή η διαδικασία είναι μια διαδικασία η οποία θα ολοκληρωθεί με μοναδικό γνώμονα το συμφέρον του ελληνικού κράτους.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ τον Υφυπουργό.

Τη συνεδρίαση θα κλείσει ο Υπουργός κ. Σταϊκούρας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω εξ αρχής να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους όλων των κομμάτων για την εξαιρετική συζήτηση που είχαμε, τη διεξοδική συζήτηση τόσο στην επιτροπή όσο και στην Ολομέλεια.

Νομίζω ότι έγινε ένας σοβαρός διάλογος, προφανώς, όχι με ταύτιση απόψεων, που, όμως, μας έδωσε τη δυνατότητα να συγκρίνουμε πολιτικές, να συγκρίνουμε στάσεις και να συγκρίνουμε ιδεολογικά πρόσημα. Τι συζητάμε;

Συζητάμε αυτές τις μέρες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη Βουλή την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης υπηρεσιών -εργώ- θα το επαναλαμβάνω διαρκώς, γιατί μάλλον δεν το έχουμε συνειδητοποιήσει-για τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, ενός εμβληματικού αυτοκινητόδρομου μήκους εβδομήντα χιλιομέτρων, που άλλαξε αποδεδειγμένα άρδην τη ζωή της Αττικής, αυτοκινητόδρομο με μέσο όρο διακρίσεις ογδόντα χιλιάδες διελεύσεις οχημάτων ημερησίως και με τετρακόσιες χιλιάδες συνδρομητές που έχει συμβάλλει ώστε να είναι βιώσιμη η καθημερινότητα των μετακινήσεων εκατοντάδων χιλιάδων πολιτών παρά τα δεδομένα κυκλοφορικά προβλήματα.

Με την κύρωση της σύμβασης, που ολοκληρώνουμε σε λίγα λεπτά, τίθεται σε τροχιά υλοποίησης η μετάπτωση του οδικού άξονα στο νέο καθεστώς παραχώρησης. Πρόκειται για ένα εξαιρετικά δύσκολο, πρωτόγνωρο, περίπλοκο εγχείρημα, στο οποίο -θα επαναλάβω και σήμερα- απαιτείται η συνδρομή και η συνεργασία μέχρι το Σάββατο το βράδυ, την Κυριακή το πρωί των δύο παραχωρησιούχων -υφιστάμενου και νέου-, τους οποίους θέλω, επίσης και σήμερα, να ευχαριστήσω για αυτό, γιατί είναι η πρώτη φορά στην Ελλάδα -το επαναλαμβάνω, η πρώτη φορά στην Ελλάδα- που έχουμε αλλαγή παραχωρησιούχου σε λειτουργία αυτοκινητόδρομου. Και υπενθυμίζεται ότι η τρέχουσα περίοδος παραχώρησης λήγει την 5^η Οκτωβρίου 2024, οπότε ο νυν παραχωρησιούχος υποχρεούται να παραδώσει το κύριο έργο παραχώρησης με όλες τις βελτιώσεις επί αυτού στον κύριο του έργου, δηλαδή το ελληνικό δημόσιο, το οποίο με τη σειρά του θα τον παραδώσει ταυτόχρονα στον νέο παραχωρησιούχο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν και έχω τοποθετηθεί επί μακρόν, εκτενώς και αναλυτικά σε διαδοχικές συνεδριάσεις της αρμόδιας Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου που προηγήθηκαν, θέλω να συνοψίσω τι επιτυγχάνουμε με τη σύμβαση που κυρώνουμε σήμερα. Πρώτον, το ελληνικό δημόσιο εισπράττει -θα το επαναλάβω και σήμερα γιατί υπήρχαν αμφιβολίες- αύριο 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ. Το ποσό αυτό, όπως ακούσαμε, είναι το υψηλότερο στην ιστορία αξιοποίησης περιουσιακών στοιχείων, που έχουν μεταβιβαστεί στο ΤΑΙΠΕΔ.

Θα επαναλάβω και εγώ σε όλες τις αιτιάσεις, που άκουσα πριν από λίγο από διάφορους συναδέλφους, από διάφορες πτέρυγες,

ότι αν το περιουσιακό στοιχείο είχε ακόμα υψηλότερη κερδοφορία ήταν προφανές ότι θα ήταν πολύ υψηλότερο το τίμημα από τον ανταγωνισμό. Αυτή τη στιγμή συνεπώς, έχουμε μία επιχείρηση η οποία έχει καταθέσει, έχει υποβάλει και έχει οριστικοποιηθεί και έχει υπογραφεί μία σύμβαση με το υψηλότερο τίμημα. Αν ήταν αυτά που λέτε και που ο καθένας είχε στο μυαλό του, προφανώς, το συμφέρον του ανταγωνισμού θα ήταν να έρθει και να δώσει περισσότερα από 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό δεν γίνεται μόνο στην Ελλάδα. Αυτό γίνεται παγκοσμίως. Εκτός κι αν εδώ σκέφτεστε πράγματα, τα οποία δεν γίνονται ποτέ.

Το ποσό αυτό αυξάνει τα συνολικά διαθέσιμα του κράτους, μειώνει ισόποσα τις μεικτές χρηματοδοτικές ανάγκες της γενικής Κυβέρνησης -άλλο χρέος και άλλο μεικτές χρηματοδοτικές ανάγκες, είναι οι ετήσιες χρηματοδοτικές ροές- απομειώνει αντίστοιχα το ύψος του δημοσίου χρέους κατά μιάμιση μονάδα του ΑΕΠ και παράλληλα, βελτιώνει σημαντικά τους δείκτες βιωσιμότητας του χρέους.

Θα επαναλάβω. Όταν μιλάμε για βιωσιμότητα του δημοσίου χρέους, παίζει ρόλο τόσο το ύψος του χρέους ως ποσοστό του ΑΕΠ, όσο και οι ετήσιες χρηματοδοτικές ανάγκες που έχει το κράτος. Για αυτό και στο εξωτερικό θεωρούν όλοι αυτοί που αξιολογούν τη βιωσιμότητα του ελληνικού χρέους ότι το ελληνικό χρέος είναι βιώσιμο. Διότι, οι διαδοχικές κυβερνήσεις τα προηγούμενα χρόνια, καταφέραμε να βελτιώσουμε με σημαντικές παρεμβάσεις τη βιωσιμότητα αυτού.

Δεύτερον, πέραν της καταβολής του εφάπαξ οικονομικού τιμήματος ο παραχωρησιούχος θα αποδίδει ετησίως στο ΤΑΙΠΕΔ ποσοστό, τουλάχιστον, 7,5% σας είχα πει στην επιτροπή ποσοστό 7,5%, σήμερα θα σας πω τουλάχιστον 7,5%- επί των πάσης φύσεως εσόδων από την εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου. Υπάρχει ενδεχόμενο, μέχρι αύριο αυτό το ποσοστό να είναι αρκετά υψηλότερο.

Υπενθυμίζεται ότι η ετήσια αμοιβή παραχώρησης με βάση τη νέα σύμβαση υπολογίζεται πλέον -συγκρατήστε το- επί του τζίρου του νέου παραχωρησιούχου, ενώ με την παλιά σύμβαση, για όσους θέλουν να συγκρίνουν τις συμβάσεις, υπολογιζόταν επί των καθαρών κερδών, δηλαδή επί μικρότερης βάσης υπολογισμού. Κέρδη η προηγούμενη σύμβαση, τζίρος η νέα σύμβαση, τεράστια διαφορά και ειδικά το ποσοστό.

Άρα, για να δούμε απλά τι συμβαίνει στο δημόσιο χρέος. Έχουμε μία εφάπαξ καταβολή του τιμήματος πότε; Αύριο. Έχουμε ετήσιες αποδόσεις, οι οποίες είναι τουλάχιστον 7,5%. Τι σημαίνει αυτό; Αφού έχουμε βάλει στο χρέος και μειώνεται το χρέος κατά το ποσό που είπαμε, δηλαδή κατά 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ και αφού έχουμε χρηματοδοτικές ροές σε ετήσια βάση για τα επόμενα χρόνια προκύπτει όφελος και από τους τόκους, που δεν θα χρειαστεί να καταβάλλει το ελληνικό δημόσιο για αντίστοιχο δανεισμό ίσης διάρκειας. Άρα, έχουμε τριπλή ωφέλεια, εφάπαξ ποσό, ετήσιες καταβολές και, ταυτόχρονα, οι τόκοι που γλιτώνουμε αφού δεν θα χρειαστεί να δανειστούμε το αντίστοιχο ποσό, αφού το χρέος ως ποσοστό του ΑΕΠ θα είναι χαμηλότερο μόνο από αυτή την πρωτοβουλία.

Σύμφωνα συνεπώς με τις εκτιμήσεις του ΟΔΔΗΧ -και σας έδωσα μία εικόνα- η σωρευτική ωφέλεια θα είναι υπερδιπλάσια του ποσού του εφάπαξ τιμήματος. Άρα, έχετε ένα εφάπαξ τίμημα στο Τ 0 σήμερα -κυριολεκτώ- αύριο και στη συνέχεια έχει ετήσιες χρηματοδοτικές ροές και οφέλη από το γεγονός ότι γλιτώνει τόκους. Αυτό οδηγεί σωρευτικά στο τέλος της περιόδου το 2050 σε μία ωφέλεια που εκτιμάται στα 7 δισεκατομμύρια ευρώ, αυξάνοντας συνεπώς αντίστοιχα το δημοσιονομικό χώρο για την άσκηση αναπτυξιακής και κοινωνικής πολιτικής.

Τρίτον, η υπό κύρωση σύμβαση προβλέπει άμεση μείωση των διοδίων. Επειδή υπάρχει μια ολοκληρωτή συζήτηση που γίνεται εδώ για το ύψος των διοδίων σας καλώ την Κυριακή να πάμε μαζί στην Αττική Οδό. Θα είναι 2,5, δεν θα είναι 2 8. Δεν αμφισβητείτε υποθέτω ότι θα είναι χαμηλότερο το τίμημα την Κυριακή, τη Δευτέρα και για μεγάλο χρονικό διάστημα.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Σε πέντε χρόνια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Άρα, κυρία Πέρκα, θα έρθω σε εσάς, γιατί η περίοδος '15 - '17 που ήσασταν γενική γραμματέας είναι χαρακτηριστική, ει-

δικά για την Εγνατία Οδό που είπατε σε αυτό το Βήμα.

Στο πλαίσιο του διαγωνισμού, συνεπώς, εκπονήθηκε συγκοινωνιακή μελέτη, η οποία υπολόγισε τους κυκλοφοριακούς φόρτους και κατέληξε στα προτεινόμενα ποσά. Για την αναπροσαρμογή διοδίων μετά από μία πενταετία -τα ακούσατε και από το ΤΑΙΠΕΔ στην ακρόαση φορέων- όπου, βέβαια, η μέση τιμή παραμένει σταθερή στα 2,5 ευρώ ισχύουν ουσιαστικές προϋποθέσεις εκ μέρους του νέου παραχωρησιούχου.

Πρώτα απ' όλα η αναπροσαρμογή συναρτάται με συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες κυκλοφοριακού φόρτου, οι οποίοι θα πρέπει να τεκμηριώνονται επαρκώς από τον νέο παραχωρησιούχο. Θα υπάρχει έλεγχος από τον ανεξάρτητο μηχανικό, θα απαιτείται προέγκριση από το δημόσιο και εφόσον κριθεί απαραίτητο θα υπάρξει και κοινοποίηση και προληπτικός έλεγχος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Άρα, υπάρχουν ασφαλιστικές δικλίδες για μετά από πέντε χρόνια. Προς το παρόν, όμως, ας δούμε τι θα είναι το αντίτιμο στον πολίτη που θα πηγαίνει στα διόδια από την Κυριακή.

Τέταρτον, το Υπουργείο -και κακώς είπατε και σήμερα ότι δεν δίνουμε πολύ μεγάλη σημασία στους εργαζόμενους, δίνουμε τεράστια σημασία ως Κυβέρνηση στους εργαζόμενους- σε συνεργασία με τον νέο παραχωρησιούχο, όπως επιβεβαιώθηκε και στην επιτροπή, κυρία συνάδελφε, διασφάλισαν τη συνέχιση εργασίας των εργαζομένων στον αυτοκινητόδρομο, επιτυγχάνοντας να μη χαθεί ούτε μια θέση εργασίας. Θέλω να σας ενημερώσω ότι τις προηγούμενες ημέρες σε αντιδιαστολή με το κείμενο, το οποίο καταθέσατε στα Πρακτικά, γνωρίζω ότι έγιναν εκατοντάδες συνεντεύξεις από το νέο παραχωρησιούχο. Και το Σαββατοκύριακο οι εργαζόμενοι θα λάβουν τις νόμιμες αποζημιώσεις τους από τη λύση της εργασιακής σχέσης τους με την «Αττική Οδό Α.Ε.» και τις «Αττικές Διαδρομές». Και ταυτόχρονα ο νέος παραχωρησιούχος εξεδήλωσε την πρόθεση -και το απέδειξε από τα στοιχεία που σας είπα- να προχωρήσει στην αποκατάσταση των θέσεων εργασίας τους για το νέο έργο, προφανώς, για όσους το επιθυμούν.

Πέμπτον, η υπό κύρωση σύμβαση προβλέπει, όπως σας είπα, μόνιμη απαλλαγή από την καταβολή διοδίων σε επιβατικά οχήματα ιδιωτικής χρήσης που ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα σε άτομα με αναπηρία και σε αναπήρους πολέμου βαριάς αναπηρίας. Αυτό είναι μια θετική πρόβλεψη.

Άκουσα κάποιους συναδέλφους να θέλουν να συγκρίνουν συμβάσεις. Αν θέλουν να τις συγκρίνουμε, πολύ ευχαρίστως. Στην προηγούμενη σύμβαση δεν υπήρχε καμμία απολύτως πρόβλεψη γι' αυτό που σας λέω τώρα. Συνεπώς, πρόκειται για μία θετική πρόβλεψη για πρώτη φορά σε ισχύ στην Αττική Οδό, η οποία αναγνωρίστηκε, με επιστολή της, από την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία.

Θέλω να σας ενημερώσω ότι, σε συνεννόηση με τον καινούργιο παραχωρησιούχο, απαλλάσσονται από την καταβολή διοδίων τα ΑΜΕΑ, ακόμα και αν το όχημα που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά τους, δεν ανήκει κατά πλήρη κυριότητα στους ίδιους.

Νομίζω ότι κάλυψα -εγώ και η εταιρεία- απολύτως τους προβληματισμούς τους δικούς σας και ναι, τους εύλογους προβληματισμούς αρκετών συμπατριωτών μας που ήθελαν μια πιο ξεκάθαρη απάντηση αυτές τις ημέρες και σε αυτό το ζήτημα. Μάλιστα, η εταιρεία, πάλι σε συνεννόηση, καλύπτει και ένα επιπλέον θέμα που είχε η Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία: Όλα τα βανάκια για ΑΜΕΑ, ιδρυμάτων ή μη. Άρα, υπάρχει πλήρης κάλυψη αυτών που με ρωτήσατε πριν από λίγο, σε συνεννόηση και σε συνεργασία με τον νέο παραχωρησιούχο.

Έκτον. Κατά τη διάρκεια της παραχώρησης, ο νέος παραχωρησιούχος θα υλοποιήσει επενδύσεις και δαπάνες αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού, εκτιμώμενου ύψους 380 εκατομμυρίων ευρώ. Προσέξτε, εδώ έχει ουσία. Η υλοποίηση αυτών θα αξιολογείται ανά διετία, με βάση συγκεκριμένους δείκτες απόδοσης KPIs, κάτι που δεν συμπεριλαμβανόταν στην προηγούμενη σύμβαση. Άρα, ουσιαστικά, θα αξιολογείται και η υλοποίηση αυτών των παρεμβάσεων συντήρησης τα επόμενα χρόνια και μάλιστα, ανά διετία. Σε περίπτωση αδυναμίας επίτευξης των στόχων, προβλέπεται η επιβολή χρηματικών ποινών και άλλων κυρώσεων, ανάλογα με την υστέρηση στην προβλεπόμενη επίδοση.

Έβδομον. Με βάση την υπό επικύρωση σύμβαση δεν γεννάται δικαίωμα του νέου παραχωρησιούχου, για οποιοδήποτε πρόσθετο δικαίωμα, αντάλλαγμα ή χρηματική αποζημίωση. Αν το ελληνικό δημόσιο στο πλαίσιο άσκησης απορρέοντος εξ αυτής δικαιώματός του, αλλά και εν γένει πολιτικής του, συμπεριλαμβανομένης της δημοσιονομικής πολιτικής, προκαλέσει μεταβολές στην επιλογή του μέσου μετακίνησης -κύριε συνάδελφε, το υπαινιχθήκατε προηγουμένως-, δεν υπάρχει αποζημίωση, μεταβολές στο μέγεθος ή και στη σύνθεση της κυκλοφορίας, στατιστικά χαρακτηριστικά της και διαχρονική εξέλιξή τους.

Όγδοον. Η υπό επικύρωση σύμβαση επιβεβαιώνει ότι και στην Ελλάδα η συνεργασία του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα μπορεί να είναι αμοιβαία επωφελής και ωφέλιμη και για τις δύο πλευρές, εντός ενός πλαισίου το οποίο να υπηρετεί από τη μία πλευρά το δημόσιο συμφέρον μέσω των τριών λέξεων από τις τέσσερις -χρηματοδότηση, λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου- και από την άλλη πλευρά, να καλύπτει και τον ιδιωτικό φορέα, μέσω της εκμετάλλευσής αυτού.

Άκουσα με έκπληξη πριν από λίγο, συνάδελφοι τους οποίους εκτιμώ βαθύτατα και ξέρω ότι έχουν και έντονο ερευνητικό ενδιαφέρον να λένε: «Μα, αυτά γίνονται μόνο στην Ελλάδα». Θα μου επιτρέψετε να σας πω με την ακαδημαϊκή μου ιδιότητα ότι έψαξα αρκετά τη βιβλιογραφία. Υπάρχουν εκατοντάδες papers -ενδεικτικά σας έχω δύο εδώ- από διάφορες χώρες στον κόσμο που εφαρμόζουν το αντίστοιχο μοντέλο. Και τι λένε; Λένε ότι επειδή δεν υπάρχουν οι δημοσιονομικές δυνατότητες, έρχεται ο ιδιωτικός τομέας να κάνει την χρηματοδότηση, τη λειτουργία και τη συντήρηση. Σε όλα τα papers υπάρχει maintenance μέσα προκειμένου να μπορέσουν να υλοποιηθούν αυτά τα έργα και να συντηρηθούν και έρχεται, προφανώς, μέσω των διόδων. Ο ρόλος εδώ είναι των διοδίων. Αυτό είναι κάτι που γίνεται παγκοσμίως. Και πράγματι δεν είναι μόνο η Ελλάδα. Εδώ κοίταγα τώρα και υπάρχουν papers για την Ινδία, για τη Βραζιλία, για την Ισπανία, Παγκόσμια Τράπεζα.

Μπείτε σας παρακαλώ ενδεικτικά και δείτε πόσα papers έχουν γραφτεί για όλα αυτά που γίνονται σε όλον τον κόσμο. Είναι σε όλον τον κόσμο, δεν γίνονται μόνο στην Ελλάδα, γιατί άκουσα προηγουμένως ότι μόνο στην Ελλάδα γίνονται αυτά.

Επίσης, θέλω να σας πω κάτι που είπα και στην επιτροπή. Δημοσιονομικές δυνατότητες ώστε το κράτος να κάνει όλα αυτά που εσείς οραματίζεστε δεν υπάρχουν και δεν υπήρχαν τα τελευταία περίπου δεκαπέντε χρόνια με διαδοχικές κυβερνήσεις και θα εξακολουθούν να μην υπάρχουν και τα επόμενα χρόνια. Ό,τι προκύπτει, θα προκύπτει από την καλύτερη εκτέλεση του κρατικού προϋπολογισμού. Αλλά, να, πράγματι θα υπάρχουν σε όλη την Ευρώπη «οροφές» δαπανών. Αυτό σημαίνει, συνεπώς, ότι θα πρέπει να βρούμε πράγματι έξυπνους τρόπους, πρωτίστως στην Αττική, για να υλοποιήσουμε ακόμα περισσότερες παρεμβάσεις, ώστε να βοηθήσουμε και να βελτιώσουμε την καθημερινότητα του πολίτη.

Άκουσα, κυρία Πέρκα, σε αυτό το σημείο να λέτε: «Άμα συνεχίσετε εσείς». Εμένα με βοηθάτε να κάνω μια επανάληψη του τελευταίου σημείου που απάντησα την προηγούμενη φορά. Το είπα, αλλά θα το ξαναπώ για να το ακούσει η Εθνική Αντιπροσωπεία. Έρχεστε και λέτε: «Μα, είναι δυνατόν για την Αττική Οδό που κατασκευάστηκε, τώρα που υπάρχει μόνο η συντήρηση, να πάτε και να κάνετε παραχώρηση».

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν είπα αυτό...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πέρκα, ξέρετε πολύ καλά ότι έχω υπομονή και δεν έχω διακόψει ποτέ κανέναν.

Απλά κοιτάζοντας λίγο το βιογραφικό σας, κυρία Πέρκα, Μάιο του 2015 με Φεβρουάριο του 2017 ήσασταν γενική γραμματέας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Κοιτάζοντας, επίσης, τα στοιχεία τότε, στις 5-10-2016 και στις 4-3-2016, αποφασίζετε ως κυβέρνηση και το ΤΑΙΠΕΔ έβγαλε πρόσκληση 14-11-2017 για την Εγνατία Οδό που είχε κατασκευαστεί, να γίνει παραχώρηση για τη συντήρηση. Και μιλάτε; Βγάλατε το 2017 συντήρηση της Εγνατίας Οδού και ορθώς, διότι δεν υπήρχαν οι δυνατότητες του κράτους. Ήσασταν γενική γραμματέας, ήταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ και σήμερα λέτε: «Μα, γιατί το κάνετε αυτό

για τη συντήρηση; Κακώς το κάνετε, γιατί έχει κατασκευαστεί δρόμος».

Η παράταξη που εγώ εκπροσωπώ, η Νέα Δημοκρατία, είναι συνεπής. Σας άκουσα, κυρία Πέρκα, να λέτε στην επιτροπή: «Ήταν milestone. Δεν το θέλαμε, αλλά ήταν milestone. Μας το επέβαλαν». Αυτή η καραμέλα πόσο ακόμη; Όλα σας τα επέβαλαν;

Μάλιστα, για τα διόδια που λέτε έχω βρει κάτι αποφάσεις εδώ από 29-11-2017 με πολύ ενδιαφέρουσες υπογραφές τότε, για επιβολή διοδίων στην Εγνατία Οδό, που πράγματι προβλεπόταν και στο παρελθόν. Η αλήθεια είναι ότι ολοκληρώθηκε η διαδικασία που ξεκινήσατε στην Εγνατία Οδό στις 29-3-2024 για τριάντα πέντε χρόνια χρήση και εκμετάλλευση με βαριά συντήρηση της Εγνατίας Οδού και τριών καθέτων μήκους διακοσίων είκοσι πέντε χιλιομέτρων, εντός πενταετίας επενδύσεις 420 εκατομμύρια ευρώ και βαριά συντήρηση 1,8 δισεκατομμύρια ευρώ.

Άρα, να έχουμε συνέπεια λόγων και έργων.

Ένατον. Με την υπό κύρωση σύμβαση επιδιώκεται η προώθηση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης προσώπων, η ταχύτερη και αποτελεσματική μεταφορά εμπορευμάτων, η ικανοποίηση της τρέχουσας και μελλοντικής ζήτησης μεταφορών και η ενίσχυση της ομαλής λειτουργίας του συστήματος οδικής κυκλοφορίας στο λεκανοπέδιο της Αττικής, αναπόσπαστο και αναγκαίο κομμάτι της οποίας αποτελεί εδώ και πάνω από δύο δεκαετίες η Αττική Οδός.

Κύριοι συνάδελφοι, όπως είχα δεσμευτεί στην επιτροπή, κατέθεσα εχθές το σύνολο των παρατηρημάτων τα οποία προφανώς δεν είναι προς κύρωση. Έτσι γίνεται στις περισσότερες συμβάσεις. Και επί ημερών σας, κύριε Μαμουλάκη, έτσι γίνονταν. Και γι' αυτό δεν είναι προς κύρωση.

Παρά ταύτα αυτή η Κυβέρνηση τα κατέθεσε όλα εκτός -όπως σας είπα- στην επιτροπή, απολύτως συνεπής, με τρεις συγκεκριμένες συμβάσεις. Διότι έχω και γραπτώς ότι προστατεύονται από τις διατάξεις περί εμπορικού απορρήτου και έχουν δηλωθεί ως εμπιστευτικά και στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Δεν υπάρχει εδώ τέτοια εμπιστευτικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Μαμουλάκη, μη διακόπτετε! Δεν σας διέκοψε κάποιος.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Εδώ σε αυτή την Αίθουσα δεν υπάρχει εμπιστευτικότητα!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Μαμουλάκη δεν έχω κοντή μνήμη. Είχατε κυβερνήσει για τέσσερα χρόνια και είχατε πάρει πάρα πολλές συμβάσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, δεν γίνεται να απευθύνεστε στον καθένα. Μετά θα θέλουν να μιλήσουν, με το δικό τους.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Για γνώση ομιλώ, κύριε Σταϊκούρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Παρακαλώ, κύριε Μαμουλάκη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ούτε αυτά δεν καταθέτατε. Να μη σας πω τι δεν καταθέτατε στα μνημόνια που υπογράφατε και με τα δύο χέρια. Να μη σας πω τι δεν καταθέτατε!

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:...εσείς κρύβετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, μην το συνεχίζετε αυτό. Σας παρακαλώ. Απευθύνεστε στον καθένα προσωπικά. Μετά δημιουργείται θέμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όπως βλέπετε δεν παρασύρομαι από οβιδιακές μεταμορφώσεις συναδέλφων.

Τέλος, δέκατον, αλλά ιδιαίτερα σημαντικό, με τη νέα σύμβαση παραχώρησης επιδιώκεται η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας. Ήδη η συνεργασία μεταξύ...

Κύριε Μαμουλάκη, εάν θεωρείτε ότι η οδική ασφάλεια είναι για γέλια, μπράβο σας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχει ξεπεράσει τα εσκαμμένα ο Υπουργός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ. Μην το συνεχίζετε άλλο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ανακαλέστε!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κύριε Μαμουλάκη, μην το πηγαίνουμε περισσότερο, καταλαβαίνω. Μην το πάμε παρακάτω, δεν χρειάζεται.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ένα λεπτό θα μας δώσετε, γιατί πρέπει να απαντήσουμε στον Υπουργό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Όχι, κυρία Πέρκα. Πάντοτε τη συνεδρίαση την κλείνει ο Υπουργός. Δεν σας δίνω κανένα λεπτό. Δεν δικαιούστε κανένα λεπτό.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ήδη η συνεργασία -και γι' αυτή την Κυβέρνηση είναι εξαιρετικά σημαντικό το ζήτημα της οδικής ασφάλειας- μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα της παραχώρησης έχει να επιδείξει απτά και μετρήσιμα αποτελέσματα στη μείωση των ατυχημάτων, συμβάλλοντας σημαντικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Σύμφωνα με έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2024 και θα την καταθέσω στα Πρακτικά, η Ελλάδα την περίοδο 2010-2022 -άρα συμβάλλαμε όλοι σε αυτό- πέτυχε τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την οδική ασφάλεια, καταγράφοντας μείωση της τάξεως του 50% στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα. Είναι πολύ καλύτερες επιδόσεις από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο. Οι πίνακες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι δημόσια διαθέσιμοι.

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

Η κατάσταση είναι πιο ενθαρρυντική σε σύγκριση με το παρελθόν στους οδικούς άξονες που τελούν υπό καθεστώς παραχώρησης. Και καταθέτω στα Πρακτικά τον σχετικό πίνακα.

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

Όπως είχα δεσμευτεί, τρέξαμε μια άσκηση στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών -και θα σας καταθέσω το σύνολο αυτού- γιατί θέλαμε με μεθοδικό τρόπο να έχουμε και εμείς μια καταγραφή των γεγονότων. Στις 21 Φεβρουαρίου του 2024 -όπως βλέπετε δεν κάναμε την άσκηση για αυτή τη συζήτηση εδώ- ζητήσαμε από τους παραχωρησιούχους την καταγραφή των ατυχημάτων σε οδικά τμήματα των έργων παραχώρησης.

Δεν θα πάρω περισσότερο χρόνο για να σας πω τα στοιχεία. Θα σας καταθέσω όλες τις απαντήσεις, τα πάντα, έτσι ώστε να έχετε μια εικόνα τι έχει γίνει τα τελευταία χρόνια. Και προφανώς γνωρίζετε πολύ καλά τι είχε γίνει τα προηγούμενα χρόνια. Τουλάχιστον, σε ό,τι αφορά στους συναδέλφους από αυτή την Αίθουσα, που συχνά χρησιμοποιούσαμε τον οδικό άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη, γνωρίζετε πολύ καλά τι σήμαινε και τι σημαίνει «πέταλο» του Μαλιακού.

Για μένα, συνεπώς, οι παραχωρήσεις έχουν και αυτό το θετικό στοιχείο. Μπορούμε να συντηρήσουμε δρόμους, έτσι ώστε να βελτιώσουμε την ασφάλεια των μεταφορών. Και όπου δεν μπορούμε να το κάνουμε αυτό ακόμη, γνωρίζετε για παρεμβάσεις που έχουμε κάνει στο δρόμο Πάτρα-Πύργος ή δρομολογούμε στον ΒΟΑΚ μέχρι να ολοκληρωθεί το έργο.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών καταβάλλει και καταβάλλουμε κάθε προσπάθεια για την προστασία και την ενίσχυση των δημόσιων υποδομών και για τη διασφάλιση της ομαλής και αποτελεσματικής λειτουργίας του συστήματος μεταφορών με πρώτη προτεραιότητα την ασφάλεια όσων τις χρησιμοποιούν. Με τη συμβολή όλων μας, δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αλλά και των ίδιων των πολιτών, η χώρα κάνει σταθερά βήματα προς τα εμπρός.

Και ναί θα κλείσω όπως έκλεισα και στην ανακοίνωση που κάναμε με την υπογραφή της σύμβασης. Η χώρα οικονομικά μεγεθύνεται, η χώρα βιώσιμα αναπτύσσεται, η χώρα σε επίπεδο υποδομών και μεταφορών ενισχύεται, η χώρα ολόπλευρα ισχυροποιείται.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Ευχαριστούμε πολύ, τον κύριο Υπουργό.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Κύριε Πρόεδρε, τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού».

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Δεν είναι δυνατόν. Είναι απαράδεκτο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Αυτός είναι ο Κανονισμός, κυρία Πέρκα. Διακόπτετε και τώρα θέλετε και τον λόγο; Τη συνεδρίαση κλείνει ο Υπουργός. Αυτός είναι ο Κανονισμός.

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του

συνόλου του σχεδίου νόμου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, έξι άρθρα, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού

Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο πρώτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο δεύτερο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο τρίτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο τέταρτο όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο πέμπτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Άρθρο έκτο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 ΠΑΣΟΚ-Κ.Α.: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝ. ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 Ν. ΑΡΙΣΤΕΡΑ: ΟΧΙ
 ΝΙΚΗ: ΟΧΙ
 ΠΛΕΥΣΗ ΕΛ.: ΟΧΙ
 ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ: ΟΧΙ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού», έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Άρθρο πρώτο Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης ΠΡΟΟΙΜΙΟ

Άρθρο 1 Εισαγωγή - Συμβαλλόμενοι

Άρθρο 2 Νομιμότητα και ακρίβεια υποβληθέντων στοιχείων - Δηλώσεις και εγγυήσεις

Άρθρο 3 Ορισμοί - Ερμηνεία της Σύμβασης - Παραρτήματα

Άρθρο 4 Ισχύς της Σύμβασης - Ημερομηνία έναρξης παραχώρησης - Περίοδος παραχώρησης

Άρθρο 5 Συμβατικό αντικείμενο

Άρθρο 6 Γνώση συνθηκών του έργου - Κατανομή κινδύνων - Ανταγωνισμός

Άρθρο 7 Χώρος εκτέλεσης του έργου παραχώρησης -Μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων

Άρθρο 8 Λειτουργία - Συντήρηση του έργου παραχώρησης - Επιδόσεις

Άρθρο 9 Μελέτες - Κατασκευές

Άρθρο 10 Ανεξάρτητος μηχανικός

Άρθρο 11 Προστασία του περιβάλλοντος

Άρθρο 12 Αρχαιολογικά ευρήματα - Προστασία αρχαιοτήτων

Άρθρο 13 Άδειες

Άρθρο 14 Συμβάσεις με υπεργολάβους

Άρθρο 15 Χρηματοδότηση του έργου - Αναχρηματοδότηση

Άρθρο 16 Εταιρεία - Μετοχικό κεφάλαιο - Μέτοχοι

Άρθρο 17 Χρηματοοικονομικό μοντέλο

Άρθρο 18 Εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης -Διόδια Τέλη

Άρθρο 19 Πληρωμές

Άρθρο 20 Εγγυήσεις καλής εκτέλεσης

Άρθρο 21 Ασφάλιση

Άρθρο 22 Αποζημιώσεις

Άρθρο 23 Παρέμβαση του Δημοσίου

Άρθρο 24 Ανωτέρα βία

Άρθρο 25 Καταγγελία εκ μέρους του Δημοσίου - Συνέπειες

Άρθρο 26 Καταγγελία εκ μέρους του Παραχωρησιούχου - Συνέπειες

Άρθρο 27 Επανόρθωση - Συνεχιζόμενη εκτέλεση

Άρθρο 28 Εκχώρηση και μεταβίβαση

Άρθρο 29 Δικαιώματα πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας

Άρθρο 30 Προσωπικά δεδομένα

Άρθρο 31 Επιστροφή του έργου παραχώρησης στο Δημόσιο

Άρθρο 32 Επίλυση διαφορών

Άρθρο 33 Φορολογικά ζητήματα

Άρθρο 34 Τροποποιήσεις

Άρθρο 35 Τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης

Άρθρο 36 Εφαρμοστέο δίκαιο - Μεταβολή νομοθεσίας

Άρθρο 37 Επικοινωνία - Γνωστοποιήσεις - Λοιποί όροι

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Άρθρο δεύτερο Υποκατάσταση

Άρθρο τρίτο Προσωπικά δεδομένα

Άρθρο τέταρτο Συνδρομητικές συμβάσεις διέλευσης και Διόδια Τέλη

Άρθρο πέμπτο Ευθύνη

Άρθρο έκτο Τελικές διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο έβδομο Έναρξη ισχύος

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

ΚΥΡΩΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΟΔΟΥ

Άρθρο πρώτο

Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου, με την εξαίρεση των Προσarthμάτων αυτής, η Σύμβαση Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού (εφεξής: Σύμβαση Παραχώρησης), η οποία υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 2024 μεταξύ, αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (εφεξής: ΤΑΙΠΕΔ), αφετέρου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και, εκ τρίτου, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», το κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

Άρθρο πρώτο

Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης

Κυρώνεται και αποκτά ισχύ νόμου, με την εξαίρεση των Προσarthμάτων αυτής, η Σύμβαση Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού (εφεξής: Σύμβαση Παραχώρησης), η οποία υπογράφηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 2024 μεταξύ, αφενός του Ελληνικού Δημοσίου και της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε.» (εφεξής: ΤΑΙΠΕΔ), αφετέρου της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Μονοπρόσωπη Ανώνυμη Εταιρεία» και, εκ τρίτου, της ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ», το κείμενο της οποίας έχει ως εξής:

(Το κείμενο της Σύμβασης Παραχώρησης λόγω μεγάλου όγκου δεν καταχωρίζεται στα Πρακτικά και βρίσκεται στα αρχεία της Νομοθετικής)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ

Άρθρο δεύτερο

Υποκατάσταση

1. Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης της Σύμβασης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος ή ο Βασικός Υπεργολάβος που ο Παραχωρησιούχος θα υποδείξει έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης σύμφωνα με την παρ. 2, υπεισέρχεται αυτοδίκαια στα δικαιώματα, συμπεριλαμβανομένων τυχόν παρεπόμενων δικαιωμάτων, και τις υποχρεώσεις της ανώνυμης εταιρείας «Αττική Οδός Α.Ε.» ή/και κατά περίπτωση, της ανώνυμης εταιρείας «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.», που απορρέουν από τις συμβάσεις που ορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2.

2. Η εταιρεία «Αττική Οδός Α.Ε.» παραδίδει αμελλητί στον Παραχωρησιούχο, με ταυτόχρονη κοινοποίηση στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή, τις συμβάσεις που έχει συνάψει, είτε η ίδια, είτε η εταιρεία «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.», και οι οποίες αφορούν στη λειτουργία και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου, ο δε Παραχωρησιούχος εντός μίας (1) εργάσιμης ημέρας από τη γνω-

στοποίηση αυτή, προσδιορίζει με σχετική δήλωσή του προς το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, κοινοποιούμενη και προς τις εταιρείες «Αττική Οδός Α.Ε.» και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» κατά περίπτωση, τις συμβάσεις, ως προς τις οποίες προτίθεται να υποκατασταθεί στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της εταιρείας «Αττική Οδός Α.Ε.» ή της εταιρείας «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.», είτε ο ίδιος, είτε Βασικός Υπεργολάβος αυτού, σύμφωνα με τον παρόντα (εφεξής: οι Μεταβιβαζόμενες Συμβάσεις). Ο Παραχωρησιούχος, έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, γνωστοποιεί με σχετική έγγραφη δήλωσή του στους αντισυμβαλλομένους των Μεταβιβαζόμενων Συμβάσεων, την υποκατάσταση αυτού ή του Βασικού Υπεργολάβου που αυτός θα υποδείξει, ως συμβαλλόμενου μέρους στις Μεταβιβαζόμενες Συμβάσεις, σύμφωνα με τον παρόντα.

3. Όροι των Μεταβιβαζόμενων Συμβάσεων, καθώς και προβλέψεις της κείμενης νομοθεσίας περί εμπορικού και επιχειρηματικού απορρήτου, σύμφωνα με τους οποίους δεν επιτρέπεται ή τίθεται υπό όρο ή έγκριση ή άλλη συναφή προϋπόθεση, η προβλεπόμενη δια του παρόντος υποκατάσταση ή η εκχώρηση δικαιωμάτων εκ μέρους της ανώνυμης εταιρείας «Αττική Οδός Α.Ε.» ή της ανώνυμης εταιρείας «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.», δεν εμποδίζουν την υποκατάσταση των ως άνω ανωνύμων εταιρειών από τον Παραχωρησιούχο ή τον Βασικό Υπεργολάβο που θα υποδείξει σύμφωνα με τον παρόντα.

4. Μεταβιβαζόμενες Συμβάσεις, οι οποίες λήγουν κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης ή την προτεραιά αυτής, παραιτούνται αυτοδικαίως για χρονικό διάστημα τεσσάρων (4) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, δυνάμει του Παραχωρησιούχου ή του υποδειχθέντος Βασικού Υπεργολάβου να προβούν οποτεδήποτε εντός της ανωτέρω περιόδου σε καταγγελία οποιασδήποτε εκ των συμβάσεων αυτών αζημίως. Κάθε αντισυμβαλλόμενος του Παραχωρησιούχου ή του Βασικού Υπεργολάβου δύναται να προβεί οποτεδήποτε εντός της περιόδου αυτής σε καταγγελία της σύμβασης αζημίως, εφόσον έχει γίνει έγγραφη γνωστοποίηση προς τον Παραχωρησιούχο εξήντα (60) ημέρες νωρίτερα. Με την πάροδο της περιόδου αυτοδικαίως παύσης, οι Μεταβιβαζόμενες Συμβάσεις λύονται αυτοδικαίως, με την επιφύλαξη νεότερης έγγραφης συμφωνίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών.

5. Ο Παραχωρησιούχος και οι Βασικοί Υπεργολάβοι αυτού δεν ενέχονται για απαιτήσεις ή αξιώσεις αντισυμβαλλομένων ή καθολικών ή ειδικών διαδόχων των αντισυμβαλλομένων ή τρίτων, που απορρέουν ή σχετίζονται με τις Μεταβιβαζόμενες Συμβάσεις και γεννήθηκαν έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, για τις οποίες εξακολουθούν να ενέχονται αποκλειστικά οι ανώνυμες εταιρείες «Αττική Οδός Α.Ε.» ή/και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.», κατά περίπτωση.

Άρθρο τρίτο Προσωπικά δεδομένα

Για τους σκοπούς της Σύμβασης Παραχώρησης και προκειμένου:

α) να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη, εύρυθμη και ομαλή λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου από τον νέο Παραχωρησιούχο προς όφελος των χρηστών αυτού,

β) να εξυπηρετηθούν προφανείς σκοποί προάσπισης υπέρτερου δημόσιου συμφέροντος και γ) να διασφαλιστεί η προστασία των προσωπικών δεδομένων των χρηστών του αυτοκινητοδρόμου, ορίζονται τα εξής:

γα) Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης και για χρονικό διάστημα πέντε (5) μηνών, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το ΤΑΙΠΕΔ υπό την ιδιότητά του ως Παραχωρητή και ο Παραχωρησιούχος καθίστανται αυτοτελώς Υπεύθυνοι Επεξεργασίας σύμφωνα με τον ν. 4624/2019 (Α' 137) για την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης.

γβ) Από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης και για χρονικό διάστημα πέντε (5) μηνών, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το ΤΑΙΠΕΔ, ο Παραχωρησιούχος και οποιοσδήποτε τρίτος εντέλλεται από τον

Παραχωρησιούχο, αποκτούν πρόσβαση και διαβιβάζονται προς αυτούς, ανάλογα με την περίπτωση και τις ειδικότερες ανάγκες τεχνικής ή άλλης φύσεως, το σύνολο των προσωπικών δεδομένων πάσης φύσεως και παντός φυσικού προσώπου που διατηρούνται και για τα οποία εκτελείται επεξεργασία στο πλαίσιο της από 23.5.1996 Σύμβασης Παραχώρησης της Μελέτης, Κατασκευής Αυτοχρηματοδότησης και Εκμετάλλευσης της Ελευθέρας Λεωφόρου Ελευσίνας - Σταυρού - Αεροδρομίου Σπάτων και Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού (εφεξής: η από 23.5.1996 Σύμβασης Παραχώρησης), που κυρώθηκε με τον ν. 2445/1996 (Α' 274).

γγ) Η δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με το άρθρο έβδομο, επέχει θέση ενημέρωσης των υποκειμένων προσωπικών δεδομένων ως προς την, κατά την υποπερ. γβ), πρόσβαση ή διαβίβαση των δεδομένων τους, κατά τα άρθρα 53 και 54 του ν. 4624/2019 (Α' 137).

γδ) Η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων εκτελείται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ΓΚΠΔ και της ισχύουσας εφαρμοστέας νομοθεσίας εν γένει.

γε) Ο Υπεύθυνος Επεξεργασίας των εν λόγω προσωπικών δεδομένων της από 23.5.1996 Σύμβασης Παραχώρησης, συνεργάζεται με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, το ΤΑΙΠΕΔ, τον Παραχωρησιούχο και οποιονδήποτε τρίτο εντέλλεται από τον Παραχωρησιούχο για τη διασφάλιση της αδιάλειπτης, απρόσκοπτης και εύρυθμης λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου από τον νέο Παραχωρησιούχο και την προάσπιση υπέρτερου δημόσιου συμφέροντος, συμμορφώνεται δε με όλες τις εκ του νόμου υποχρεώσεις του σε σχέση με τη νόμιμη επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων.

Άρθρο τέταρτο Συνδρομητικές συμβάσεις διέλευσης και Διόδια Τέλη

1. Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης της Σύμβασης Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος υπεισέρχεται αυτοδικαίως στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ανωνύμων εταιρειών «Αττική Οδός Α.Ε.» και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» που απορρέουν από τις συμβάσεις συνδρομητικής διέλευσης που οι εταιρείες αυτές έχουν συνάψει με χρήστες του αυτοκινητοδρόμου, με την επιφύλαξη των προβλέψεων του παρόντος.

2. Η δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με το άρθρο έβδομο, επέχει θέση αναγγελίας του άρθρου 460 του Αστικού Κώδικα (π.δ. 456/84, Α' 164), καθώς και θέση δημόσιας ανακοίνωσης προς ενημέρωση των συνδρομητών για τις αναπροσαρμογές του Τιμοκαταλόγου Διοδίων Τελών και του Τιμοκαταλόγου Συνδρομητικών Προγραμμάτων, υπό την έννοια των συμβάσεων συνδρομητικής διέλευσης της παρ. 1.

3. Κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης της Σύμβασης Παραχώρησης και ώρα 00.00, η εταιρεία «Αττική Οδός Α.Ε.» υποχρεούται:

α) Να μεριμνήσει για την ομαλή μετάπτωση του συνόλου των συστημάτων τιμολόγησης και συνδρομητικών υπηρεσιών του αυτοκινητοδρόμου στον αριθμό φορολογικού μητρώου του Παραχωρησιούχου για τη διασφάλιση της αδιάλειπτης εξυπηρέτησης και απρόσκοπτης διέλευσης όσων συνδρομητών έχουν σύμβαση διέλευσης σε ισχύ και σύμφωνα με τα χρηματικά υπόλοιπα των συνδρομητικών λογαριασμών τους κατά τον χρόνο αυτόν.

β) Να μεριμνήσει για την εξαγωγή από το σύστημα τιμολόγησης και να παραδώσει στο Δημόσιο και στον Παραχωρησιούχο κατάσταση των υπολοίπων των συνδρομητικών λογαριασμών από προκαταβολές ή χρηματικές εγγυήσεις των συνδρομητών.

γ) Να προβεί στη μεταφορά του συνολικού ποσού που αντιστοιχεί στα χρηματικά υπόλοιπα των συνδρομητικών λογαριασμών από προκαταβολές ή χρηματικές εγγυήσεις των συνδρομητών, όπως εμφανίζεται στην κατάσταση υπολοίπων της περ. β, σε τραπεζικό λογαριασμό που τηρείται στο όνομα του Παραχωρησιούχου, τον οποίο αυτός θα της έχει γνωστοποιήσει, πριν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Αν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης της Σύμβασης Παραχώρησης δεν είναι τραπεζική εργάσιμη ημέρα, η υποχρέωση του πρώτου εδα-

φίου μεταφέρεται την αμέσως επομένη τραπεζική εργάσιμη ημέρα. Η μεταφορά πραγματοποιείται χωρίς να απαιτείται η έκδοση φορολογικού στοιχείου, απαλλάσσεται κάθε φόρου, τέλους, εισφοράς, κράτησης και κάθε προμήθειας τραπεζικών εργασιών και δεν θεωρείται δάνειο, δωρεά ή εν γένει προσαύξηση περιουσίας χωρίς νόμιμη αιτία.

δ) Κατά τη μεταφορά των χρηματικών υπολοίπων σύμφωνα με το παρόν ή το αργότερο εντός δέκα (10) ημερών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η «Αττική Οδός Α.Ε.», βάσει της κατάστασης υπολοίπων των συνδρομητικών λογαριασμών, εκκαθαρίζει τη σχετική χρηματική κατάσταση, σε συμφωνία με τον Παραχωρησιούχο.

ε) Εντός δύο (2) μηνών από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, η εταιρεία «Αττική Οδός Α.Ε.» προβαίνει στη χρηματική κατάσταση των ποσών από χρηματικές εγγυήσεις συνδρομητών, αφού προηγουμένως λάβουν χώρα σχετική εκκαθάριση και συμψηφισμός των χρηματικών εγγυήσεων με ληξιπρόθεσμα υπόλοιπα συνδρομητών, για οφειλές συνδρομητών από διελύσεις έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Η εκκαθάριση λαμβάνει χώρα σε συμφωνία με τον Παραχωρησιούχο, εντός της ίδιας προθεσμίας.

4.α) Από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης της Σύμβασης Παραχώρησης, τα διόδια τέλη που επιβάλλονται στον αυτοκινητόδρομο «Αττική Οδός», εκπτώσεις επ' αυτών, καθώς και απαλλαγές από την καταβολή αυτών ρυθμίζονται αποκλειστικά σύμφωνα με τις ειδικότερες προβλέψεις της Σύμβασης Παραχώρησης, κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης πρόβλεψης.

β) Η δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, σύμφωνα με το άρθρο έβδομο, επέχει θέση γνωστοποίησης των επιβαλλόμενων διοδίων τελών προς τους χρήστες.

5. Οι χρήστες που έχουν συνάψει συνδρομητικές συμβάσεις διέλευσης της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δύνανται να καταγγείλουν αζημίως και οποτεδήποτε τις συμβάσεις αυτές, τηρουμένων κατά τα λοιπά των ειδικότερων συμβατικών όρων. Στην περίπτωση αυτή, αναλαμβάνουν τυχόν μη αναλωμένο υπόλοιπο της συνδρομής τους.

6. Ο Παραχωρησιούχος δεν ευθύνεται για απαιτήσεις ή αξιώσεις συνδρομητών που απορρέουν από ή σχετίζονται με τις συμβάσεις της παρ. 1 και γεννήθηκαν έως την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης, ως προς τις οποίες αποκλειστικά υπεύθυνες παραμένουν, κατά περίπτωση, οι ανώνυμες εταιρείες «Αττική Οδός Α.Ε.» ή/και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.». Αντίστοιχα, οι ανώνυμες εταιρείες «Αττική Οδός Α.Ε.» και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» δεν ευθύνονται για απαιτήσεις ή αξιώσεις συνδρομητών που απορρέουν από ή σχετίζονται με τις συμβάσεις της παρ. 1 και γεννήθηκαν από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και εφεξής, ως προς τις οποίες αποκλειστικά υπεύθυνος είναι ο Παραχωρησιούχος.

7. Δυνάμει του παρόντος, η κυριότητα και η νομή επί του κινητού εξοπλισμού ο οποίος έχει χορηγηθεί σε συνδρομητές βάσει των συμβάσεων της παρ. 1, όπως ιδίως πομποδέκτες και κάρτες διελύσεων, και οι οποίες μεταβιβάζονται από τις ανώνυμες εταιρείες «Αττική Οδός Α.Ε.» και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» στο Δημόσιο κατά τη λήξη της Περιόδου Παραχώρησης της από 23.5.1996 Σύμβασης Παραχώρησης, μεταβιβάζονται κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης δια του Δημοσίου και του ΤΑΙΠΕΔ στον Παραχωρησιούχο, χωρίς παράδοση του εν λόγω κινητού εξοπλισμού. Οι συνδρομητές παραμένουν στην κατοχή του εν λόγω εξοπλισμού σύμφωνα με τους όρους των συμβάσεων της παρ.1, όπως εκάστοτε ισχύουν και με την επιφύλαξη του παρόντος άρθρου. Η δημοσίευση του παρόντος επέχει θέση γνωστοποίησης έναντι των κατόχων, κατά την έννοια του δεύτερου εδαφίου του άρθρου 977 του Αστικού Κώδικα.

Άρθρο πέμπτο Ευθύνη

Ο Παραχωρησιούχος και το Ελληνικό Δημόσιο δεν ευθύνονται έναντι οιοδήποτε δανειστή της ανώνυμης εταιρείας «Αττική Οδός Α.Ε.» και της ανώνυμης εταιρείας «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» για χρέη ή οφειλές αυτών, εκτός αν πρόκειται για αξιώσεις ή

απαιτήσεις που γεννήθηκαν μετά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης και απορρέουν από τις Μεταβιβαζόμενες Συμβάσεις ή από τις συμβάσεις συνδρομητών της παρ. 1 του άρθρου έκτου του παρόντος, για τις οποίες ευθύνεται ο Παραχωρησιούχος, αποκλεισμένης πάντως της εφαρμογής του άρθρου 479 του Αστικού Κώδικα.

Άρθρο έκτο Τελικές διατάξεις

1. Εάν η Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης είναι εξαιρετέα ημέρα, η διαδικασία υπολογισμού της Αναπροσαρμογής Χρηματοοικονομικού Κλεισίματος, όπως αυτή ορίζεται στη Σύμβαση Παραχώρησης, λαμβάνει χώρα την αμέσως προηγούμενη εργάσιμη ημέρα.

2. Με τη Σύμβαση Παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος δεν καθίσταται διάδοχος της εταιρείας «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» και των υπεργολάβων αυτής και δεν μεταβιβάζονται σε αυτόν δικαιώματα και υποχρεώσεις της εταιρείας «ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.» και των υπεργολάβων αυτής και δεν ευθύνεται για απαιτήσεις ή αξιώσεις που απορρέουν από οποιαδήποτε εργασιακή σύμβαση ή σχέση που συνδέεται με την υλοποίηση της από 23.5.1996 Σύμβασης Παραχώρησης και αποκλείεται η εφαρμογή οποιασδήποτε άλλης αντίθετης πρόβλεψης της ισχύουσας νομοθεσίας, με την επιφύλαξη του ενωσιακού δικαίου.

3. Οι ρυθμίσεις της Σύμβασης Παραχώρησης και του παρόντος νόμου υπερισχύουν κάθε άλλης γενικής ή ειδικής διάταξης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Άρθρο έβδομο Έναρξη ισχύος

Η έναρξη ισχύος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα,.....2024

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

1. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	2. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
3. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
5. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	6. ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ
7. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ	8. ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): 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.

ΠΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν αναρτηθεί ηλεκτρονικά στη διαδικτυακή ιστοσελίδα της Βουλής των Ελλήνων, όπως και διανεμηθεί στα Τμήματα Έκδοσης Πρακτικών και Εντύπων, απ' όπου μπορείτε να τα αναζητήσετε, τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής της Πέμπτης 23 Μαΐου 2024, της Παρασκευής 24 Μαΐου 2024, της Πέμπτης 13 Ιουνίου 2024, της Παρασκευής 14 Ιουνίου 2024, της Δευτέρας 17 Ιουνίου 2024,

της Τετάρτης 19 Ιουνίου 2024, της Πέμπτης 20 Ιουνίου 2024, της Παρασκευής 21 Ιουνίου 2024, της Τετάρτης 26 Ιουνίου 2024, της Πέμπτης 27 Ιουνίου 2024, της Παρασκευής 28 Ιουνίου 2024, της Δευτέρας 1^{ης} Ιουλίου 2024, της Τετάρτης 3 Ιουλίου 2024, της Πέμπτης 4 Ιουλίου 2024 και της Παρασκευής 5 Ιουλίου 2024 και ερωτάται το Σώμα εάν τα επικυρώνει.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Συνεπώς τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής της Πέμπτης 23 Μαΐου 2024, της Παρασκευής 24 Μαΐου 2024, της Πέμπτης 13 Ιουνίου 2024, της Παρασκευής 14 Ιουνίου 2024, της Δευτέρας 17 Ιουνίου 2024, της Τετάρτης 19 Ιουνίου 2024, της Πέμπτης 20 Ιουνίου 2024, της Παρασκευής 21 Ιουνίου 2024, της Τετάρτης 26

Ιουνίου 2024, της Πέμπτης 27 Ιουνίου 2024, της Παρασκευής 28 Ιουνίου 2024, της Δευτέρας 1^{ης} Ιουλίου 2024, της Τετάρτης 3 Ιουλίου 2024, της Πέμπτης 4 Ιουλίου 2024 και της Παρασκευής 5 Ιουλίου 2024 επικυρώθηκαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βασίλειος Βιλιάρδος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 19.21' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Παρασκευή 4 Οκτωβρίου 2024 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικός έλεγχος, συζήτηση επι-καίρων ερωτήσεων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ