

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Θ΄

Παρασκευή 18 Οκτωβρίου 2024

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 1393
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 1393, 1395, 1396, 1398, 1399

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 21 Οκτωβρίου 2024, σελ. 1393
2. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών :
i. με θέμα: « Έχει δοκιμαστεί επαρκώς η ασφαλής κίνηση των συρμών του μετρό της Θεσσαλονίκης, πριν παραδοθεί στο επιβατικό κοινό;», σελ. 1394
ii. με θέμα: «Συνεχίζεται από την κυβέρνηση ο εμπαιγμός για τον οδικό άξονα Πύργος «Καλό Νερό» Τσακώνα, σε βάρος της οδικής ασφάλειας και της ανάπτυξης, σελ. 1396

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 1393 – 1399

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 1393, 1395, 1396, 1398, 1399

B. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ. 1394, 1395

ΤΑΧΙΑΟΣ Ν. , σελ. 1394, 1395, 1397, 1398

ΧΑΡΙΤΣΗΣ Α. , σελ. 1396, 1397, 1398

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Κ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Θ'

Παρασκευή 18 Οκτωβρίου 2024

Αθήνα, σήμερα στις 18 Οκτωβρίου 2024, ημέρα Παρασκευή και ώρα 9.02' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 17-10-2024 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Η' συνεδριάσεώς του, της Πέμπτης 17 Οκτωβρίου 2024, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο των σχεδίων νόμων: 1) «Κύρωση Τροποποιήσεων της Συμφωνίας Ίδρυσης του Κοινού Ταμείου Βασικών Προϊόντων» 2) «Κύρωση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης για Τρίτους Δωρητές μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας (Δωρητής) και του Αναπτυξιακού Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών (UNDP)» και 3) «Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας».)

Πριν εισέλθουμε στη συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 21 Οκτωβρίου 2024, το οποίο έχει ως εξής:

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 42/8-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Μαγνησίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Αλέξανδρου Μεικόπουλου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής με θέμα: «Ζητήματα νομιμότητας σχετικά με τον προτεινόμενο νέο κανονισμό ρυμούλκησης για λιμάνι του Βόλου που προωθεί τα μονοπώλια».

2. Η με αριθμό 46/11-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Δράμας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Αναστάσιου Νικολαΐδη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Παρατεταμένες καθυστερήσεις και προβλήματα στη διαδικασία πληρωμών του Προγράμματος «Εξοικονομώ 2021» σε επαγγελματίες στην περιοχή της Δράμας».

3. Η με αριθμό 43/8-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Δυτικής Αττικής της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Χρήστου Τσοκάνη προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα: «Να αρθεί η αδικία με τον αριθμό εργασιμών ημερών επί των οποίων επιβάλλεται η τεκμαρτή φορολόγηση για τους ιδιοκτήτες κυλικείων δημόσιων σχολείων».

4. Η με αριθμό 38/8-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Κων-

σταντίνου Μπούμπα προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα: «Τεράστια αδικία προκαλείται σε χιλιάδες αγρότες που βρίσκονται χωρίς δική τους ευθύνη σε ειδικό καθεστώς και πρέπει να υποχρεωθούν σε τήρηση λογιστικών βιβλίων εσόδων & εξόδων».

5. Η με αριθμό 54/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» και Βουλευτή Μεσσηνίας κ. Αλέξανδρου Χαρίτση προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Η Κυβέρνηση οφείλει να δώσει ξεκάθαρες απαντήσεις σχετικά με την ολλανδική εταιρεία που ανέλαβε σημαντικές μελέτες για Θεσσαλία και Κρήτη».

6. Η με αριθμό 59/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νίκη» κ. Νικόλαου Παπαδόπουλου προς τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη με θέμα: «Η επίθεση στον νόμιμο μουφτή Κομοτηνής Χαλήλ Τζιχάτ».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 49/11-10-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Αικατερίνης Νοτοπούλου προς την Υπουργό Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας με θέμα: «Οι πολιτικές της Κυβέρνησης γεννούν ανισότητες και διακρίσεις εις βάρος των ατόμων με αναπηρία, των γυναικών και των νέων».

2. Η με αριθμό 47/11-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ιωαννίνων της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Ιωάννη Τσίμαρη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας με θέμα: «Διάνοξη δρόμου στην αλπική ζώνη του Γράμμου, προστατευόμενης περιοχής από το δίκτυο "Natura 2000"».

3. Η με αριθμό 55/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ιωαννίνων της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Νικόλαου Έξαρχου προς την Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης με θέμα: «Για την ασφάλιση των οικοδόμων και την αναγνώριση, διανομή "των υπέρ αγνώστων" ενσήμων».

4. Η με αριθμό 40/8-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Έβρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Ελληνική Λύση» κ. Παράσχου Παπαδάκη 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».

5. Η με αριθμό 50/11-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Λάρισας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Βασιλείου Κόκκαλη προς τον Υπουργό Εθνικής

Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα: «Εξεύρεση οριστικής και ουσιαστικής λύσης για το Τελωνείο Λάρισας».

6. Η με αριθμό 58/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του «ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής» κ. Ιλχάν Αχμέτ προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων με θέμα: «Εκτεταμένη ζημιά στην καλλιέργεια καπνού στην Περιφερειακή Ενότητα Ροδόπης λόγω των παρατεταμένα πολύ υψηλών θερμοκρασιών και της ανομβρίας».

7. Η με αριθμό 60/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών με θέμα: «Να λυθεί το ιδιαίτερα οξυμένο πρόβλημα με την αποκομιδή σκουπιδιών στον Δήμο Ηρακλείου Κρήτης».

8. Η με αριθμό 52/11-10-2024 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κέρκυρας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Αλέξανδρου Αυλωνίτη προς τον Υπουργό Ψηφιακής Διακυβέρνησης με θέμα: «Μεγάλες δυσχέρειες στην κτηματογράφηση της Περιφερειακής Ενότητας Κέρκυρας και ανάγκη παράτασης των δηλώσεων ιδιοκτησίας».

9. Η με αριθμό 61/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Α' Αθηνών της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας» κ. Γαρυφαλλιάς (Λιάνας) Κανέλλη προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών με θέμα: «Αξιοποίηση για τις ανάγκες των κατοίκων των ακινήτων της Ελληνικής Εριουργίας στα Άνω Πατήσια».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Με έγγραφό της η Γενική Γραμματέας Νομικών και Κοινοβουλευτικών Θεμάτων ενημερώνει το Σώμα πως σήμερα Παρασκευή 18 Οκτωβρίου 2024 θα συζητηθούν οι ερωτήσεις με αριθμό 41/8-10-2024 και 53/14-10-2024, οι οποίες θα απαντηθούν από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαο Ταχιάο.

Πρώτη, λοιπόν, θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 41/8-10-2024 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Χρήστου Γιαννούλη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Έχει δοκιμαστεί επαρκώς η ασφαλής κίνηση των συρμών του μετρό της Θεσσαλονίκης, πριν παραδοθεί στο επιβατικό κοινό;». Όπως προείπα, την ερώτηση θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Ταχιάος.

Ορίστε, κύριε Γιαννούλη, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πολύ, όπως και τον κύριο Υπουργό που προσήλθε για να απαντήσει στην ερώτηση.

Θέλω να προλάβω πιθανή στερεοτυπική απάντηση περί κομματικής αντιπαράθεσης ή κομματικής ιδεοληψίας σε σχέση με το μετρό και να σας θυμίσω ότι ως επισπεύδουσα Αντιπολίτευση το μοναδικό που έχουμε να συνεισφέρουμε όλο αυτό το διάστημα είναι η με όποιον τρόπο ειλικρινής, διάφανη και ξεκάθαρη στάση, προκειμένου να ολοκληρωθεί ένα έργο που έχει ταλαιπωρήσει την πόλη της Θεσσαλονίκης από το 2006-2007.

Μπαίνοντας στο θέμα, ήθελα να σας πω ότι έχετε ήδη προαναγγείλει τη λειτουργία του μετρό. Εδώ, λοιπόν, θα μου επιτρέψετε να αστειευτώ με ένα τραγούδι του Αντώνη Ρέμου που το έχετε στην προθήκη της τελετής λειτουργίας και λέει: «Έλα να με τελειώσεις». Βέβαια, ξέρετε, αυτό έχει διττή ερμηνεία ως λαϊκό τραγούδι. Έχει είτε τη σπουδή της ταχύτητας που μπορεί να εμπεριέχει και το στοιχείο της προχειρότητας ή το διθυραμβικό που θέλει να αποδώσει, όπως είπε ο κ. Μητσοτάκης ότι στις 30 Νοεμβρίου θα μπει σε εμπορική λειτουργία το μετρό της Θεσσαλονίκης.

Τώρα, στην ουσία εκείνο που περιέχει η επίκαιρη ερώτηση που σας καταθέσαμε αφορά τον εύλογο, αλλά και τον αναγκαίο προβληματισμό επιστημονικά, τεχνικά και σε σχέση με την ασφάλεια της λειτουργίας του μετρό της Θεσσαλονίκης σε ό,τι αφορά τα προαπαιτούμενα από τη διεθνή εμπειρία. Είναι δικό σας ζήτημα να μας ξεδιαλύνετε μία αντιφατική τοποθέτηση στη δημόσια σφαίρα, δική σας και του κ. Κουρέτα που ευτυχώς παρίσταται

στη σημερινή συζήτηση, για τον χρόνο των υποχρεωτικών -ή των αναγκαιών, θα πω εγώ- δοκιμαστικών της λειτουργίας του μετρό.

Στη μία περίπτωση εσείς είχατε διαβεβαιώσει ότι απαιτούνται δεκαοκτώ μήνες, κάτι που συνάδει και με την εμπειρία του μετρό της Κοπεγχάγης, με μια διεθνή εμπειρία. Ο κ. Κουρέτας σε μια ραδιοφωνική συνέντευξη μίλησε για δεκατέσσερις μήνες, τέσσερις μήνες λιγότερους. Από τη στιγμή που προέκυψε και η ανάθεση στην εταιρεία διαχείρισης του μετρό, προκύπτει ένα χρονικό κενό διάστημα που θέλω να μας απαντήσετε με ειλικρίνεια εάν συμβάλλει ή απομακρύνει το μέγεθος του ποσοστού ασφαλείας και πιστοποίησης ότι αυτό που θα παραδοθεί σε εμπορική χρήση στις 30 Νοεμβρίου κατά τις δεσμεύσεις σας καλύπτει όλα τα διεθνή στάνταρ και όλα τα προαπαιτούμενα, για να μπορεί να είναι ασφαλές. Στην Ελλάδα θέλω να σας θυμίσω ότι -κακώς- με όλα όσα έχουν συμβεί και με όσα συμβαίνουν και πρόσφατα στον προαστιακό, στο μετρό της Αθήνας, τα προηγούμενα, να μη μιλήσω γι' αυτό που συνέβη στα Τέμπη, υπάρχει μία καχυποψία, μια ανασφάλεια. Είναι υπερβολική; Να το συζητήσουμε. Όμως, είναι υπαρκτή. Μιλάμε για ανασφάλεια σε σχέση με τη στάση των ελεγκτικών μηχανισμών και των δημόσιων αρχών στην πιστοποίηση των συστημάτων ασφαλείας για τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Έχοντας λίγο τον χρόνο και την ανοχή του Προέδρου, θα ήθελα κάποια στιγμή στην πρωτολογία σας ή όποτε κρίνετε εσείς, εκτός από τη σαφή, ειλικρινή και διάφανη απάντηση για το θέμα των υποχρεωτικών δοκιμαστικών της πλήρους λειτουργίας του έργου, να δώσετε και μια απάντηση για δύο ακόμα γκρίζες σκίες που τέθηκαν σε ό,τι αφορά δύο δημοσιεύματα της «Εφημερίδας των Συντακτών» για μικροατυχήματα που συνέβησαν στη διάρκεια των δοκιμαστικών. Μάλιστα, το ένα είχε και κόστος. Υπολογίζεται περίπου στις 600.000 ευρώ.

Δεν έχει απαντήσει το Υπουργείο επίσημα -βέβαια, την απάντηση την ξέρουμε και δεν βαρύνει εσάς μόνο προσωπικά- για τη βιομηχανία, τη βιοτεχνία, τη συνήθεια και τον εθισμό της Κυβέρνησης Μητσοτάκη στις απευθείας αναθέσεις, κάτι που φαίνεται και ως χρονοκαθυστερημένη αντίληψη για την ταυτότητα και την επικοινωνιακή υποστήριξη του έργου που κατέστη μονόδρομος κατ' εορτάς -και σε αυτό δεν έχετε δώσει απάντηση- να λειτουργήσει και πάλι η βιομηχανία των απευθείας αναθέσεων.

Αυτά ήθελα να πω προς το παρόν, κύριε Υπουργέ -έχω κάνει υπέρβαση, κύριε Πρόεδρε και έχετε δικίο- και περιμένω την απάντησή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε ξεκινώντας να εκφράσω την προσωπική μου θλίψη βλέποντας εκείνη την ανθοδέσμη αριστερά από το έδρανο όπου κάθεται ο κ. Γιαννούλης. Η Βάσω Παπανδρέου, μονότονι ουδέποτε ταυτίστηκε πολιτικά μαζί της, υπήρξε ένας άνθρωπος που άφησε στίγμα στα πολιτικά πράγματα της χώρας και νομίζω και όντας επί μακρό διάστημα Υπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, δηλαδή στο πρόδρομο Υπουργείο αυτού το οποίο υπηρετώ σήμερα, έχει αφήσει και στα δημόσια έργα της χώρας ένα μεγάλο στίγμα. Ξέρω, μάλιστα, ότι αυτό αφορά και στο θέμα που συζητάμε σήμερα, το μετρό.

Για να έρθω, λοιπόν, στην ερώτηση του κ. Γιαννούλη, θα συμφωνήσω απολύτως ότι πρέπει να ξεφύγουμε από τις κομματικές αντιπαραθέσεις. Είμαι ο τελευταίος που θα έλεγε ότι πρέπει να αφαιρεθεί από την Αντιπολίτευση ή από οποιονδήποτε Βουλευτή το δικαίωμα του να ρωτά και να ελέγχει την Κυβέρνηση ή το δικαίωμά του να θέλει να πληροφορηθεί, διά του Κοινοβουλίου, τους πολίτες.

Θα μου επιτρέψετε μια μικρή παρέκκλιση. Αυτό το τραγούδι, στο οποίο αναφερθήκατε, το «Έλα να με τελειώσεις», μάλλον είναι ο εθνικός ύμνος του ΣΥΡΙΖΑ, αυτή την εποχή! Ας το αφήσουμε, όμως, στην άκρη αυτό και ας πάμε στο πραγματικό θέμα, που είναι το μετρό.

Ξέρετε, με φήμες μπορεί κάποιος, πραγματικά, να δημιουργήσει θέματα. Εγώ δεν θέλω να αναφερθώ στις φήμες. Θέλω, κατ' αρχάς, να σας πω ότι θεωρώ δικαιολογημένη την ανησυχία των

πολιτών. Θεωρώ δικαιολογημένη την ανησυχία των πολιτών, γιατί τα Τέμπη έχουν «στοιχειώσει», αν θέλετε, το σιδηροδρομικό έργο και τις σιδηροδρομικές μετακινήσεις στην Ελλάδα και φυσικά το μετρό είναι ένας αστικός σιδηρόδρομος.

Θέλω, λοιπόν, να ξεκαθαρίσω ότι η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη δεν υπάρχει καμμία περίπτωση να έχει δώσει ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του μετρό, χωρίς να έχει τη διαβεβαίωση ότι όλες οι απαραίτητες πιστοποιήσεις για να λειτουργήσει το μετρό θα έχουν εκδοθεί στην ώρα τους και θα αφορούν στην πλήρη ασφάλεια του έργου.

Αυτές οι πιστοποιήσεις δεν είναι δουλειά ούτε του Υπουργού ούτε του Υφυπουργού ούτε κανενός πολιτικού στελέχους. Γίνονται και αφορούν και την κατασκευαστική κοινοπραξία, γίνονται και αφορούν και τον λειτουργό του έργου από μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες πιστοποιήσεων στο κόσμο, την «TÜV RHEINLAND». Είναι πιστοποιήσεις, οι οποίες έρχονται στην ώρα τους και οι οποίες προ της 30^{ης} Νοεμβρίου θα έχουν εκδοθεί.

Επιτρέψτε μου, δε, να πω ότι εγώ πάντοτε ήμουν πολύ προσεκτικός στις δημόσιες τοποθετήσεις μου. Ποτέ δεν είπα τον όρο, «δοκιμαστικά δρομολόγια, που μου έχει αποδοθεί, από μια άλλη ερώτηση, όχι τη δική σας. Πάντα έλεγα τον όρο «δοκιμές». Οι δοκιμές, πρέπει να ξέρετε ότι είναι και οι στατικές δοκιμές των συστημάτων, είναι και οι δυναμικές δοκιμές, είναι και οι δοκιμές της ολοκλήρωσης των συστημάτων. Όλες αυτές οι δοκιμές γίνονται εξαντλητικά και προχωρούν και τώρα.

Αυτό που ονομάζετε «δοκιμαστικά δρομολόγια» είναι η δοκιμαστική λειτουργία του μετρό, η οποία θα ξεκινήσει την 1^η Νοεμβρίου, με πλήρη ευθύνη πλέον της εταιρείας λειτουργίας, της «THEMA», και πρέπει να σας πω ότι έχουμε την ευτυχή συγκυρία, να έχει αναλάβει τη λειτουργία του μετρό μία εταιρεία η «THEMA» στην οποία μετέχει η ιταλική «ATM», δηλαδή η δημοτική επιχείρηση του μετρό του Μιλάνου, η οποία λειτουργεί ακριβώς τα ίδια συστήματα, με το ίδιο τροχαίο υλικό, με περίπου την ίδια τοπολογία σταθμών και στην Κοπεγχάγη και στο Μιλάνο.

Επιτρέψτε μου και πάλι να πω, ότι το σύστημα CBTC, αυτό το οποίο έχουμε υιοθετήσει από το 2006 στο μετρό Θεσσαλονίκης, λειτουργεί εδώ και σαράντα χρόνια σε σαράντα οκτώ πόλεις του κόσμου, εξυπηρετώντας ένα δίκτυο το οποίο είναι το εκατονταπλάσιο του δικτύου που παραδίδεται σήμερα στη Θεσσαλονίκη.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι δεν είναι ο Υπουργός, δεν είναι ο Υφυπουργός που θα διαβεβαιώνουν για την ασφάλεια του συστήματος, αλλά είναι οι υπεύθυνοι, αυτοί οι οποίοι πραγματικά μπορούν να παραδώσουν ένα έργο που θα είναι άψογο, τόσο από θέματα ασφαλείας όσο φυσικά και σε ό,τι αφορά τη λειτουργία του.

Είστε ευπρόσδεκτος ανά πάσα στιγμή να έρθετε να μας επισκεφθείτε στο μετρό Θεσσαλονίκης στις δοκιμές που γίνονται, για να διαπιστώσετε ιδίοις όμμασι και εσείς, τη διαδικασία η οποία ακολουθείται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ωραία!

Ο κ. Γιαννούλης έχει τον λόγο, για να δευτερολογήσει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εάν υπάρχει ένα τραγούδι που χαρακτηρίζει ή κάποιοι στίχοι που χαρακτηρίζουν την πολιτική πρακτική του ΣΥΡΙΖΑ σας διαβεβαιώ ότι δεν είναι του Αντώνη Ρέμου, αλλά είναι βγαλμένοι μέσα από την ελληνική ποίηση και τη λαϊκή σοφία που λέει για την πολιτική αντιπαράθεση ότι καταλαβαίνομαστε τώρα, δεν χρειάζονται περισσότερα και γι' αυτούς που θέλουν να ενώσουν τον κόσμο και όχι να τον χωρίσουν, γιατί αυτές οι αιχμές δεν βοηθούν στο να ενωθεί ο κόσμος, αλλά αναπαράγεται ένα στερεότυπο αντιπαράθεσης που δεν οδηγεί πουθενά.

Χρησιμοποιώ δικά σας λόγια: «Οι δοκιμές για να γίνουν διαρκούν δεκαοκτώ μήνες, με τους έντεκα μήνες να είναι πολύ κρίσιμοι για τεχνικούς λόγους». Χρησιμοποιώ τα έγγραφα και τις συμφωνίες και τις ημερομηνίες που έχουν τη δική σας πολιτική υπογραφή. Τον Οκτώβριο του '23 εγκαταστάθηκε η «THEMA». Ναι, είναι μια εταιρεία με πολύ μεγάλη εμπειρία, αλλά από τον Οκτώβριο του '23 έχει αναλάβει μια επίπονη διαδικασία εκπαίδευσης προσωπικού, με εξειδικευμένο αντικείμενο και αρμοδιότητες που, με βάση και πάλι τη διεθνή εμπειρία που και εσείς επικαλείστε, δεν βγαίνουν οι χρόνοι.

Μακάρι να μπορούσα να υποστηρίξω το αντίθετο, ότι βγαίνουν οι χρόνοι. Μακάρι να μπορούσα να βρω τη χρυσή απάντηση ή τη σωστή απάντηση σε σχέση με την αντιφατική προσέγγιση -που αναφέρθηκε νωρίτερα- μεταξύ των δικών σας δηλώσεων και του κ. Κουρέτα, τον οποίο εκτιμώ και σέβομαι για την προσπάθεια που κάνει, αλλά σας χωρίζουν μερικοί μήνες και μερικοί μήνες για την πιστοποίηση από την TÜV δεν είναι η απάντηση, καθώς είναι μία εταιρεία που θα αναλάβει να πιστοποιήσει ότι ο διαχειριστής του έργου, η «THEMA», θα παρουσιάσει εκτελεσμένο έργο.

Δεν λέω ότι θα υπάρξει κάτι ύποπτο εκεί. Δεν μεταφέρω καχυποψία, αλλά είναι κάτι που δεν μπορεί να αποτελεί τη μόνη διελκίδα ασφαλείας, γιατί βλέπω ότι αποφύγατε -και δεν το λέω για λόγους κιτρινισμού ή παραπολιτικής ή κουτσομπολιού- μου εξηγήσατε, στη φάση του κοινοβουλευτικού ελέγχου, αν όντως συνέβη αυτό το δυστύχημα. Είναι φήμες και διαδόσεις; Είναι έπτα πτερόεντα; Συνέβη; Και αν συνέβη, σηματοδοτεί κάτι που πρέπει να βελτιωθεί; Πολύ απλά πράγματα. Μια εφημερίδα, η «Εφημερίδα των Συντακτών» αναφέρθηκε στη σύγκρουση κατά τη διάρκεια των δοκιμαστικών. Ένα ναι ή ένα όχι αρκεί και αν είναι να με περισσότερες εξηγήσεις.

Επίσης, θέλω να σας πω ότι σε αυτούς τους δεκαοκτώ μήνες, ως πάρομο ως υπόδειγμα την Κοπεγχάγη, δεν δοκιμάζεται μόνο η αυτόματη λειτουργία, ένα μοναδικό στοιχείο του μετρό που παραδίδεται στη Θεσσαλονίκη. Σας είπα ότι δοκιμάζεται και η αποτελεσματική και εξειδικευμένη εκπαίδευση του προσωπικού και σε αυτό θα θέλαμε μια απάντηση.

Το προσωπικό αυτό άρχισε να προσλαμβάνεται, αν δεν κάνω λάθος, από τον Μάρτιο του '24. Θεωρείτε ότι είναι ικανός χρόνος για να φτάσουμε -για να καταλαβαίνει ο κόσμος τι λέμε- σε ένα όντως σύγχρονο σύστημα λειτουργίας των συρμών χωρίς την παρουσία μηχανοδηγού και με πλήρη αυτοματοποιημένη λειτουργία;

Δεν προσπαθώ να σπείρω ούτε τρόμο ούτε ανησυχία. Προσπαθώ να πάρω απαντήσεις που θα αποτυπωθούν πάνω στην «πέτρα» των Πρακτικών αυτής της Βουλής για να μπορεί ο καθένας να αναλάβει τις ευθύνες του και να κριθεί από την, εύχομαι, ανέφελη λειτουργία του μετρό το επόμενο διάστημα.

Ξαναλέω ότι υπάρχουν πλημμελείς απαντήσεις. Εγώ δεν θα το χαρακτηρίσω όπως το χαρακτήρισε ο Τύπος, ως το φιάσκο που έρχεται επικουρικά να επιτείνει αυτή την ανησυχία.

Σας είπα και ανακεφαλαιώνω πάλι, με την ανοχή του Προέδρου. Θα ήθελα μια διευκρίνιση για τους δεκαοκτώ ή τους δεκατέσσερις μήνες για την παράδοση της εμπορικής λειτουργίας, γιατί επιμένει ο κ. Μητσοτάκης στο ότι δεν συζητάμε για την παράδοση του μετρό στους πολίτες και την έναρξη της επιβατικής κίνησης. Αν κρύβεται κάτι σε αυτόν τον όρο «εμπορική λειτουργία», οι δεκαοκτώ ή δεκατέσσερις μήνες με την ποιότητα και την επάρκεια εκπαίδευσης προσωπικού είναι ένα δεδομένο που ενισχύει την ασφάλεια και είναι ακριβές. Ένα δεύτερο στοιχείο σε σχέση με την απευθείας ανάθεση, αν θέλετε το απαντάτε.

Όμως θα ήθελα και μια απάντηση γι' αυτό το περίεργο που συνέβη με τα 2 εκατομμύρια, με τα εισιτήρια και τις κάρτες διαρκείας που, ενώ σε μία προφανώς απαραίτητη επικοινωνιακή πράξη που προβήκατε να εκδώσετε το πρώτο ηλεκτρονικό εισιτήριο, ξαφνικά γύρισαν τα πράγματα και ρίχνοντας την πολιτική ευθύνη και τα εύσημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αντί να μπει σε λειτουργία το κοινό εισιτήριο ΟΑΣΘ μετρό με 2 εκατομμύρια εισιτήρια και κάρτες, βρήκατε τη δωρεάν μετακίνηση για έναν, ενάμιση μήνα, όσο χρειαστεί, για να καλύψετε αυτό που χαρακτήρισε ο Τύπος «φιάσκο» με το ενιαίο ηλεκτρονικό εισιτήριο, το οποίο σπεύσατε να βγάλετε από το ηλεκτρονικό εκδοτήριο.

Απλές ερωτήσεις. Όσο πιο καθαρές είναι οι απαντήσεις επί αυτών, θα μπορέσουμε να συνεννοηθούμε. Και όταν χρειαστεί να επενδύσουμε μυσικά την πολιτική μας πρακτική, έχουμε να διαλέξουμε πολλά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Με βοηθάει η τελευταία αποστροφή να σας εξηγήσω πώς γίνονται οι δοκιμές. Κάθε σύστημα δοκιμάζεται ξεχωριστά. Πα-

ρευρέθην, λοιπόν, στη δοκιμή του συστήματος του εισιτηρίου, του ticketing, του μετρό Θεσσαλονίκης και βεβαίως έβγαλα την πρώτη κάρτα. Δεν ήταν η πρώτη, έχουν βγει κι άλλες δοκιμαστικές για προσωπικό προηγουμένως. Έβγαλα και εισιτήριο ηλεκτρονικό και δούλεψε στην πύλη του μετρό. Αυτό ήταν μια στατική δοκιμή η οποία έγινε και αφορά το μετρό. Το σύστημα των εισιτηρίων του μετρό δουλεύει απολύτως. Περαιτέρω δεν μπορώ να σας απαντήσω για το εισιτήριο. Δεν είναι ένα θέμα το οποίο αποτελεί αντικείμενο του δικού μου πεδίου αρμοδιοτήτων. Είναι ένα θέμα το οποίο αφορά τον τομέα μεταφορών του Υπουργείου. Μπορώ όμως να σας δώσω απαντήσεις για τα άλλα θέματα τα οποία θέσατε.

Θα σας πω, λοιπόν, ότι για τη διαφημιστική προβολή του μετρό έγινε διαγωνισμός με προϋπολογισμό, αν δεν κάνω λάθος, 650.000 ευρώ και μάλιστα διαγωνισμός ο οποίος κρίθηκε και από την ΕΑΔΗΣΥ στα δικαστήρια, μετά από μια μακρά διαδικασία. Είναι, λοιπόν, σαφές ότι για ό,τι ρωτάτε υπάρχουν απαντήσεις.

Θα σας απαντήσω και για τα συγκεκριμένα περιστατικά στα οποία αναφέρεστε και αναφέρεται η ερώτησή σας.

Υπήρξε βλάβη σε τρένο; Βεβαίως, υπήρξε. Πώς δημιουργήθηκε η βλάβη; Δημιουργήθηκε σε μια τραβέρσα - τώρα είναι πολύ δύσκολο να εξηγήσω στη Βουλή τι είναι αυτό - από κακό χειρισμό ενός οδηγού στη μηχανική λειτουργία, σε αυτήν η οποία γίνεται χειροκίνητα, οδηγού ο οποίος προερχόταν από την εταιρεία κατασκευής, όχι από την εταιρεία λειτουργίας. Καλύπτεται το κόστος αυτής της ζημιάς; Ναι, καλύπτεται από την εγγύηση. Ήταν δικό τους σφάλμα. Γιατί; Γιατί δεν ακολουθήθηκε η διαδικασία.

Υπήρξε αυτό που λέτε «μετωπική σύγκρουση τρένων»; Όχι. Υπήρξε δοκιμή της σύνδεσης δύο τρένων - κάτι το οποίο μπορεί να γίνει όταν το ένα τρένο χρειαστεί να μεταφέρει ένα άλλο γιατί έχει μείνει μέσα στη σήραγγα - και σε αυτή τη δοκιμή αστόχησε το ένα coupler, δηλαδή ο ένας σύνδεσμος. Αυτό καλύπτεται από την εγγύηση και αφορά τον κατασκευαστή. Ξέρετε οι δοκιμές γίνονται γι' αυτόν τον λόγο, για να βγουν οι «παιδικές ασθένειες» των συστημάτων, για να βγουν τυχόν αστοχίες που μπορεί να υπάρχουν στα συστήματα, γι' αυτό γίνονται οι δοκιμές και γι' αυτό αυτές καλύπτονται από τον κατασκευαστή.

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

Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, θέλω κι εγώ την ανοχή σας για λίγο, γιατί ετέθησαν πολλά ζητήματα. Είμαστε και μόνοι μας σήμερα.

Πάμε όμως τώρα και στα υπόλοιπα θέματα. Επιτρέψτε μου να πω το εξής. Ο κ. Κουρέτας όντως μίλησε για δεκατέσσερις μήνες, εγώ μιλούσα πάντα για δεκαοχτώ μήνες δοκιμών. Τι είπε ο κ. Κουρέτας; Είπε ότι δεκατέσσερις μήνες μεσολαβούν από την ημέρα που η «THEMA» αναλαμβάνει τη λειτουργία του μετρό μέχρι τη μέρα που θα παραδοθεί αυτό σε εμπορική λειτουργία, κι αυτό ισχύει. Οι δοκιμές των συστημάτων δεν αφορούν στην «THEMA», δεν αφορούν στην εταιρεία λειτουργίας. Αφορούν στο σύνολο του συστήματος και η εμπλοκή της «THEMA» ξεκινάει τώρα, με παράδοση του συστήματος στον τελευταίο μήνα. Τα πάντα δοκιμάζονται και τώρα αυτόν τον τελευταίο μήνα θα δουλεύουν οι σταθμοί κανονικά, θα δουλεύουν οι σκάλες, θα δουλεύουν τα ασανσέρ, θα δουλεύουν τα PSD - δηλαδή τα Platform Screen Doors - οι πόρτες που υπάρχουν στους σταθμούς, θα δουλεύουν τα πάντα. Θα πηγαioύνε τα τρένα σαν να κάνουν πλήρη λειτουργία όλον αυτόν τον μήνα που ακολουθεί.

Διάβασα και μια άλλη ερώτηση άλλου κόμματος, που έλεγε ότι «Ξέρετε, είδαμε στο κέντρο ελέγχου τον πίνακα ελέγχου και ήταν όλα κόκκινα». Μα, βέβαια είναι κόκκινα. Κόκκινα είναι εκείνα τα σημεία τα οποία φαίνονται στο κέντρο ελέγχου επειδή ακριβώς υπάρχει ρεύμα, γιατί ρευματοδοτείται το σύνολο της γραμμής.

Επιτρέψτε μου να πω ότι καταλαβαίνω πάρα πολύ καλά και θα συμπληρώσω - και δεν θα συνεχίσω τώρα με ιστορίες για ΣΥΡΙΖΑ κ.τ.λ. - πως σε ό,τι αφορά το μετρό και κυρίως σε ό,τι αφορά τη Θεσσαλονίκη πρέπει να μιλάμε πάρα πολύ σοβαρά και θα αποδώσουμε το μετρό σε λειτουργία πάρα πολύ σοβαρά. Ο κόσμος έχει αρχίσει να το πιστεύει ότι έρχεται το μετρό στη Θεσσαλονίκη. Είστε Θεσσαλονικιός, είμαι Θεσσαλονικιός, ξέρομε ότι υπάρχει δυσπιστία για το μετρό στη Θεσσαλονίκη. Νομίζω ότι ο

κόσμος το πιστεύει πλέον ότι το μετρό έρχεται. Και, ξέρετε, ακόμη και τα κουτσομπολιά, σαν αυτά που ακούγονται στις lifestyle εκπομπές για τραγουδιστές ή στιδήποτε άλλο, ακόμα και τα κουτσομπολιά αυτά φέρνουν πιο κοντά αυτή την, αν θέλετε, αντίληψη ότι το μετρό είναι κάτι που έρχεται. Δυστυχώς κουτσομπολιά, γιατί δεν ανταποκρίνονται στη πραγματικότητα.

Εκείνο που ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα είναι ότι ο Κυριάκος Μητσοτάκης θέλει να αποδοθεί το μετρό στην πόλη με την πλήρη σοβαρότητα που αξίζει σε αυτό το μεγάλο άλμα που θα γίνει για την ίδια την πόλη, για την ίδια τη Θεσσαλονίκη.

Διότι το ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι η εκκρεμότητα του μετρό δοκίμασε και τις αντοχές των Θεσσαλονικέων, κυρίως όμως δοκίμασε την αυτοπεποίθηση της πόλης. Θα μπορούσαμε και εμείς να έχουμε αναγάγει το μετρό σε ένα πολιτικό τοτέμ, γύρω από το οποίο θα χορεύουμε, όπως για ένα μεγάλο διάστημα, για παράδειγμα, είχε ως τέτοιο χρησιμοποιηθεί ο σταθμός του Βενιζέλου, όπου μετρίοταν ο προσδευσισμός των διαφόρων και φυσικά η αδιαφορία των υπολοίπων δήθεν για τον πολιτισμό. Όχι, δεν θα κάνουμε αυτό.

Ακόμη και αυτοί οι οποίοι έρχονται σήμερα και κακόπιστα καλλιεργούν φήμες, καλλιεργούν ψέματα για το μετρό που έρχεται γιατί θέλουν να παίξουν με τους πολίτες και με το έργο, ακόμη και αυτούς θα τους καλέσουμε σε αυτήν την έναρξη του μετρό. Θα τους καλέσουμε για να δουν ένα έργο το οποίο είμαι ο τελευταίος που θα πει ότι θα πιστωθεί μόνο στη δική μας Κυβέρνηση. Πιστώνεται και σε ένα μεγάλο μέρος και στη δική σας Κυβέρνηση, όχι στον βαθμό που στεκόσασταν ως ένας θίασος, ο οποίος περίμενε να λειτουργήσει ένα ακίνητο βαγόνι - αυτό είναι μια άλλη ιστορία - αλλά πιστώνεται γιατί υπήρξε πρόοδος. Αυτό μπορεί να το δεχτώ.

Εκείνο όμως που θέλουμε να πιστωθεί στη δική μας Κυβέρνηση είναι η τόλμη και η σοβαρότητα με την οποία ο Κυριάκος Μητσοτάκης αντιμετώπισε το έργο και θα παραδώσει ένα έργο που θα είναι και μετρό και αρχαία και η μεγαλύτερη μαρτυρία γι' αυτό θα είναι ο σταθμός του «Βενιζέλου», ο μοναδικός στον κόσμο σταθμός, όπως τον αποκαλούσαν οι επισκέπτες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ένας σταθμός που θα αποτελεί μια μοναδική έκπληξη και μια μοναδική ευκαιρία για την πόλη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΔΡΕΨΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεχίζουμε με τη δεύτερη με αριθμό 53/14-10-2024 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «Νέα Αριστερά» και Βουλευτή Μεσσηνίας κ. Αλέξανδρου Χαρίτση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Συνεχίζεται από την Κυβέρνηση ο εμπαιγμός για τον οδικό άξονα Πύργος - Καλό Νερό - Τσακώνα, σε βάρος της οδικής ασφάλειας και της ανάπτυξης της περιοχής».

Κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, φαίνεται ότι θα συναντιόμαστε σε αυτήν την Αίθουσα συχνά στις επίκαιρες ερωτήσεις μου καθώς ο αρμόδιος Υπουργός, ο κ. Σταϊκούρας, αρνείται να έρθει να απαντήσει για τα μείζονα, για τα κρίσιμα έργα της περιοχής της νοτιοδυτικής Πελοποννήσου. Και όπως σας έχω ξαναπεί, αυτό δεν είναι ζήτημα προσωπικό, δεν αφορά εμένα ούτε εσάς, βεβαίως, ούτε αποτελεί μομφή προς εσάς.

Είναι όμως ζήτημα θεσμικό, γιατί δεν μπορεί ο Υφυπουργός να συναντάει τους Βουλευτές του κόμματός του, δεν μπορεί να έρχεται στην περιοχή για να εγκαινιάσει, να κόψει κορδέλες κοινώς, σε μικρής σημασίας έργα και να μην έρχεται εδώ στη Βουλή να απαντήσει σε ερωτήσεις για τα κρίσιμα, για τα μεγάλα έργα της περιοχής.

Όπως και να έχει όμως θα περιμένουμε σήμερα και εγώ αλλά και οι πολίτες της Μεσσηνίας και της Ηλείας να μας απαντήσετε για το τι ακριβώς συμβαίνει με αυτό το πολύ σημαντικό έργο τον οδικό άξονα Πύργος - Καλό Νερό - Τσακώνα, ο οποίος, δυστυχώς, φαίνεται ότι προς το παρόν θα πω εγώ -θα περιμένω και την απάντησή σας-, έχει παραπεμφθεί στις καλές δυνάμεις.

Αυτή είναι,, δυστυχώς η πραγματικότητα, κύριε Υφυπουργέ, και θα σας παρακαλέσω θερμά να μην επαναλάβετε αυτά τα

οποία ήδη γνωρίζουμε. Μη μας πείτε για την επανένταξη του έργου στην παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού αυτό το γνωρίζουμε από τον Αύγουστο του 2022. Μη μας πείτε για τις μελέτες που ανατέθηκαν στον παραχωρησιούχο. Κοντεύουν σχεδόν δύο χρόνια από τον Δεκέμβριο του 2022. Μη μας πείτε για το περιβαλλοντικό ζήτημα που αφορά την περιοχή του Καϊάφα, το γνωρίζουμε πολύ καλά το έχει πει ο πρόεδρος της Ολυμπίας Οδού πρόσφατα πριν από λίγους μήνες σε συνέδριο της εφημερίδας «ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ», μίλησε για τρία-τέσσερα εναλλακτικά σενάρια, μίλησε για την επαναξιολόγηση της διαστασιολόγησης του έργου για να μπορέσει να βρει χρηματοδότηση. Εκεί είναι το κλειδί στη χρηματοδότηση είναι το κλειδί γι' αυτό το έργο. Οι μελέτες υποτίθεται θα παραδίδονταν ήδη από τον Μάρτιο του 2024.

Όλα αυτά είναι ζητήματα γνωστά, είναι ζητήματα τα οποία έχουν ειπωθεί, έχουν γραφτεί, τα έχουν ακούσει και τα έχουν ξανακούσει οι πολίτες της Μεσσηνίας, οι πολίτες της Ηλείας. Γι' αυτό έχουν ξεσηκωθεί. Προχθές είχαν και μια συγκέντρωση οι φορείς της περιοχής εδώ απ' έξω στο Σύνταγμα, γιατί νιώθουν ότι είναι θύματα κοροϊδίας, κύριε Υφυπουργέ.

Θα σας παρακαλέσω, λοιπόν, να μη μας τα επαναλάβετε όλα αυτά αλλά να μας πείτε τι γίνεται από εδώ και πέρα. Και θέτω συγκεκριμένα ερωτήματα: Έχουν παραδοθεί οι μελέτες της Ολυμπίας Οδού και τότε τελικά παραδόθηκαν;

Ποιο είναι το περιεχόμενο αυτών των μελετών και ποια είναι η πρόβλεψη με τα εναλλακτικά σενάρια για την περιοχή του Καϊάφα;

Πώς έχει αξιοποιήσει το Υπουργείο σας τις μελέτες αυτές; Έχει εξετάσει τα εναλλακτικά σενάρια; Έχει καταλήξει σε ένα σενάριο, τελικά, στη βέλτιστη λύση για να προχωρήσει και να εξασφαλιστεί η περιβαλλοντική αδειοδότηση;

Υπάρχει σχέδιο για τη χρηματοδότηση του έργου; Δηλαδή για να μιλήσω και πιο συγκεκριμένα, έχει σταλεί έγγραφο στη διαχειριστική αρχή του επιχειρησιακού προγράμματος για τις υποδομές-μεταφορές του ΕΣΠΑ για να διερευνηθεί η δυνατότητα χρηματοδότησης; Αν όχι εκεί έχει σταλεί κάπου αλλού; Έχουν διερευνηθεί άλλες δυνατότητες χρηματοδότησης;

Υπάρχει τελικά συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, κύριε Υφυπουργέ, για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου;

Και τελευταίο ερώτημα και πιο κρίσιμο: Υπάρχει τελικά βούληση, υπάρχει πρόθεση της Κυβέρνησης να προχωρήσει με την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου του οδικού άξονα Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα;

Παρακαλώ πολύ για τις απαντήσεις σε αυτά τα πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Ταχιάο, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, είναι λίγο περίεργος ο τρόπος που θέτετε την ερώτηση, γιατί μου θέτετε μια ερώτηση και μου λέτε τι να μην πω. Λυπάμαι, αλλά θα σας απογοητεύσω, γιατί κάποια από αυτά τα πράγματα θα αναγκαστώ να επαναλάβω στη Βουλή, διότι πρέπει να ενημερώσουμε και τον κόσμο.

Ξέρετε, λαμβάνω υπ' όψιν μου το εξής, ότι ξεκινήσατε την καριέρα σας στη δημόσια σφαίρα ως Γενικός Γραμματέας, αν δεν απατώμαι, Δημοσίων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ. Κατά συνέπεια, είστε πάρα πολύ εξοικειωμένος με τα ζητήματα τα οποία συζητάμε σήμερα, διότι ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι ένα δημόσιο έργο, πρωτίστως, εκτός από μελέτες, εκτός από όλα τα άλλα, χρειάζεται χρηματοδότηση. Αυτό είναι το σημαντικότερο.

Πάμε λοιπόν στο συγκεκριμένο έργο. Αυτό δεν είναι ένα εύκολο έργο, το ξέρετε, είναι ένα δύσκολο έργο. Είναι ένα έργο, το οποίο περιβαλλοντικά έχει κολλήσει και βεβαίως θα σας ξαναπώ, ότι είναι ένα έργο το οποίο υπάρχει ως προαίρεση στην παραχώρηση. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι έχουμε ένα εργαλείο το οποίο μας επιτρέπει, εφόσον υπάρχει χρηματοδότηση, να μπορέσουμε να συμβασιοποιήσουμε αυτό το έργο το συντομότερο δυνατόν. Αυτό είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό εργαλείο.

Επιτρέψτε μου να πω ότι αυτό το εργαλείο υπάρχει ακριβώς επειδή η δούλεψε η διακυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη με

την προηγούμενη σύνθεσή της πριν τις εκλογές και φυσικά ο ίδιος ο Πρωθυπουργός. Διότι ξέρετε ότι αυτό ήταν μια υπόθεση η οποία ήθελε πάρα πολύ σημαντικές διαπραγματεύσεις με πολλές απλές διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τις οποίες σε έναν μεγάλο βαθμό παρακολούθησε και σε κεντρικό επίπεδο διεξήγαγε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός.

Κατά συνέπεια, το ότι υπάρχει σήμερα η δυνατότητα να μιλάμε σοβαρά για ένα έργο όπως το «Πύργος-Κόμβος Αλφειού-Καλό Νερό-Τσακώνα» είναι ακριβώς επειδή υπήρξε αυτή η προσωπική εμπλοκή του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Τώρα, υπάρχει μελέτη; Ναι θα υπάρξει προμελέτη σε δύο βδομάδες από τώρα, όπως επίσης τις αμέσως επόμενες βδομάδες, κύριε Πρόεδρε -γιατί το αναφέρετε αυτό στην ερώτησή σας, δεν το επαναλάβατε και σας χρωστώ την απάντηση- θα δημοπρατηθεί και το αρδευτικό δίκτυο του φιλιατρινού φράγματος. Χθες πρέπει να υπογράφηκαν από τον Υπουργό τα τεύχη δημοπράτησης του διαγωνισμού, προϋπολογισμού περίπου 58,5 εκατομμύρια ευρώ, εάν δεν κάνω λάθος.

Σε δύο βδομάδες λοιπόν, θα κατατεθεί η προμελέτη, απ' όσο έχω πληροφορηθεί από τον παραχωρησιούχο. Τι περιλαμβάνει αυτή; Αυτή περιλαμβάνει τρία διαφορετικά εναλλακτικά σενάρια ειδικά για τη λίμνη Καϊάφα.

Έχει όμως και μια άλλη πληροφορία, που είναι πάρα πολύ σημαντική, τον προϋπολογισμό του έργου. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι, λόγω του ανάγλυφου της περιοχής, υπερδιπλάσιος του προϋπολογισμού του Πάτρα-Πύργος. Ο προϋπολογισμός του έργου, με τη φθηνότερη λύση στην περιοχή όπου υπάρχουν τα περιβαλλοντικά προβλήματα, είναι της τάξεως των 700 εκατομμυρίων ευρώ, όταν ο προϋπολογισμός του Πάτρα-Πύργος ήταν 300 κίτα εκατομμύρια.

Και έχω την απλή απορία, ένας άνθρωπος τόσο εξοικειωμένος με τα ευρωπαϊκά προγράμματα, ένας άνθρωπος ο οποίος ξέρει πολύ καλά ότι το 2021-2027 το πρόγραμμα «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ» για το Υπουργείο μας έχει ένα ύψος της τάξης του 1,9 δισεκατομμύριο, το οποίο είναι κλάσμα των κοινοτικών κονδυλίων τα οποία ήταν διαθέσιμα σε προηγούμενες προγραμματικές περιόδους, όταν ξέρει τις προτεραιότητες, θεωρεί ότι είναι πάρα πολύ εύκολο να διαπραγματευτεί κανένας τη χρηματοδότηση του έργου;

Είναι ένα έργο που θα το δούμε πάρα πολύ σοβαρά -δεν είναι εύκολη η απάντηση- και είμαι ο τελευταίος που θα δώσει χρονοδιαγράμματα, γιατί δεν είμαι καθόλου βέβαιος ότι θα επαληθευτούν. Ξέρω όμως, ότι συζητάμε πολύ σοβαρά πώς θα προχωρήσει αυτό το έργο και μάλιστα με βάση τον τρόπο που είχε αρθρωθεί δηλαδή, υπάρχει η διάθεση να μελετήσουμε αμέσως τώρα την προτεραιοποίηση του τμήματος Πύργος-Κόμβος Αλφειού -που είναι πάρα πολύ σημαντικό και αφορά και την αρχαία Ολυμπία- διότι είναι πάρα πολύ σημαντικό μια οδός που λέγεται Ολυμπία Οδός -γιατί περί αυτής μιλάμε- να καταλήγει και στον τόπο που έχει δώσει την ονομασία στην οδό. Και συζητάμε και για τα επόμενα τμήματα πώς θα μπορέσουν να προχωρήσουν.

Είναι μια κουβέντα που δεν είναι εύκολη, είναι δύσκολη κουβέντα, εδώ θα είμαστε για να μας ελέγχετε γι' αυτή τη συζήτηση. Πάντως το να βγούμε και να πούμε σήμερα στον κόσμο ότι τελειώνουμε ένα έργο 300 εκατομμυρίων ευρώ -το οποίο το σώσαμε κυριολεκτικά- και αμέσως δημοπρατούμε ένα έργο 700 εκατομμυρίων, μάλλον αναξιόπιστους θα μας έκανε παρά θα θεράπευε ή θα διασκεδάζε την ανησυχία του κόσμου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε Χαρίτη, κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κατ' αρχάς να σας πω ότι επειδή στην ερώτησή μου αναφέρομαι στην αναπτυξιακή και στην κοινωνική διάσταση αυτού του έργου, θα ήθελα να σας επιστήνω -ή να σας υπενθυμίσω εφόσον το γνωρίζετε ήδη- ότι πριν από λίγες μέρες δημοσιοποιήθηκαν τα στοιχεία της EUROSTAT για τα ζητήματα της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού στις περιφέρειες της Ευρώπης. Στις είκοσι χειρότερες περιφέρειες της Ευρώπης, ως προς τη φτώχεια και τον κοινωνικό αποκλεισμό, ξέρετε ποιες δύο ελληνικές περιφέρειες είναι; Είναι η Περιφέρεια Δυτικής Ελ-

λάδας και είναι η περιφέρεια Πελοποννήσου. Είναι ακριβώς οι περιφέρειες για των οποίων το έργο συζητάμε σήμερα.

Αυτή είναι η κατάσταση, αυτή είναι η πραγματικότητα, με περισσότερο από 35% του πληθυσμού να κινδυνεύει -λέει η EURO-STAT, δεν είναι δικά μου τα στοιχεία- από φτώχεια και κοινωνικό αποκλεισμό. Για να καταλάβετε το λέω αυτό, για να συνειδητοποιήσουμε όλοι τη σημασία βασικών έργων υποδομής για την αναπτυξιακή προοπτική αυτών των περιοχών, αυτών των δύο περιφερειών.

Δυστυχώς όμως, δεν είναι μόνο αυτό. Δεν είναι μόνο η αναπτυξιακή διάσταση. Δυστυχώς, οφείλω να σας υπενθυμίσω τα εξής: Νοέμβριος 2020, ανατροπή νταλίκας στην εθνική οδό Πύργου - Κυπαρισσίας με νεκρό τον εικοσιτετράχρονο οδηγό. Αύγουστος του 2022 μετωπική σύγκρουση στην εθνική οδό Πύργου - Κυπαρισσίας με τέσσερις σοβαρά τραυματισμένους. Δεκέμβριος του 2022 σύγκρουση ΙΧ αυτοκινήτου με φορτηγό στην Πύργου - Κυπαρισσίας με νεκρό τριανταεπτάχρονο οδηγό. Ιούλιος 2024, ανατροπή νταλίκας, σύγκρουση με τρία οχήματα στην εθνική οδό Πύργου - Κυπαρισσίας, τραγικός απολογισμός τέσσερις νεκροί και πέντε τραυματίες, μεταξύ αυτών και ένα βρέφος. Σεπτέμβριος 2024, σύγκρουση ΙΧ με απορριμματοφόρο στον κόμβο της Κυπαρισσίας, νεκρός ένας εξηνταεπτάχρονος.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι εδώ μιλάμε για έναν δρόμο καρμινιόλα. Είναι λοιπόν, ένα έργο του οποίου τη σημασία, την αξία, δεν νομίζω ότι χρειάζεται να τη συζητήσουμε περαιτέρω.

Είπα και στην πρωτολογία μου -δεν σας είπα κατ' αρχάς τι να μην πείτε, σας έθεσε συγκεκριμένα ερωτήματα για το τι θα έπρεπε να πείτε, για το τι θα περίμενα ως απαντήσεις- ότι το κλειδί γι' αυτό το έργο -και το επιβεβαιώσατε ουσιαστικά κι εσείς- είναι η χρηματοδότηση. Ακούσαμε τώρα ποσά, τα οποία υπερβαίνουν κατά πολύ τον αρχικό προϋπολογισμό, όπως έχει ήδη ανακοινωθεί από το Υπουργείο εδώ και πάρα πολύ καιρό, που ήταν 250 εκατομμύρια. Μιλήσατε για 700 εκατομμύρια, αν δεν κάνω λάθος. Έτσι δεν είναι; Ναι, 700 εκατομμύρια. Πώς προκύπτει αυτό το ποσό; Πρέπει να μας το εξηγήσετε.

Σε κάθε περίπτωση, επειδή πραγματικά θέλουμε να μιλήσουμε σοβαρά για αυτό το έργο, κύριε Υφυπουργέ, γιατί είναι πάρα πολύ κρίσιμο για την περιοχή, όπως σας κατέδειξα και με αναπτυξιακούς και κοινωνικούς όρους, τελικά ποια είναι η πρόθεση; Πώς μπορεί να διασφαλιστεί η χρηματοδότηση για αυτό το έργο, εφόσον φτάνουμε σε τέτοια υπέρογκα ποσά; Και πρέπει να μας αποδείξετε πώς φτάνουμε σε αυτά.

Δυστυχώς, κύριε Πρόεδρε -και θα κλείσω με αυτό το σχόλιο- και εδώ, σε ένα τόσο σημαντικό έργο υποδομής, το οποίο στοιχίζει ανθρώπινες ζωές, το οποίο αφαιρεί αναπτυξιακές δυνατότητες από μια ολόκληρη περιοχή και από δύο περιφέρειες της χώρας, πληρώνουμε αμαρτίες προηγούμενων δεκαετιών, όταν σχεδιάζονταν ένα έργο κολοβό και δεν είχαμε έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την Ολυμπία Οδό, το οποίο περιλαμβάνει και αυτό το σκέλος, το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό.

Σήμερα, το έργο θα μπορούσε και θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί, αλλά τότε, στην εποχή της Ελλάδας του πάλαι ποτέ δικομματισμού, στην εποχή της ισχυρής Ελλάδας, υποτίθεται, πριν από την κρίση, τα έργα σχεδιάζονταν με έναν τρόπο ο οποίος μας έφερε, δυστυχώς, στα σημερινά αναπτυξιακά και κοινωνικά αδιέξοδα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, στον επίλογο της δευτερολογίας σας διακρίνω μια αντίφαση, πρώτα-πρώτα, κάτι που θα σχολιάσω στην πορεία.

Αναφερθήκατε στα πολύ σοβαρά δυστυχήματα -και μπορείτε να προσθέσετε και ατυχήματα- τα οποία έχουν συμβεί στον Πύργο-Τσακώνα. Προφανώς, όλους μας συγκινούν, όλοι τα θυμόμαστε. Και προφανώς, αποτελούν -αν θέλετε- και ένα μέτρο των επιλογών. Είναι μια παράμετρος από την οποία καταλαβαίνουμε πάρα πολύ καλά ότι έχει ιδιαίτερη σημασία το να προωθηθεί η οδός Πύργος-Τσακώνα. Το καταλαβαίνω αυτό.

Εγώ θα σας θυμίσω δύο άλλες συγκρούσεις, όμως. Θα σας

θυμίσω το 2010 τη σύγκρουση με την πραγματικότητα στα δημοσιονομικά της χώρας, η οποία πραγματικά ανέτρεψε τις ζωές του 99% των Ελλήνων.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Ποιος μας οδήγησε σε αυτή τη σύγκρουση, κύριε Υφυπουργέ;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας θυμίσω τη σύγκρουση...

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Ποιος μας οδήγησε σε αυτή τη σύγκρουση, κύριε Υφυπουργέ;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας θυμίσω τη σύγκρουση...

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Ποιος μας οδήγησε στη χρεοκοπία;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας θυμίσω τη σύγκρουση και θυμηθείτε ποιος την έκανε αυτή.

ΑΛΕΞΗΣ ΧΑΡΙΤΣΗΣ (Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Αριστεράς): Αλήθεια, αυτό θέλετε να συζητήσουμε τώρα;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Και οι δύο μαζί δεν γίνεται, κύριε Χαρίτης!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα σας θυμίσω τη σύγκρουση του 2015, με ψυχώσεις και μυθολογίες που ήταν καλλιεργημένες στην ελληνική κοινωνία, η οποία οδήγησε το 99% των πολιτών αυτής της χώρας σε μια δραματική ταλαιπωρία.

Θα σας θυμίσω, επειδή η Νέα Αριστερά δεν αποτελεί το καθαρήνιο, δεν αποτελεί ένα «Purgatorium» φυσικά για τα πρόσωπα τα οποία πήγαν στη Νέα Αριστερά και επειδή μιλήσατε για την Ολυμπία Οδό, ότι το έργο Πάτρα-Πύργος ήταν ένα χειροτέχνημα, αν θέλετε -τι να πω;- που προσπαθήσατε να κάνετε και τορπιλίσατε αυτό το έργο, κόβοντάς το σε οκτώ διαγωνισμούς και προσπαθώντας μέσα από αυτό να στήσετε κανάλια κ.λπ.. Δεν τα ξεχνάει κανένας αυτά.

Καταλαβαίνω ότι η Πελοπόννησος έχει ανάγκες. Είμαι Μακεδόνας, αλλά εγώ δεν έχω, αν θέλετε, όλα αυτά τα στερεότυπα στο μυαλό μου. Ξέρω πάρα πολύ καλά ότι η Πελοπόννησος έχει ανάγκη από μεγάλες αναπτυξιακές παρεμβάσεις και θα είμαι αύριο μαζί σας, αν είστε εκεί, στην Αρχαία Ολυμπία, για να τα συζητήσουμε αυτά στο Olympia Forum.

Το ξέρω πάρα πολύ καλά. Είμαι αυτός που λέει ότι, πραγματικά, χρωστάμε στην Πελοπόννησο έργα, αλλά πρέπει να μιλάμε με μια αίσθηση της πραγματικότητας. Εάν η Πελοπόννησος έχει μείνει πίσω, έχει μείνει πίσω, καθώς πρέπει να σας θυμίσω ότι στην προηγούμενη από τη δική μας διακυβέρνηση, το Πάτρα-Πύργος σερόνταν. Είχε γίνει ένα 2% του έργου και είχαν εκταμιευθεί σημαντικά κονδύλια. Αυτό δεν επηρεάζει την Πελοπόννησο; Την έχει επηρεάσει η έλλειψη του Πύργος-Τσακώνα;

Λοιπόν, ακούστε, επειδή είστε σοβαρός άνθρωπος, είστε ένας άνθρωπος ο οποίος πραγματικά έχετε μια τεχνοκρατική αντίληψη του χώρου. Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι, ναι, η κουβέντα που γίνεται, γίνεται και για τη χρηματοδότηση. Προφανώς, γίνεται για τη χρηματοδότηση. Κανένας δεν θέλει να ξαναζησει τα ίδια. Προφανώς, γίνεται για τη χρηματοδότηση.

Λοιπόν, πώς προέκυψαν τα 700 εκατομμύρια; Θα σας κάνω παρουσίαση της προμελέτης μόλις γίνει και σε εμάς. Ελάτε στο Υπουργείο μας να τα δείτε, αλλά να σας το εξηγήσω κιόλας. Οι τιμές έχουν πάρει την ανηφόρα στα οικοδομικά υλικά. Οι τιμές στην κατασκευή πήραν την ανηφόρα. Προφανώς, οι τιμές σήμερα δεν είναι οι ίδιες που ήταν πριν από δέκα χρόνια και από τους προηγούμενους προϋπολογισμούς. Δεν έχει υπάρξει προηγούμενός, αν θέλετε, ένας στρατηγικός σχεδιασμός ο οποίος να προτεραιοποιεί έργα στην περιφέρεια και στην Περιφέρεια Πελοποννήσου και στη χώρα μας; Βεβαίως, αυτές οι αδυναμίες είναι γνωστές, αυτή η παθογένεια.

Η Κυβέρνησή μας, όμως, και διαχρονικά η διακυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, έχει βάλει στις προτεραιότητες την Πελοπόννησο, έχει βάλει στις προτεραιότητές της τη δυτική Ελλάδα,

εάν θέλετε να μιλήσουμε με διοικητικούς όρους και είναι αυτή που κάνει έργο τεράστιο, ένα πολύ δύσκολο έργο, το Πάτρα - Πύργος, το οποίο καταλήγει στην εκλογική σας περιφέρεια, στην Ηλεία, και φυσικά αποτελεί το πρόκριμα, για να προχωρήσουμε ακόμα περαιτέρω μόλις εξασφαλίσουμε τις χρηματοδοτήσεις.

Θα τις βρούμε τις χρηματοδοτήσεις. Θα μπορέσουμε να συμβασιοποιήσουμε το έργο με τέτοιον τρόπο, ώστε το έργο να μπορεί τα επόμενα χρόνια να προχωρήσει. Αυτό, όμως, δεν γίνεται ούτε από τη μία ημέρα στην άλλη ούτε βγαίνοντας στον κόσμο και λέγοντας χρονοδιαγράμματα, για τα οποία εμείς στη συνέχεια δεν θα επαληθευτούμε, δεν θα φανούμε αξιόπιστοι. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Πρέπει να μιλήσουμε ανοιχτά στους πολίτες, να τους πούμε ότι ξέρουμε το πρόβλημα και ότι είμαστε εκεί και θα το αντιμετωπίσουμε. Όμως, μεγάλα λόγια ή ψέματα δεν πρόκειται να πούμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Να σας ενημερώσω ότι η πρώτη με αριθμό 51/11-10-2024 επίκαιρη ερώτηση δεύτερου κύκλου του Βουλευτή Ευβοίας της Κοινοβουλευτικής Ομάδας «ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία» κ. Συμεών Κεδίκογλου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Συνεχίζεται η απαράδεκτη εκκρεμότητα στην έναρξη των εργασιών της οδικής παράκαμψης Χαλκίδας και Ψαχνών, ενώ η Κυβέρνηση αρνείται να δεσμευτεί σε σαφές χρονοδιάγραμμα», δεν θα συζητηθεί λόγω κωλύματος του Βουλευτή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 9.46' λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 21 Οκτωβρίου 2024 και ώρα 15.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ