**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 18 Απριλίου 2019, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.50΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Γιάννη Νικ. Αλευρά (151) του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σπίρτζη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις συμβάσεις για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος και συγκεκριμένα για το Τμήμα 2 (Αμαλιάδα – Δουναίικα).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης και οι κ.κ. Χρήστος Μέμτσας, Νομικός Σύμβουλος, Χρήστος Ρήγας, Τεχνικός Σύμβουλος, Δημήτριος Αναγνωστόπουλος Διευθυντής, Δημήτριος Τασιόπουλος, Διευθυντής Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλαούρας Μάκης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κυριαζίδης Δημήτριος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καλημέρα σας. Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σπίρτζη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις συμβάσεις για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου Πάτρα – Πύργος και συγκεκριμένα για το Τμήμα 2 (Αμαλιάδα – Δουναίικα). Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα είμαι πολύ σύντομος, γιατί, όπως θυμάστε, παρουσιάστηκαν οι έξι διαγωνισμοί σε προηγούμενη συνεδρίαση. Σήμερα, σας παρουσιάζουμε τον 7ο διαγωνισμό για την έκφραση άποψης από την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Για τον 8ο διαγωνισμό έχουμε την προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, οπότε περιμένουμε το αποτέλεσμα. Η δικάσιμος είναι στις 11 Ιουνίου και πιστεύουμε ότι μετά θα ανοίξει ο δρόμος για να υπάρξει και η Σύμβαση του 8ου Τμήματος.

Θέλω να πω για να έχετε μία εικόνα, ότι σήμερα υπογράφονται οι δύο Συμβάσεις και οι άλλες δύο θα υπογραφούν αύριο. Η εγκατάσταση και η εκκίνηση της υλοποίησης του έργου θα γίνει τη Μ. Δευτέρα και τη Μ. Τρίτη θα υπάρχει επίσκεψη του κλιμακίου, για να δούμε την έναρξη των εργασιών. Οπότε, όλοι οι βουλευτές της Επιτροπής και της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας και Αχαΐας, είναι καλεσμένοι για να δουν, επιτόπου, την κατασκευή του έργου.

Για τον 7ο διαγωνισμό έχετε ενημερωτικό σημείωμα. Αφορά το Τμήμα Αμαλιάδα – Δουναίικα. Ο προϋπολογισμός δημοπράτησης είναι 58.400.000 ευρώ και έχει προαίρεση 1.600.000 ευρώ. Τα υπό κατασκευή έργα είναι μήκους 8,96 χλμ. με νέα χάραξη. Μέσα στο έργο περιλαμβάνεται ο ανισόπεδος κόμβος της Αμαλιάδας, νέοι και αναβαθμιζόμενοι παράπλευροι και κάθετοι δρόμοι και λοιπά συνοδά έργα.

Το έργο της προαίρεσης που έχει ενταχθεί στο συγκεκριμένο διαγωνισμό αφορά στην εκτέλεση εργασιών για την προσαρμογή της κάθετης οδού του ανισόπεδου Κόμβου Αμαλιάδας στη νέα προβλεπόμενη, από το σχέδιο πόλεως, οδό, σύμφωνα με τα ειδικότερα αναφερόμενα στα συμβατικά τεύχη της εργολαβίας. Γι' αυτό είναι ο προϋπολογισμός 1.600.000 ευρώ.

Σας έχει σταλεί αναλυτικό υπόμνημα για τις διαδικασίες που έχει ακολουθήσει η υπηρεσία. Ο τελικός ανάδοχος είναι η εταιρία «INTRAKAT». Επομένως, μέχρι τώρα στις επτά διαγωνιστικές διαδικασίες έχουμε από δύο έργα να παίρνουν τρεις εταιρείες. Σήμερα, η εταιρία «INTRAKAT» παίρνει άλλο ένα.

Άρα, έχουμε και μεγάλη διασπορά στους αναδόχους, σε αντίθεση με όσα, κατά καιρούς, είχαν βγει στη δημοσιότητα.

Δεν θέλω να επαναλάβω τις επί δύο χρόνια διαπραγματεύσεις και αλληλογραφίες που κάναμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να καταφέρουμε να έχουμε έναν αυτοκινητόδρομο, από την Πάτρα μέχρι τον Πύργο, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και με διαχωριστική νησίδα, γιατί υπήρχαν πάρα πολλά προβλήματα. Να σας θυμίσω, η αλληλογραφία ξεκίνησε με το να κάνουμε μια λωρίδα και ΛΕΑ, ανά κατεύθυνση, χωρίς διαχωριστική νησίδα. Είμαστε στην διάθεσή σας και εγώ και η υπηρεσία για να σας απαντήσουμε σε όποιο επίπεδο θέλετε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καματερός.

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, δεν θα είμαι εκτός θέματος εάν αναφερθώ, επειδή μιλάμε για συμβάσεις έργων και για κλιμάκια κ.λπ.. Αυτές τις ημέρες υπογράφεται η σύμβαση για την αποκατάσταση μετά από τον σεισμό του 2017 που γίνεται σε λιγότερο από δύο χρόνια. Ίσως για πολλούς ακούγεται ως μεγάλος χρόνος, αλλά είναι χρόνος ρεκόρ, παρά το ότι έγιναν τρεις ενστάσεις μέσα στο Συμβούλιο της Επικρατείας από τον δεύτερο μειοδότη. Επειδή έχουμε δεχθεί μεγάλη επίθεση για το ότι καθυστερήσαμε το έργο ήθελα να σας ζητήσω αυτές τις ημέρες να προγραμματίσετε αντίστοιχα και για την Κω, για το λιμάνι της Κω μια αντίστοιχη επίσκεψη. Μακάρι να μπορούσατε και το Πάσχα για να κάνουμε Πάσχα εκεί, για να ξεκινήσει, επιτέλους, το έργο.

Ένα δεύτερο που ήθελα να πω είναι ότι παρακολουθώ τις εργασίες της αντίστοιχης Επιτροπής στην Ε.Ε., της Επιτροπής Μεταφορών και μάλιστα είδα και τον προγραμματισμό που έχετε πετύχει για το επόμενο διάστημα, όσον αφορά στις οδικές αρτηρίες, τις μεταφορές, της χώρας μέχρι το 2023. Επιτρέψτε μου να κάνω μια παρατήρηση και παρέμβαση και παράκληση αν θέλετε. Να δώσουμε περισσότερο βάρος στις θαλάσσιες μεταφορές, γιατί έχω διαπιστώσει, στο βαθμό που δεν κάνω λάθος, ότι σε αυτή την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ρίχνουν πάρα πολύ μεγάλο βάρος στα τρένα και στο πώς θα μειωθεί ο χρόνος στη μετακίνηση των εμπορευμάτων και των ανθρώπων. Επίσης, πως θα μειωθεί ο χρόνος με τις οδικές αρτηρίες, πώς θα συνδεθούν όλοι αυτοί οι οδικοί άξονες κ.λπ. με τα λιμάνια. Άμα δει κανείς το χάρτη που απεικονίζει άλλες αυτές εδώ τις διασυνδέσεις, τις αρτηρίες και τις επιμέρους συνδέσεις, βλέπει ότι στη θάλασσα υπάρχει ένα μεγάλο κενό. Από ότι είδα στη χρηματοδότηση, δεν ενισχύονται οι θαλάσσιες μεταφορές. Ρίχνουν μεγάλο βάρος, μόνο στα τρένα και στους δρόμους κ.λπ., και ίσως και γι' αυτό οι θαλάσσιες μεταφορές δεν επιδοτούνται. Θα μπορούσε να γίνει κατ’ αντιστοιχία του Μετρό και των αστικών συγκοινωνιών, να υπάρχει μια δημόσια παρέμβαση. Αυτή θα ήταν η καλύτερη λύση για τις μεταφορές στους νησιώτες, που ξέρουμε ότι ο αποκλεισμός που έχουν τους δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα, μέχρι και προβλήματα ζωής.

Σας παρακαλώ, λοιπόν, στο επόμενο διάστημα, στον βαθμό που μπορείτε, να ενισχυθούν αυτές οι θαλάσσιες μεταφορές. Ξέρω ότι χρειάζεται συνέργεια και άλλων Υπουργείων. Παρακαλώ να το δείτε. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Παπαδόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Εδώ ο προλαλήσας συνάδελφος πάντοτε βάζει ζητήματα και έχει πραγματικά μια επιμονή. Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, το εξής. Απ’ ό,τι καταλαβαίνω, ο έβδομος διαγωνισμός σημαίνει ότι θα μπουν εφτά συνεργεία μέσα για να γίνει αυτός ο δρόμος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πριν από το Πάσχα, όπως είχαμε δεσμευτεί.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ:** Το ρωτάω αυτό γιατί πάλι σε μια αρμόδια Επιτροπή μας είχαν κατηγορήσει ότι «σπάμε» το έργο. Γι’ αυτό ρωτάω. Γι' αυτό ρωτάω, δηλαδή, είπαμε ότι θα γίνει με διαγωνιστικό τρόπο, πράγμα που σημαίνει ότι αυτό γίνεται. Αυτό ήθελα και να μου πείτε προσθέτοντας ένα τοπικό θέμα, με έναν δρόμο που έχουμε μεγάλο πρόβλημα, το δρόμο Φάρσαλα – Λάρισα, κ. Υπουργέ και απ’ ότι αναφέρει η Περιφέρεια, πως εσείς πρέπει να βγάλετε τα τεύχη, δεν ξέρω τι ακριβώς γίνεται. Νομίζω ότι κάποια στιγμή θα πρέπει να δούμε αυτό το δρόμο, γιατί έγινε δρόμος ταχείας κυκλοφορίας και αυτό γιατί έχουμε την παράκαμψη της Εθνικής, που πολλές φορές με τα διόδια που αυξήθηκαν, τα αυτοκίνητα βγαίνουν τώρα στον παλιό δρόμο Ε65.

Η κυβέρνηση του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. θα τα λύσει όλα, μην αγχώνεστε, σιγά - σιγά θα τα βάλλουμε σε μια σειρά, θα τα λύσουμε όλα τα προβλήματα, γιατί δεν γίνεται αλλιώς. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, το λόγο έχει ο κ. Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, ας έρθουμε στο έργο για το οποίο γίνεται η σημερινή συζήτηση, βεβαίως η άποψη του Κ.Κ.Ε., είναι γνωστή και για τη σύμβαση Σουφλιά, που ξεκίνησε η Ολυμπία Οδός, γιατί ήταν ένα ιδιωτικό έργο με λεόντεια σύμβαση. Βεβαίως, η μετέπειτα κυβέρνηση, έκαναν τη σύμβαση αυτή ακόμη πιο λεόντεια, προς όφελος της κατασκευάστριας κοινοπραξίας και για λόγους που αφορούσαν και την αρχική χάραξη, η οποία συνεχίζεται και μετέπειτα.

Και τα κομμάτια τα συγκεκριμένα ήταν και η νότια έξοδος της Πάτρας, που έπρεπε να πάει νότια και να μην πέσει μέσα από την οικιστική περιοχή, όπου και με το σημερινό έργο της κατάτμησης συνεχίζεται αυτή η οικιστική καταστροφή θα λέγαμε, των νότιων περιοχών της Πάτρας, αλλά και την υπόθεση με την προστατευόμενη περιοχή της Ζαχάρως, της Λίμνης Καϊάφα όπου και από εκεί έπρεπε να ξεφύγει.

Τέλος πάντων, ήρθε το πλήρωμα του χρόνου, έγινε η Κορίνθου - Πατρών και τώρα πάμε στην κατασκευή της Πατρών - Πύργου. Τα ερωτήματα τα οποία προκύπτουν είναι τα βασικά και που εγώ θα μείνω. Πρώτον, το υπόλοιπο έργο που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση, δηλαδή, από Πύργο - Καλό Νερό - Τσακώνα, θα προχωρήσει; Ένα το κρατούμενο και με βάση ποια χρονοδιαγράμματα, τουλάχιστον προβλέπει η Κυβέρνηση να ολοκληρωθεί αυτό το αρχικό έργο το οποίο υπήρχε.

Δεύτερον, γιατί να μην αποδεχθεί με την κατάτμηση και τη διασπορά, όπως είπατε και σε διάφορους αναδόχους, το έργο, να μην έχουμε αντίστοιχα φαινόμενα που να καταλήξουν σε γεφύρι της Άρτας. Τι μας προστατεύει; Μιλώ για έναν αντίστοιχο δρόμο, η Αμβρακία οδός, Αμφιλοχία - Βόνιτσα, η οποία κατασκευάζεται πάνω από 20 χρόνια και ακόμη δεν έχει, όχι ολοκληρωθεί, ούτε στην μέση δεν έχει φτάσει.

Γιατί λοιπόν να μην έχουμε ένα τα αντίστοιχο παράδειγμα σε αυτή τη διαδικασία με την κατάτμηση του, οι κίνδυνοι είναι υπαρκτοί, διαφορετικοί οι εργολάβοι, διαφορετικές ταχύτητες κατασκευής έργων, ενδεχόμενα κάποια δυσκολία σε κάποια από τις κατασκευάστριες εταιρείες, να καθυστερήσει ένα τμήμα του έργου, άρα, τι μέτρα έχουν παρθεί διορθωτικά, ότι θα τηρηθούν τα χρονοδιαγράμματα;

Τρίτο σημείο, το οποίο θα θέλαμε να βάλουμε, μετά την κατασκευή, εφόσον ολοκληρωθεί αυτό το έργο, θα μπουν διόδια; Γιατί βλέπουμε ότι μια σειρά έργα τα οποία κατασκευάζονται με δημόσια δαπάνη και με ευρωπαϊκά κονδύλια, οδικοί άξονες, μπαίνουν διόδια μετά, εκτός από αυτούς που ήταν με σύμβαση παραχώρησης, οι ιδιωτικοί αυτοκινητόδρομοι, όπως για παράδειγμα η Εγνατία Οδός. Θα υπάρξουν και σε αυτήν τη διαδικασία διόδια;

Τέταρτο σημείο. Εμείς θα επιμείνουμε και πάλι, κύριε Υπουργέ ότι για 90 εκατομμύρια που είπατε στην προηγούμενη συνεδρίαση μας ότι θα είναι το κόστος της παράκαμψης, η νότια χάραξη, δηλαδή, από την έξοδο της Πάτρας για ένα τέτοιο έργο, το οποίο έργο δεν είναι έργο μιας δεκαετίας, είναι έργο μεγαλύτερης διάρκειας, άρα το οποίο θα βάλει εμπόδια στην οικιστική εκεί περιοχή. Εμείς λέμε ότι πρέπει να ξαναϊδωθεί πάλι το θέμα, καθώς επίσης, γιατί είναι συνδυασμός πλέον, εφόσον σχεδιάζετε και την επέκταση του τρένου, αντίστοιχο πρόβλημα θα έχουμε και με τη γραμμή τη σιδηροδρομική. Άρα, λοιπόν, καταλαβαίνετε, σε μία περιοχή πολύ στενή, όπου είναι οικιστική περιοχή, να περνάει ένας μεγάλος αυτοκινητόδρομος και μία νέα σιδηροδρομική χάραξη, οι καταστροφές για τις οποίες θα μιλάμε στο οικιστικό περιβάλλον, θα είναι τεράστιες.

Σε αυτά τα ζητήματα τι σκέφτεστε να κάνετε;

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Σπαρτινός έχει το λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, θελήσατε μου φαίνεται πασχαλιάτικα να στεναχωρήσετε πολλούς. Όχι μόνο συναδέλφους και παριστάμενους στην Επιτροπή, αλλά και διάφορους τοπικούς παράγοντες της περιοχής της Πάτρας και προς την Ηλεία, οι οποίοι είχαν ξαναβάλει στοίχημα, ακόμα και μετά την προηγούμενη συνεδρίαση που είχαμε κάνει για τα έξι από τα οκτώ τμήματα ότι δεν πρόκειται το έργο να ξεκινήσει πριν το Πάσχα.

Τώρα βλέπουμε ότι ξεκινάει το έργο αυτό, προχωράει όπως είχες πει και το τμήμα δύο, που είχε συγκεκριμένα προβλήματα, που προβλέπονται από νομοθετικές ρυθμίσεις για την κατασκευή των έργων και περιμένουμε σύντομα το Συμβούλιο της Επικρατείας να αποφασίσει και για το τελευταίο και όγδοο κομμάτι της Πατρών-Πύργου. Νομίζω ότι δεν υπάρχει πια αμφιβολία. Δεν ξέρω τι θα βρουν να πουν κάποιοι για να αμφισβητήσουν και πάλι την πραγματοποίηση του έργου αυτού. Θα ξαναπούνε, βέβαια, υποψιάζομαι, αυτά που τα έχουμε ακούσει επανειλημμένα ότι έπρεπε να γίνει ως ένα έργο ότι έτσι καθυστέρησε.

Τα έχουμε εξηγήσει και όλοι όσοι έχουμε εμπλακεί σε αυτή την ιστορία επανειλημμένα. Το έργο με τον τρόπο αυτό, απλώς εγώ θα υπενθυμίσω ότι μπόρεσε να κατασκευαστεί ως αυτοκινητόδρομος, με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να έχουμε τα απαιτούμενα κονδύλια. Δεν γίνεται ως μία επαρχιακή οδός, λίγο βελτιωμένη σε σχέση με την προηγούμενη, όπως θα γινόταν, εάν ακολουθούσαμε τις διαδικασίες εκείνες, που είχαν αποφασίσει στο παρελθόν. Έχουμε και διασπορά αναδόχων, γιατί είχε μπει και αυτό το θέμα στη συζήτηση και τώρα περιμένουμε να δούμε αν θα ακούσουμε κάτι άλλο. Αλλά νομίζω ότι ο κόσμος που θα ωφεληθεί από το έργο αυτό, θα το δει να ξεκινάει, να εκτυλίσσεται, να πραγματοποιείται και νομίζω ότι αυτός θα είναι τελικά ο κριτής της όλης ιστορίας.

Τώρα να δώσω ένα άλλο παράδειγμα του τρόπου που αντιμετωπίζονται ορισμένα πράγματα. Χθες ήταν ο Γενικός Γραμματέας ο κύριος Βούρδας στην Πάτρα, για τη δοκιμαστική όδευση του τρένου μέχρι το Αίγιο, όπου επεκτάθηκε. Μετά στην Πάτρα έκανε κάποιες δηλώσεις ο Γενικός Γραμματέας και είπε ότι και η υπογειοποίηση του τρένου από το Ρίο μέχρι το νέο λιμάνι θα γίνει, διότι έχει αποδειχθεί και υπάρχουν δεδομένα ότι είναι χρηματοδοτήσιμη.

Σήμερα, λοιπόν, με βάση τη λέξη αυτή «χρηματοδοτήσιμη» μία εφημερίδα τοπική λέει «το έργο δεν πρόκειται να γίνει γιατί είναι χρηματοδοτήσιμο, δεν είναι ήδη χρηματοδοτημένο» ή κάτι τέτοιο. Νομίζω ότι καλό είναι και σε αυτό, με ευκαιρία να δώσει κάποιες επιπλέον πληροφορίες, διότι θα συνεχιστεί ένα τέτοιο παιχνίδι. Ξέρουμε καλά, σε προεκλογική περίοδο βρισκόμαστε και αυτά τα πράγματα οξύνονται, αλλά είναι καλό οι εντάσεις αυτές οι προεκλογικού χαρακτήρα, να μη διαστρεβλώνουν τα πραγματικά δεδομένα που ισχύουν και ο κόσμος να ξέρει ακριβώς και τι γίνεται και τι θα γίνει και πότε και με ποιον τρόπο θα γίνει. Ένα τελευταίο σχόλιο. Αναφέρθηκε από το συνάδελφο του Κ.Κ.Ε. κάτι για τη νότια χάραξη. Θέλω να κάνω κι εγώ μια τοποθέτηση πάνω σ’ αυτό. Εγώ ήμουν υποστηρικτής του να αλλάξει η χάραξη και το είχαμε κουβεντιάσει επανειλημμένα με τον Υπουργό, αλλά πήραμε τα δεδομένα όλα, τα οικονομικά, τα τεχνικά και τα χρονικά, τα οποία έχουν ανακοινωθεί και τα οποία νομίζω ότι κάνουν πειστική αυτή την επιλογή.

Θα ήθελα εδώ να πω, επειδή και μέχρι πριν λίγο καιρό ήμουν και μέλος του Δημοτικού Συμβουλίου της Πάτρας, ότι το Δημοτικό Συμβούλιο της Πάτρας, ο Δήμαρχος και ο Δήμαρχος της Δυτικής Αχαΐας είχαν αποφασίσει να κάνουν κοινές συνεδριάσεις, κοινές κινητοποιήσεις κ.λπ.. Δεν έκαναν τίποτα απ' όλα αυτά και νομίζω ότι δεν τα έκαναν διότι πείστηκαν και αυτοί ότι μια προσπάθεια καθυστέρησης ή ματαίωσης αυτού του έργου, μέσα από ένα καταρχήν λογικό αίτημα, το οποίο, όμως, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί διότι εκείνοι που πολλά χρόνια πριν είχαν κάνει τις χαράξεις και είχαν πάρει τις δεσμεύσεις είχαν τέτοιες σκέψεις, που σήμερα δεν μπορούσε αυτό το πράγμα να πραγματοποιηθεί.

Εγώ νομίζω ότι προχωράμε καλά, η Αχαΐα και η Ηλεία, αλλά και η διέξοδος του δρόμου προς τη Μεσσηνία είναι πραγματοποιήσιμη και νομίζω ότι αυτό το πράγμα θα φανεί πολύ σύντομα και όποιοι επιμένουν με τέτοιες αιτιάσεις τελείως προεκλογικού και αντιπολιτευτικού χαρακτήρα να παραπληροφορούν τον κόσμο, δεν έχουν παρά να χάσουν οι ίδιοι. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Σιμορέλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ**: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εγώ, βέβαια, δε θα αναφερθώ σε όλα αυτά τα οποία γίνονται στην Πελοπόννησο και την Αχαΐα, αυτό είναι ευχάριστο να το ακούμε. Εγώ θα ήθελα να αναφερθώ στην Ε65, που είναι ένα γεγονός. Ήδη εμείς της Δυτικής Θεσσαλίας και όχι μόνο, αλλά και της Δυτικής Μακεδονίας, πλέον εδώ κι ένα χρόνο μπορούμε να πούμε ότι φτάνουμε και πιο γρήγορα αλλά και πιο ασφαλείς. Είναι βέβαιο ότι το νότιο κομμάτι ήδη προχωράει. Η δική μας η αγωνία, η αγωνία των Τρικαλινών και της Καρδίτσας, είναι τι θα γίνει με το βόρειο κομμάτι, γιατί, πραγματικά, εάν θέλουμε αυτός ο δρόμος να είναι και βιώσιμος και αποτελεσματικός, πρέπει να φτάσουμε στην Εγνατία οδό. Μια ενημέρωση, κύριε Υπουργέ, θα τη θέλαμε. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Κυριαζίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ**: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ήθελα να ακούσω αρχικά τον Υπουργό και μετά να υπάρχει η τοποθέτησή μου. Παίρνω απλά αφορμή από τον συνάδελφό μου Σιμορέλη, αναφορικά με το δικό του ζήτημα, στη δική του περιοχή. Ως Βουλευτές νοιώθουμε μια ικανοποίηση όταν βλέπουμε έργα που πραγματοποιούνται και, πράγματι, διευκολύνουν την ασφαλή διακίνηση όχι μόνο των οδηγών αλλά και της περιοχής όλης, ώστε να μην έχουμε τροχαία ατυχήματα και οι υποδομές να διευκολύνουν και τη ζωή των συμπολιτών μας.

Θα αναφερθώ αναγκαστικά στη δική μου περιοχή. Ξέρετε, ο νομός της Δράμας, είναι ο μόνος νομός στη βόρεια Ελλάδα, ο οποίος δεν συνδέεται με την Εγνατία οδό. Ο κ. Υπουργός, είχε δεσμευτεί, ότι μέχρι τέλος του 2018, θα έχουν περατωθεί όλες οι διαδικασίες και θα μπούμε σε υλοποίηση αυτή της σύνδεσης της Δράμας με έναν ασφαλή οδικό άξονα, Δράμας - Αμφίπολης, έτσι ώστε, επιτέλους, αυτή η απομόνωση της Δράμας από το εθνικό δίκτυο, θα έλεγα από τον κορμό της Ελλάδας, να παύσει να υπάρχει. Πήρα, δυστυχώς, μια απάντηση οδυνηρή προσφάτως, ότι δυστυχώς, χρειάζεται τουλάχιστον ενάμιση χρόνος και αυτό για την όποια περάτωση των μελετών και αυτό αν θα υπάρχει χρηματοδότηση.

Κύριε Υπουργέ, είχατε δεσμευτεί, ότι θα έχουμε τα πρώτα κατασκευασμένα χιλιόμετρα μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2019, το ίδιο και ο Πρωθυπουργός. Η πραγματικότητα είναι τελείως διαφορετική και την αποτυπώνεται και εκεί αιφνιδιαστήκαμε όλοι μας, καθότι και ο Ε-61, ένας ευρωπαϊκός άξονας, ως που μου απάντησε η ευρωπαία επίτροπος, από πλευρά σας δεν έχει συζητηθεί το παραμικρό, έτσι ώστε να ενταχθεί ως χρηματοδότηση, προκειμένου, εν πάση περιπτώσει, με έναν άλλο τρόπο, να υπάρξει αυτή η σύνδεση της Δράμας με την Εγνατία. Αυτή είναι η σκληρή πραγματικότητα και βεβαίως, φαίνεται, ότι ο χρόνος απομόνωσης της Δράμας, είναι μακρύς.

Εμείς, έχουμε χαρακτηρίσει όλη αυτή τη διαδικασία, αλλά και την κατασκευή, ως γεφύρι της Δράμας. Ελπίζουμε, ότι η επόμενη κυβέρνηση, θα το πραγματοποιήσει αυτό, καθότι, είναι μέσω δημοσίων δαπανών, καθότι, στη σύνδεση της Εγνατίας με την Δράμα μέσω Αμφίπολης, υπεισέρχονται δύο περιφέρειες, ανατολικής Μακεδονίας Θράκης και Θεσσαλονίκης. Άρα, αυτό το έργο, ως είχε σχεδιαστεί, το ανέλαβε το 2013 η Εγνατία Α.Ε., προκειμένου, να μελετήσει, να κατασκευάσει, να περατωθεί, δυστυχώς, φαίνεται, ότι αυτό το όνειρο είναι μακρύ και δεν ξέρουμε αν τελικά θα πραγματοποιηθεί.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ):** Το λόγο έχει ο κ. Συρμαλένιος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Καλημέρα καταρχήν. Εγώ, δεν θα έπαιρνα το λόγο, κύριε Υπουργέ, αλλά επειδή ο καθένας εδώ μιλάει για την περιοχή του, θα θεωρηθώ κορόιδο αν δεν μιλήσω και επειδή μας ακούν οι άνθρωποι στις περιοχές μας, είναι μια ευκαιρία να πούμε μερικά πράγματα. Θα μιλήσω για τη Σαντορίνη. Η Σαντορίνη, αυτή τη στιγμή, με το λιμάνι το κατεστραμμένο, το οποίο είχε ανατεθεί το καινούργιο λιμάνι να γίνει το 2012 και το 2016, εμφανίστηκαν αμέσως οι πρώτες αστοχίες. Παραλήφθηκε το έργο και το 2016 εμφανίστηκαν οι πρώτες αστοχίες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ):** Να μας πείτε, πότε είχε παραληφθεί το έργο και από ποιον. Δεν ήταν του υπουργείου το έργο, ας ήταν από την προηγούμενη κυβέρνηση.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ:** Πρέπει να ήταν της Περιφέρειας. Εν πάση περιπτώσει, πριν από είκοσι μέρες οι νοτιοδυτικοί άνεμοι, οι οποίοι είναι πάρα πολύ ισχυροί στην περιοχή, κατέστρεψαν και ένα υπόλοιπο κομμάτι, στο οποίο ήδη είχε ανατεθεί εργολαβία από τη δική μας κυβέρνηση, σε συνεργασία του υπουργείου υποδομών και υπουργείων ναυτιλίας με 8,5 εκατ. προϋπολογισμό. Και ξαφνικά, ένας από τους πρώτους παγκόσμιους τουριστικούς προορισμούς κινδυνεύει να μην έχει λιμάνι. Δηλαδή, να μην έχει οδό πρόσβασης για τα εκατομμύρια των επισκεπτών τουριστών, οι οποίοι πρόκειται να πάνε την περίοδο αυτή στη Σαντορίνη.

Εν πάση περιπτώσει, κατέβηκε κλιμάκιο του υπουργείου υποδομών και μεσούσης της εργολαβίας, που ήδη έχει ξεκινήσει για να διορθώσει την προηγούμενη αστοχία, αναλαμβάνει να διορθώσει τώρα και αυτή την αστοχία.

Ερώτημα πρώτον, τόσα χρόνια, όλοι οι παράγοντες της Σαντορίνης δεν αποφάσιζαν να φτιάξουν αλλού ένα λιμάνι, διότι ο χώρος που είμαι σήμερα το λιμάνι, ο Αθηνιός και κάτω, στη βάση της Καλντέρας δεν είναι δυνατόν με την γεωμορφολογική κατάσταση της περιοχής που υπάρχει, να θεωρηθεί αυτό το λιμάνι ότι μπορεί να είναι ασφαλές. Ένας μικρός σεισμός μπορεί να ρίξει το δρόμο κάτω. Απευχόμαστε όλοι φυσικά, γιατί θα είναι μια τεράστια καταστροφή, όμως αυτό ήδη έχει αρχίσει να συμβαίνει. Οι φετινές βροχοπτώσεις, οι οποίες ξεπέρασαν κάθε όριο των τελευταίων τουλάχιστον 15 χρόνων, έχουν διαβρώσει όλα τα πετρώματα, με αποτέλεσμα να έχουμε πτώση βράχων, πάνω στο δρόμο που οδηγεί στο λιμάνι και ο κίνδυνος αποκοπής της πύλης εισόδου της Σαντορίνης είναι απόλυτα ορατός.

Δηλαδή, το θέμα είναι, όχι μόνο να αντιμετωπιστούν οι ζημιές στο λιμάνι, όχι μόνο να προχωρήσει η μελέτη για νέο λιμάνι. Έχουν κατατεθεί διάφορες σποραδικές μελέτες. Το υπουργείο ασυλίας έχει δεσμευθεί τώρα, μελετώντας όλες αυτές τις μελέτες, να επιλέγει επιτέλους μια νέα χωροθέτηση στο νέο λιμάνι.

Το δεύτερο είναι να αποκατασταθεί ο δρόμος για να είναι ασφαλής η οδός πρόσβασης προς το λιμάνι, το σημερινό λιμάνι. Το τρίτο είναι να επισκευαστούν και να ολοκληρωθούν όλα τα κομμάτια ενός νέου δρόμου, μεταξύ Οίας και αεροδρομίου, που βεβαίως και αυτό είχε ξεκινήσει με φορέα υλοποίησης δικαιούχο την περιφέρεια νοτίου Αιγαίου, φυσικά πριν από το 2015.

Αυτός ο δρόμος πάλι, με τις πρώτες βροχοπτώσεις, παρουσίασε καθίζηση σε σημαντικά σημεία του δρόμου, κάτι το οποίο δείχνει ότι και η εργολαβία η οποία είχε γίνει, δεν έκανε σωστά τη δουλειά της. Εν πάση περιπτώσει, το θέμα είναι πάρα πολύ οξυμένο. Βγαίνει χθες το βράδυ ο αντιπεριφερειάρχης Κυκλάδων και λέει, ότι η Περιφέρεια δεν έχει τις θεσμικές και οικονομικές δυνατότητες να το αντιμετωπίσει, ενώ ήταν φορέας υλοποίησης. Δεν ξέρω τι θα κάνει το υπουργείο, από εδώ και πέρα, για να αντιμετωπίσει όλη αυτή την κατάσταση, η οποία καθημερινά, από τους τοπικούς παράγοντες σπρώχνεται σε μια κατεύθυνση, ότι οι ευθύνες, λίγο-πολύ θα ανήκουν στην κυβέρνηση και όχι σε αυτούς που ήταν φορείς υλοποίησης εδώ και αρκετά χρόνια. Ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Συρμαλένιο. Το λόγο έχει ο κ. Πρατσόλης.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΡΑΤΣΟΛΗΣ:** Θα ήθελα, να πω το εξής, ότι πρώτα από όλα αδικούμε το θέμα της σημερινής συνεδρίασης της Επιτροπής. Και το λέω το αδικούμε, γιατί αν εγώ ήμουν για παράδειγμα βουλευτής της Περιφέρειας Ηλείας και Αχαΐας θα είχα αντιδράσει βίαια, γιατί έχει θαφτεί το θέμα και το λέω σε πολλούς.

Με αυτή την έννοια, λοιπόν εγώ θεωρώ ότι αυτό είναι ακόμα μία προσπάθεια της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, γιατί ας θυμηθούμε λίγο πριν από 4 – 4,5 χρόνια πως ήταν κάποια δημόσια έργα, όπως για παράδειγμα ο δρόμος Κορίνθου – Πάτρας και ας θυμηθούμε τα θύματα που υπήρχαν εκεί, ας θυμηθούμε τι γινόταν με την Ιόνια Οδό, ας θυμηθούμε τι γινόταν με το δρόμο με τις σήραγγες των Τεμπών, ας θυμηθούμε πολλά.

Έργα τα οποία είχαν ξεκινήσει πολλά χρόνια πριν και είχαν τελματωθεί και αυτό φαίνεται σήμερα και από την απουσία κριτικής και οποιασδήποτε τοποθέτησης μελών της Αντιπολίτευσης. Με αυτή την έννοια θα έλεγα ,χωρίς να προσβάλω κανένα συνάδελφο, ότι αδικούμε το θέμα της σημερινής συνάντησης. Εγώ θέλω να τονίσω αυτό μόνο, ότι γίνεται μία ουσιαστική προσπάθεια να λυθούν ζητήματα τα οποία ήταν χρόνια άλυτα και να λυθούν σε μία πραγματική βάση χωρίς υπερκοστολόγηση. Ας θυμηθούμε και το 70% που είχε πει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι τα έργα τα οποία είχαν γίνει, κόστιζαν περίπου 70% πάνω από το προϋπολογισμό τους. Ας τα θυμηθούμε όλα αυτά τα πράγματα και να τα πούμε για να ακουστούν. Σε ότι αφορά το νομό μας εγώ αφήνω τον Υπουργό να πει οτιδήποτε.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Δε θα ζητούσα το λόγο κύριε Υπουργέ, αν δεν άκουγα την κριτική από τη κυβέρνηση, πρωτοφανές πράγμα. Κοιτάξτε κύριοι συνάδελφοι, τα δημόσια έργα στην Ελλάδα, έχουν και ιστορία και σε πολλά σημεία είναι προβληματικά ωστόσο πρέπει να αντιληφθούμε ότι ένα μεγάλο δημόσιο έργο δεν ανήκει σε κανένα βουλευτή, σε κανένα Υπουργό, σε καμία κυβέρνηση, ανήκει στον ελληνικό λαό, στον Έλληνα φορολογούμενο, που είτε μέσω των εθνικών πόρων είτε μέσω των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων συνεισφέρει για τα δημόσια έργα.

Τώρα από εκεί και πέρα για το συγκεκριμένο έργο, Πάτρα – Πύργος, έχουμε εκφράσει τις αντιρρήσεις μας, τις ξέρει ο Υπουργός, με τη προσέγγιση και τον τρόπο κατασκευής αυτού του έργου, έχουν εκφραστεί σε Επιτροπές, το αποτέλεσμα θα δείξει αν θα δικαιωθεί ο Υπουργός ή η δική μας κριτική. Είναι ένας από τους τελευταίους οδικούς άξονες, μαζί με το βόρειο οδικό άξονα Κρήτης, ουσιαστικά συμπληρώνουν τα οδικά έργα της χώρας. Έτσι τα βασικά οδικά έργα και με την ολοκλήρωση του Ε65, δευτερεύοντες, αν επιτρέπεται αυτός ο όρος, γιατί και αυτοί είναι βασικοί άξονες οι τρεις που προανέφερα για να ολοκληρωθεί ένα σύγχρονο δίκτυο. και αυτό μη παρασύρεστε, θα το κοιτάξετε λίγο δεν το φτιάξανε οι κυβερνήσεις ΣΥΡΙΖΑ. Τα μεγάλα οδικά έργα είχαν ολοκληρωθεί σε ποσοστό 90% - 95% και ήρθε ο ΣΥΡΙΖΑ και τα ολοκλήρωσε.

*(θόρυβος στην Αίθουσα)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Μην ενοχλήστε κύριοι συνάδελφοι ακούτε και λίγο την Αντιπολίτευση δεν κάνει κακό, μη δείχνετε αλαζονεία.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ, ο συνάδελφος μιλάει. Σεβόμαστε, ακούμε τι λέει και κατόπιν τοποθετούμαστε.

Παρακαλώ, συνεχίστε κύριε Μπουκώρο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ακούστε κύριοι συνάδελφοι, αν πω κάτι εξωπραγματικό είναι ο καθ΄ ύλην αρμόδιος Υπουργός εδώ, που θα κλείσει νομίζω τη σημερινή μας ενημέρωση και θα τα πει. Ωστόσο, τα δημόσια έργα, όλοι πρέπει να αντιληφθούμε ότι άλλοι τα σχεδιάζουν, άλλοι τα μελετούν, άλλοι τα κατασκευάζουν, άλλοι τα εγκαινιάζουν. Εκείνο που έχει μεγάλη σημασία είναι το κάθε μικρό ή μεγάλο έργο να έχει μια μελέτη κόστους οφέλους, δηλαδή τι κοστίζει στη κοινωνία και τι ωφελήματα επιστρέφει ως έργο στην κοινωνία και δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα μεγάλα οδικά έργα, αν θέλετε καλύπτουν αυτές τις προϋποθέσεις. Από εκεί και πέρα, όμως, θα πρέπει όλοι να είμαστε πιο προσεκτικοί στις προσεγγίσεις μας, γιατί ο χρόνος τρέχει και καλό είναι να σχεδιάζουμε και να μιλάμε εδώ στη Βουλή, αλλά έχει μεγάλη σημασία πότε θα παραδοθεί ένα έργο, ώστε να μη μειώνεται η υπεραξία του, δηλαδή, να επιστρέφουν τα οφέλη στην κοινωνία, η οποία τελικά είναι αυτή που πληρώνει τα έργα. Όσο αφορά τη σημερινή ενημέρωση του Υπουργού, εμείς έχουμε τις αρχικές μας ενστάσεις, αλλά είπαμε ότι «η αλήθεια είναι κόρη του χρόνου» και στο τέλος στο λογαριασμό θα δούμε ποιος θα επιβεβαιωθεί. Ευχαριστώ πολύ.

**ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Καραναστάσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ**: Κυρία Πρόεδρε, νομίζω ότι είναι σημαντικό, με την ευκαιρία της κύρωσης και της υπογραφής αυτής της σύμβασης για το ένα από τα 7 τμήματα του τμήματος Πάτρα - Πύργος, να θυμηθούμε λίγο και τον τρόπο με τον οποίο παράγονται και έχουν παραχθεί ιδιαίτερα τα οδικά έργα στη χώρα μας τα προηγούμενα χρόνια. Έχουμε δει ότι έργα τα οποία κυρώθηκαν στη Βουλή από το 2007, εδώ και 12 χρόνια, ποιοι ήταν οι λόγοι για τους οποίους είχαν τελματώσει όλα αυτά τα έργα και τα οποία δεν είχαν παραδοθεί.

Είναι βέβαιο και νομίζω ότι πρέπει να αντιμετωπίσουμε τα θέματα αυτά όχι μικροκομματικά, αλλά πρέπει να αντιληφθούμε ότι κάποια στιγμή ο τρόπος με τον οποίο έγινε η παραγωγή των έργων αυτών και βλέποντας ότι είχαν τελματώσει, σημαίνει ότι υπήρχαν θέματα και σε επίπεδο μελετητικό και σε επίπεδο χρηματοδότησης, γιατί δεν έφταιξε μόνο η κρίση, η οποία δημιούργησε τα προβλήματα στο να μην προχωρούν όλα τα μεγάλα οδικά έργα, αλλά δείχνει και ο τρόπος με τον οποίο έγινε η διαχείριση όλων αυτών των έργων.

Ως παράδειγμα μπορώ να αναφέρω ότι μέσα στην κρίση όλα αυτά τα έργα που είχαν σταματήσει από το 2011, μια Κυβέρνηση η οποία βρισκόταν σε μια πάρα πολύ δύσκολη θέση και διαπραγματευτική και με την Ε.Ε., ήρθε και επανακαθόρισε τους όρους με τους οποίους τα έργα αυτά θα μπορούσαν να επανεκκινήσουν και νομίζω ότι μέσα σε ένα χρονικό διάστημα – δεν θα πω ότι ήταν 30% ή 20% υλοποιημένα – θα πω ότι ήταν στο 40% υλοποιημένα και εγκαταλελειμμένα, ολοκληρώθηκαν μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα και δεν το λέω εγώ. Το λέει και το βλέπει όλη η κοινωνία αυτήν τη στιγμή, είτε είναι το Κόρινθος - Πάτρα, είτε είναι η Ιόνια Οδός, είτε είναι το Αιγαίο, είτε είναι η διαγώνιος προς την Καλαμάτα.

Εκτιμώ, λοιπόν, ότι η ποιοτική διαφορά την οποία αυτή η Κυβέρνηση, αφενός, ως προς την παραγωγή έργων, είναι ότι πρέπει να είναι ώριμα μελετητικά, να έχουν τις χρηματοδοτήσεις εξασφαλισμένες και επιπλέον να έχουν αντιμετωπιστεί θέματα τα οποία ποτέ στη χώρα μας δεν είχαν αντιμετωπιστεί και το βλέπουμε αυτό όσο αφορά τα πρόδρομα έργα. Δηλαδή, ξέρουμε ότι η χώρα αυτή όχι μόνο στα μεγάλα έργα, αλλά και σε μικρότερα, έχει πληρώσει πάρα πολλά χρήματα σε θετικές ζημιές και αν αυτά τα υπολογίσουμε, μπορεί τώρα να κατανοηθεί ποια είναι εκείνα τα χρήματα τα οποία σπαταλήθηκαν και ξοδεύτηκαν χωρίς να παραχθεί και έργο.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να είμαστε πάρα πολύ προσεκτικοί και ιδιαίτερα δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι ο ν.4412, ο οποίος ήρθε να βάλει μια τάξη σε θέματα της παραγωγής των έργων, είτε των μεγάλων έργων, είτε σε έργα μελέτες κατασκευές, είτε σε έργα απευθείας αναθέσεων, έβαλε τέτοιες λειτουργίες, έτσι ώστε όταν ξεκινάει ένα έργο να είναι ώριμο και μελετητικά και με τις αντίστοιχες αδειοδοτήσεις. Δεν είναι τυχαίο ότι αυτός ο νόμος, ο τόσος σημαντικός, η Ν.Δ. σε δηλώσεις της πριν από μία βδομάδα, διά του Τομεάρχη της, είπε πως είναι ένας σωστός νόμος και πρέπει να διατηρηθεί, ο 4412, δια στόματος κ. Καραμανλή και να με διορθώσετε. Θα μου επιτρέψετε, καθώς αυτή τη στιγμή θα πρέπει να είμαστε σε μια διαδικασία αναστοχασμού, για το ποια είναι εκείνα τα θέματα και το πώς έχουν παραχθεί όλα αυτά τα έργα στην Ελλάδα και λέω από το 2007, ερχόμαστε σήμερα να τα ολοκληρώσουμε εμείς, τα οποία τα εγκαταλείψατε.

Εγώ θα θυμίσω και κάτι άλλο, γιατί είναι μια περίοδος πάρα πολύ μεγάλη και θα θυμηθώ λίγο και την Εγνατία Οδό, με ποιον τρόπο κατασκευάστηκε, χωρίς τις συνθέσεις, ένας τεράστιος δρόμος και πέστε μου εσείς, είναι δυνατόν να σχεδιάζεται ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος σε αυτήν τη χώρα, όταν οι κυβερνήσεις οι προηγούμενες, τα προηγούμενα χρόνια δεν κατάφεραν ποτέ να προβλέψουν να κάνουν έναν σταθμό εξυπηρέτησης για τα αυτοκίνητα;

Ένας δρόμος που ξεκινά από την Ηγουμενίτσα και φτάνεις τους Κήπους στην Τουρκία, είναι δυνατόν να μην υπάρχει ένας τέτοιος σταθμός; Είναι δυνατόν να μην έχουν προβλεφθεί τρόποι για να μπορέσουν να γίνουν οι συντηρήσεις και ξοδεύονται και ξέρετε αυτή τη στιγμή, φέραν ένα τέτοιο έργο, ένα τεράστιο έργο, το φέραμε αυτή τη στιγμή να το έχουν έτοιμο, να το έχουν προετοιμάσει, να το έχουνε περάσει στο ΤΑΙΠΕΔ για την παραχώρηση. Αυτό έγινε.

Και δεν έχει καμία σύνδεση, με καμία μεγάλη πόλη και το ξέρουμε. Άρα, λοιπόν, ήθελα να αναφέρω ότι αυτή η προσπάθεια την οποία κάνει η Κυβέρνηση αυτή τη στιγμή και ο Υπουργός, στο να μπορέσει να ολοκληρωθούν όλα τα έργα, δείχνει μια ποιοτική διαφορά στον τρόπο με τον οποίον αντιμετωπίζονται όλα αυτά τα έργα και αντιμετωπίζονται με τέτοιο τρόπο, ώστε και να είναι άρτια τεχνικά, αλλά πάνω απ' όλα να στοιχίζουν και πάρα πολύ λιγότερα χρήματα.

Μιλώντας για το συγκεκριμένο έργο, η ευφυολόγηση ότι έπρεπε να είναι ένας ο ανάδοχος, επειδή ξέρουμε ποια ήταν τα ποσοστά τότε, με όλα τα έργα, που ήταν 5, και τα ποσοστά έκπτωσης και ποια είναι σήμερα τα ποσοστά έκπτωσης, νομίζω ότι ο κ. Υπουργός θα μπορεί να αναφέρει και πόσα χρήματα δεν έχουν σπαταληθεί, δεν έχουν ξοδευτεί παραπάνω, προς το συμφέρον του ελληνικού λαού.

Για να μπορέσουν να δημιουργήσουν μια σειρά από νέα έργα, μια καινούργια φουρνιά έργων, τα οποία θα έρθουν και θα μπορέσουν να κουμπώσουν με τα υφιστάμενα αυτά, να μπορέσει να δημιουργηθεί εκείνο το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, το οποίο είναι σημαντικό για την ανάπτυξη και της ενδοχώρας και είναι δρόμοι, όπως είναι ο διαγώνιος, τον οποίον ποτέ δεν τον άκουσα αυτό από τη Ν.Δ., γιατί στην τελευταία τοποθέτηση του κ. Μητσοτάκη, ξέχασε και το διαγώνιο, ο οποίος ήταν από τους βασικότερους άξονες οι οποίοι προβλέπονται για την υποστήριξη των οδικών δικτύων στην Ελλάδα.

Δηλαδή, από τη Λαμία – Άμφισσα - Αντίρριο, για την Πάτρα, ο οποίος αυτός ο δρόμος δεν αναφέρθηκε πουθενά. Λέμε, λοιπόν, ότι η κυβέρνηση αυτή ετοιμάζει και μια καινούργια γενιά έργων, οδικών αξόνων, πέρα από τα σιδηροδρομικά δίκτυα, τα οποία είναι γνωστό το τι γίνεται, τα οποία είναι προς το συμφέρον της χώρας και τα οποία όχι μόνο εξυπηρετούν τη χώρα ως Ελλάδα, αλλά δημιουργούν κι εκείνες τις προϋποθέσεις, να εξυπηρετήσουμε την περιοχή της βόρειας Ελλάδας, με την είσοδό τους σε όλα τα Βαλκάνια, για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε εκείνα τα καινούργια δίκτυα και να καταφέρουμε κατά κάποιον τρόπο, η Θεσσαλονίκη να γίνει η πρωτεύουσα των Βαλκανίων.

Νομίζω ότι με την προσπάθεια αυτή την οποία κάνουμε σήμερα, παρά πολύ σύντομα και νομίζω την επόμενη εβδομάδα ο Υπουργός είπε ότι θα ξεκινήσουν τα έργα, πιστεύω ότι έρχεται να μπει ένα τέλος σε μια σειρά από προβληματικά μεγάλα έργα τα οποία είχαν σχεδιάσει, αλλά θα είχαν σχεδιαστεί με τέτοιον τρόπο, τα οποία είχαν τελματώσει. Ας πούμε κάποια στιγμή και μια καλή κουβέντα για αυτήν την Κυβέρνηση, η οποία δημιουργεί εκείνες τις προϋποθέσεις και δημιουργεί και το καινούργιο νομοθετικό πλαίσιο για τον τρόπο με τον οποίο θα παράγονται τα νέα έργα. Σας ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό η Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλαούρας Μάκης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Κυριαζίδης Δημήτριος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσώτης Χρήστος, Γεωργιάδης Μάριος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, και Μίχος Νικόλαος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Ουρσουζίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ**: Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Ένιωσα την ανάγκη να παρέμβω γιατί ακούστηκαν διάφορα πράγματα, τα οποία δεν αφορούν το συγκεκριμένο έργο. Εγώ θα κάνω μια γενική τοποθέτηση σε σχέση με την αναγκαιότητα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων, γιατί αυτό αποτυπώνει μια πραγματικότητα στην Ελλάδα, η οποία ήταν πάρα πολύ κακή τα προηγούμενα χρόνια. Αρκεί κανείς να σκεφθεί ότι το ελληνικό κράτος πλήρωνε, για την αποκατάσταση των ανθρώπων που υφίσταντο τροχαία ατυχήματα πάνω από 6 δις ευρώ το χρόνο, μέχρι την αρχή της κατασκευής των δύο μεγάλων οδικών αξόνων, της Εγνατίας και της ΠΑΘΕ. Σταδιακά από το 2000 μέχρι το 2010 μειώνονται σημαντικά τα ατυχήματα και μ’ αυτόν τον τρόπο, όσο κι εάν φαίνεται παράξενο, εξοικονομούνται πολύτιμοι πόροι, οι οποίοι εφόσον κανείς τους χρησιμοποιήσει όπως πρέπει, μπορούν να δημιουργήσουν νέα έργα και να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο η κατάσταση στη χώρα μας, όπως πράγματι συμβαίνει τα τρία τελευταία χρόνια με την ολοκλήρωση της ΠΑΘΕ στα Τέμπη, όπου είχαμε το τραγικό δυστύχημα των 21 παιδιών από την ιδιαίτερη πατρίδα μου, ολοκληρώνεται η Ιόνια Οδός, ολοκληρώνεται το μεσαίο κομμάτι της Ε65 και, παρεμπιπτόντως, θέλω να αναφέρω ότι στα τρία αυτά έργα εξοικονομήθηκαν πόροι ύψους 1.200.000.000 € και αυτά δεν τα λέω εγώ, τα λέει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτή ήταν η «υπερβάλλουσα αξία» που πλήρωσε ο Έλληνας φορολογούμενος πολίτης, χωρίς να τον ωφελεί.

Άρα, λοιπόν, η μεγάλη εικόνα είναι ότι οπουδήποτε κι εάν κατασκευαστεί ένα έργο το οποίο προσφέρει στην ασφάλεια των πολιτών ωφελούνται όλοι οι Έλληνες πολίτες. Μπορεί, δηλαδή, στην Κρήτη να συμβαίνουν πολύ περισσότερα ατυχήματα και λόγω του γεγονότος ότι δέχεται ένα μεγάλο αριθμό τουριστών, ή και στη Ρόδο, αλλά το κόστος αυτό μεταφέρεται σ’ όλους τους Έλληνες πολίτες. Κατά συνέπεια, μου είναι αδιάφορο εντελώς που θα κατασκευαστεί ένας δρόμος, εάν θα γίνει στη Λαμία, την Πελοπόννησο ή την Κρήτη.

Ιεραρχούνται, λοιπόν, οι δρόμοι, σύμφωνα με τις επιμέρους ανάγκες, οι οποίες αποδεικνύονται από τους αριθμούς. Έτσι, λοιπόν, δε θα μπορεί κανείς να φέρει καμία αντίρρηση στην υλοποίηση ένας αυτοκινητόδρομου ο οποίος θα προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια στους πολίτες σώζοντας ζωές, αλλά και τον ανθρώπινο μόχθο, ούτε μπορεί κανείς να αμφισβητήσει την αναγκαιότητα του ΒΟΑΚ στην Κρήτη, ούτε της Μεσογαίας στη Ρόδο, ούτε μπορώ να θυμηθώ σε πόσους ακόμη τόπους βρέθηκα και είδα μέσα από την Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής των Ελλήνων πόσο απαραίτητα είναι αυτά τα έργα.

Το μοντέλο, σε ό,τι αφορά την κατασκευή των έργων ή την ευθύνη συντήρησης των έργων, είναι ιδιώτης κατασκευάζει, το δημόσιο εποπτεύει. Οποιαδήποτε άλλη σχέση αποδείχθηκε από τα πράγματα ότι δεν είναι η βέλτιστη για να υλοποιηθούν τα έργα ή για να συντηρηθούν. Αυτό, λοιπόν, το μοντέλο, το οποίο το είχαν καταστρατηγήσει όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις, αυτό είναι μια πραγματικότητα και πρέπει να το παραδεχθούμε, δεν έφτασε τυχαία η χώρα το 2010 στη χρεοκοπία, είναι ακριβώς αυτή η σχέση του ιδιώτη με το δημόσιο, η οποία διαπλέκεται με τέτοιο τρόπο που αδιαφορούν για την ουσία και τη στρατηγική των έργων, αλλά όχι για το πώς θα κερδίσουν περισσότερα χρήματα και αυτό έχει καταγραφεί. Τα τελευταία τέσσερα χρόνια, κυρίως από τα αποτελέσματα του ΥΠΟΜΕ και όχι επειδή είναι εδώ ο Υπουργός, εδώ πρέπει να πούμε την αλήθεια, υλοποιούνται τα έργα, ολοκληρώνονται, αυτό είναι μια κοινή διαπίστωση. Τώρα, εάν η συγκεκριμένη εργολαβία έπρεπε να σπάσει σε 8 ή σε 18 κομμάτια είναι θέμα των ειδικών, εγώ δεν είμαι ειδικός, απλά εμπιστεύομαι τους ανθρώπους, οι οποίοι τα τρία τελευταία χρόνια έδειξαν πράγματι, τουλάχιστον σ’ αυτόν τον τομέα, ότι φέρνουν αποτέλεσμα.

Αυτή είναι η τοποθέτησή μου. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Φτάνουμε, κυρία Πρόεδρε, περίπου στο τέλος της συζήτησης. Το πρώτο μέρος είχε και τις γενικότητες και τις πολιτικές προσεγγίσεις για διάφορα θέματα ανά την Ελλάδα. Ακούω, κύριε Υπουργέ, συναδέλφους να πλατειάζουν τώρα. Ξέρετε ο κάθε Βουλευτής, έχει πάντα τον καημό του για την περιοχή του, να ολοκληρωθούν τα έργα, γιατί εκκρεμούν έργα πολλά άλλα που έχουν εξαγγελθεί. Νομίζω, όμως εγώ, ότι και για τη δική σας Κυβέρνηση προτεραιότητες, πλέον, μένουν ο οδικός άξονας «Ε-65» σε ό,τι αφορά τα οδικά έργα «Πάτρα - Πύργος» και τον «Β.Ο.Α.Κ.», που είναι ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, γιατί ακούω τον εκλεκτό συνάδελφο, κ. Καραναστάση να λέει για την διαγώνια οδό και να μας εξασκεί κριτική, ότι δεν είπαμε τίποτα. Νομίζω, ότι πρέπει να πάμε σε μια φάση ολοκλήρωσης των προτεραιοτήτων που έχετε και εσείς και μετά να δούμε και τα υπόλοιπα.

Επειδή ακούγονται και τα περί εκπτώσεων. Εμένα προσωπικά καθόλου δεν με συγκινούν οι μεγάλες εκπτώσεις στα δημόσια έργα, γιατί αν ρίξουμε μια ματιά στην ιστορία των δημοσίων έργων θα δούμε ότι οι μεγάλες εκπτώσεις στη ζώνη 40% έως 60%, προκαλούν και πολυετείς καθυστερήσεις και στο τέλος εκτινάσσουν το κόστος, πολλές φορές, κοντά στο προϋπολογισθέν κόστος. Ξεπερνούν το συμβατικό κόστος και ούτω καθεξής.

Αυτά, όμως, είναι ζητήματα που τα συζητάμε συνεχώς. Για το έργο «Πάτρα – Πύργος», κύριε Υπουργέ, ήθελα να σας ρωτήσω κάτι, επειδή βλέπω εδώ μια αισιοδοξία. Ξέρετε προεκλογικά μας πιάνει όλους η αισιοδοξία. Όλοι είμαστε αισιόδοξοι ότι θα ολοκληρώσουμε τα πάντα, εμείς της Αντιπολίτευσης ότι θα έρθουμε στην Κυβέρνηση και θα τα κάνουμε, επίσης, όλα. Αλλά, τα δημόσια έργα, όπως ξέρετε εσείς καλύτερα από εμάς, είναι μια δύσκολη κατάσταση. Θυμίζω, λοιπόν, ότι το 2015, εδώ στη Βουλή, είχατε πει ότι τα έργα θα ξεκινήσουν το 2016. Μετά ο Πρωθυπουργός είπε ότι τα έργα θα ξεκινήσουν το 2018. Σήμερα, συζητάμε για τις εφτά από τις οκτώ εργολαβίες και η μια, αυτή της Κυλλήνης, έχει μπλέξει στα γρανάζια της δικαιοσύνης. Είναι άδικο να λένε οι συνάδελφοι ότι ήταν στον αέρα αυτό το έργο, εφόσον η προηγούμενη Κυβέρνηση είχε προϋπολογίσει, αν θυμάμαι καλά τον αριθμό, 343 εκατομμύρια ευρώ. Εσείς επιλέξατε μια άλλη προσέγγιση, αυτή που εμείς την ονομάζουμε κατάτμηση ή «σαλαμοποίηση», που εσείς την προσεγγίζετε διαφορετικά. Αυτό, λοιπόν, στο τέλος θα δούμε αν ήταν η σωστή επιλογή.

Εγώ θέλω να μας πείτε εσείς σήμερα εδώ, που λέμε ότι μπαίνουν οι μπουλντόζες και όλα αυτά, αν το 2023 θα είναι έτοιμο το έργο; Να το πείτε για να καταγραφεί, να έχουμε τη δέσμευσή σας κύριε Υπουργέ, γιατί μέχρι τώρα δεν μπορούμε να πούμε ότι είμαστε μέσα στα χρονοδιαγράμματα. Όταν λέμε ότι θα ξεκινήσει το 2016, τότε ξεκινάει το 2018 ή ξεκινάει τώρα. Δεν αμφιβάλλω, ότι μπορεί να υπάρχουν βασικές αιτίες για αυτό. Αλλά, όταν μας ενημερώνει ο αρμόδιος Υπουργός, τότε είναι πάρα πολύ σημαντικό να έχουμε μια δέσμευσή του ότι το έργο θα ολοκληρωθεί το 2023 και θα ήθελα να καταγραφεί αυτό, γι' αυτό και το ρωτάω καλοπροαίρετα και ειλικρινά. Σας ευχαριστώ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μπαλαούρας.

**ΜΑΚΗΣ ΜΠΑΛΑΟΥΡΑΣ:** Εγώ δεν θέλω να κάνω ερώτηση, αλλά θέλω να κάνω πρόκληση, γιατί ακούω τον συνάδελφο της Ν.Δ. που ανέφερε για τους οδικούς άξονες και μάλιστα μου έκανε εντύπωση που γνώριζε και για το κομμάτι της Κυλλήνης. Μου έκανε μεγάλη εντύπωση, γιατί φαίνεται του έδωσαν την ερώτηση γραπτή. Εκείνο που ήθελα να σχολιάσω, είναι ότι τα πράγματα προχωράνε. Τη Μεγάλη Εβδομάδα, αν δεν κάνω λάθος τη Μεγάλη Τρίτη, θα μπουν οι μπουλντόζες μαζί και με τον Υπουργό ο οποίος θα φορέσει άλλη ενδυμασία από αυτή που έχει τώρα, της γραβάτας. Θα τα πει, όμως, τώρα ο Υπουργός.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ :** Θέλω μόνο να υπενθυμίσω, επειδή αναφέρθηκαν τα θέματα με τις εκπτώσεις, ότι οι πέντε οδικοί άξονες που άρχισαν το 2007 και εγκαταλείφθηκαν το 2011, είχαν 0% έκπτωση.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Πριν μπω στο μεγάλο εύρος των ερωτήσεων, για να απαντήσω, να πούμε μερικά πράγματα σε σχέση με τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα – Πύργος που συζητάμε. Τα είπαμε και την προηγούμενη φορά, αλλά δεν ήταν όλοι οι βουλευτές μάλλον εδώ. Εγώ δεν θα πω τι λέμε εμείς σαν Κυβέρνηση. Θα παρακαλέσω πάρα πολύ τους Βουλευτές, κυρίως της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, να διαβάσουν την Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για το 2010 – 2014 και εκεί θα βρουν όλες τις απαντήσεις, θα βρουν το ποσοστό μη υλοποίησης των έργων παραχώρησης.

Ενδεικτικά να σας πω κύριε Μπουκώρο, επειδή το ρωτήσατε, ότι στην Ιόνια Οδό το 2014 είχε εκτελεστεί το 14% περίπου του έργου και οι απαλλοτριώσεις ήταν κάτω από το 50%. Στο δρόμο Κορίνθου – Πατρών δεν υπήρχαν σε πάρα πολλά σημεία ούτε περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, ούτε απαλλοτριώσεις, ούτε τίποτα. Στα δε 15 ή 16 σημεία που τέμνονταν ο σιδηρόδρομος με τον αυτοκινητόδρομο, 8 χρόνια μετά δεν έχει αποφασιστεί αν τα σημεία αυτά θα έπρεπε να υλοποιηθούν από τις εργολαβίες του σιδηρόδρομου ή του αυτοκινητόδρομου. Επομένως, εάν εσείς θεωρείτε ότι με αυτά τα δεδομένα, εμείς βρήκαμε έτοιμο το 90% των έργων, πρέπει να κάνετε πολιτικά μια προσφυγή για την ανατροπή της Έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Θεωρώ ότι είναι πιο φερέγγυο από το να βγάζουμε πολιτικούς λόγους. Τα στοιχεία έχουν καταγραφεί εκεί με συγκεκριμένα νούμερα και ποσοστά, όπως επίσης υπάρχουν τα στοιχεία και για το υπερβάλλον κόστος και για τη μείωση του φυσικού αντικειμένου.

Για παράδειγμα λέει ο κ. Μπουκώρος «είχαμε τελειώσει σαν Νέα Δημοκρατία το 90% - 95% του νερού». Ποιο νερό; Αυτό δεν ισχύει. Τα έργα ξεκίνησαν, συμβασιοποιήθηκαν το 2007 με Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, αναθεωρήθηκαν το 2013 με Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και στην αναθεώρηση, στον Ε 65 έμεινε 1/3 του έργου. Στην Ολυμπία έμεινε το 50% του έργου. Και ρωτάει ο κ. Καραθανασόπουλος δικαιολογημένα τώρα, τι θα γίνει με το υπόλοιπο.

Το ένα είναι αυτό. Το δεύτερο είναι ότι δόθηκαν δύο υποσχέσεις τότε από την Κυβέρνηση. Η μία αφορούσε τον αυτοκινητόδρομο Πάτρα – Πύργος. Λέει ο κ. Μπουκώρος «εμείς τα είχαμε προβλέψει όλα. Είχαμε και χρήματα και εγκρίσεις και τα πάντα». Δεν υπήρχε τίποτα. Είχε βγει μια απόφαση για τον προϋπολογισμό του έργου, αυτό δεν λέει τίποτα, διότι για να εκτελεστεί ο διαγωνισμός ενός έργου και να πεις ότι έχεις χρηματοδότηση, όχι προϋπολογισμό, πρέπει να έχεις, αν μη τι άλλο, έγκριση από τα ευρωπαϊκά όργανα. Για να έχεις έγκριση από τα ευρωπαϊκά όργανα θα έπρεπε να έχεις μελέτη κόστους - οφέλους. Πώς θα είχατε μελέτη κόστους όφελος; Δεν είχε γίνει τίποτε από όλα αυτά, άρα πώς ήταν έτοιμα; Το πιο σημαντικό, κατά τη γνώμη μου, είναι ότι ήταν ένας διαγωνισμός διαβλητός, ο ένας διαγωνισμός που είχε προβλέψει η προηγούμενη Κυβέρνηση, διότι οι μελέτες για όλο το μήκος του αυτοκινητόδρομου δεν ήταν στο ίδιο επίπεδο. Αλλού υπήρχαν σε επίπεδο προμελέτης, αλλού δεν υπήρχαν, αλλού υπήρχαν άλλα πράγματα τα οποία αποδείχθηκαν στη συνέχεια.

Κάποιοι, λοιπόν, από τους διαγωνιζόμενους είχαν πρόσβαση σε αυτά τα πράγματα και κάποιοι δεν είχαν και είχαμε προσφυγή, όπως θυμάστε, από την εταιρία ΜΕΤΚΑ, αν θυμάμαι καλά, που θα δικαιωνόταν, διότι όλη η μελέτη που έγινε στη συνέχεια για να βγουν οι 8 διαγωνισμοί – εδώ είναι οι υπηρεσίες σας και σας τα έφεραν στην προηγούμενη συνεδρίαση – έδειξε ότι υπήρχε τουλάχιστον αποθεσιολόγηση κατά 50% των αδρανών υλικών, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για να έχουν όλοι την ίδια πληροφόρηση. Ο ένας διαγωνισμός που βγήκε δεν είχε βγει με ποσότητες. Είχε βγει τεμάχιο ένα, άρα όσοι ασχολούνται – και καλό είναι να ενημερώνονται και οι πολίτες και όχι μόνο οι μηχανικοί ή οι βουλευτές που ασχολούνται με αυτά τα θέματα – είναι καλό να γνωρίζουν ποιες είναι οι διαδικασίες, για να έχουμε διαφάνεια και ίσους όρους συμμετοχής έναν διαγωνισμό από όποιον θέλει.

Δεύτερον, ακούγεται ο όρος «κατάτμηση». Θα σας διαβάσω και δεν θα κουραστώ να το κάνω αυτό. Επειδή για το συγκεκριμένο έργο εδώ και 4 χρόνια έχουμε φάει τη «λάσπη της αρκούδας», είτε από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, είτε από άλλες δυνάμεις της Αντιπολίτευσης, είτε από φιλικά στην Αντιπολίτευση κανάλια. Η Ν.Δ. τον ψήφισε τον ν.4412 και είναι εναρμόνιση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Ευτυχώς για την Ευρώπη, λοιπόν, δεν εφαρμόστηκαν οι προηγούμενες οδηγίες. Παρότι ψήφισε τον νόμο ο κ. Χατζηδάκης, δεν εφαρμόστηκε στη χώρα μας. Λέει στο άρθρο 59 «υποδιαίρεση βάσεων σε τμήματα». Είναι το άρθρο 46 της οδηγίας 2014/24. Θα σας διαβάσω ένα-ένα. Επί της ουσία, λέει ότι οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να αποφασίζουν να αναθέτουν μια σύμβαση υπό τη μορφή χωριστών τμημάτων και μπορούν να προσδιορίζουν το μέγεθος και το αντικείμενο των τμημάτων αυτών.

Με δύο λόγια, η νέα οδηγία, όταν έχεις αυτοτελή τμήματα, παροτρύνει να υπάρχουν ξεχωριστές διαγωνιστικές διαδικασίες, για να μην υπάρχει συγκέντρωση δημοσίων συμβάσεων σε λίγους ομίλους, κάτι που είχε παρατηρηθεί τα προηγούμενα χρόνια. Κατάτμηση θα ήταν να πεις ότι κάνω ένα κομμάτι του δρόμου και δίνω σε μια εργοληπτική εταιρεία να κάνει τα χωματουργικά, σε μια άλλη τα τεχνικά, σε μια άλλη τα υδραυλικά κ.λπ.. Αυτό είναι κατάτμηση, αλλά όταν βγαίνουν διαγωνιστικές διαδικασίες αυτοτελών τμημάτων για το σύνολο του έργου, δεν είναι κατάτμηση. Το εξηγώ για να έχουμε ίδια επικοινωνία.

Θα ήθελα να κάνω μερικά σχόλια σε σχέση με αυτά που ανέφεραν οι Βουλευτές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, αλλά και σε σχέση με το πρόγραμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Το πρώτο είναι το θεσμικό κομμάτι, δηλαδή, το ν.4412 τον ψήφισε η Νέα Δημοκρατία, τον κατήγγειλε στη συνέχεια. Λέει, μία από τις καταγγελίες είναι ότι έχουμε πάρα πολλές αλλαγές. Δεν έχουμε αλλαγές στην ουσία του νόμου, έχουμε σε κάποιες λεπτομέρειες και μάλιστα οι περισσότερες λεπτομέρειες δεν αφορούν καν το Υπουργείο Υποδομών. Είναι για τις προμήθειες, γιατί έχουμε πλέον ένα ενιαίο πλαίσιο των δημόσιων συμβάσεων είτε είναι προμήθεια είτε είναι δημόσιο έργο και εξειδικεύεται ανάλογα την κατηγορία της δημόσιας σύμβασης, τι άλλο μπορείς να κάνεις.

Προφανώς αυτό είναι μία εξελικτική, αν θέλετε, πορεία του θεσμικού πλαισίου που όποιος πάει να την ακυρώσει θεωρώ ότι θα κάνει πολύ μεγάλο σφάλμα. Και εμείς αν ακυρώναμε το σύνολο των διατάξεων ή των νόμων που υπήρχαν πριν, ε, θα κάναμε πολύ μεγάλο σφάλμα, γιατί έχουν γίνει πολύ μεγάλα βήματα στην κατεύθυνση και της τεχνογνωσίας και της διαφάνειας και της αποτελεσματικότητας με το θεσμικό πλαίσιο που έχουμε. Αλλά μη δεχόμαστε και κριτική για κάτι που έπρεπε να έχει κάνει η Νέα Δημοκρατία, έστω την εναρμόνιση. Ούτε αυτό δεν έκανε. Να πω ένα παράδειγμα που δεν είναι μες στην οδηγία και εγώ θα παρακαλέσω για τη δέσμευσή της Νέας Δημοκρατίας σε αυτό. Δεσμεύεται η Νέα Δημοκρατία ότι δεν θα καταργήσει το πλαίσιο, όπως έχουμε τις απευθείας αναθέσεις; Δηλαδή ότι θα γίνεται κλήρωση; Όχι.Αν βγει. Δεν θα βγει, θα το πω μετά. Δεν θα βγει γιατί με ρώτησε αν θα δεσμευτώ αν θα είναι έτοιμο το έργο το 2023. Θα δεσμευτώ. Αν είναι ο ΣΥΡΙΖΑ κυβέρνηση, θα είναι έτοιμο το έργο το 2023. Δεν χρειάζεται να είμαι εγώ Υπουργός. Λέω αν είναι ο ΣΥΡΙΖΑ. Λοιπόν, αν είναι ο ΣΥΡΙΖΑ κυβέρνηση, θα είναι έτοιμο το έργο το 2023. Αν είναι η Νέα Δημοκρατία, όχι, δεν θα είναι έτοιμο το έργο το 2023, γιατί η παράδοση της Νέας Δημοκρατίας…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, εγώ ρώτησα ποιες είναι οι εγγυήσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Μπουκώρο, θα σας πω ποιες είναι οι εγγυήσεις μας. Η παράδοση που έχει η Νέα Δημοκρατία στα δημόσια έργα είναι η εξής. Ας πω ένα παράδειγμα, ας πούμε, από την τελευταία επίσκεψή μου στην Κρήτη. Ο δρόμος για τη Μεσαρά 18-20 χρόνια, η γέφυρα στο Χαμέζι 25 χρόνια. Δηλαδή, όλα τα είχατε κάνει μέσα 25 χρόνια στο 95% και ήρθαμε εμείς και κάναμε εγκαίνια; Είναι καταπληκτικό αυτό. Δηλαδή, να τα είχατε προγραμματίσει όλα να τελειώσουν αυτή την τετραετία, που θα χάνατε την κυβέρνηση. Είναι σατανικό. Αλλά και όχι μόνο. Και ο δρόμος Γούρνες-Χερσόνησος που είναι μία σύμβαση 9 χρόνων, το 2015 είχε υλοποιηθεί 0%. Από το 2012 μέχρι το 2015 δεν υπήρχε απορρόφηση ένα ευρώ από αυτό το έργω. Αλλά, ξέρουν οι πολίτες καλά για την αποτελεσματικότητα που είχαν οι προηγούμενες κυβερνήσεις και η δική μας.

Να πάμε λίγο στο πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας και μένω στο θεσμικό. Μία από τις εξαγγελίες που κάνατε είναι ότι θα υιοθετήσετε τις πρότυπες συμβάσεις για να έχουμε πιο εύκολη ωριμότητα. Δηλαδή, θα έρχεται ένας ιδιώτης, θα προτείνει τι θα κάνει, θα κάνει τη μελέτη, θα το ωριμάσει και τα λοιπά. Εγώ, λοιπόν, λέω το εξής. Αν εσείς φέρετε πρόταση, τώρα μες στη βδομάδα, που δεν συγκρούεται με το ευρωπαϊκό δίκαιο, εγώ θα την εισηγηθώ στην Ολομέλεια. Αλλά, πίστεψέ με, κύριε Μπουκώρο ότι μάλλον οι συνεργάτες, οι σύμβουλοι ή οι πρώην υπουργοί που έχετε για τις δημόσιες συμβάσεις έχουνε πολύ μεγάλα κενά γνώσης -το λέω πολύ κομψά- και έτσι φαντάζομαι ότι παγιδεύουν και τη Νέα Δημοκρατία σε ένα πρόγραμμα, το οποίο ή δεν είναι υλοποιήσιμο και θεσμικά και πραγματικά ή σκέφτονται άλλα πράγματα. Οι πρότυπες συμβάσεις στα δημόσια έργα, συγκρούουν, κατά τη γνώμη μου, σε πάρα πολλά θέματα στο ευρωπαϊκό δίκαιο του δημόσιου βάσεως και του ανταγωνισμού, αλλά εγώ, επιμένω, φέρτε εσείς την πρότασή σας, εμείς, δεσμευόμαστε, αν έρθει, ότι θα τη στείλουμε στα ευρωπαϊκά όργανα ή στις ανεξάρτητες αρχές, που εσείς λατρεύετε, για να το διαπιστώσουμε αυτό.

Δεύτερον, είναι η διαγώνιος, όχι του κ. Καραναστάση, η άλλη, Ελευσίνα – Θήβα - Υλίκη. Όσον αφορά το Ελευσίνα – Θήβα – Υλίκη, με δημόσιες ανακοινώσεις σας, μεμφθήκατε και την περιφερειάρχη, την κυρία Δούρου, που είπε, ότι το κάνουμε το έργο. Εσείς, θέλετε να κάνετε ένα μεγάλο αυτοκινητόδρομο στο Ελευσίνα – Θήβα - Υλίκη, φαντάζομαι. Αυτός, λοιπόν, ο διαγωνισμός, είχε βγει μαζί με το σύνολο των διαγωνισμών, πάλι επί Ν.Δ., εμείς το ακυρώσαμε, εγώ υπέγραψα για να ακυρωθεί η επιλογή του να γίνει αυτός ο αυτοκινητόδρομος και θέλω να σας ενημερώσω, να το μεταφέρετε στον πρόεδρο της Ν.Δ., ότι στη σύμβαση και της Ιώνιας και του Ε-65, σε αντίθεση με τη σύμβαση της Αττικής Οδού, που το διευκρινίζει, προβλέπονται αποζημιώσεις αν γίνει αυτός ο αυτοκινητόδρομος και στην Ιώνια και στον Ε-65. Άρα, εδώ, αυτές τις συμβάσεις της υπέγραψε η Ν.Δ. και της αναθεώρησε η Ν.Δ. Δεν γίνεται να έχει κενό ενημέρωσης. Μάλιστα, υπήρχαν υπουργοί της Ν.Δ., που στην αναθεώρηση, έπαιζαν κρίσιμο ρόλο. Αν είναι λοιπόν, να σχεδιάζουμε ένα έργο για να δώσουμε αποζημίωση στις υπάρχουσες παραχωρήσεις, να το ξέρουμε όλοι, εμείς, διαφωνούμε με αυτό. Επειδή το Κ.Κ.Ε. δεν το βάζω στον ίδιο κουβά με τη Ν.Δ., πιστεύουμε στην προοδευτική συμμαχία, θα σας απαντήσω διακριτικά μαζί με τους βουλευτές του ΣΥ.ΡΙΖ.Α..

Όσον αφορά για τη Δράμα, κ. Κυριαζίδη, εσείς, δεν είπατε για το δρόμο Δράμα - Αμφίπολη στο πρόγραμμα της Ν.Δ., είπατε για τη σύνδεση της Δράμας με την Εγνατία. Για το Δράμα - Αμφίπολη, λέμε εμείς. Να το διευκρινίσει η ομάδα του προγράμματός σας. Γιατί αυτό που δημοσιεύτηκε και το άκουσα με μεγάλη προσοχή, είναι για τη σύνδεση της Δράμας με την Εγνατία.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Το παράρτημα δεν το είδατε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τα δημόσια έργα δεν είναι κάτι αφηρημένο, μια έννοια που θα την ερμηνεύουμε μετά, είναι πολύ συγκεκριμένα πράγματα. Αυτό, λοιπόν, που ανακοινώθηκε από την ομάδα και την εκδήλωση που κάνατε, είναι η σύνδεση της Δράμας με την Εγνατία. Δεν είναι συγκεκριμένα ο δρόμος Δράμα - Αμφίπολη.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Επαναλαμβάνω, κάνετε λάθος. Δείτε το, κ. Υπουργέ. Εκτίθεστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν εκτίθεμαι καθόλου. Να δείτε την παρουσίαση και να δούμε ποιος θα είναι εκτεθειμένος. Εσείς είσαστε εκτεθειμένοι, που δεν είπατε Δράμα - Αμφίπολη και είπατε σύνδεση Δράμας με Εγνατία, όταν ξέρετε, ότι στην περιοχή υπάρχει πολύ μεγάλη αντίφαση ή διχογνωμία, αν θα συνδεθεί η Δράμα με την Καβάλα ή η Δράμα με την Αμφίπολη, στην Εγνατία.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Τι σχέση έχει το ένα με το άλλο; Η Δράμα – Καβάλα, έχει να κάνει με την περιφέρεια της ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και ξέρετε πολύ καλά το πρόγραμμα που ανακοινώθηκε των 95 εκατομμυρίων ευρώ για τη σύνδεση Δράμας - Καβάλας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα δείτε το βίντεο της παρουσίασης και θα πάρετε εσείς τις απαντήσεις σας. Ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας και οι άλλοι που παρουσίασαν το βίντεο, μίλησαν, για την σύνδεση της Δράμας με την Εγνατία. Η Δράμα με την Εγνατία μπορεί να συνδεθεί, είτε μέσω Καβάλας, είτε μέσω Αμφίπολης. Αυτό είναι ένα τρικ για να μην δυσαρεστήσετέ την Καβάλα και να μην δυσαρεστήσετέ και την Δράμα.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Τι σχέση έχει το ένα έργο με το άλλο, κύριε Υπουργέ;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, αν ήταν εδώ οι βουλευτές Καβάλας της Νέας Δημοκρατίας, θα μας έλεγαν, ότι είναι, το Δράμα – Καβάλα. Τώρα, είσαστε εσείς και λέτε, ότι είναι το Δράμα – Αμφίπολη. Ας σταθεροποιηθείτε σε μια θέση, να δούμε τι θα κάνουμε, τέλος πάντων. Για να μην μπαίνουμε σε μια τέτοια συζήτηση, επειδή η Εγνατία αδυνατούσε να προχωρήσει κάποιες διαδικασίες, κυρία Πρόεδρε, έχει αναλάβει το Υπουργείο και σε 6 μήνες έχει αναθέσει τις συμβάσεις στους συμβούλους και σε περίπου 6 μήνες θα έχουμε ωριμότητα του έργου Δράμα – Αμφίπολη. Επίσης, έχουμε προβλέψει και χρηματοδότηση. Από πού έχουμε προβλέψει χρηματοδότηση;

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Στις αρχές του μήνα μου απαντήσατε, κύριε Υπουργέ. Πότε λέτε αλήθεια;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα σας απαντήσω τώρα σε συνεδρίαση της αρμόδιας Επιτροπής. Σας παρακαλώ, δεν με αφήνετε να απαντήσω, κύριε Κυριαζίδη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη, επειδή εδώ δεν γίνετε Κοινοβουλευτικός Έλεγχος, σας παρακαλώ πολύ να επανέλθετε κοινοβουλευτικά. Σας παρακαλώ πολύ, δεν έχετε το λόγο και μην τον διακόπτετε. Επαναλαμβάνω, υπάρχει ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Διάλογος γίνεται, κυρία Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας παρακαλώ πολύ, κύριε Κυριαζίδη, κοιτάξτε πότε σας απάντησα, δείτε την ημερομηνία, για να δούμε εάν σας πνίγει το δίκαιο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ:** Μου απαντήσατε στις 20 Μαρτίου, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Άρα, δεν σας απάντησα πριν από 10 ημέρες, όπως μας λέτε και συνεχίζω.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συγνώμη, κύριε Κυριαζίδη, δεν έχετε το λόγο. Επίσης, κύριε Καραθανασόπουλε έχετε δίκαιο, είναι απαράδεκτα αυτά τα πράγματα και έχουμε ξεφύγει από το θέμα της συνεδρίασης. Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου. Αν θέλει ο κύριος Κυριαζίδης, ας κάνει Ερώτηση, υπάρχει ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος. Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μεσολάβησαν από τότε αρκετές ημέρες κύριε Κυριαζίδη και θα σας ανακοινώσω ευχάριστα νέα. Η απάντηση, είναι, από την Εγνατία Οδό Α.Ε. και δεν είναι από το Υπουργείο. Εμείς σας το διαβιβάσαμε, έχει ημερομηνία 6 Μαρτίου. Πως βρήκαμε, λοιπόν, χρηματοδότηση γι’ αυτό το έργο; Υπήρχαν εκατοντάδες εκατομμύρια αποθεματικά στην Εγνατία Οδό, έχουνε ονοματιστεί στη έγκριση του προϋπολογισμού της Εγνατίας για αξιοποίηση αυτών των αποθεματικών, για την επόμενη τετραετία και μέσα σε αυτά τα έργα, είναι και το Δράμα –Αμφίπολη.

Επειδή έχουμε κυρία Πρόεδρε και Ευρωεκλογές, θα είναι καλό ο κύριος Κυριαζίδης, να μάθει, ότι οι νεοφιλελεύθερες πολιτικές που επικράτησαν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεν μας αφήνουν να κάνουμε αυτοκινητόδρομους, δρόμους και συνδέσεις, εκεί που υπάρχει ανάγκη, είτε οδικής ασφάλειας ,είτε ανάπτυξης των περιοχών, αλλά βλέπουν την έγκριση των έργων μέσα από ένα νεοφιλελεύθερο μοντέλο, που λέει ό,τι για να κάνεις έναν αυτοκινητόδρομο, πρέπει να έχεις 20.000 αυτοκίνητα ημερησίως.

Για το έργο «Πάτρα – Πύργος» σας τα ανέφερε πολύ αναλυτικά ο κ. Τασιόπουλος στην προηγούμενη συνεδρίαση με τις έξι διαγωνιστικές διαδικασίες. Σας δώσαμε την αλληλογραφία, τα e-mail. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τους κυκλοφοριακούς φόρτους που έχει το έργο «Πάτρα – Πύργος», ξεκίνησε με μία λωρίδα και ΛΕΑ, χωρίς διαχωριστικό διάζωμα και υπονόησε ότι έγινε πολιτική διαπραγμάτευση.

Η Ν.Δ., λοιπόν, και ο νεοφιλελευθερισμός στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν μια υποδομή αναπτύσσει μια περιοχή, δεν κοιτάει ούτε την οδική ασφάλεια ούτε την κοινωνική αναγκαιότητα. Κοιτάει τη βιωσιμότητα ενός έργου, την κερδοφορία ενός έργου. Θα χαιρόταν που τα λέω αυτά ο κ. Καραθανασόπουλος και το Κ.Κ.Ε.. Δεν κοιτάει τίποτα άλλο. Άρα, για να έχεις χρηματοδότηση πρέπει να έχεις μελέτη βιωσιμότητας να εγκριθεί και ένα από τα κριτήρια που δεν υπήρχε πριν. Όταν ήσασταν εσείς στις κυβερνήσεις και κάνατε τις συμβάσεις αυτές δεν υπήρχαν αυτά τα κριτήρια, μετά προωθήσατε το θεάρεστο έργο του νεοφιλελευθερισμού στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Για να κάνεις έναν αυτοκινητόδρομο χρειάζεσαι 20.000 αυτοκίνητα, ημερησίως. Έρχεται , λοιπόν, σήμερα η Ν.Δ. και λέει: «Δεν θα κάνουμε το δρόμο αυτό, αυτοκινητόδρομο; Γίνεται;» με αυτά που ψήφισαν οι ίδιοι στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Πρέπει κάποια στιγμή να διαβάσετε και εσείς στη Ν.Δ., τι ισχύει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που εσείς τα ψηφίσατε. Εσείς τα ψηφίσατε, όχι εμείς.

Έρχομαι τώρα στα υπόλοιπα. Έρχομαι στη δική μας δέσμευση ότι αν είναι ο ΣΥΡΙΖΑ Κυβέρνηση το έργο θα είναι έτοιμο το 2023. Απαντώ, όπως πραγματικά ισχύει. Θα το επαναλάβω. Αν είναι ο ΣΥΡΙΖΑ Κυβέρνηση, και θα είναι, το έργο «Πάτρα – Πύργος» θα ολοκληρωθεί το 2023. Παρότι ο κύριος Μπουκώρος δεν είναι από τους Βουλευτές που μετείχαν σε όλες αυτές τις «γκρίζες» διαφημίσεις εναντίον μας και τη «λάσπη», να πω ότι πρέπει να θυμηθούμε για το συγκεκριμένο έργο τι λεγόταν, ότι δεν θα τελειώσει ποτέ, ότι γίνεται για τα Κανάλια, θα το θυμάστε όλοι. Εγώ δεν είπα να ξανανοίξουμε την κουβέντα, αλλά να το θυμηθούμε για να δούμε αν τελικά ισχύουν ή αν δεν ισχύουν.

Έκανε ο κύριος Καραθανασόπουλος μια ερώτηση για το υπόλοιπο κομμάτι που εξαιρέθηκε από την «Ολυμπία Οδό». Δηλαδή το κομμάτι «Πύργος –Καλό Νερό» που είναι κάτω από τον Πύργο, επειδή διέρχεται από μια ιδιαίτερου κάλους, πέρα από τη λογική, περιοχή δεν μπορεί να γίνει αυτοκινητόδρομος. Έχει προβλεφθεί ο προϋπολογισμός για να γίνουν έργα οδικής ασφάλειας για την βελτίωση του υπάρχοντος αυτοκινητόδρομου και πιστεύω ότι σε σχέση με τους κυκλοφοριακούς φόρτους που υπάρχουν η βελτίωση του δρόμου θα είναι ικανοποιητική.

Για το έργο «Καλό Νερό – Τσακώνα», περιμένουμε την τελική μελέτη, προκειμένου να επιλέξουμε αν θα μπει στην επόμενη προγραμματική περίοδο ή αν θα βγει ως ΣΔΙΤ. Είναι δέσμευση, πάντως, που θα υλοποιηθεί. Έτσι θα κλείσει το «δαχτυλίδι» της Πελοποννήσου. Μία άλλη λύση που μπορούμε να επιλέξουμε, αλλά δεν έχει να κάνει με μία παραχώρηση, αλλά με όλες τις πέντε τελευταίες παραχωρήσεις, όχι με την Αττική Οδό, είναι η επέκταση των υπαρχουσών συμβάσεων με στόχο τη μείωση των διοδίων. Αυτό είναι ένα θέμα που μαζί η επέκταση του φυσικού αντικειμένου με τη μείωση των διοδίων και την κάλυψη κενών και περιβαλλοντικών έργων, που δεν είχαν ληφθεί υπόψη στον κεντρικό σχεδιασμό, μπορεί να επιχειρηθεί με τους όρους και τις προϋποθέσεις που βάζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κυρία Πρόεδρε, για να μην έχουμε εμείς αυτή τη λογική που παρακολουθεί ο πολίτης, σε λίγες μέρες ολοκληρώνεται η διαβούλευση του στρατηγικού σχεδιασμού υποδομών και μεταφορών της χώρας. Ένας σχεδιασμός που έγινε με τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την Ευρωπαϊκής Τράπεζας. Θα έχει συγκεκριμένους δείκτες, θα έχει συγκεκριμένο μηχανισμό παρακολούθησης. Είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας μέχρι το 2037. Έχουν προβλεφθεί οι δομές και οι υπηρεσιακοί μηχανισμοί που θα παρακολουθούν μέρα – μέρα την υλοποίηση και την ιεράρχηση των υποδομών που πρέπει να γίνουν και αν πιάνουμε τους στόχους για τους οποίους επιλέγουμε αυτές τις υποδομές. Θα υπάρχει ένας σταθμός το 2027 αν δεν έχουμε πιάσει τους στόχους να γίνει αναθεώρηση αυτού του σχεδιασμού ή η συμπλήρωσή του και ολοκληρώνεται αυτός ο σχεδιασμός το 2037. Έχουν ιδρυθεί δύο γενικές διευθύνσεις του Υπουργείου, η Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού, Υποδομών και Γενική Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού Μεταφορών για να παρακολουθούμε και αυτά και άλλες δράσεις που πρέπει να υπάρχουν. Οπότε δεν θα επιλέγω εγώ σαν Υπουργός να κάνουμε το έργο στην ιδιαίτερη πατρίδα μου ή στην εκλογική μου περιφέρεια ή εκεί που είναι φίλος μου ο βουλευτής. Θα υπάρχει και υπάρχει πλέον συγκεκριμένο σχέδιο με δείκτες και μηχανισμούς παρακολούθησης με δέσμευση για όλους μας και θεωρώ ότι αυτό είναι το πιο σημαντικό.

Είπε ο κύριος Καραθανασόπουλος ότι είναι λεόντεια η σύμβαση. Ναι, είναι. Να το πει όμως στη Νέα Δημοκρατία όχι σε εμάς. Βέβαια να πούμε και τα καλά. Το έργο αυτό βραβεύτηκε από την Αμερικανική Ένωση Πολιτικών Μηχανικών. Βραβεύτηκαν πέντε έργα στον πλανήτη, τέσσερα που έγιναν στην Αμερική και ένα από την Ευρώπη και ήταν η Ολυμπία Οδός. Ήταν ένα πολύ δύσκολο τεχνικά έργο, πολύ σύνθετο και πιστεύω ότι η ολοκλήρωσή του αξίζει συγχαρητήρια σε όσους είχαν εμπλακεί.

Μπήκε ένα θέμα για το νότια χάραξη. Εγώ θα συμφωνούσα και με τους βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ που στην αρχή προβληματιζόμασταν και με τον κύριο Καραθανασόπουλο και με όσους λένε ότι τα βασικά δίκτυα υποδομών πρέπει να μπορούμε να διέρχονται έξω από τις αστικές περιοχές, όσο το δυνατόν μακρύτερα δηλαδή, να έχουμε συνδέσεις με τις βιομηχανικές περιοχές που είναι κατά τη γνώμη μου αυτονόητα. Αν όμως το κάναμε συχνά, γιατί η υπηρεσία το εξέτασε, πέρα από το πρόσθετο κόστος που είναι σημαντικό, θα χρειαζόμαστε περίπου 100.000.000 και παραπάνω για να πάμε στη νότια χάραξη. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα είχαμε έγκριση της χρηματοδότησης του έργου, γιατί θα είχαμε επιβάρυνση με 100.000.000, όπως και αν πηγαίναμε με ένα διαγωνισμό δεν θα είχαμε έγκριση γιατί δεν θα είχαμε εκπτώσεις της τάξης του 50%, που δικαιολογεί τη μελέτη βιωσιμότητας.

Επομένως, δύο δρόμους είχαμε. Ή θα κάναμε ένα έργο, έστω και με τη νότια χάραξη, ακόμα χειρότερα και ένα διαγωνισμό, άρα δεν θα κάναμε αυτοκινητόδρομο θα κάναμε μονοπάτι γιατί αυτό θα μας ενέκρινε η ευρωπαϊκή επιτροπή, σαν χρηματοδότηση, ή θα πηγαίναμε στην λογική που πήγαμε και θα γίνει αυτοκινητόδρομος.

Το δεύτερο είναι ο χρόνος. Για να ωριμάσει μελετικά η νότια χάραξη και να δημοπρατήσουμε το έργο, θέλουμε περίπου τέσσερα χρόνια. Το συγκεκριμένο τμήμα είναι ένα δύσκολο τμήμα και δεν είναι εύκολα προσβάσιμο. Αυτό τι σημαίνει; Σημαίνει ότι δεν θα είχαμε ενιαίο έργο με την Ολυμπία οδό, άρα πάλι θα είχαμε πρόβλημα στη χρηματοδότηση και στην έγκριση του έργου.

Το ίδιο ακριβώς έγινε στη μεγάλη διαβούλευση, στην χρόνια διαβούλευση, τρία χρόνια κράτησε, για τον σιδηρόδρομο και τη σύνδεση του λιμανιού της Πάτρας με την σιδηροδρομική γραμμή. Η άποψη του δημάρχου, του κ. Πελετίδη και όλων άλλων ήταν να είναι έξω ο σιδηρόδρομος, να βγει έξω από την Πάτρα. Χρειαζόμαστε πάνω από ένα δις για να γίνει αυτό, δυστυχώς. Επιλέξαμε τη λύση υπογειοποίησης και, αγαπητέ κύριε Σπαρτινέ, αγαπητέ Κώστα, όταν λέμε «είναι χρηματοδοτήσιμη», σημαίνει ότι μπορεί να εγκριθεί η χρηματοδότηση του έργου. Άρα, είναι κάτι πολύ θετικό για αυτά που ο νεοφιλελευθερισμός επέβαλε στο πως γίνονται τα δημόσια έργα. Αλλιώς δεν γινόταν το έργο. Τι πάθατε τώρα; Εσείς της λαϊκής δεξιάς δυσανασχετείτε, αλλά δεν φταίμε εμείς. Τι να κάνουμε; Μην αφήνετε τον νεοφιλελευθερισμό να επικρατήσει.

Επομένως, μέχρι το παλιό λιμάνι της Πάτρας είναι διασφαλισμένη η χρηματοδότηση. Δεν είναι θεωρητικό καθόλου. Από το παλιό λιμάνι της Πάτρας, αυτό που έχει συμφωνηθεί και με τον δήμο ή υπογειοποίηση στα 2,5 χιλιόμετρα, αν θυμάμαι καλά, μέχρι τον Άγιο Αντρέα, στο κομμάτι που έχει δοθεί από το λιμάνι στην πόλη, στο δήμο και στη συνέχεια σύνδεση μέχρι το νέο λιμάνι, όπως και το ελαφρύ τρένο είναι χρηματοδοτήσιμο έργο. Να θυμίσω, ότι μέχρι το παλιό λιμάνι, επίσης από το Ρίο θα είναι υπογειοποιημένος ο σιδηρόδρομος. Και αυτό δεν είναι θέμα αν είναι χρηματοδοτήσιμο μόνο. Έχουν βρεθεί τα χρήματα, είναι εξασφαλισμένα.

Σαντορίνη. Αρνούμαι να σας διαβάσω την επιστολή του Αντιπεριφερειάρχη. Τη θεωρώ ντροπιαστική για την περιφέρεια νοτίου Αιγαίου. Δηλαδή, δεν γίνεται να είσαι Αντιπεριφερειάρχης και να στέλνεις επιστολή που να λέει «πείτε σε αυτόν που έχει αναλάβει το λιμάνι, να κάνει το δρόμο», όταν ο δρόμος είναι και αρμοδιότητα του όλα αυτά τα χρόνια και δεν έχει συντηρηθεί ποτέ. Και πρέπει επιτέλους και οι περιφέρειες, κάποιες περιφέρειες, που νομίζουν ότι με μια επιστολή ρίχνουν μπαλάκι στην κεντρική κυβέρνηση, να πάρουν τις ευθύνες τους. Εμείς, δεν έχουμε αρνηθεί ποτέ, σε κανέναν, είτε δήμος είναι, είτε περιφέρεια, να συνδράμουν. Αλλά είναι άλλο να σου ζητάει την συνδρομή και άλλο να σου λέει «βάλτε τον εργολάβο που έχετε βάλει στο λιμάνι να κάνει και τον δρόμο». Έτσι, παρεμπιπτόντως. Και αυτό δείχνει και την αντίληψη κάποιων ανθρώπων για τα δημόσια έργα.

Με πήρε ο δήμαρχος Θήρας χτες το βράδυ. Επικοινώνησα με τους υπηρεσιακούς μας. Στις 22 του μηνός θα κατέβει κλιμάκιο τεχνικών για να δει την τεχνική λύση που μπορεί να γίνει. Αλλά, ό,τι και να κάνει το υπουργείο, η αρμοδιότητα είναι της περιφέρειας. Χρηματοδότηση θα βρούμε, αν δεν έχει η περιφέρεια χρήματα, από το Υπουργείο Οικονομίας, αλλά η αρμοδιότητα είναι της περιφέρειας. Πρέπει να είναι κατανοητό αυτό στον Αντιπεριφερειάρχη που είναι αρμόδιος. Δηλαδή και εμείς να κάνουμε το έργο, πρέπει να γίνει προγραμματική σύμβαση και να το κάνουμε εμείς, σαν Υπουργείο.

Δυστυχώς ισχύει το ίδιο θεσμικό πλαίσιο και για το Υπουργείο και για την Περιφέρεια. Ποιες θεσμικές ανεπάρκειες; Και για τις άλλες Περιφέρειες το ίδιο θεσμικό πλαίσιο ισχύει. Εγώ θα σας παρακαλούσα πάρα πολύ, μόλις ολοκληρωθεί η διαβούλευση για το Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών-Μεταφορών, να μας καλέσει η Επιτροπή και να γίνει μία παρουσίαση.

*(ομιλίες εκτός μικροφώνου)*

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι δεν είναι το χωριό του. Αυτή είναι η διαφορά. Αυτή ακριβώς είναι η διαφορά ότι εμείς δεν κάνουμε σχεδιασμό για το χωριό του καθένα, κάνουμε σχεδιασμό για τη χώρα.

Για το λιμάνι της Κω να διευκρινίσω ότι ο κύριος Αναγνόπουλος ήτανε εκεί αρμόδιος, αν θυμάμαι καλά. Αποκαταστάθηκε η λειτουργία του σε 21 μέρες. Δεν έχει ξαναγίνει αυτό. Τώρα μιλάμε για την ολοκλήρωση του λιμανιού, συνόλου του λιμανιού, όχι τώρα να μπορεί να πιάσει καράβι εκεί και να πω και κάτι. Δεν μπορεί να απαγορεύσει καμία πολιτική ηγεσία αυτούς που συμμετέχουν στους διαγωνισμούς να προσφεύγουν στα δικαστήρια, στο Συμβούλιο της Επικρατείας για να διεκδικήσουν αν θα πάρει μία δουλειά ή όχι. Τι να κάνουμε; Δυστυχώς οι διαδικασίες που αφορούν τα δικαστήρια είναι χρονοβόρες και εκεί πέρα δεν είναι στο χέρι κανενός Υπουργού Υποδομών ή άλλου Υπουργού που τρέχει ένα διαγωνισμό. Δεν νομίζω ότι έχω να απαντήσω κάτι άλλο.

**ΜΑΚΗΣ ΜΠΑΛΑΟΥΡΑΣ:** Κ. Υπουργέ ξεχάσατε το θέμα που έθιξα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Μπαλαούρα, το είπα στην πρωτομιλία μου. Είπα ότι τέσσερις συμβάσεις υπογράφονται, τη Μεγάλη Δευτέρα εγκαθίσταται οι εργοληπτικές εταιρείες για να υλοποιήσουν το έργο και είναι καλεσμένη η Επιτροπή και όλοι οι Βουλευτές της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας και Αχαΐας τη Μεγάλη Τρίτη, για να δούμε την έναρξη των εργασιών. Όσο για τα Φάρσαλα είναι αρμοδιότητα της Περιφέρειας Θεσσαλίας, θα συνδράμουμε στην ωριμότητά τους αν ζητηθεί.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η συνεδρίαση ολοκληρώθηκε.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλαούρας Μάκης, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Κυριαζίδης Δημήτριος, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Στύλιος Γεώργιος Καραθανασόπουλος Νικόλαος.

Τέλος και περί ώρα 12.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**