**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, 19 Δεκεμβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 9.15΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223) 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: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 11-12-2018 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31 Μαΐου 2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)», που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: α) με την από 28/11/2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α' 269) και β) με την από 19/12/2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α' 176)».

 Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, 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, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Μεγαλοοικονόμου Θεοδώρα, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κόνσολας Εμμανουήλ, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Μανιάτης Γιάννης, Ζαρούλια Ελένη, Σαχινίδης Ιωάννης, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος και Γεωργιάδης Μάριος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καλημέρα σας. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 11-12-2018 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31 Μαΐου 2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)», που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: α) με την από 28/11/2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α' 269) και β) με την από 19/12/2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α' 176)».

Επισημαίνεται ότι το ως άνω σχέδιο νόμου έχει χαρακτηρισθεί από την Κυβέρνηση ως κατεπείγον και κατά το άρθρο 109 παρ.1 σε συνδυασμό με το άρθρο 89 παρ.4 του Κ.τ.Β., ο Πρόεδρος της Βουλής  έταξε προθεσμία υποβολής της Έκθεσης του άρθρου 91 παρ.6 μέχρι την Τετάρτη, 19 Δεκεμβρίου 2018 και ώρα 16.00΄.

Θα ξεκινήσουμε για να δικαιολογήσουμε τον χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο λόγος είναι ότι έχουν ολοκληρωθεί όλες οι διαδικασίες, δηλαδή το Ελεγκτικό Συνέδριο, η έγκριση από τα Όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Επομένως, πρέπει να προχωρήσουμε άμεσα και για να αρχίσουν οι εργασίες με τη νέα χρονιά, αλλά και για να γίνουν οι απαραίτητες, μέσα στη χρονιά, εκταμιεύσεις για το έργο, προκειμένου να μη χαθούν πόροι από το προγραμματικό πλαίσιο που τρέχει φέτος. Αυτός είναι ο λόγος για τον χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, για το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Θεωρώ, ότι η αιτιολόγηση από τον κ. Υπουργό δεν είναι τυπική, αλλά ουσιαστική, γιατί μετά τις τελευταίες αποφάσεις, τόσο από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, αλλά και από το Ελεγκτικό Συνέδριο, αλλά και σύμφωνα με το λόγο ότι το έργο αυτό πρέπει να ξεκινήσει αμέσως μετά τις γιορτές μιας και η Βουλή κλείνει, καθώς έχουμε και το σημαντικό θέμα, όσον αφορά στις απορροφήσεις για το έργο αυτό, έτσι ώστε η χώρα μας να μην χάσει χρήματα από το Χρηματοδοτικό Πλαίσιο 2013-2020. Συμφωνώ απόλυτα πως είναι αναγκαίο να προχωρήσουμε με τη διαδικασία του κατεπείγοντος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της ΝΔ, για το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Θέλω να διορθώσω το συνάδελφο του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.. Το έργο δεν χρηματοδοτείται από ευρωπαϊκά κονδύλια. Το μεγαλύτερο κομμάτι του είναι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (Π.Δ.Ε.), δηλαδή από το Υπουργείο. Αναφέρομαι για το Τμήμα «Λαμία – Ξυνιάδα».

 Εμείς δεν αποδεχόμαστε το χαρακτήρα του κατεπείγοντος. Θεωρούμε ότι όλη η διαδικασία έχει καθυστερήσει εδώ και δύο χρόνια. Η αλήθεια είναι ότι έχει καθυστερήσει και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά έχει καθυστερήσει και από την Ελλάδα. Θεωρούμε ότι αν ήταν επείγον, η Κυβέρνηση τότε θα μπορούσε να είχε κάνει σωστά όλες τις ενέργειες, σύμφωνα με το Ευρωπαϊκό Δίκαιο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ. για το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ.):** Αγαπητοί συνάδελφοι, εμείς δεν καταλαβαίνουμε γιατί πρέπει να έρθει με τη μορφή του κατεπείγοντος ένα έργο, το οποίο το διαπραγματεύεται εδώ και πολύ καιρό η Κυβέρνηση. Και επειδή, σύμφωνα με την έννοια του κατεπείγοντος, αυτό σημαίνει ότι δεν έχουμε διαθέσιμο χρόνο ούτε μία εβδομάδα, το ερώτημα στον κ. Υπουργό είναι γιατί η Κυβέρνηση, για παράδειγμα, δεν έφερε αυτό το νομοσχέδιο, αυτή τη σύμβαση τον προηγούμενο μήνα;. Διότι, το να λέμε ότι «δεν προλαβαίνουμε, διότι θα χάσουμε χρηματοδοτήσεις» είναι το αποτέλεσμα, δεν είναι η αιτία. Εμείς θέλουμε, λοιπόν, να μάθουμε την αιτία, γιατί καθυστέρησε και έρχεται με τη μορφή του επείγοντος και, προφανώς, δεν συμφωνούμε να ψηφισθεί με τη μορφή του κατεπείγοντος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής των ΑΝ.ΕΛ. για το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων):** Μετά τις εξηγήσεις του κ. Υπουργού, αλλά και από την αιτιολογία που πρόβαλε ο συνάδελφος του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., συμφωνούμε και εμείς για την μορφή του κατεπείγοντος. Άλλωστε, οι καθυστερήσεις που μέχρι τώρα έχουν επισημανθεί, και όχι απαραίτητα με υπαιτιότητα της Ελληνικής Κυβέρνησης, δημιουργούν έναν ακόμα παραπάνω λόγο, ώστε να μην έχουμε περαιτέρω καθυστερήσεις και είναι ένας λόγος που δικαιολογεί, μεταξύ των άλλων λόγων που προαναφέρθηκαν, τη μορφή του κατεπείγοντος. Συνεπώς, κυρία Πρόεδρε, όπως είπα και επαναλαμβάνω, συναινούμε να προχωρήσει η συζήτηση με τη μορφή του κατεπείγοντος.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο Εισηγητής από «Το Ποτάμι» για το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»):** Δεν μου ήταν απολύτως σαφές αν τελικά η καθυστέρηση οφείλεται στην DG COMP που καθυστέρησε ή στο Ελεγκτικό Συνέδριο, δηλαδή στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού ή αν αυτό θα μπορούσε να είχε γίνει δέκα πέντε ημέρες νωρίτερα, ώστε να πάει με τις κανονικές διαδικασίες. Αυτά τα πράγματα πρέπει να μας τα αναφέρει ο κ. Υπουργός, προκειμένου να δικαιολογήσει το χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος. Ψηφίζω «παρών».

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με βάση τις τοποθετήσεις των κομμάτων, το νομοσχέδιο προχωρά, χαρακτηρίζεται ως κατεπείγον, κατά πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει πρώτα ο κ. Υπουργός για να δώσει μια απάντηση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Καταρχάς, να πούμε, ότι αυτό είναι αλλαγή του νόμου της Κύρωσης της Σύμβασης του «Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος» που έγινε το 2006 και στη συνέχεια αναθεωρήθηκε το 2013. Άρα, θα μπορούσε να έρθει και σαν Κύρωση Σύμβασης, οπότε θα γινόταν μια συνεδρίαση στην Επιτροπή και μια στην Ολομέλεια. Άρα, δεν αλλάζει κάτι από το να είχαμε τις τρεις με τέσσερις συνεδριάσεις που έχουμε συνήθως στα νομοσχέδια.

Το δεύτερο που θέλω να πω, είναι ότι με την DG – COMP, θα μας δοθεί η ευκαιρία να το αναλύσουμε στη συζήτηση που θα γίνει και για αυτό το έργο και για μια σειρά από άλλα έργα που εξαιρέθηκαν από τις παραχωρήσεις. Έγινε κάτι παραπάνω από εξαντλητική διαβούλευση και θα αναφέρουμε στη συνέχεια το γιατί. Όταν πήραμε την έγκριση από την Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αυτή πήγε στο Ελεγκτικό Συνέδριο, έπειτα ήρθε και εγκρίθηκε στο Υπουργείο στις 7 Δεκεμβρίου. Χρειάστηκε μια βδομάδα από την υπηρεσία, προκειμένου να έρθει στη μορφή που πρέπει, αλλά και να γίνουν και οι υπόλοιπες διαδικασίες, για να έρθει στη Βουλή, να πάει στο Γενικό Λογιστήριο του Κράτους και να πάρει την έγκριση για να εισαχθεί. Θεωρώ, ότι δεν υπήρξε ούτε μια μέρα ολιγωρίας από την πλευρά μας, για να εισαχθεί στην Επιτροπή της Βουλής. Μόλις ήρθε στην Επιτροπή Ανταγωνισμού η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και από την DG MARKT, στάλθηκε στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Μόλις ήρθε η έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο, τότε ήρθε και στην Επιτροπή της Βουλής.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είπαμε ότι εγκρίνεται κατά πλειοψηφία, αλλά ας ακούσουμε και το Κ.Κ.Ε. για τον χαρακτηρισμό του κατεπείγοντος.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.):** Διαφωνούμε με την ουσία του κατεπείγοντος, γιατί θέλουμε να γίνει συζήτηση.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς, το νομοσχέδιο χαρακτηρίζεται ως κατεπείγον, κατά πλειοψηφία.

Ξεκινάμε τώρα τη συζήτηση. Τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.):** Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Είμαι σήμερα στην ευχάριστη θέση να εισηγούμαι την Κύρωση της Σύμβασης, μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Αναδόχου Παραχωρησιούχου για την κατασκευή του νότιου τμήματος του Αυτοκινητόδρομου, της κεντρικής Ελλάδος, Ε65.

Είμαι σε εξαιρετικά ευχάριστη θέση, όχι μόνο λόγω της εντοπιότητάς μου, αλλά και γιατί η κυβέρνηση κατάφερε να δώσει θετική λύση σε ένα πρόβλημα, που λίγο απείχε από το να εξελιχθεί σε «γεφύρι της Άρτας». Αυτή τη φορά όχι για κατασκευαστικούς, αλλά για οικονομικούς λόγους και εξαιτίας λανθασμένων αποφάσεων, αβλεψιών και γραφειοκρατικών παθογενειών του παρελθόντος.

Εδώ θέλω να θυμίσω, ότι αμέσως μετά το 2007, τέσσερις περιφέρειες, της Στερεάς Ελλάδος, της Θεσσαλίας, της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας, είχαν συσκεφτεί δήμαρχοι, α΄ και β΄ βαθμός Αυτοδιοίκησης, Επιμελητήρια, φορείς, για να μπορέσουν να ξεμπλοκάρουν αυτό το έργο, το οποίο ποτέ δεν ξεμπλοκάρισε και θα τα πούμε μετά το τι έγινε όλο αυτό το χρονικό διάστημα.

Ας τα πάρουμε, λοιπόν, από την αρχή. Μετά το μακρινό 2007, με σχετική Σύμβαση Παραχώρησης, το Δημόσιο ανέθεσε στον παραχωρησιούχο το έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευσης του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)», που κυρώθηκε με το άρθρο του ν.3597/2007. Εδώ θέλω να κάνω πάλι άλλη μια παρατήρηση. Για πρώτη φορά στην Ελλάδα δεν υπήρχε θεσμικό πλαίσιο και όλα τα έργα παραχώρησης κυρώθηκαν το καθένα ξεχωριστά και οι πέντε αυτοκινητόδρομοι με ξεχωριστό νομοσχέδιο, δηλαδή, έρχονταν στη Βουλή. Ενώ, εμείς, με τον ν.4413/2016, φέραμε έναν νόμο για όλες τις συμβάσεις παραχώρησης και για το πώς πρέπει να γίνουν και γι' αυτό έχουμε δει όλα τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν όλα αυτά τα χρόνια, όσον αφορά με τον τρόπο υλοποίησης των συμβάσεων παραχώρησης. Άρα, δηλαδή, μετά τον ν.4413/2016 που είχαν συζητηθεί αμέσως μετά, ήρθε και έλυσε η κυβέρνηση τον τρόπο, με τον οποίο θα κατασκευάζονται από δω και πέρα τα έργα παραχώρησης.

Το παραπάνω έργο είναι ενταγμένο στο ευρωπαϊκό δίκτυο, έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας και με τον τότε σχεδιασμό προβλεπόταν η συγχρηματοδότηση από την Ε.Ε. και συγκεκριμένα από πιστώσεις του 3ου Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης του ΕΣΠΑ, καθώς και του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ). Τι συνέβη από τότε;

Το έργο καθυστέρησε σημαντικά για διάφορους λόγους να ξεκινήσει, όπως απαλλοτριώσεις, το γνωστό πρόβλημα, αρχαιολογία. Στα παραπάνω που οφείλονταν εν πολλοίς και στην προχειρότητα σχεδιασμού και προγραμματισμού των έργων, γιατί τα έργα δεν είχαν προχωρήσει, δεν ξέραμε, δεν τα είχαν προχωρήσει όλο αυτό το διάστημα κατά συνήθη πρακτική των τότε κυβερνήσεων και της δημόσιας διοίκησης. Αμέσως μετά, ήρθε να προστεθεί η οικονομική κρίση, μετά το 2009, με συνέπεια τη δραματική επιδείνωση όλων των δεικτών της οικονομίας και βέβαια την κατακόρυφη πτώση των προβλεπόμενων κυκλοφοριακών φόρτων του έργου και συνεπακόλουθα των προβλεπόμενων εσόδων.

Το «κερασάκι στην τούρτα», λοιπόν, τότε, ήταν η έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και η μεγάλη άνοδος του κόστους χρηματοδότησής τους, λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, που οδήγησε στην αδυναμία περαιτέρω δανειοδότησης του έργου στη βάση των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων. Έτσι, οδηγηθήκαμε το 2011 στη διακοπή κατασκευαστικών εργασιών ελλείψει των απαιτούμενων κεφαλαίων.

Μετά από διαπραγματεύσεις τα συμβαλλόμενα μέρη κατέληξαν στις 28/11/2013 στη Συμφωνία Τροποποίησης της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης, με υπουργό τότε τον κ. Χρυσοχοΐδη - αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ - που κυρώθηκε με το ν.4219/2013, σε μια προσπάθεια να γίνει εφικτή η επανεκκίνηση του έργου, μετά την εξασφάλιση της βιωσιμότητάς του στις δεδομένες οικονομικές συνθήκες. Σημειωτέον ότι το Ελληνικό Δημόσιο είχε εξαντλήσει ήδη, τις δυνατότητές του για παροχή πρόσθετης χρηματοδοτικής συμβολής στο έργο αυτό κατά την περίοδο μελετών - κατασκευών μέσου του τότε τρέχοντος Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και της συγχρηματοδότησης από τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία.

Με τη Συμφωνία Τροποποίησης συμφωνήθηκε να κατασκευαστεί άμεσα το «μεσαίο τμήμα» του έργου Ξυνιάδα – Τρίκαλα, δηλαδή, από το 33 έως το 111. Δηλαδή, ακρωτηριασμένο χωρίς αρχή και τέλος και να αναβληθεί η κατασκευή υπολοίπων τμημάτων, το νότιο από ΠΑΘΕ μέχρι Ξυνιάδα και το βόρειο από τα Τρίκαλα μέχρι τα Γρεβενά και από Γρεβενά μέχρι Εγνατία Οδό.

Θέλω να πω ότι για μια περίοδο ανώτερη των τριών ετών από την ολοκλήρωση της περιόδου αυτών του Τ1, που φαίνεται μέσα στη Συμφωνία, μέσα από την οποία το Δημόσιο θα δικαιούτο να απαιτήσει από τον παραχωρησιούχο την κατασκευή του συνόλου ή μέρους των αναβαλλόμενων τμημάτων, σύμφωνα με τους όρους της Συμφωνίας του 2013. Μάλιστα, κατά τη Συμφωνία του 2013, σε περίπτωση που το Δημόσιο αποφάσιζε να προχωρήσει στην κατασκευή ενός ή περισσοτέρων αναβαλλόμενων τμημάτων, το Δημόσιο θα αναλάμβανε την πρόσθετη υποχρέωση να καλύψει το έλλειμμα αυτό μέσω του κρατικού προϋπολογισμού και μέχρι του ύψους των ανώτατων ορίων, όπως προβλέπονται κάποιες διαδικασίες που φαίνονται μέσα στη Σύμβαση.

Τέλος, πρέπει να σημειώσω, ότι μετά από επίμονες προσπάθειες της παρούσας κυβέρνησης, το κεντρικό τμήμα του έργου, το μόνο μη αναβαλλόμενο, παραδόθηκε σε χρήση στο τέλος του 2017. Περισσότερα, δηλαδή, από 10 χρόνια μετά την υπογραφή της αρχικής Σύμβασης για ολόκληρο το έργο.

Βλέπουμε, δηλαδή, πώς παράγονται τα έργα, και αυτά ημιτελή. Το λέω αυτό και με την ιδιότητα, γιατί το παρακολουθώ όλα αυτά τα χρόνια, και ως πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητήριου της Ανατολικής Στερεάς τότε, την περίοδο που ο κ. Υπουργός ήταν πρόεδρος στο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τότε.

Η απόφαση της τότε κυβέρνησης, φυσικά, λοιδορήθηκε, όσον αφορά την κατασκευή αυτού του τμήματος, όπου τότε πάρα πολύς κόσμος ανέφερε ότι κάνουμε ένα αεροδρόμιο στη Δυτική Θεσσαλία, γιατί πραγματικά δεν έχει ούτε αρχή ούτε τέλος και να σκεφτείτε, ότι για να γίνει λειτουργικό αυτό το τμήμα, κατασκευάσαμε και έναν δρόμο 8 χιλιομέτρων, για να μπορέσουμε να έχουμε πρόσβαση στην αρχή του δρόμου, δηλαδή, στη χιλιομετρική θέση 33. Αυτά, γιατί πρέπει να τα λέμε; Γιατί, νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικά ο τρόπος και το πώς παράγονταν αυτά τα έργα, τότε, γιατί το έργο αυτό άρχιζε από το πουθενά και τελείωνε στο πουθενά Αυτό είναι το αποτέλεσμα του κακού προγραμματισμού, του σχεδιασμού στο «πόδι», των λανθασμένων στρατηγικών επιλογών των προηγούμενων κυβερνήσεων. Μια πάγια τακτική τους που οδήγησε στο αποτέλεσμα που προανέφερα.

Για να προλάβω τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης, που θα μιλήσουν για την οικονομική κρίση, τότε, θέλω να απαντήσω προκαταβολικά, ότι δικό σας έργο ήταν και η κρίση, κύριοι συνάδελφοι.

Αντίθετα, εμείς, έχοντας αναλάβει μεσούσης της κρίσης, καταφέραμε να ολοκληρώσουμε ή να δρομολογήσουμε την ολοκλήρωση όλων των μεγάλων έργων που εσείς εγκαταλείψατε, κερδίζοντας παράλληλα για το σύνολο των πέντε αυτοκινητοδρόμων, για τη χώρα, ένα ποσό της τάξης των 700 εκατομμυρίων ευρώ και αυτά είναι εμφανή και αν κάποιος τα αμφισβητεί, μπορούμε να τα παρουσιάσουμε στην Ολομέλεια, μετά από μείωση των απαιτήσεων των παραχωρησιούχων με σκληρές διαπραγματεύσεις.

Θα πω κάτι τώρα, το οποίο, νομίζω ότι χρειάζεται, δεν είχα σκοπό να το πω, γιατί άκουσα τον κ. Καραμανλή, ο οποίος, είπε - ήταν και άστοχο αυτό - ότι το έργο αυτό χρηματοδοτείται από το ΕΣΠΑ και κατά τη συζήτηση για τον προϋπολογισμό, είπε ότι το ανεκτέλεστο κομμάτι των έργων, που μας κληροδότησε η προηγούμενη κυβέρνηση, ήταν το πολύ 30%. Δεν ξέρω, αν ήταν τόσο ή αν ήταν πολύ περισσότερο το ανεκτέλεστο. Αυτό που ξέρω και το ξέρει και ελληνικός λαός, είναι ότι δεν παραλάβαμε έργα σε ομαλή εξέλιξη, αλλά έργα προβληματικά και παρατημένα, που αν είχατε παραμείνει στην κυβέρνηση δεν θα τα τελειώνατε ποτέ.

Επανέρχονται τώρα στην προς κύρωση Συμφωνία. Το Δημόσιο, ασκώντας τα, από τη Σύμβαση Παραχώρησης δικαιώματά του, αποφάσισε τον Αύγουστο του 2015, να ξεκινήσει τη διαδικασία ολοκλήρωσης της κατασκευής του νοτίου αναβαλλόμενου τμήματος - αυτό που ξεκινάει από την ΠΑΘΕ μέχρι την Ξυδιάδα, δηλαδή, από το σημείο 0 μέχρι το σημείο 33, όταν όλος ο δρόμος είναι από το 0 μέχρι το 181.500 - από την παραχωρησιούχο εταιρία με την επωνυμία «Οδός Κεντρικής Ελλάδος - Ανώνυμη Εταιρεία Παραχώρησης» κατ' εφαρμογή της Σύμβασης, με χρηματοδότηση από το Δημόσιο. Μάλιστα, το Δημόσιο, με σκοπό την περαιτέρω διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος, έθεσε στον Παραχωρησιούχου επιπλέον όρους - και το λέω αυτό - ως προς την υλοποίηση του αναβαλλόμενου αυτού τμήματος, πέρα από τους ειδικούς όρους για τα αναβαλλόμενα τμήματα που είχαν εισαχθεί στη Σύμβαση Παραχώρησης με τη συμφωνία τροποποίησης του 2013.

Το 2016 μετά από διαπραγμάτευση, ο παραχωρησιούχος αποδέχτηκε αυτούς τους πρόσθετους όρους και έτσι το δημόσιο γνωστοποίησε, ως όφειλε, στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής την πρόθεσή του να ασκήσει τα συμβατικά προβλεπόμενα δικαιώματά του να κατασκευάσει αυτό το πρώτο τμήμα, στο πλαίσιο της Σύμβασης παραχώρησης, συνοδευόμενη από την πλήρη περιγραφή των επιπλέον όρων και προϋποθέσεων που έθεσε στον παραχωρησιούχο.

Τέλος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την από 19/10 Απόφασή της, αφού έλαβε υπόψη της και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της Σύμβασης Παραχώρησης, αποφάσισε να μην εγείρει αντιρρήσεις ως προς την χρηματοδότηση της κατασκευής του τμήματος αυτού, κρίνοντας, ότι αυτή είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά, σύμφωνα με τη Συνθήκη για την λειτουργία της Ε.Ε.. Έτσι, προέκυψε η παρούσα - και σας παρακαλώ πολύ να κοιτάξετε την ημερομηνία, γιατί είναι αυτό που ζητήσαμε ως προς το κατεπείγον - η παρούσα, λοιπόν, από 11/12/2018 τροποποίησε την Σύμβαση Παραχώρηση, που έρχεται σύμφωνα με το άρθρο 37.1 της αρχική Σύμβαση Παραχώρησης, προς Κύρωση στη Βουλή.

Τί αφορούν, όμως, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι όροι που έθεσε το δημόσιο στον παραχωρησιούχο, με σκοπό την περαιτέρω συμβατική και οικονομική βελτίωση της θέσης του;

Πρώτον, το κόστος του έργου θα ανέλθει στα 306 εκατ. € περίπου, με χρηματοδότηση από το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης ΣΕΣ – ΕΣΠΑ 2014 - 2020, χωρίς δηλαδή συγχρηματοδότηση, όπως άλλωστε προβλέπεται στην τροποποίηση το 2013.

Από το ποσό αυτό τα 300 εκατ. είναι το κόστος του έργου, όπως αυτό προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση του 2007, δηλαδή δεν υπήρξε αύξηση του τιμήματος, παρά το γεγονός ότι μεσολάβησαν 11 χρόνια από τότε και οι δε τιμές κρίσιμων παραμέτρων των έργων - και το γνωρίζουν αυτό όσοι είναι ειδικοί, όπως η τιμή πετρελαίου που έχει μεταβληθεί δραματικά επί το δυσμενέστερον.

Το ποσό των 6 εκατομμυρίων ευρώ αφορά αποκατάσταση εργασιών που έμειναν φυσικά ημιτελείς από το 2013, δηλαδή, από τότε που είχε σταματήσει τα έργο.

Από τα έργα παραχώρησης για δύο, τον Ε-65 και τον αυτοκινητόδρομο Μορέας, προβλέπονταν στις αρχικές τους Συμβάσεις η επιδότηση της λειτουργίας τους από το δημόσιο στην περίπτωση που αυτή ήταν ζημιογόνος για τον παραχωρησιούχο, λόγω χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου.

Το 2013, λοιπόν, το δικαίωμα αυτό του παραχωρησιούχου για το κεντρικό τμήμα καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε με το δικαίωμα δι’ επιδότησης με το έργο Ιωνία οδός, δηλαδή, ήταν συγκοινωνούντα δοχεία. Επειδή είναι η ίδια εταιρεία, χρηματοδοτούσε οι εισπράξεις της Ιωνίας με το μεσαίο τμήμα, αυτή τη στιγμή, αυτό που τελετουργεί με τον Ε-65 και τμήμα του ΠΑΘΕ.

Για το συζητούμενο νότιο τμήμα, ο παραχωρησιούχος, προκειμένου να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση του έργου από το δημόσιο, παραιτήθηκε τόσο από το δικαίωμα επιδότησης όσο και από την δυνατότητα δι’ επιδότησης με άλλο τμήμα. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι το έργο θα λειτουργεί και θα συντηρείται στη διάρκεια της παραχώρησης, δηλαδή μέχρι το 2038 από τα έσοδά του και μόνον. Σε περίπτωση κατά την οποία τα έσοδα του αναβαλλόμενου τμήματος, αυτό που γίνεται τώρα, υπερβαίνουν τις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησής του, η διαφορά ανά κυλιόμενη πενταετή περίοδο - οι νομικοί το καταλαβαίνουν - καταβάλλεται στο δημόσιο, χωρίς να μπορεί ο παραχωρησιούχος να έχει οιαδήποτε πρόσβαση σε αυτά, προκειμένου να επιτύχει την απόδοση επί των ιδίων κεφαλαίων που έχει επενδύσει για την κατασκευή του μεσαίου τμήματος.

Αντίθετα, σε περίπτωση που τα έσοδα του τμήματος δεν επαρκούν για την κάλυψη των δαπανών αυτών - και εδώ είναι σημαντικό - ο παραχωρησιούχος υποχρεούται να καλύψει εξ’ ιδίων το έλλειμμα, χωρίς επίσης να δικαιούται να χρησιμοποιήσει οποιαδήποτε χρηματοροή προερχόμενη από το μεσαίο τμήμα. Επίσης, δημιουργείται ιδιαίτερος λογαριασμός εσόδων του αναβαλλόμενου αυτού τμήματος επί του οποίου δεν έχουν δικαίωμα ενεχύρου οι δανειστές του έργου. Τέλος, προβλέπονται εγγυητικές επιστολές και ποινικές ρήτρες, σύμφωνα με την αξία του έργου.

Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για να φέρει στα μέτρα του δημοσίου συμφέροντος την κατασκευή ενός πολύ σημαντικού έργου, που οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν καταφέραν να το διαχειριστούν. Υπήρξε περίοδος που οι ανακοινώσεις του Υπουργείου για επικείμενη έναρξη της κατασκευής του νότιου τμήματος, δεν γίνονται πιστευτές από κανέναν.

Έχω ακόμη και σήμερα μπροστά μου δημοσιεύματα των μέσων μαζικής ενημέρωσης, που έκαναν λόγο για ψέματα, για μαυρογιαλούρους, ότι το έργο το έχει κόψει η DG COM και ένα σωρό άλλα. Αποδείξαμε ότι μπορούμε, εκεί που όλοι οι άλλοι δεν μπόρεσαν.

 Για να κλείσω, θα ήθελα να πω ότι είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε το έργο άμεσα. Προβλήματα του παρελθόντος, όπως οι απαλλοτριώσεις για τις οποίες την πρώτη περίοδο του έργου ξοδεύτηκαν τεράστια ποσά, με τον ν.4364/2016 που εμείς κάναμε, δεν πρόκειται να υπάρξουν ποτέ και δεν πρόκειται να υπάρξουν καθυστερήσεις σε ό,τι αφορά τα συνοδά έργα, για να μπορέσει να υλοποιηθεί αυτό το έργο.

Θα ήθελα να κάνω μόνο δύο παρατηρήσεις και να πω τί είναι αυτό το έργο. Είπαμε ότι είναι 31 χιλιόμετρα και 700 μέτρα και θα αποτελείται από 5 κόμβους και θα ήθελα να πω για αυτό δύο-τρία πράγματα. Θα αποτελείται από έναν σταθμό εξυπηρέτησης αυτοκινήτων, τα ΣΕΑ, μια σήραγγα περίπου 3 χιλιόμετρα και οκτώ γέφυρες, οι οποίες όλες είναι πάνω από πενήντα μέτρα και κάποιες είναι πάρα πολύ μεγάλες, έως και 310 μέτρα. Διακινδυνεύω μάλιστα την πρόβλεψη, ότι η κατασκευή του νότιου τμήματος του Ε-65 θα αποτελέσει το πρώτο έργο αυτής της κλίμακας που δεν θα υπερβαίνει τα χρονοδιαγράμματα κατασκευής. Το χρονοδιάγραμμα προβλέπει ότι θα είναι 36 μήνες, αλλά εγώ εκτιμώ ότι θα είναι αρκετά μικρότερο για να παραδοθεί.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας):** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Ερχόμαστε σήμερα να μιλήσουμε για την ολοκλήρωση ακόμη ενός έργου που ξεκίνησε το 2006, επί κυβερνήσεως της Ν.Δ.. Είσαστε τέσσερα χρόνια Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ και ακόμη δεν έχουμε συζητήσει στη Βουλή ή την Επιτροπή, κάποιο έργο που εσείς συμβασιοποιήσατε, γιατί απλούστατα κανένα πολύ μεγάλο έργο, στα 3,5 χρόνια που είστε Κυβέρνηση, δεν έχετε συμβασιοποιήσει. Δυστυχώς, ούτε ακόμη το Καστέλι, που σημαίνει ότι είστε πολύ καλοί και σας δίνουμε συγχαρητήρια, διότι είστε πολύ καλοί στο να ολοκληρώνονται τα έργα που έχουν σχεδιαστεί στο παρελθόν από άλλες Κυβερνήσεις.

Θα ήθελα να κάνω μόνο μία μικρή παρατήρηση για τις καθυστερήσεις.

Ο αγαπητός συνάδελφος -και επί Σημίτη- του ΣΥΡΙΖΑ, προφανώς, έχει ξεχάσει ότι τα μεγάλα έργα που ξεκίνησαν το 2006 σταμάτησαν το 2011 λόγω του Μνημονίου, επανεκκινήθηκαν το 2013 και τη δεύτερη φορά που σταμάτησαν ήταν την εποχή της «Βαρουφακιάδας».

Το πρώτο εξάμηνο του 2015, στο οποίο εγώ είμαι ο πρώτος που λέω, ότι πάλι καλά που αυτές τις αυταπάτες τις ξεπεράσατε, και φτάσαμε να μην κινδυνεύσει η χώρα να βγει από τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, αλλά εδώ θα πρέπει να λέμε τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση και να επανέλθουμε στο λόγο του ορθού λόγου και τώρα να μην λέμε πράγματα τα οποία δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Εν πάση περιπτώσει, και όπως σας είπα, είσαστε τέσσερα χρόνια Κυβέρνηση, εξαγγέλλετε έργα δεξιά και αριστερά, «σαλομοποιείτε» όποιο έργο πέσει στα χέρια σας και χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Πάτρα – Πύργος κα ο ΒΟΑΚ. Από την άλλη, προκειμένου να αποφύγετε τις συζητήσεις από τις οποίες θα αποκαλυφθούν παραλείψεις και λάθη και δικά σας λάθη που μπλοκάρουν σειρά έργων, επιλέγετε για άλλη μια φορά την προσφιλή τακτική της κατεπείγουσας συζήτησης.

Το είδαμε αυτό να γίνεται και στο Θριάσιο, ώστε να μην γίνουν γνωστά στον ελληνικό λαό τα όσα εξωφρενικά -και δεν θα πω σκάνδαλο- προβλέπει η Σύμβαση παραχώρησης. Έγινε αυτή η συζήτηση, έπειτα από την αντίδραση της αντιπολίτευσης και που τελικά ανέτρεψε τα σχέδιά σας και αποκάλυψε το μέγεθος της προχειρότητας με την οποία αντιμετωπίζετε πολλά πράγματα.

Τώρα, θα ήθελα να έρθω στον Ε-65. Δεν θα αποφύγουμε, λοιπόν, τη συζήτηση και έχω την αίσθηση ότι και με τη διαδικασία του κατεπείγοντος, θα έχουμε και την ευχέρεια στην Ολομέλεια να τα πούμε.

Τώρα, θα ήθελα να πάμε και να πούμε τι έχει γίνει στον Ε-65. Εγώ είμαι σίγουρος, διότι τον κ. Υπουργό, τώρα, τον έχω αντιμετωπίσει πολλές φορές, πάντα σε πολιτικό επίπεδο και στην Βουλή και σε άλλα φόρα και είμαι σίγουρος ότι ο κ. Υπουργός, θα μιλήσει για το 2013 και είμαι σίγουρος ότι θα το κάνει αυτό, διότι πάντα προσπαθεί να επιρρίψει ευθύνες στις προηγούμενες κυβερνήσεις.

Στην πολιτική, όμως, κ. Υπουργέ - γιατί ωραίες είναι οι «πλακίτσες», αλλά να σοβαρευτούμε - δεν αρκεί κάποιος, να κατηγορεί, απλά, τους αντιπάλους του, γι’ αυτά που δεν έκαναν. Πρέπει κι ο ίδιος να δείξει το δικό του έργο. Σωστά;

Έχετε γίνει, λοιπόν, πολύ προβλέψιμος και θα έπρεπε να αναγνωρίσετε, όπως σε όλα τα σοβαρά κράτη, ότι και οι προηγούμενοι δεν τα έκαναν όλα λάθος και δεν παραλάβατε «καμένη γη», διότι τα έργα αυτά σχεδιάστηκαν την περίοδο 2004-2009 και άρχισαν να υλοποιούνται. Αντί ν’ αναγνωρίσετε ότι και την περίοδο 2012-2015 ξεπάγωσαν κάποια έργα, που, με ευθύνη της Κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. το 2011 και των μνημονίων, είχαν παγώσει κι αυτό αρνείστε να το κάνετε.

Η Ν.Δ., λοιπόν, με την πολιτική της το 2013 ξεπαγώνει τα έργα και σε δύσκολες συνθήκες έρχεστε εσείς και τι κάνετε, που το κάνετε, πραγματικά, πολύ επιτυχημένα; Εγκαινιάζετε τα έργα που έχετε βρει έτοιμα. Ξεπάγωσαν, λοιπόν, τα έργα αυτά, που οι τότε συνθήκες επέτρεπαν στην τότε Κυβέρνηση και από τον Ε65 αυτό που μπορούσε, ήταν να ξεμπλοκάρει το μεσαίο, το «εύκολο» - όπως αποκαλούν - τμήμα και σε επόμενο χρόνο θα προχωρούσαμε και στο κομμάτι, το οποίο συζητάμε τώρα, δηλαδή, του νοτίου και του βορείου τμήματος.

Πάμε, όμως, να δούμε, εάν εσείς πρέπει να είσαστε υπερήφανοι με τα δικά σας πεπραγμένα. Ας δούμε, κυρίες και κύριοι, τι έκανε η παρούσα Κυβέρνηση για τον Ε65. Το 2016 η Κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α. προχωράει στη μεγαλύτερη απ’ ευθείας ανάθεση δημοσίου έργου στη μεταπολιτευτική ιστορία της χώρας. Το 2016 αυτή η Κυβέρνηση αναθέτει απ’ ευθείας την ανάθεση των πρώτων 32 χλμ., το Ε65, το οποίο θα κατασκευαζόταν ως δημόσιο έργο, χωρίς χρηματοδοτική συμμετοχή του παραχωρησιούχου, το οποίο και θα παραδιδόταν με την ολοκλήρωσή του.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πότε έγινε αυτό;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** 305 εκατ. είναι, θα τα πούμε και μετά, κ. Υπουργέ, αν θέλετε ν’ απαντήσετε.

Μαντέψτε, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, ποιος είχε ενστάσεις γι' αυτό. Ενστάσεις είχε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σας παίρνει δύο χρόνια να εξηγήσετε στη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Κομισιόν το πώς και γιατί λάβατε τις αποφάσεις αυτές και θα είχε ενδιαφέρον, εάν δεν ήταν η διαδικασία, βέβαια, «τσάτρα-πάτρα και στο γόνατο», να βλέπαμε και την αλληλογραφία μεταξύ Υπουργείου και DG COM, για να δούμε τελικά, τι ακριβώς έγινε, για να έχουμε, λοιπόν, κι εμείς και ο ελληνικός λαός και όσοι μας παρακολουθούν μια γενικότερη εικόνα. Αντιλαμβανόμαστε, όμως, εμείς, για ποιο λόγο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήταν τόσο φιλύποπτη με τις συμβάσεις παραχώρησης που εσείς έχετε ξεκινήσει. Ξεκινήσανε, λοιπόν, με τον Ε65 και υπήρχαν αντιρρήσεις, συνεχίστηκαν με την απίστευτη ιστορία στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και βλέπουμε πού καταλήγουν τα πράγματα.

Αυτό, το οποίο νομίζω ότι πολύς κόσμος αναρωτιέται, είναι να δούμε τελικά - όπως έχετε πει κι εσείς, πολλές φορές, κ. Υπουργέ – «τι παιχνίδια παίζονται» καμιά φορά με τους παραχωρησιούχους. Ας μας δώσετε, λοιπόν, όλες τις λεπτομέρειες. Τι παιχνίδια παίζονται, με ποιους παραχωρησιούχους. Και τελικά, καλό είναι, επειδή τώρα μιλάμε - γίνεται για μια ευρύτερη κουβέντα εδώ κι αρκετό καιρό, για το κατά πόσο θα επεκτείνετε και κάποιες συμβάσεις παραχώρησης, πράγμα στο οποίο, όπως καταλαβαίνετε, θα μας βρείτε αντίθετους - πρέπει να μας πείτε, λοιπόν, ποιες είναι οι διαπραγματεύσεις που κάνετε.

Σε ό,τι αφορά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στην τελική έγκριση που σας παρείχε, νομίζω ότι όλοι καταλαβαίνουμε πως οφείλεται σε δύο λόγους. Το πρώτο έχει να κάνει με το γεγονός ότι ο Ε65 δεν είναι μόνο εθνικός ή ένας εθνικός αυτοκινητόδρομος, αλλά αποτελεί μια ευρωπαϊκή οδό, στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικτύου Εθνικών Οδών, που ξεκινάει από τη Σουηδία, διέρχεται από 12 χώρες και καταλήγει στα Χανιά, επομένως, η κωλυσιεργίες της Ελληνικής Κυβέρνησης επηρεάζουν άμεσα την ολοκλήρωση ενός τεράστιου ευρωπαϊκού οδικού δικτύου και γι' αυτό η Κομισιόν σας έδωσε την έγκριση.

Το δεύτερο έχει να κάνει με το ότι το Ευρωπαϊκό Δίκαιο έχει αφήσει ένα μικρό παράθυρο, το οποίο η Αρμόδια Δανή Επίτροπος Ανταγωνισμού, η κυρία Vestager, επικαλέστηκε, προκειμένου να μην ξανακολλήσει το έργο κι αυτό έχει να κάνει με το άρθρο 107 παράγραφο 3 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ε.Ε., το οποίο επιτρέπει κρατικές ενισχύσεις στην περίπτωση που συμβάλλουν στην επίτευξη των κοινών στόχων της Ένωσης, ιδίως στον τομέα των μεταφορών.

Επομένως, ναι μεν μιλάμε για μια απευθείας ανάθεση, την οποία όμως δικαιολογεί η Κομισιόν στην προσπάθεια επίτευξης του κοινού ευρωπαϊκού καλού. Αυτή είναι η ουσία, αυτό έσωσε τα προσχήματα, επομένως δεν χρειάζεται να πανηγυρίζουμε. Καθυστερήσατε 2,5 με 3 χρόνια αυτή την ιστορία και τώρα έρχεστε και πανηγυρίζετε. Κάλλιο αργά παρά ποτέ, να ξεκινήσει το έργο.

Η Ν.Δ. ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι έχει υπάρξει το Κόμμα που με σοβαρότητα έχει σχεδιάσει, έχει συμβασιοποιήσει και έχει υλοποιήσει υποδομές, τις οποίες εσείς - και αυτό σας το αναγνωρίζω - τελειώσατε μετά από αρκετά χρόνια. Εμείς ήμασταν η παράταξη που επί κυβερνήσεώς της εκπονήθηκε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, ώστε η Ελλάδα να μετατραπεί σε μια πύλη εισόδου και των ασιατικών προϊόντων στην Ευρώπη. Σας θυμίζω το μεγάλο έργο της Cosco, το οποίο δε σας ακολουθεί στο «όχι σε όλα».

Ως σοβαρή παράταξη υπερψηφίζουμε την παρούσα σύμβαση μ’ έναν όμως αστερίσκο: το ότι υπερψηφίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, δε σημαίνει ότι σας απαλλάσσουμε από τις δικές σας ευθύνες.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα ήθελα να καταθέσω στην Επιτροπή το πόρισμα του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τις παραχωρήσεις. Για την περίοδο μέχρι το 2014 πραγματεύεται όλες τις παραχωρήσεις τις ευρωπαϊκές και έχει εξετάσει συγκεκριμένα τις παραχωρήσεις της Ελλάδας για τους οδικούς άξονες. Αναφέρει, απόλυτα, για ποιους λόγους μέχρι το 2014 δεν είχαν γενικά έργα, με συγκεκριμένες ευθύνες και συγκεκριμένες ολιγωρίες.

Θα ήθελα να παρακαλέσω τον κ. Καραμανλή και τη Ν.Δ., εάν χαρακτηρίζει την πρόβλεψη που είχε κάνει η Κυβέρνηση Σαμαρά για τα δύο αναβαλλόμενα τμήματα, το νότιο και το βόρειο, ως «απευθείας ανάθεση», να το καταψηφίσει. Δεν μπορεί, δηλαδή, η Κυβέρνηση Σαμαρά να βγάζει τα 2/3 του έργου εκτός και να προβλέπει τι θα γίνουν στο μέλλον, να ερχόμαστε, σήμερα, να βελτιώνουμε πολύ περισσότερο αυτά που προβλέπονταν στην ψηφισμένη σύμβαση και να έρχεται σήμερα η Ν.Δ. και να μας λέει «κάνετε απευθείας ανάθεση». Να το καταψηφίσετε, κ. Καραμανλή, εάν είναι απευθείας ανάθεση. Εγώ, σας παρακαλώ ειλικρινά, εάν θεωρείτε ότι αυτό που είχε προβλέψει η σύμβαση που αναθεωρήθηκε από την Κυβέρνηση του κ. Σαμαρά και αυτό που είχε προβλεφθεί - γιατί θα τα πούμε για το 2007 - από την Κυβέρνηση Κώστα Καραμανλή, να το καταγγείλετε και να το καταψηφίσετε.

Κυρία Πρόεδρε, σας παρακαλώ να φωτοτυπηθεί και να δοθεί σε όλα τα μέλη της Επιτροπής, για να ξέρουμε όλοι τι λέμε, όχι σαν Κυβέρνηση, αλλά σαν Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, θα το πάρουμε ηλεκτρονικά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.):** Θα ήθελα, να κάνω ένα σχόλιο, απλά: και μόνο η αντίδρασή σας και ο εκνευρισμός σας δείχνει ότι καταλαβαίνετε πολύ καλά, τι σας είπα. Εάν δεν το έχετε καταλάβει, θα τα ξαναπούμε στην Ολομέλεια με συγκεκριμένα στοιχεία αυτή τη φορά.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής):** Συνεχίζουμε τώρα. Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.):** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Εγώ θα είμαι εξαιρετικά σύντομος. Δεν θα μιλήσω πάνω από 2 με 3 λεπτά, γιατί επιφυλάσσομαι για την ολομέλεια, όπου θ’ αναπτύξω τις θέσεις μας.

Καταρχήν, να σημειώσω ότι μου είναι εξαιρετικά ενδιαφέρουσα αυτή η συζήτηση ανάμεσα στο ΣΥ.ΡΙΖ.Α. και τη Ν.Δ., που συμφωνούν και οι δύο ότι εξίσου έχουν βλάψει τη χώρα και ότι κοινός τους αντίπαλος είναι το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Είναι ακριβώς αυτή η ανάλυση που κάνουμε και εμείς και είναι βέβαιο ότι το έχει αντιληφθεί το ελληνικός λαός. Τώρα, επειδή οι δυο αξιότιμοι συνάδελφοι Εισηγητές και του ΣΥΡΙΖΑ και της Ν.Δ. περιέγραψαν ένα ιστορικό του έργου, εγώ περιττεύει να συμπληρώσω οτιδήποτε, διότι επί της ιστορίας δεν έχει νόημα να προσθέσει κανείς τίποτα.

Δεν θα μιλήσω, αγαπητοί συνάδελφοι, για την ανικανότητα της σημερινής Κυβέρνησης να προκηρύξει έστω και ένα νέο έργο. Το μόνο που κάνει η σημερινή Κυβέρνηση και ο σημερινός Υπουργός, είναι να συνεχίσει έργα τα οποία είχαν προχωρήσει. Δεν θα σχολιάσω επίσης τις τραγικές συνέπειες των capital controls του πρώτου εξαμήνου της διαπραγμάτευσης Βαρουφάκη – Τσίπρα, που είχε ως αποτέλεσμα την χρεοκοπία των ελληνικών τραπεζών, με αποτέλεσμα να σταματήσουν οι χρηματοδοτήσεις και στα δημόσια έργα.

 Επίσης, δεν θα σχολιάσω το σκάνδαλο του Θριάσιου, όπως επίσης και το σκάνδαλο του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Επίσης, δεν θα σχολιάσω το σκάνδαλο των 88 εκατ. των τελευταίων έργων της Περιφέρειας Αττικής, όπου ο κ. Υπουργός μας είπε ότι δεν έχει καμία αρμοδιότητα.

Αυτό το οποίο θέλω να σημειώσω είναι ότι έχουμε μπροστά μας μια σύμβαση η οποία τροποποιεί τη σύμβαση του Δεκεμβρίου 2013, που κυρώθηκε με τον νόμο 4219 και προβλέπει συγκεκριμένες διατάξεις. Έχει υποστεί η συγκεκριμένη σύμβαση τον αναγκαίο έλεγχο και από το Ελεγκτικό Συνέδριο της χώρας και από την επιτροπή ανταγωνισμού. Έτσι και αλλιώς είναι ένα έργο ενταγμένο στο διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και είναι ένα έργο το οποίο θα συνεισφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη και της Θεσσαλίας και της Ηπείρου.

Εμείς λοιπόν με αυτές τις πολύ βασικές παρατηρήσεις θα υπερψηφίσουμε το έργο και επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια, όπου θα τα πούμε αναλυτικότατα με τον κ. Υπουργό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Ζαρούλια.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ (Ειδική Αγορήτρια του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή):** Ευχαριστώ πολύ. Με το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου προτείνεται η κύρωση της ήδη υπογεγραμμένης από το 2007 Σύμβαση Παραχώρησης για το έργο Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65), ειδικότερα δε η υπό ψήφιση τροποποιητική συμφωνία αποσκοπεί στην ενεργοποίηση της κατασκευής του νότιου τμήματος του αυτοκινητόδρομου (Ε65) Λαμία-Ξυνιάδα, η οποία όμως κατασκευή, πλέον, θα χρηματοδοτηθεί από τα κρατικά ταμεία και συγκεκριμένα από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

 Σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η εν λόγω δαπάνη πρόκειται να ανέλθει στα 305 εκατ. € και αφορά όπως προαναφέρθηκε μόνο στο ως άνω αναβαλλόμενο τμήμα(Ε65), δηλαδή το τμήμα από τη Λαμία ως τη Ξυνιάδα, μήκος 32,7 χιλιομέτρων. Δέον να σημειωθεί ότι, η κατασκευή του συνολικού έργου του αυτοκινητόδρομου (Ε65) για την οποία είχε συναφθεί ήδη από το 2007 η αρχική σύμβαση παραχώρησης, έχει παρουσιάσει μακροχρόνια και αδικαιολόγητη καθυστέρηση και το έργο στο σύνολό του παραμένει ημιτελές παρά το γεγονός ότι όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση έχει εξαντληθεί κάθε δυνατότητα πρόσθετης χρηματοδοτικής συμβολής του δημοσίου.

Το αποτέλεσμα είναι η παραχωρησιούχος κοινοπραξία να φανεί εντελώς ασυνεπής στις συμβατικές υποχρεώσεις, να τελματώσουν οι εργασίες και να μην τηρηθούν ούτε στο κατ’ ελάχιστον τα αρχικώς συμφωνηθέντα χρονοδιαγράμματα, με την κατασκευή του έργου να διακόπτεται παντελώς το 2011 υπό την επίκληση εκ μέρους των ιδιωτών της οικονομικής και δημοσιονομικής κρίσης.

Αντί οι εκάστοτε Κυβερνήσεις και αρμόδιοι φορείς του ελληνικού δημόσιου, να μεριμνήσουν για τη διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος υποχρεώνοντας τη παραχωρησιούχο να πράξει τα δέοντα και τα όσα είχε συμβατικά δεσμευτεί, αντί αυτού σκανδαλωδώς αποδέχτηκαν την ύπαρξη παρατεταμένου γεγονότος ανωτέρας βίας, όπου ως τέτοιο γεγονός θεωρήθηκε οικονομική κρίση.

Οι νομικές συνέπειες της παραδοχής αυτής εκ μέρους της ελληνικής πολιτείας, υπήρξαν βαρύτατα δυσμενείς για το δημόσιο συμφέρον και λυτρωτικές ως χαριστικές για τα συμφέροντα των παραχωρησιούχων εφόσον το έργο διασπάστηκε σε τμήματα, η κατασκευή των οποίων με συμφωνία αμφοτέρων των μερών αναβλήθηκε για το μέλλον. Και όχι μόνο αυτό, αλλά για την ολοκλήρωση των ως άνω αναβαλλόμενων τμημάτων, το ελληνικό κράτος δεσμεύτηκε να επιβαρυνθεί με την επιπλέον χρηματοδότηση τους, ώστε να παραχωρήσει και να ολοκληρωθεί η κατασκευή τους. Ως προαναφέρθηκε με το υπό ψήφιση σχέδιο νόμου, ρυθμίζεται η κατασκευή του αναβαλλόμενου τμήματος Λαμίας - Ξυνιάδας. Προφανώς και πρόκειται για ένα έργο σημαντικό, όπως ιδιαίτερα σημαντικό έργο και στρατηγικής σημασίας για την εθνική μας οικονομία αποτελεί η ολοκλήρωση στο σύνολο του του αυτοκινητόδρομου (Ε65).

Πλην όμως θα πρόκειται για έργο, όπου τη διαχείριση τα οφέλη και τα κέρδη του οποίου έχει ήδη προ πολλού ασφαλίσει η παραχωρησιούχος κοινοπραξία, ενώ το ελληνικό δημόσιο όχι μόνο έχει απεμπολήσει κάθε του δικαίωμα και προσδοκία μελλοντικού κέρδους από το ως άνω έργο, αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και την ασφαλιστική δικλίδα των ιδιωτών. Αυτό, διότι αποδέχεται με συμβάσεις όπως η προτεινόμενη, την επιβάρυνση των δημόσιων ταμείων με την εκ των υστέρων και πλέον της αρχικώς συμφωνηθείσης εκ νέου χρηματοδότησή του.

Στην προκειμένη περίπτωση έχουμε δυστυχώς να κάνουμε με μια κλασική παθογένεια και μια νοσηρή κατάσταση η οποία αποτελεί καθεστώς στην Ελλάδα της μεταπολιτεύσεως. Υπερκοστολογήσεις, ευνοϊκές συμβάσεις υπέρ των ιδιωτών, έλλειψη ποινικών ρητρών υπέρ του δημοσίου, επιβάρυνση των κρατικών ταμείων και κατ' επέκταση των φορολογουμένων πολιτών προς όφελος κατασκευαστικών εταιριών. Όλα στο βωμό του κέρδους των ιδιωτών σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος, της απεμπόλησης των εθνικών κεκτημένων και του δικαιώματος να διαχειριζόμαστε εμείς οι ίδιοι ως ελληνικό κράτος τον πάσης φύσεως εθνικό μας πλούτο.

 Η τραγική ειρωνεία στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι ακόμη και όταν τα μεγάλα οδικά έργα ολοκληρώνονται σχεδόν πάντα κατόπιν πολύχρονων καθυστερήσεων και υπέρμετρων επιβαρύνσεων του κρατικού υπολογισμού, οι Έλληνες πολίτες αδυνατούν στην πλειοψηφία τους να επωφεληθούν από αυτά, εφόσον πλέον η οδική μετακίνηση με Ι.Χ λόγω κόστους καυσίμων και διοδίων έχει καταστεί απαγορευτική για ένα πολύ μεγάλο τμήμα της ελληνικής κοινωνίας. Κανείς θα περίμενε βέβαια τίποτα το διαφορετικό από την πρώτη φορά Αριστερά Κυβέρνησή μας, η οποία πρόθυμα έχει μεταβληθεί στον καλύτερο εγγυητή και προστάτη των πάσης φύσεως συμφερόντων που λυμαίνονται τα δημόσια έργα.

Για να είμαστε όμως δίκαιοι ούτε κάποια από τις υπόλοιπες πολιτικές δυνάμεις του υποτιθέμενου συνταγματικού τόξου θα έπραττε κάτι το διαφορετικό, εφόσον στη πράξη ταυτίζονται με τα ίδια επιχειρηματικά συμφέροντα και αποτελούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος στο τρίπτυχο, δημόσια έργα, διαφθορά, διαφάνεια .

Θα ψηφίσουμε κατά. Σε αυτό το σημείο θέλω να πω ότι καθ' όλη τη διάρκεια της τοποθέτησης της Χρυσής Αυγής ο Υπουργός αποχώρησε από την αίθουσα, πράγμα το οποίο δεν αποτελεί προσβολή στο πρόσωπό μου ή στη Χρυσή Αυγή, αλλά στον ελληνικό λαό το οποίο εκπροσωπεί το κόμμα μου. Ευχαριστώ

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα έρθει ο κ. Υπουργός, αποχώρησε για προσωπικό του λόγο. Το λόγο έχει ο κ. Βαρδαλής.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας):** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Τώρα συζητάμε την κύρωση μιας συμφωνίας τροποποίησης των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης και της κατασκευής ενός μέρους (Ε65), περίπου στα 32 χιλιόμετρα, όχι για την ολοκλήρωση του έργου και μπορεί βεβαίως να μαλώνουν ο ΣΥΡΙΖΑ και η Ν.Δ. για το ποιος ευθύνεται για τη μη κατασκευή μέχρι τώρα του συγκεκριμένου έργου, και όχι μόνο. Και η Δημοκρατική Συμπαράταξη επί της ουσίας λόγω της κατασκευής του συγκεκριμένου έργου, ως έργο εθνικής σημασίας και ως έργο προτεραιότητας συμφωνούν. Άλλωστε το δήλωσαν ότι θα το ψηφίσουν.

Εγώ θα ήθελα να σταθώ σε τρία ζητήματα σε σχέση με τη σύμβαση. Πρώτο με βάση και τη συζήτηση που προηγήθηκε, θα θέλαμε από τη μεριά μας να ξεκαθαρίσουμε ποιος είναι ο χαρακτήρας του συγκεκριμένου έργου, γιατί όχι μόνο από τη συζήτηση που προηγήθηκε, αλλά έχει και ουσία αυτό το ζήτημα. Εσείς το χαρακτηρίζετε στην αιτιολογική έκθεση ως ένα έργο εθνικής σημασίας και άρα για αυτό πρέπει να προταχθεί η κατασκευή του. Έργο προτεραιότητας και εθνικής σημασίας, όμως, για ποιον; Κοπανάτε ένα «εθνικής σημασίας» και άρα πρόκειται για ένα έργο προτεραιότητας για όλους μας. Γι' αυτό λέτε η Ε.Ε. έχει εντάξει το συγκεκριμένο έργο στο διευρωπαϊκό δίκτυο; Και σε τελική ανάλυση ποιος θα καθορίσει αν είναι έργο προτεραιότητας ή όχι και με ποια κριτήρια;

Έχει λοιπόν σημασία να δούμε γιατί γίνονται αυτοί οι οδικοί άξονες. Είναι ή δεν είναι διακηρυγμένος στόχος της κυβέρνησης και των άλλων κομμάτων της αντιπολίτευσης, ότι η χώρα μας πρέπει να καταστεί διαμετακομιστικό κέντρο, όπως βεβαίως και ενεργειακός κόμβος; Είναι. Αυτοί οι στόχοι όμως, καμία σχέση δεν έχουν με τα συμφέροντα του λαού. Υπηρετούν τις ανάγκες της αστικής τάξης, ντόπιας και ξένης, γι' αυτό αυτά τα οδικά δίκτυα συγχρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. και εντάσσονται στα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Οι οδικοί άξονες. Τα μεγάλα δημόσια έργα μπορούν να συμβάλουν στη διαδικασία ανάκαμψης της καπιταλιστικής οικονομίας και αυτό δεν το αμφισβητείτε. Αυτή όμως, η καπιταλιστική ανάπτυξη δεν έχει στο οπτικό πεδίο την ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, αλλά έχει την εξασφάλιση των κερδών των μεγάλων κατασκευαστικών και γενικότερα, των επιχειρηματικών ομίλων. Ο όρος ανάπτυξη δεν είναι ουδέτερος, αλλά έχει να κάνει με το ποιος κάνει αυτή την ανάπτυξη και σε όφελος τίνος. Βεβαίως χρειάζονται τα δημόσια έργα, ούτε συζήτηση για αυτό. Όμως, το πραγματικό ερώτημα εδώ είναι δημόσια έργα για ποιον; Για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων ή έργα, τα οποία θα βασίζονται στην συνδυασμένη ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών; Η άποψή μας, λοιπόν, είναι ότι όχι μόνο δεν είναι έργο προτεραιότητας για το λαό, για την ικανοποίηση των δικών του, των σύγχρονων αναγκών, αλλά ότι τέτοια έργα ικανοποιούν μόνο τις ανάγκες της κερδοφορίας του κεφαλαίου.

Το δεύτερο που θέλω να υπογραμμίσω, αφορά στο ρόλο του αστικού κράτους σε μια κατεύθυνση στήριξης των επιχειρηματικών και κατασκευαστικών ομίλων και φαίνεται ξεκάθαρα από τα έργα τέτοιου χαρακτήρα. Στην αιτιολογική έκθεση, με λίγα λόγια, αναφέρετε ότι μας προέκυψε καπιταλιστική οικονομική κρίση, έπεσαν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και άρα, έπεσαν τα έσοδα και τα κέρδη της κατασκευαστικής εταιρίας κατακόρυφα. Ταυτόχρονα, υπήρξε έλλειψη ρευστότητας με την άνοδο του κόστους χρηματοδότησης, λόγω της κρίσης - γιατί χτύπησε, όπως λέτε, και το χρηματοπιστωτικό σύστημα – και δεν ήταν δυνατόν να υπάρξει μεγαλύτερη δανειοδότηση του έργου, με αποτέλεσμα τη διακοπή της κατασκευής του, ανεξάρτητα αν άκουσα τον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ να λέει ότι φταίνε οι προηγούμενοι. Στην αιτιολογική έκθεση, αυτά επικαλείστε. Τι κάνει τώρα το κράτος παίρνοντας υπόψη αυτές τις συνθήκες που δημιουργήθηκαν με βάση το ξέσπασμα της καπιταλιστικής οικονομικής κρίσης; Αναλαμβάνει από δω και πέρα το κράτος τη χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου, με χρήματα από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, δηλαδή με χρήματα του λαού, για να προχωρήσει ένα έργο που είναι, γενικότερα, σε όφελος του κεφαλαίου, που προωθεί τους στόχους που έχει βάλει και η σημερινή κυβέρνηση για μετατροπή της χώρας σε διαμετακομιστικό κέντρο, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα και την κερδοφορία του κατασκευαστικού ομίλου, αλλά και γενικότερα των επιχειρηματικών ομίλων. Με βάση την έκθεση του γενικού λογιστηρίου, για αυτό το έργο χρειάζονται 305 εκατ. ευρώ. Αυτό που κάνετε είναι να βάζετε αυτά τα λεφτά και του λέτε «πάρτε τα και βλέπουμε», τι να δούμε, δηλαδή, και όταν τα έσοδα του αυτοκινητόδρομου καλύπτουν τις δαπάνες - αυτή είναι η τροποποίηση που κάνετε – όταν καλύπτουν τις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, διασφαλίζουν τα κέρδη του κατασκευαστικού ομίλου και περισσεύει κάτι, τότε αυτά θα περάσουν στο δημόσιο. Αυτή είναι η τροποποίηση που προτείνετε, μαζί βεβαίως με κάποιες άλλες ρήτρες σε βάρος του παραχωρησιούχου, σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας κατασκευής του συγκεκριμένου έργου. Άρα, οι όποιες τροποποιήσεις στην σύμβαση παραχώρησης το μόνο που εξασφαλίζουν είναι τα συμφέροντα του κεφαλαίου και τίποτε περισσότερο.

Από τον εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, ακούσαμε το εξής παράδοξο: «Καταφέραμε να συνεχιστούν όλα τα έργα που είχαν σταματήσει από τους προηγούμενους, με κέρδος μάλιστα 700 εκατ. ευρώ». Προσέξτε τώρα, να δείτε τη λογική του ΣΥΡΙΖΑ. Σταματάει ένα έργο και για να συνεχιστεί, ο κατασκευαστικός όμιλος ζητάει π.χ. 1 δισεκατομμύριο επιπρόσθετη επιχορήγηση. Εσείς κάνετε διαπραγματεύσεις μαζί του και το μειώνετε αυτό, ας πούμε στο μισό, στα 500 εκατομμύρια ευρώ. Αντί να πείτε ότι «του δώσαμε παραπάνω 500 εκατομμύρια ευρώ», λέτε ότι «κερδίσαμε, με βάση τις απαιτήσεις, 500 εκατομμύρια». Μα η ουσία είναι ότι δώσατε 500 εκατομμύρια παραπάνω, όπως ακριβώς έδινε και η Ν.Δ. μποναμά σε όλες τις κατασκευαστικές εταιρείες. Το ίδιο κάνατε και εσείς.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Προβλεπόταν στη σύμβαση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΔΑΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Τι προβλεπόταν, προέβλεπε η σύμβαση τις απαιτήσεις; Η ουσία είναι η εξής, για ένα έργο που κοστίζει άλφα ποσό και είχε απαιτήσεις η κατασκευαστική εταιρία άλφα συν, εσείς δώσατε άλφα συν. Όχι, βεβαίως, τόσα όσα ζητούσε η κατασκευαστική εταιρία, αλλά σίγουρα παραπάνω από το προϋπολογισμένο κόστος του συγκεκριμένου έργου. Αυτό κάνατε. Και εσείς και οι προηγούμενοι, δίνετε μποναμά στις κατασκευαστικές εταιρείες και αυτό είναι η ουσία.

 Τέλος, θα αναφερθώ στο ζήτημα των διοδίων. Απ' ό,τι ξέρω, στο κομμάτι που λειτουργεί, δηλαδή για ένα μήκος περίπου 80 χιλιομέτρων - μιλάμε για τα επιβατικά αυτοκίνητα - σήμερα τα διόδια που πληρώνουν, είναι 4,9 ευρώ μόνο για να πας. Άρα δηλαδή, περίπου 5 ευρώ. Η δική σας κυβέρνηση διατηρεί και τα διόδια και το ύψος των διοδίων και για να χρυσώσει το χάπι - και δεν αφορά μόνο το συγκεκριμένο έργο, αλλά γενικότερα τα διόδια σε όλους τους οδικούς άξονες – δρομολογεί τα αναλογικά διόδια, τα οποία όπως λέει η ίδια είναι και πιο δίκαια. Αυτά τα έργα στην πράξη είναι αναγκαία για την εξασφάλιση της κερδοφορίας του μεγάλου κεφαλαίου και ο λαός αποδεικνύεται ότι τα πληρώνει δύο φορές. Τα πληρώνει 305 εκατομμύρια ευρώ για να κατασκευαστούν και θα τα ξαναπληρώσει όταν θα τα χρησιμοποιήσει, μέσω των διοδίων. Από την άλλη μεριά, το περιφερειακό οδικό δίκτυο, αυτό που αφορά τις λαϊκές ανάγκες, καταρρέει. Οι τρύπες μένουν έτσι όπως ανοίγονται, καμία δεν κλείνει. Έργα προτεραιότητας για σας μπορεί να είναι οι οδικοί άξονες που συμφέρουν το μεγάλο κεφάλαιο, αλλά δεν είναι έργα, όπως είναι για παράδειγμα τα έργα αντισεισμικής προστασίας και της αντιπλημμυρικής θωράκισης.

Κατά τη γνώμη του Κ.Κ.Ε., βεβαίως, υπάρχει άλλη λύση. Λύση σε όφελος του λαού μπορεί να αποτελέσει ο ενιαίος, κοινωνικοποιημένος φορέας των κατασκευών, που θα συγκεντρώνει όλα τα απαραίτητα μέσα και πόρους που υπάρχουν, θα ασχολείται με όλα τα έργα από τη φάση της μελέτης μέχρι και την φάση της κατασκευής και της λειτουργίας τους. Πρόκειται για έργα, τα οποία θα βασίζονται στη συνδυασμένη ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών, κατασκευή των απαραίτητων έργων με τις κατάλληλες πάντα προτεραιότητες, σε σχέση με την ικανοποίηση αυτών των αναγκών, με στόχο τη γρήγορη, φθηνή μετακίνηση προσώπων και προϊόντων, την εξοικονόμηση ενέργειας, την ισόρροπη παρέμβαση του ανθρώπου στο περιβάλλον, την σχεδιασμένη ανάπτυξη για την εξάλειψη της περιφερειακής ανισότητας, τον πλήρη έλεγχο της άμυνας και της ασφάλειας. Για να γίνουν βεβαίως αυτά, προϋπόθεση είναι η κοινωνικοποίηση των μονοπωλίων, των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής, ο επιστημονικός κεντρικός σχεδιασμός της οικονομίας με εργατικό έλεγχο και βεβαίως, με αποδέσμευση από την Ε.Ε. και το ΝΑΤΟ.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, εμείς θα καταψηφίσουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που κυρώνει την σύμβαση αυτή.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.. Αποστόλου Ευάγγελος, Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Μεγαλοοικονόμου Θεοδώρα, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πρατσόλης Αναστάσιος, Μορφίδης Κωνσταντίνος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κόνσολας Εμμανουήλ, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Μανιάτης Γιάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος και Γεωργιάδης Μάριος.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής των ΑΝΕΛ):** Το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε, απελευθερώνει ένα οδικό έργο πνοής, που κατά τα τελευταία χρόνια βρέθηκε σε κατάσταση αδράνειας. Το έργο αυτό ανήκει στην οδό κεντρικής Ελλάδας ή αλλιώς αυτοκινητόδρομο Ε65, είναι ένα μερικώς ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο συνολικού μήκους 231 χιλιομέτρων, που βρίσκεται σε εξέλιξη εδώ και μια δεκαετία, με στόχο να συνδέσει την ανατολική με τη δυτική Ελλάδα.

Με το ένα και μοναδικό άρθρο του παρόντος σχεδίου νόμου κυρώνεται η Σύμβαση που υπεγράφη την περασμένη εβδομάδα, στις 11 Δεκεμβρίου 2018, μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και του παραχωρησιούχου, βάσει της οποίας θα κατασκευαστεί άμεσα το ημιτελές τμήμα Λαμίας - Ξυνιάδας μήκους 32 χλμ..

Ως γνωστόν η αρχική σύμβαση παραχώρησης για την κατασκευή του συνολικού έργου υπογράφηκε το 2008, το 2009 ξεκίνησαν οι πρώτες εργασίες, ενώ μετά από μία διετία τα έργα πάγωσαν και εν τέλει διακόπηκαν το 2011, συνεπεία των προβλημάτων αποδέσμευσης κεφαλαίων, δηλαδή της έλλειψης ρευστότητας, που ανέκυψε λόγω της οικονομικής κρίσης.

Παρά το γεγονός ότι η οικονομική κρίση κορυφώθηκε πολύ αργότερα, εν τούτοις σήμερα και μετά τις αιτιάσεις, που προβλήθηκαν για την καθυστέρηση του έργου από συνάδελφο αναφερόμενο στα capital controls, σήμερα και με τα capital controls αυτό το έργο δεν παρεμποδίζεται πλέον ως προς την πρόοδό του και την εκτέλεσή του, ενόψει ότι δυσκολότερη περίοδος, ευκολότεροι όμως οι ελιγμοί και αποδοτικότερη η κυβερνητική πολιτική. Άρα, ένα έργο πνοής σήμερα βρίσκεται σε εξέλιξη και η βεβαιότητα, νομίζω ότι χαρακτηρίζει το έργο αυτό, ως προς την ολοκλήρωσή του.

Ως αποτέλεσμα, λοιπόν, αυτής της τότε αρνητικής οικονομικής έκβασης, αναφέρομαι στην περίοδο του 2011, τα συμβαλλόμενα Μέρη προχώρησαν σε νέα Συμφωνία τροποποίησης την 23η Νοεμβρίου του 2013, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των αναβληθέντων εργασιών και επομένως η βιωσιμότητα του έργου, Συμφωνία που κυρώθηκε με το νόμο 4219 / 2013.

Αυτά ήταν, εν ολίγοις, τα βήματα που προηγήθηκαν, προκειμένου να φτάσει προς κύρωση στη Βουλή η σημερινή τροποποιητική Σύμβαση, για την οποία συζητούμε σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κρισιμότητα ολοκλήρωσης του έργου αυτού είναι εμφανής, τα πολλαπλασιαστικά δε οφέλη, που εκτιμάται πως θα προκύψουν από την ταχύτερη και ασφαλέστερη διασύνδεση περιοχών της Περιφέρειας, θα οδηγήσουν σε μια ολιστική αναβάθμιση των εμπορευματικών μεταφορών. Η αύξηση του όγκου κυκλοφορίας αγαθών, η μείωση του κόστους μεταφοράς προϊόντων και επομένως η αύξηση των δεικτών ανταγωνιστικότητας είναι καθοριστικές παράμετροι οικονομικής μεγέθυνσης, ενώ αναμφίβολη είναι και η εκτιμώμενη προστιθέμενη αξία, που θα αποκτήσουν οι τουριστικοί προορισμοί.

Το έργο αυτό αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και με την επιτάχυνση της ολοκλήρωσής του το ελληνικό δημόσιο εκπληρώνει μια ακόμη δέσμευσή του έναντι της Ε.Ε., δηλαδή να καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την κατασκευή των αναβαλλόμενων τμημάτων της οδικής αυτής αρτηρίας.

Επίσης, με τις διατάξεις του παρόντος κυρώνεται η τροποποιητική Σύμβαση, που αφορά τόσο την περίοδο κατασκευής, όσο και την περίοδο λειτουργίας του νότιου τομέα του αυτοκινητόδρομου. Η περίοδος κατασκευής είχε αυστηρές προθεσμίες για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων, των αρχαιολογικών εργασιών και τις μετακινήσεις των δικτύων κοινής ωφέλειας, ενώ έχει ήδη προηγηθεί η θετική γνωμοδότηση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και η δαπάνη που προκαλείται εις βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού και η οποία, όπως αναφέρθηκε, είναι 305 εκατ. ευρώ, ποσό που θα καλυφθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Τέλος, προβλέπεται ανά πενταετία η υποχρέωση του παραχωρησιούχου προς το δημόσιο να αποδίδει το ποσόν που θα υπολείπεται, μετά την αφαίρεση των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης.

Τελειώνοντας, κυρία Πρόεδρε, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες υπερψηφίζουμε το παρόν νομοσχέδιο επί της αρχής και εις το μοναδικό του άρθρο και πιστεύουμε ότι μέσω αυτού του νομοσχεδίου επιταχύνεται η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Ε65, ενός έργου με ιδιαίτερη στρατηγική σημασία για την ανάπτυξη της χώρας, βασισμένου βεβαίως σε σύγχρονα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»):** Σε σχέση με το κατεπείγον του νομοσχεδίου, νομίζω ότι δόθηκαν εξηγήσεις από τον κ. Υπουργό, γιατί καθυστέρησε το έργο, γιατί αφενός έπρεπε να πάρει την έγκριση από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού, μετά έπρεπε να περάσει από το Ελεγκτικό Συνέδριο κ.λπ..

Πρόκειται για το τμήμα ημικόμβου Ξυνιάδας – Λαμίας - Ξυνιάδας, το οποίο είναι ενταγμένο στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Γενικά ο Ε65 έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας και συγχρηματοδοτείται από την Ε.Ε., όπως είπαμε και προηγουμένως. Η αρχική σύμβαση παραχώρησης του έργου έγινε το 2007, μετά έγιναν τροποποιήσεις του 2013, το 2015 και καταλήξαμε τώρα, μετά από δώδεκα χρόνια προβλημάτων και καθυστερήσεων, να έρχεται η συγκεκριμένη Σύμβαση προς κύρωση στη Βουλή. Έτσι επιχειρείται η ολοκλήρωση του ημιτελούς κόμβου του ΠΑΘΕ, δηλαδή Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι, του μεγάλου αυτοκινητόδρομου της χώρας στον κόμβο της Ξυνιάδας, τον έναν από τους τρεις της αρχικής Σύμβασης, που αποτελούν τα λεγόμενα αναβαλλόμενα τμήματα του έργου από τον παραχωρησιούχου, με προϋπολογισμό 305 εκατ. ευρώ από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Σήμερα, είμαστε στη φάση όπου έχει παραδοθεί το κεντρικό τμήμα Ξυνιάδα - Τρίκαλα στα τέλη του 2017, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδος παρέμενε τυφλός και αυτό είναι μια ακόμα ελληνική πρωτοτυπία, καθώς από τα συνολικά 190,5 χιλιόμετρα του Ε65 παραδόθηκε στην κυκλοφορία πρώτα μόνο το μεσαίο τμήμα, μήκους 79 χιλιομέτρων, ενώ οι άκρες παρέμεναν σε αναμονή. Τώρα, το νότιο τμήμα, δηλαδή το Λαμία - Ξυνιάδα, μήκους 32 χιλιομέτρων, θα οδηγηθεί προς ολοκλήρωση με την παρούσα σύμβαση, ενώ για το βόρειο τμήμα, το Τρίκαλα - Εγνατία, που θα ενοποιήσει τον κεντρικό κορμό της χώρας με την Εγνατία οδό, ώστε να υπάρχει όλη η διασύνδεση της βασικής ραχοκοκαλιά της χώρας, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών βρίσκεται σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων για τη χρηματοδότησή του και απαιτείται οριστικοποίηση τεχνικών και χρηματοοικονομικών θεμάτων.

Με τη νέα Σύμβαση, λοιπόν, επέρχονται ορισμένες αλλαγές ήσσονος σημασίας, όμως υπάρχουν και διαδικαστικές τεχνικές τροποποιήσεις, που αλλάζουν σημαντικά τη δυναμική του έργου. Για παράδειγμα, τροποποιείται το άρθρο 18 της αρχικής Σύμβασης και πλέον θα επιβάλλονται στον παραχωρησιούχο αυστηρότερες ρήτρες, τόσο χρηματικά, όσο και χρονικά, δηλαδή στενότερα περιθώρια για το αναβαλλόμενο τμήμα, θέματα που έχουν να κάνουν με το Φ.Π.Α και το δημόσιο, που θα καλύπτει ένα κομμάτι, καθώς και άλλα θέματα, που αναλαμβάνει το δημόσιο, όπως κάποιες εργασίες αποκατάστασης. Όλα αυτά είναι στη καινούργια Σύμβαση.

Αυτό που όπως είπαμε καθυστέρησε την έναρξη των εργασιών και πήγε στη Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ήταν τα διάφορα αναβαλλόμενα τμήματα και κατά πόσο αυτά παραβίασαν τους κανόνες του ανταγωνισμού. Χρειάστηκαν σχεδόν δύο χρόνια με αλλεπάλληλες ανταλλαγές αλληλογραφίας ανάμεσα στις δύο πλευρές. Η αιτιολόγηση δεν ήταν αυτονόητη, οπότε χρειάστηκε αυτή η επεξεργασία, να πεισθεί η DG COMP, ότι δεν παραβιάζονται οι αρχές του ανταγωνισμού. Το κόστος του έργου, όπως ειπώθηκε προηγουμένως, είναι λίγο πάνω από τα 300 εκατ. ευρώ, οι εργασίες θα διαρκέσουν τρία χρόνια και θα ολοκληρωθούν το 2021. Στα 200 χρόνια από την Ελληνική Επανάσταση θα έχουμε και το κεντρικό κομμάτι, κάπως ολοκληρωμένο, της περιοχής, που πρωταγωνίστησε στην Ελληνική Επανάσταση.

Εμείς δεν είμαστε αρνητικοί στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όμως θα δηλώσουμε επιφύλαξη για την Ολομέλεια, κυρίως εξαιτίας του γεγονότος ότι όπως έχουμε τα κάλαντα αυτή την περίοδο, έτσι έχουμε και πολλές τροπολογίες. Δεν θα θέλαμε να φορτωθεί με άσχετες τροπολογίες το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, γι' αυτό δηλώνουμε και επιφύλαξη για την Ολομέλεια.

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

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων):** Κύριοι Υπουργοί, εγώ θέλω να ρωτήσω το εξής, που είναι και αυτονόητο και φαντάζομαι το έχουν ρωτήσει και άλλοι συνάδελφοι.

Αυτό το σχέδιο νόμου, τώρα ήρθε στο Υπουργείο; Σας ήρθε, δηλαδή, χθες, προχθές, ξέρατε ότι το deal-line είναι ότι πρέπει να ψηφιστεί μέσα στις γιορτές και σας ήρθε τώρα το νομοσχέδιος; δεν το γνωρίζατε και πρέπει να κατατεθεί ένα δεύτερο κατ' επείγον νομοσχέδιο μέσα σε αυτή την εβδομάδα, πριν τις γιορτές; Να ψηφίζουμε και να τρέχουμε, εν μέσω Προϋπολογισμού, πραγματικά «μέσα στην τούρλα του Σαββάτου», για να χρησιμοποιήσω μια λαϊκή έκφραση και να μην προλάβουμε καν, με όλες αυτές τις διαδικασίες και όλα αυτά τα νομοσχέδια που υπάρχουν, να το αναλύσουμε σωστά για να μπορέσουμε να τοποθετηθούμε;

Εγώ αυτή την ερώτηση έχω να κάνω, δηλαδή δεν μπορούσε να έρθει μετά, δεν μπορούσε να υπάρξει η κανονική διαδικασία, να υπάρξει μια δημόσια διαβούλευση;

Κατηγορείτε τις προηγούμενες Κυβερνήσεις ότι νομοθετούσαν κακώς και λανθασμένα, όσον αφορά και το πώς αντιμετωπίζανε τα διάφορα νομοσχέδια με τα «επείγοντα» και τα «κατ' επείγοντα» και ούτω καθεξής. Πού είναι η δική σας αλλαγή πάνω σε αυτή τη συμπεριφορά, για να νομοθετήσουμε επιτέλους σωστά μέσα σ` αυτό το Κοινοβούλιο, να έρχεται μια νορμάλ διαδικασία, να μπορούμε να συζητάμε όπως πρέπει να συζητάμε, να ανταλλάσσουμε απόψεις και να έχουμε στο τέλος της ημέρας μια παραγωγική διαδικασία, έναν διάλογο και να ψηφίζουμε όλοι με βάση, όχι την αντιπολίτευση και τις κομματικές συμπεριφορές, αλλά πραγματικά να ψηφίζουμε με βάση το σωστό και με βάση το συμφέρον της χώρας;

Δεν μας αφήνετε περιθώριο στο να μην επιφυλαχτούμε μέχρι την Ολομέλεια, γιατί η συζήτηση γίνεται σήμερα, πρέπει να δούμε πώς θα ολοκληρωθεί αυτή η συζήτηση και να τοποθετηθούμε, σαν ψήφο εμπιστοσύνης ή να καταψηφίσουμε ή οτιδήποτε να κάνουμε πάνω σε αυτό το σχέδιο νόμου. Θετικοί είμαστε, εννοείται ότι θέλουμε να ολοκληρωθεί ο αυτοκινητόδρομος, εννοείται ότι θέλουμε όλες αυτές οι διαδικασίες να προχωρήσουν, αλλά πραγματικά έχουμε μια επιφύλαξη, γιατί μπορεί να έρθουν αναρίθμητες τροπολογίες, για άλλη μια φορά. Δεν μπορείτε να δεσμευθείτε, κύριε Υπουργέ, ότι δεν θα φέρετε καμία τροπολογία την Παρασκευή - σίγουρα είναι κάτι το οποίο δεν το γνωρίζετε - άρα θα πρέπει να μπούμε πάλι στη διαδικασία να συζητάμε για τις τροπολογίες, να συζητάμε για την κοινοβουλευτική διαδικασία που δεν γίνεται σωστά και όχι επί της ουσίας του κάθε νομοσχεδίου, αλλά να ασκούμε αρνητική κριτική για τον τρόπο που νομοθετεί η Κυβέρνηση.

Με αυτό το σκεπτικό, δεν θα μπω στην ανάλυση του σχεδίου νόμου, γιατί και πάλι θα πω για άλλη μια φορά, κύριε Υπουργέ, ότι είναι κάτι θετικό και πρέπει να το ολοκληρώσουμε κάποια στιγμή. Εννοείται, ότι όλα τα έργα που αφορούν τους αυτοκινητόδρομους και όχι μόνο, που έχουν να κάνουν με το Υπουργείο του οποίου αρμοδιότητα έχετε εσείς και ηγείστε, πρέπει να προχωράνε, γιατί βοηθάνε, στο τέλος της ημέρας, και διευκολύνουν τους Έλληνες πολίτες και σίγουρα διευκολύνουν και την διαμεσολάβηση για τις μεταφορές και οτιδήποτε έχει να κάνει με την Οικονομία της χώρα μας, αλλά πραγματικά κάποια στιγμή πρέπει να αποφασίσουμε σε αυτή τη Βουλή, ότι θα μπούμε σε ουσιαστική συζήτηση στο χρόνο που αρμόζει στο κάθε σχέδιο νόμου, για να μπορούμε να έχουμε έναν εποικοδομητικό διάλογο.

Θα διατηρήσουμε την επιφύλαξή μας και θα τοποθετηθούμε αναλυτικά στην Ολομέλεια.

Ευχαριστώ κύριε Υπουργέ και όλη η κριτική είναι με πολύ θετικό πρόσημο και δεν θέλω να σας κατακρίνω, αλλά πραγματικά καταλαβαίνετε πόσο δύσκολη βδομάδα έχουμε περάσει και πόσο δύσκολη ακολουθεί η συνέχειά της μέχρι το τέλος, πριν κλείσουμε για τις γιορτές- δεν θα πω για «κάλαντα» και τέτοια, γιατί δεν μου αρέσει καθόλου να λαϊκίζω.

Καλή συνέχεια εύχομαι σε όλους.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τ**ο λόγο έχει ο κ. Κάτσης.

**ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ:** Εγώ θέλω να «πιαστώ» λίγο από το τελευταίο που είπε ο συνάδελφος- κατά τα άλλα συμπαθής- ο κ. Γεωργιάδης, ότι ήταν μια δύσκολη βδομάδα για την Αντιπολίτευση, αυτή. Πραγματικά, μετά από 8 χρόνια μνημονίων, ένας επεκτατικός Προϋπολογισμός. Είναι μια δύσκολη βδομάδα για κάθε Κόμμα της Αντιπολίτευσης, σε όποιους επένδυσαν στην καταστροφολογία και δεν τους βγαίνει, αλλά νομίζω ότι πολιτικά, όντως είναι κάτι μη διαχειρίσιμο.

Εγώ θέλω να σταθώ σε ένα πράγμα, το οποίο κατέθεσε ο Υπουργός σήμερα στα πρακτικά, στην Επιτροπή, το οποίο δεν είναι καινούργιο, δηλαδή, δεν έπρεπε «να πέφτουν τα μέλη της Επιτροπής από τα σύννεφα» και πολλώ δε μάλλον, ο ελληνικός λαός. Αλλά, ενώ αυτή η έκθεση έχει βγει από τον Μάρτιο του 2018, δεν έχει τύχει καμιάς προβολής, ούτε από τα συστηματικά Μέσα Ενημέρωσης, ούτε από τον Τύπο, ούτε από πουθενά. Και δεν μιλάμε για κάτι το οποίο δεν μας αφορά, μιλάμε για χρήματα του ελληνικού λαού που αφορούν κομβικούς άξονες, κομβικούς δρόμους που πλήρωναν οι Έλληνες πολίτες επί χρόνια, που είχαν πέσει τα «πανωπροίκια» σε δυσθεώρητα ύψη, της τάξης του 1,2 δις ευρώ και η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου είναι καταπέλτης.

Δεν υπάρχει κανένα περιθώριο από την Αντιπολίτευση να κάνει κριτική, ότι αυτή η Κυβέρνηση έκανε τα εγκαίνια στους νέους άξονες, επειδή μάλλον οι προηγούμενες Κυβερνήσεις δεν είχαν κορδέλες, τους είχαν τελειώσει οι κορδέλες και το αφήσανε για την επόμενη Κυβέρνηση! λες και δεν προλάβαιναν να κάνουν, είχαν πολλή δουλειά! Λες και δεν θυμούνται οι Έλληνες πολίτες για τις μεταφερόμενες μπουλντόζες. Έπαιρναν τις μπουλντόζες από το ένα σημείο, τις πήγαιναν στο άλλο, έβγαζαν δύο φωτογραφίες και έλεγαν «τρέχουν τα έργα». Εμείς όμως που διανύαμε τους δρόμους συνέχεια, ξέρουμε ότι οι δρόμοι δεν προχωρούσαν στο παραμικρό, ήταν σταματημένοι 5-6 χρόνια, ίσως και παραπάνω και ήταν μια εικονική πραγματικότητα. Δεν γνωρίζαμε, δηλαδή, ότι στην Ιόνια Οδό δεν είχαν τελειώσει οι απαλλοτριώσεις, στο Αβγό, στην παράκαμψη του Μενιδίου; Το 52% των απαλλοτριώσεων δεν είχαν καν συζητηθεί. Πως μπορούσε να τελειώσει εντός χρονοδιαγράμματος, ένα τόσο μεγάλο έργο δυσθεώρητο και τεχνικά τόσο σημαντικό, τόσο δύσκολο και απαιτητικό; Τα θυμάται αυτά ο ελληνικός λαός.

Λέει εδώ η έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στην οποία θέλω να τοποθετηθώ και να ακουστεί και στο ελληνικό Κοινοβούλιο, για το 1,2 δις ευρώ: «Ημιτελείς συμβάσεις, αναθεωρήσεις με μείωση του φυσικού αντικειμένου, μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων και μεγάλες εκκρεμότητες, πάνω από 50%, στις απαλλοτριώσεις, τις αδειοδοτήσεις και στα αρχαιολογικά έργα» Συγκεκριμένα για την Ολυμπία Οδό, ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 69% - από 7,7 εκατ. ευρώ σε 13 εκατ. ευρώ. Στο μεταξύ, το μήκος του προς κατασκευή αυτοκινητοδρόμου μειώθηκε κατά 45%, πάει το φυσικό αντικείμενο, 50% σχεδόν. Ομοίως στον αυτοκινητόδρομο της Κεντρικής Ελλάδος - αν δεν κάνω λάθος είναι αυτός που συζητάμε σήμερα, για το κομμάτι που είχε βγει εκτός - το συνολικό κόστος του έργου ανά χιλιόμετρο αυξήθηκε κατά 47% - από 13,7 εκατ. ευρώ σε 20,2 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο - ενώ ο αυτοκινητόδρομος, το φυσικό αντικείμενο, συρρικνώθηκε κατά 55% - αυτό που λέμε, ότι βγήκε το πάνω και το κάτω τμήμα - και το συνολικό κόστος επανεκκίνησης και των τριών αυτοκινητοδρόμων - Ε65, Ολυμπία οδός, Μορέας - αυξήθηκε κατά 36%, από 9,1 εκατ. ευρώ σε 12,4 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο, με ταυτόχρονη μείωση του φυσικού αντικειμένου.

Δεν μπορώ να καταλάβω, λοιπόν, πώς μπορεί να μιλάει η Αντιπολίτευση. Εγώ δεν μηδενίζω, δεν λέω ότι η Αντιπολίτευση δεν έχει κάνει μεγάλα έργα, αλλά τι να το κάνω, αν τα έχει κάνει με τρεις φορές πάνω τις κοστολογήσεις, με μείωση 50% του φυσικού αντικειμένου και με απευθείας αναθέσεις; Και έρχονται και εγκαλούν εμάς, που έχουμε κάνει μια αναδιαπραγμάτευση, εξοικονομήσαμε 750 εκατ. ευρώ, ολοκληρώσαμε εντός χρονοδιαγραμμάτων των έργων τους αυτοκινητόδρομους. Έβαζαν στοίχημα με τον Υπουργό το 2016, ότι δεν θα έχει έτοιμη την Ολυμπία Οδό, ο Υπουργός τους έκανε πλάκα - γιατί αυτός είναι ο χαρακτήρας του - και τους έλεγε: «Θα κάνουμε τα εγκαίνια στην πλατεία στην Πάτρα, νωρίτερα από ότι περιμένετε» και πραγματικά δεν έχουν κανένα επιχείρημα.

Όλα αυτά τα γνωρίζει ο ελληνικός λαός και για τις δίδυμες σήραγγες, οι οποίες δεν έχουν φτιαχτεί στην Εγνατία Οδό, που αφορά και μας, στη δικιά μας περιοχή και όλη τη Βόρεια Ελλάδα, αφορά και τις λωρίδες έκτακτης ανάγκης και τα σημεία που πρέπει να σταματήσουν τα αυτοκίνητα. Ας πάει ένας στην Εγνατία Οδό, από την Ηγουμενίτσα, που είναι το τέλος της Εγνατίας Οδού ή η αρχή - όπως το πάρει κανείς, μιας και είναι και το λιμάνι - μέχρι τη Θεσσαλονίκη, να μου πει σε πόσες τουαλέτες μπορεί να σταματήσει ή σε πόσα σημεία μπορεί να κάνει μια στάση για ανάπαυση ένας οδηγός.

Είναι φοβερή η κατάσταση. Αυτά τα εγκλήματα, αυτά είναι πράγματα τα οποία συζητάνε οι πολίτες, αλλά δεν συζητιούνται εδώ μέσα. Δεν γίνεται πλέον να είμαστε αποκομμένοι από την πραγματικότητα, πρέπει εδώ μέσα να συζητηθούν όλα και ακριβώς γι' αυτό το λόγο, θα έπρεπε η Αντιπολίτευση, αντί να λέει ότι «εγκαινιάσατε έργα επειδή εμείς δεν προλάβαμε, μας ρίξατε» και δεν ξέρω πόσο «κακοί ή διαβολικοί είστε» ή «δεν είχαμε κορδέλες για να κάνουμε τότε τα εγκαίνια», να είναι λίγο πιο μαζεμένη, να ζητήσει και ένα συγνώμη για όλα αυτά που είναι καταγεγραμμένα στην έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου και που έχουν φεσώσει τον ελληνικό λαό και από κει και πέρα να πορευθούμε για την επόμενη μέρα.

Ο Υπουργός ήδη ανακοίνωσε από το βήμα της Βουλής -προχθές, αν δεν κάνω λάθος- 9 δις. ευρώ νέες συμβάσεις εντός του 2019. Το αμφισβητούν ότι θα συμβασιοποιηθούν; Γιατί όσες φορές αμφισβήτησαν οποιονδήποτε Υπουργό της κυβέρνησης, έπεσαν έξω. Όμως, να ξέρουν και τι θα πουν στους πολίτες τους στην Πρέβεζα και στην Αιτωλοακαρνανία, όπως και στους πολίτες στην κεντρική και στερεά Ελλάδα, να ξέρουν τι θα πουν στον αποκλεισμό του Ε65 με την έξοδο προς την Εγνατία για να αναδειχθούν και τα λιμάνια της κεντρικής και βόρειας Ελλάδος, να απολογούνται στους πολίτες πλέον.

Νομίζω ότι πρέπει να ψηφιστεί χωρίς κανέναν αστερίσκο από όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Η ελληνική κυβέρνηση και εμείς, οι Βουλευτές της πλειοψηφίας που στηρίζουμε αυτή την ελληνική κυβέρνηση, σεβόμαστε κάθε ευρώ του Έλληνα φορολογούμενου και γι' αυτό ακριβώς, επειδή έχει κοπεί η ρεμούλα, η διαπλοκή, η μάσα, ακριβώς γι' αυτό το λόγο, έχουμε και το δικαίωμα να κάνουμε αυτή την κριτική και αποδεικνύουμε στην πράξη ποιοι είναι οι αποτελεσματικοί και ποιοι είναι οι καταστροφολόγοι.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Αγαπητοί συνάδελφοι, οι υποδομές αναμφίβολα αποτελούν τη βασική προϋπόθεση για την ασφαλή μεταφορά των ανθρώπων και του ανθρώπινου μόχθου. Αυτό αποτυπώνεται από όλους τους ειδικούς, από όλα τα Πολυτεχνεία της χώρας και είναι γεγονός ότι από τη στατιστική αποτύπωση, τα θύματα πάνω στην άσφαλτο συμβαίνουν στους κλειστούς αυτοκινητόδρομους μόνο στο 9%, το 40% περίπου, μέσα στον πολεοδομικό ιστό και το υπόλοιπο 50% στο δευτερεύον οδικό δίκτυο. Επομένως, η κατασκευή ενός κλειστού αυτοκινητόδρομου σημαίνει ότι μεταφέρουμε τους ανθρώπους από ένα επισφαλές περιβάλλον σε ένα πολλαπλά ασφαλέστερο περιβάλλον, σε έναν κλειστό αυτοκινητόδρομο.

Υπό την έννοια αυτή, δε μπορεί κανείς να αρνηθεί την υλοποίηση οποιουδήποτε τέτοιου έργου, του οποίου τα οφέλη είναι προφανή. Όμως, αν δούμε την έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, που είναι γνωστή από την άνοιξη του 2018, την περιγραφή σε ό,τι αφορά τη διαχείριση των έργων από την κυβέρνηση της Ν.Δ. και την κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου ή Βενιζέλου - Σαμαρά, μπορεί κανείς να βγάλει εύκολα συμπεράσματα για το τι συνέβαινε ακριβώς στα έργα και γιατί σταματούσαν.

Πέρα από την οικονομική διάσταση, υπάρχει μια άλλη ανάγνωση της Έκθεσης του ο Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, όπου αποτυπώνεται μια δυσμενής πραγματικότητα για τη χώρα μας, που δεν μας τιμά καθόλου. Ουσιαστικά, μας λένε ότι μόνο για τρία έργα πληρώσαμε παραπάνω 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ, όταν το φυσικό αντικείμενο των έργων μειώθηκε 55% στην περίπτωση του Ε65 και 45% στην περίπτωση της «Ολυμπίας Οδού».

Υπάρχει και μια άλλη διάσταση. Αυτά τα έργα έπρεπε να ολοκληρωθούν το 2012. Από το 2012 μέχρι το 2017 που ολοκληρώθηκαν με αυτή την κυβέρνηση, μεσολάβησαν κάποια χρόνια. Αυτά τα χρόνια αποτυπώνουν ανθρώπινο πόνο από το γεγονός ότι δεν είχαν ολοκληρωθεί οι οδικοί άξονες και κάποιοι έχασαν τη ζωή τους εξ αυτού του λόγου. Αν δούμε ποια είναι η πραγματικότητα σε σχέση με το πραγματικό κόστος, θα παρατηρήσετε ότι υπάρχει μια επιπλέον δαπάνη που δεν φαίνεται. Όμως, αν μελετήσει κανείς την πραγματικότητα των τελευταίων ετών, δηλαδή, τη διαφορά που είχαμε σε ανθρώπινες απώλειες του 2016 προς το 2017, μιλάμε για 77 λιγότερους νεκρούς, 129 λιγότερους βαριά τραυματίες και ανάπηρους και περίπου 700 λιγότερους ελαφρά τραυματίες.

Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο αποδίδει αυτή τη διαφορά στο γεγονός ότι τον τελευταίο χρόνο παραδόθηκαν περί τα 500 χιλιόμετρα κλειστοί αυτοκινητόδρομοι. Επομένως, η βελτίωση των υποδομών - αυτό λένε οι επιστήμονες - ουσιαστικά προάγει την υπόθεση της ασφαλούς μεταφοράς των πολιτών και του ανθρώπινου μόχθου. Έχουμε μια μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και έχουμε και μια ανάλογη οικονομία κλίμακος. Αυτό, για το 2017 αποτυπώνεται στα 350 εκατ. ευρώ και αν το 2018 ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας σήμερα, έχουμε 29 λιγότερους νεκρούς από ότι είχαμε πέρυσι, δηλαδή, 106 λιγότερους από ότι είχαμε το 2016.

Επομένως, αν ολοκληρωθεί στις υπόλοιπες μέρες του χρόνου και δεν έχουμε κάποιο έκτακτο γεγονός, θα υπάρξει μια επιπλέον οικονομία κλίμακος της τάξης των 300 εκατομμυρίων ευρώ, δηλαδή, στα δύο χρόνια είχαμε περίπου τα 800 εκατ. οικονομία κλίμακος. Αν αυτά τα έργα είχαν υλοποιηθεί το 2012, θα είχαμε προφανώς λιγότερο ανθρώπινο πόνο και μια οικονομία κλίμακος για να κάνουμε σχολεία, να κάνουμε νοσοκομεία, να κάνουμε επιπλέον δρόμους. Αυτή τη διάσταση δεν την πιάνει το Ελεγκτικό Συνέδριο, παρά μόνο αποτυπώνει την υλοποίηση των έργων και τη δαπάνη που προέκυψε, σύμφωνα με τις συμβάσεις που είχαν συμφωνηθεί.

Κλείνοντας, θέλω να αναφέρω ότι τα 764 εκατ. που πέτυχε αυτή η κυβέρνηση σε σχέση με την επαναδιαπραγμάτευση, αφορά στην «Ολυμπία Οδό» με 170 εκατομμύρια λιγότερα, στην «Ιόνια» με 230 εκατομμύρια λιγότερα, στην Ε65 με 137 λιγότερα και στον αυτοκινητόδρομο «Μορέας» με 225 εκατομμύρια λιγότερα. Αν τα μαζέψει κανείς όλα αυτά είναι 764 εκατομμύρια, αλλά είναι και τα Τέμπη. Τα Τέμπη είναι ένα έργο που έπρεπε να υλοποιηθεί και από εκεί να ξεκινήσει, κατά την άποψη μου, η ΠΑΘΕ, γιατί εκεί «άναβαν τα λαμπάκια» σε ό,τι αφορά τους θανάτους και εκεί θυμίζω ότι ολοκληρώθηκε αυτό το έργο.

Για να γίνει απολύτως κατανοητό, θα κλείσω με το Μετρό της Θεσσαλονίκης, το οποίο, σε υλοποιημένο έργο 30% περίπου, οι επιπλέον απαιτήσεις του εργολάβου, οι εξωσυμβατικές, ήταν 500 εκατομμύρια. Από την επαναδιαπραγμάτευση που έγινε και γι' αυτό το έργο μειώθηκαν οι απαιτήσεις του εργολάβου στο 50% και σήμερα, αυτό το έργο που ήταν ανέκδοτο έχει πλέον τελειώσει ένας σταθμός, το Σιντριβάνι, και το 2019 θα είναι ένα έργο που θα παρέχει πριν απ' όλα, περισσότερη ασφάλεια στους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Μιλάμε για ένα έργο που θα το χρησιμοποιούν 75 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Αν μιλάμε μόνο για τη βασική γραμμή, επί δέκα χιλιόμετρα, είναι 750 εκατομμύρια χιλιομετρικοί επιβάτες και αντιλαμβάνεστε ότι όλοι αυτοί που κυκλοφορούν στην επιφάνεια θα περάσουν στο μέσο σταθερής τροχιάς που είναι πολλαπλά στο μέρος της ασφάλειας και εκτός των άλλων, δηλαδή, των περιβαλλοντικών ωφελημάτων, θα έχουμε και μια περαιτέρω οικονομική ωφέλεια.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΜΟΡΕΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να κάνω ένα σχόλιο για αυτά που ακούστηκαν από τον Εισηγητή της Ν.Δ. και αισθάνθηκα άσχημα και σαν Τρικαλινός πολίτης, αλλά και σαν Βουλευτής των Τρικάλων. Από ότι λένε οι ειδικοί, όλο αυτό το κομμάτι του δρόμου σχεδιάστηκε λάθος και δεν έκαναν τίποτα για οκτώ χρόνια και μας εγκαλούν τώρα, σαν κυβέρνηση, εμείς, που παραδώσαμε το μεσαίο κομμάτι, το «τυφλό κομμάτι» και σχεδιάζουμε τώρα το νότιο κομμάτι, το οποίο είναι από την ΠΑΘΕ μέχρι την Ξυνιάδα. Πάει πολύ να μας εγκαλούν, ενώ αυτοί σχεδίασαν και λάθος και δεν έκαναν τίποτα.

Επίσης, να πω ότι αυτό είναι ένα έργο πνοής, ζωτικής και εθνικής σημασίας, όχι μόνο για τη Θεσσαλία, όχι μόνο για τη Στερεά Ελλάδα, αλλά και για τη δυτική Μακεδονία και για την Ήπειρο, αλλά πολύ περισσότερο, θα συνδέσει μέσω Εγνατίας οδού και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, οπότε θα έχουμε μεγάλη εξυπηρέτηση στο χώρο του τουρισμού.

Εκείνο που τουλάχιστον θέλω να πω είναι ότι πρέπει να προχωρήσουμε άμεσα να σχεδιάσουμε, να υλοποιήσουμε και το υπόλοιπο κομμάτι που θα ξεκινήσει από τα Τρίκαλα και θα φτάσει στην Εγνατία. Νομίζω ότι μετά από την Συμφωνία που έγινε από όλους τους ενδιαφερόμενους και φορείς και θα βγει από τα Τρίκαλα στην τοποθεσία Κηπουργιός στα Γρεβενά, διευκολύνει πάρα πολύ και θα κοστίσει λιγότερο, άρα μπορούμε να προχωρήσουμε πάρα πολύ γρήγορα και αυτό. Τα υπόλοιπα θα τα πούμε αύριο στην Ολομέλεια.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Το ζήτημα των οδικών αξόνων της χώρας είναι καταρχάς ένα σημαντικό ζήτημα εκδημοκρατισμού της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας μας. Οι οδικοί άξονες είναι η πρώτη και η βασική προϋπόθεση για την μάχη ενάντια στην αναπτυξιακή ανισότητα. Με λίγα λόγια, να έρθει στο προσκήνιο και η ελληνική περιφέρεια. Σε αυτήν ακριβώς τη στρατηγική στόχευση το σύνολο των οδικών αξόνων της χώρας της προηγούμενης δεκαετίας συντάχθηκε σε μια λογική που τα λέει όλα το ελεγκτικό ευρωπαϊκό συνέδριο, δηλαδή τριπλάσιο κόστος, άρα γιατί τριπλάσιο κόστος; Κάτι συνέβαινε. Είναι λογικό να συνάπτουμε το συμπέρασμα του τι συνέβαινε. Σταμάτημα τελικά των έργων και γιατί συνέβη αυτό; Πάλι είναι προφανής οι απαντήσεις, κοντά στο νου και η γνώση.

Εδώ, είμαι υποχρεωμένος να δώσω και δημόσια στην Επιτροπή μας συγχαρητήρια του Υπουργείου Μεταφορών και στον ίδιο τον Υπουργό και στους παράγοντες που φροντίσανε όλη αυτή την αρνητικότητα που παραλάβαμε να την αλλάξουμε. Όχι μόνο να ολοκληρώσουν τα έργα που σταμάτησαν το 2012, όπως λέει το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, αλλά να τα ολοκληρώσουν και φθηνότερα κατά 700 περίπου εκατομμύρια ευρώ. Αυτό είναι πράγματι το δικό μας παράδειγμα διακυβέρνησης όσον αφορά αυτή καθ’ αυτή την διαδικασία των εργολαβιών, των μεγάλων έργων, όπως είναι οι οδικοί άξονες στη χώρα μας, αλλά και το παράδειγμα του πώς πρέπει να τα αντιμετωπίζουμε, ώστε να έχουμε ισόρροπη ανάπτυξη και δίκαιες συμβάσεις σε επίπεδο οικονομικών διαδικασιών.

Ένα δεύτερο που διασώζει αυτή η ολοκληρωμένη διαχείριση και προσπάθεια είναι το πολύ σημαντικό ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Η χώρα μας, πέρα του ότι είναι κατακερματισμένη και δύσκολη στην επικοινωνία ανάμεσα στις περιφέρειες και στις περιοχές της, πλήρωνε και πληρώνει ακόμα ένα σημαντικό φόρο αίματος στην άσφαλτο, ακριβώς, γιατί δεν έχουμε την ασφάλεια πέρα από όλα τα άλλα και αυτών καθ’ αυτών των μεγάλων οδικών αξόνων. Αυτό το πράγμα επιτέλους μπαίνει σε μία καλύτερη στατιστική εικόνα και είναι σίγουρο ότι όσο εξελίσσονται αυτές οι διαδικασίες, ο φόρος αίματος στην άσφαλτο θα έχει μειωθεί αισθητά όσο είναι απαραίτητο κυρίως για λόγους κοινωνικούς και ανθρώπινους, αλλά και για λόγους οικονομικής ανάπτυξης και όλα αυτά που συνεπάγεται αυτή η άσχημη κατάσταση.

Στο ζήτημα της ανισότητας όπως εντάσσεται και η προσπάθεια ολοκλήρωσης του Ε65, τα αμέσως επόμενα χρόνια, δεν είναι τυχαίο το ότι το φέρνουμε με διαδικασία κατεπείγοντος στη Βουλή ακριβώς για να προλάβουμε ημερομηνίες που έχουν καταπατηθεί επανειλημμένα εδώ και δυο δεκαετίες. Ο Ε65 είναι ένας σημαντικός οδικός άξονας για έναν επιπλέον λόγο αναπτυξιακό. Πέραν του ότι ενώνει τη Δυτική Μακεδονία, τη Δυτική Ελλάδα, την Κεντρική Ελλάδα και τους μεγάλους οδικούς άξονες, είναι ταυτόχρονα ένας οδικός άξονας ο οποίος είναι και φορέας ανάπτυξης με στόχο τη Δυτική Βαλκανική και την υπόλοιπη Ευρώπη. Με λίγα λόγια είναι ένας δρόμος, θα λέγαμε, που φέρνει ανάπτυξη, που βγάζει από το αδιέξοδο και από την απομόνωση συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της χώρας μας, όπως είναι και η Δυτική Μακεδονία και η Δυτική Ελλάδα και η Δυτική Θεσσαλία και φλερτάρει με την αναπτυξιακή δυνατότητα, με τα Δυτικά Βαλκάνια και το νέο πολιτικό ευρωπαϊκό σχέδιο που είναι η συνανάπτυξη στα Δυτικά Βαλκάνια και η ένταξή τους στους ευρωπαϊκούς θεσμούς και στην ευρωπαϊκή οικογένεια, μέσα ακριβώς από διαδικασίες δημοκρατίας, κοινωνικής δικαιοσύνης και δίκαιης οικονομικής ανάπτυξης.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ):** Νομίζω ότι μέσα από τη συζήτηση αναδείχθηκε και ένα θέμα, το οποίο νομίζω ό τι είναι πάρα πολύ σοβαρό. Επειδή το Υπουργείο γνωρίζουμε ότι μέσα από τον προγραμματισμό των έργων, όπως έχει πει και ο Υπουργός και στον Προϋπολογισμό στην ομιλία του, έχετε αντιπλημμυρικά έργα, η εκτίμηση η δική μου είναι ότι επειδή τα δύο έργα που εκτελούνται αυτή τη στιγμή και του Ε65 και του σιδηροδρόμου υψηλών ταχυτήτων στην περιοχή στης Στερεάς Ελλάδας, αλλά και της Θεσσαλίας, υπάρχουν κάποια θέματα ιδιαίτερα στην περιοχή της Στερεάς Ελλάδος στο πρώτο τμήμα που κατασκευάζεται όσον αφορά την προστασία των μεγάλων αυτών έργων, τα οποία γίνονται, χρειάζονται και κάποια αντιπλημμυρικά τα οποία το Υπουργείο ξέρω ότι τα έχει μελετήσει. Θα ήθελα να παρακαλέσω, εάν είναι δυνατόν, μέσα στα πλαίσια αυτά να μπορούμε να δούμε πώς είναι δυνατόν να προστατεύσουμε, γιατί όταν τα κατασκευάσουμε πρέπει και να συντηρούνται και να προστατεύονται μέσα από συγκεκριμένο πλέγμα αντιπλημμυρικών έργων, τα οποία εσείς έχετε προγραμματίσει και αν μπορούμε να προχωρήσουμε άμεσα στην υλοποίησή τους.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Καταρχάς να απαντήσω σε αυτά που ακούστηκαν και δεν σχετίζονται με το θέμα που συζητάμε. Το πρώτο είναι αυτό που είπε ο κ. Καραμανλής ότι δεν έχουμε συμβασιοποιήσει ένα έργο. Θα ήθελα να συνδράμει το γραφείο μου στους συνεργάτες του για να τον ενημερώνουν καλύτερα. Θα πω μερικά, αλλά τα ξέρει. Μου κάνει εντύπωση γιατί έχει αναφερθεί ο ίδιος σε αυτά. Για παράδειγμα η υπογειοποίηση Αμπελοκήπων – Μενεμένης, δεν συμβασιοποιήθηκε μόνο, αλλά ολοκληρώθηκε, κάναμε και εγκαίνια και μας έβριζε και ο Δήμαρχος εκεί.

Η υπογειοποίηση στα Σεπόλια, στο Θριάσιο, εδώ ήταν, το οποίο είναι ένα έργο που 6 χρόνια δεν μπορούσε να συμβασιοποιηθεί. Ακούστηκε κιόλας ότι δεν θα μιλήσει για σκάνδαλο ο κ. Καραμανλής, μιλάει ο συνοδοιπόρος του, κ. Μανιάτης, αλλά θα ήθελα να μείνω σε αυτό το σημείο. Αναδείξαμε στη Σύμβαση για το Θριάσιο ποιο είναι το σκάνδαλο. Το σκάνδαλο ήταν αυτοί που ήθελαν να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένα συμφέροντα και επειδή όταν λέμε εμείς κάτι, το εννοούμε, ό,τι έκαναν και στο Πάτρα – Πύργος που λένε για σκάνδαλο και άλλαξαν μετά την κριτική τους, όταν το πήγαμε εμείς στον Εισαγγελέα και προφανώς το έβαλε στο αρχείο, το ίδιο ακριβώς έκανε και χθες πηγαίνοντας τα πρακτικά της Βουλής για το Θριάσιο στον Εισαγγελέα για να διερευνήσει εάν υπάρχει σκάνδαλο ή όχι και αν υπάρχει ευθύνη και σε ποιον. Διότι όταν εμείς λέμε για την αλλαγή και του Συντάγματος και του νόμου περί ευθύνης Υπουργών, δεν το λέμε στον αέρα, το εννοούμε και δεν το περιμένουμε κιόλας να αλλάξει για να πάρουμε τις δικές μας ευθύνες, εάν υπάρχουν. Απορώ όμως γιατί, όσοι έχουν μία τέτοια ρητορική εδώ και τέσσερα χρόνια, δεν έχουν πάει μία λέξη στον Εισαγγελέα. Δεν είναι παράξενο; Δηλαδή μας καταγγέλλετε να πηγαίνουμε εμείς; Αυτή τη δουλειά θα κάνουμε τώρα; Πήγε, κύριε Πρόεδρε, και το Θριάσιο στην Εισαγγελία να το διερευνήσει, το «σκάνδαλο» όμως για το Θριάσιο είναι αυτό που αναδείχθηκε στο Master Plan του Λιμανιού του Πειραιά, δηλαδή να γίνει εμπορευματικό κέντρο μέσα στο λιμάνι και να μην γίνει κεντρικό εμπορευματικό κέντρο εκεί που η χώρα είχε σχεδιάσει και 16 χρόνια δεν κάναμε διαγωνισμό που να βγει και να συμβασιοποιηθεί.

Δεν θα αναφέρω κοινές διαφημιστικές εταιρείες που υπάρχουν. Η Ν.Δ. τις γνωρίζει.

Έρχομαι τώρα σε άλλα έργα που έχουν συμβασιοποιηθεί. Είναι τα σιδηροδρομικά τμήματα και πολλά σιδηροδρομικά έργα από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα. Είναι οι κάθετοι άξονες της Εγνατίας Οδού, όπως είναι ο τρίτος κάθετος άξονας στη Ξάνθη, όπου έχουμε εκεί τμήματα έργων, είναι ο δρόμος στο Άκτιο, είναι μια σειρά από έργα. Για τα μεγαλύτερα έργα, που δεν βρήκαμε τίποτα, πραγματικά δεν βρήκαμε τίποτα, ο σχεδιασμός είναι μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου να έχει έρθει για Κύρωση στη Βουλή η Σύμβαση του αεροδρομίου στο Καστέλι Ηρακλείου. Μέχρι τον Ιούνιο να έχουμε συμβασιοποιημένα έργα πάνω από 6 δις. Όπως γνωρίζετε, έχει περάσει στη δεύτερη φάση του διαγωνισμού, τόσο το ηλεκτρονικό σύστημα αναλογικών διοδίων, όσο και ο διαγωνισμός για τη γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας και περνάει σε λίγο και ο Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης. Ο στόχος είναι ότι μέχρι το Δεκέμβριο ο προγραμματισμός που έχει το Υπουργείο, είναι ότι θα είναι συμβασιοποιημένα πάνω από 9 δις έργα και δημόσιες συμβάσεις. Και βέβαια, μέσα στον Ιανουάριο θα παρουσιαστούν και οι εργολαβίες, οι συμβάσεις για το έργο «Πάτρα – Πύργος», δηλαδή για αυτό που έλεγε η Αντιπολίτευση ότι είναι σκάνδαλο, αλλά τελικά δεν είναι. Στη συνέχεια θα δείτε τα ομοειδή θέματα που προκύπτουν μεταξύ του έργου «Πάτρα – Πύργος» και του Οδικού Άξονα Ε65 με την ευθύνη που έχουν οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

Το δεύτερο τμήμα που θα ήθελα να αναφέρω είναι στον συνάδελφο - και εμείς τους αισθανόμαστε και συντρόφους - τον κ. Βαρδαλή. Όχι, δεν «δίναμε εμείς και δίναν και εκείνοι πανωπροίκια». Αυτό, δυστυχώς, προβλεπόταν στις Συμβάσεις. Θα σας πω στη συνέχεια, ότι αν δεν ακολουθούσαμε αυτές τις Συμβάσεις και δεν ολοκληρωνόντουσαν τα έργα, μόνο για τον Ε65, - θα σας πω για τους υπόλοιπους - τι θα γινόταν στη χώρα. Και αυτό θα το αξιολογήσουμε μαζί. Δεν μπαίνω στην πολιτική συζήτηση και αξιολόγηση που κάνατε. Αυτό, επίσης, μπορούμε να το συζητήσουμε, αλλά σε σχέση με τις συμβάσεις θέλω να έχετε μια καθαρή εικόνα.

Και είπα στο συνάδελφό μου τον κ. Μάριο Γεωργιάδη ότι δεν μπορεί να γίνει διαβούλευση σε Συμβάσεις. Σε όλα τα άλλα νομοσχέδια, πλέρια διαβούλευση, τόσο μεγάλη, που μας κατηγορούν κιόλας ότι καθυστερούμε λόγω της διαβούλευσης, αλλά εδώ μιλάμε για Σύμβαση . Οπότε ξεκινάω με αυτό που συζητάμε σήμερα, για να έχετε μια πλήρη εικόνα. Στη σύμβαση του 2007 προβλεπόταν σε 66 μήνες από την έναρξη της παραχώρησης, να έχει ολοκληρωθεί το σύνολο του Ε65. Δηλαδή, από την εθνική οδό Αθηνών-Λαμίας, από τη Λαμία μέχρι την Εγνατία Οδό και να τελειώσει στο τέλος του 2014. Προβλεπόταν σε δώδεκα μήνες, όπως και σε όλα τα έργα παραχώρησης, να έχουν τελειώσει οι απαλλοτριώσεις, οι αρχαιολογίες και όλα τα υπόλοιπα και η μεταφορά δικτύων, και προβλεπόταν το 2007 - παρακαλώ να μη λιποθυμήσετε – επιδότηση λειτουργίας 1,7 δις ευρώ. Για να ξέρουμε και τι λέμε. Επιδότηση λειτουργίας! Επιδότηση λειτουργίας δεν αφορά στην χρηματοδότηση της κατασκευής του έργου, είναι πόσο «μπαίνει μέσα» το έργο, δηλαδή εκτός από τα έσοδα που θα έχει από τα διόδια, θα έπαιρνε 1,7 δις ευρώ με τη Σύμβαση του 2007 για να χρηματοδοτείται η συντήρηση, η λειτουργία και το κέρδος της παραχώρησης και προφανώς και η αποπληρωμή των δανείων. Αυτά έγιναν το 2007.

 Στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πολλά από αυτά τα αναφέρει η Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, για να μην μπερδευόμαστε, το ανέφερε και ο συνάδελφος, κ. Κάτσης. Η Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου αφορά στην περίοδο μέχρι τις 31/12/2014. Για να μην τα ισοπεδώνουμε όλα. Το 2013, λοιπόν, ενώ γνώριζε η Κυβέρνηση Σαμαρά και ο Ειδικός Διαπραγματευτής που είχε βάλει τότε στο Υπουργείο Ανάπτυξης, ότι αλλάζει ο Κανονισμός της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις 01/01/2015, που σημαίνει ότι για να χρηματοδοτηθεί ένα οδικό έργο από τις 01/01/2015 και μετά και να θέλουμε να έχει τα χαρακτηριστικά ενός αυτοκινητόδρομου, δηλαδή, τουλάχιστον δύο λωρίδες κυκλοφορίας και διάζωμα, όπως προβλέπεται για τουλάχιστον 20 χιλιάδες αυτοκίνητα την ημέρα, ενώ το γνώριζε, έβγαλε μεγάλα τμήματα και του Ε65 και της Ολυμπίας Οδού έξω από το έργο και από τις υποχρεώσεις παραχώρησης. Αυτός είναι και ο λόγος που καθυστέρησε πάρα πολύ να δοθεί η έγκριση μεγάλου έργου στο «Πάτρα – Πύργος», διότι, προφανώς, δεν υπήρχε πρόβλεψη για 20 χιλιάδες αυτοκίνητα, ούτε καν 14 με 15 χιλιάδες αυτοκίνητα την ημέρα. Οι υπηρεσιακοί θα τα συζητήσουν αυτά, όταν θα παρουσιαστεί στην Επιτροπή. Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε, θα παρακαλούσα να μας επιτραπεί να έρθουν και οι σύμβουλοι και μελετητές που συνέταξαν τον φάκελο μεγάλου έργου και οι μελετητές που συμπλήρωσαν τις ελλιπείς μελέτες για να γίνουν οι διαγωνισμοί του «Πάτρα – Πύργος», για να έχει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου πλήρη εικόνα της κατάστασης που βρήκαμε.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Εννοείτε, κύριε Υπουργέ, ότι αυτό θα γίνει σε επόμενη συνεδρίαση;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σε επόμενη συνεδρίαση, δηλαδή, όταν θα παρουσιάσουμε μέσα στον Ιανουάριο τις διαγωνιστικές διαδικασίες και το πού αυτές έχουν καταλήξει για το έργο «Πάτρα – Πύργος». Δηλαδή, η Κυβέρνηση με τη διαπραγμάτευση που έκανε το 2013 για το έργο «Πάτρα – Πύργος», ενώ ήξερε την αλλαγή του Κανονισμού, αφαίρεσε το τμήμα, προέβλεψε ότι θα γίνει διαγωνισμός για ένα έργο και ότι θα παίρναμε εκεί πέρα έγκριση νέου έργου και άρα ότι δεν θα γινόταν ποτέ το έργο.

Ερχόμαστε τώρα στον Ε65. Στον Ε65, ευτυχώς είχε την πρόνοια να πει ότι είναι αναβαλλόμενα έργα. Άρα, δεν χρειαζόμασταν έγκριση του φακέλου μεγάλου έργου. Θα σας πω τι προβλεπόταν το 2006. Ως κυκλοφοριακός φόρτος στο νότιο τμήμα 11.900 οχήματα, στο κεντρικό τμήμα που κατασκευάστηκε, 11.000 οχήματα την ημέρα και στο βόρειο τμήμα 10.000 οχήματα την ημέρα. Σήμερα, οι αντίστοιχοι φόρτοι είναι για το νότιο τμήμα 8.700 οχήματα την ημέρα, για το κεντρικό τμήμα 6.200 οχήματα την ημέρα και για το βόρειο τμήμα 3.900 οχήματα την ημέρα.

 Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι αν επιλέγαμε να μην πάμε με τη Σύμβαση που υπάρχει, να λέγαμε ότι έγινε το κεντρικό κομμάτι, φτιάξαμε, γιατί έτσι έκανε η καταπληκτική διαπραγμάτευση το 2013 της κυβέρνησης Σαμαρά και κάνουμε μετά διαγωνιστικές διαδικασίες για το νότιο και βόρειο τμήμα, που εμείς το θέλαμε αυτό, απλά, δεν θα μπορούσε να γίνει ποτέ αυτό το έργο, γιατί δεν θα χρηματοδοτούνταν από το ΕΣΠΑ. Δεν θα έπαιρνε την έγκριση φακέλου μεγάλου έργου, όπως γίνεται τώρα και όπως «ίδρωσαν» οι υπηρεσίες, οι μελετητές και οι σύμβουλοι του Υπουργείου να καταφέρουμε στο «Πατρών – Πύργου». Αυτά σας τα ανέφερα για το πόσο καλά, συγκροτημένα και με μελέτη οι προηγούμενες Κυβερνήσεις είχαν προγραμματίσει τα έργα!

Πάμε, όμως, να δούμε και μερικά ακόμη πράγματα για το 2007 για να έχετε και πλήρη εικόνα για το τι κάναμε για αυτό που σας φέρνουμε σήμερα για συζήτηση και αύριο για Κύρωση.

Στη διαπραγμάτευση του 2013, εκτός από αυτά που σας είπα, προβλεπόταν η ολοκλήρωση της περιόδου μελετών – κατασκευών, δύο χρόνια μετά τη δήθεν επανεκκίνηση. Δηλαδή, προβλεπόταν ότι το έργο θα ολοκληρωθεί στο τέλος του 2015 και προβλεπόταν συντέλεση των απαλλοτριώσεων το αργότερο μέχρι 31/12/2013. Δηλαδή, το 2013 ψήφισαν και το Δεκέμβριο του 2013 είχαν προβλέψει ότι θα τελειώσουν τις απαλλοτριώσεις.

Αυτή η Συμφωνία, λοιπόν, του 2013 απέτυχε πλήρως στο χρονοδιάγραμμα και όχι μόνο, για τις απαλλοτριώσεις. Όταν αναλάβαμε εμείς δεν είχε συντελεστεί ούτε το 50% των απαλλοτριώσεων στον Ε65, στο μεσαίο τμήμα, δεν μιλάμε για το σύνολο. Επομένως, είναι λίγο δύσκολο να μας έχουν παραδώσει το 80% των έργων. Δηλαδή, πώς θα γινόταν το έργο σε 80%, όταν δεν είχε συντελεστεί ούτε το 50% των απαλλοτριώσεων. Εκτός κι αν έκαναν καταπατήσεις, γιατί μόνο έτσι μπορούσαν να το κάνουν, δηλαδή, να πηγαίναν με «τσαμπουκά» να πετούσαν τους ιδιοκτήτες έξω και να έκαναν το δρόμο με μια άλλη λογική και φιλοσοφία, που μπορεί να έχει η ακροδεξιά, αλλά φαντάζομαι ότι τότε η Ν.Δ. δεν την έχει υιοθετήσει, τώρα δεν ξέρω, θα μας πείτε.

Εμείς θα δικαιολογήσουμε σε αυτήν την κύρωση, που θα την ψηφίσετε κιόλας, γιατί αν δεν την ψηφίσετε, καταγγέλλετε την τότε κυβέρνηση και είσαστε εσείς Εισηγητής, κ. Καραμανλή. Είναι, λοιπόν, σαν ο Εισηγητής της Ν.Δ., ο Κώστας Καραμανλής, να καταγγέλλει την κυβέρνηση Κώστα Καραμανλή και την κυβέρνηση Αντώνη Σαμαρά. Άρα, το θεωρώ λίγο δύσκολο να μην το ψηφίσετε.

Το λέω με αυτό τον τρόπο, γιατί αν είχατε προβλέψει, τότε, απευθείας ανάθεση για το υπολειπόμενο, τα αναβαλλόμενα κομμάτια του έργου, εμείς σας καλούμε να τα καταψηφίσετε, αν είναι απευθείας ανάθεση και δεν είναι προϊόν διαγωνιστικής διαδικασίας σαν και αυτό που έχετε βάλει και στη Σύμβαση του 2007 και στην αναθεώρηση του 2013. Εμείς σας εξηγούμε γιατί ακολουθούμε, γιατί το έργο δεν θα γινόταν ποτέ, δεν θα έβρισκε ποτέ χρηματοδότηση, δεν θα έβρισκε ποτέ έγκριση από τα ευρωπαϊκά όργανα ή από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα ή από οπουδήποτε αλλού.

Πάμε να δούμε, λοιπόν, τι άλλο βρήκαμε. Βρήκαμε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όταν αναλάβαμε εμείς, είχε θέσει θέμα άμεσης επιστροφής των κοινοτικών πόρων που είχαν διατεθεί για το έργο, το οποίο ανερχόταν στο ποσό του 1 δισεκατομμυρίου ευρώ, αν το έργο δεν ολοκληρωνόταν μέχρι τον Μάρτιο του 2017. Και αυτό ίσχυε για όλες τις παραχωρήσεις. Είναι καταπληκτικό αυτό το πράγμα, δηλαδή, θα θέλαμε ενάμισι με δύο μνημόνια μόνο για τα έργα των παραχωρήσεων, έτσι όπως τα είχε κανονίσει η Ν.Δ., αν δεν τέλειωνε το 2017, που κόβαμε τις κορδέλες και καλά, όπως λένε.

Επίσης, να σας πω ότι όλα τα έργα της χώρας έχουν μπει στο μικροσκόπιο μετά την Έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνέδριου, όσον αφορά τις εγκρίσεις. Γι' αυτό έχουμε και αρκετά μεγάλες καθυστερήσεις από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όταν επιβεβαιώνουν πλήρως αυτά που έχουμε πει, το τι καθυστερήσεις και που οφείλονταν οι απίστευτα υψηλές αποζημιώσεις που ζητούσαν οι παραχωρησιούχοι και οι κατασκευαστικοί οίκοι. Είναι λογικό και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να κάνει τους απαραίτητους ελέγχους. Άρα, εμείς δεν είμαστε χαρούμενοι για τις καθυστερήσεις αυτές από τα ευρωπαϊκά όργανα, αλλά τις κατανοούμε με αυτά που γινόντουσαν.

Τώρα, για να αποφευχθεί η επιστροφή των πόρων προς την Ε.Ε. και να ολοκληρωθεί το κουτσουρεμένο έργο, υπογράφηκε η Συμφωνία για την έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου μέσα στο 2017. Ήταν η διαπραγμάτευση που κάναμε εμείς, που εκεί μειώθηκαν για το συγκεκριμένο έργο από 115.721.678 ευρώ - αυτή ήταν η αποζημίωση που προβλεπόταν - μειώθηκε σε 50 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, μείωση για το συγκεκριμένο κεντρικό τμήμα του δρόμου 65.721.768 ευρώ.

Επίσης, μειώθηκε η δαπάνη αποκατάστασης - καθυστέρησης από 68.873.019 ευρώ σε 10 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, πρόσθετη μείωση 57.873.019 ευρώ και από τις αποζημιώσεις του παραχωρησιούχου μέχρι τώρα των κατασκευαστών, από 27.817.256 ευρώ σε 7,5 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή, μείωση 20.317.256 ευρώ. Αυτά, αν δείτε τις δηλώσεις της αντιπολίτευσης τους προηγούμενους μήνες, τα λένε και πανωπροίκια, κιόλας, είναι να τρελαίνεσαι!

Επίσης, θα αναφέρω τι πετύχαμε εμείς. Πετύχαμε ο παραχωρησιούχος να παραιτηθεί πλήρως από την επιδότηση λειτουργίας του νότιου τμήματος.

Πετύχαμε η δαπάνη κατασκευής από 317 εκατομμύρια ευρώ, με βάση τη Συμφωνία του 2013, να μειωθεί σε 300 εκατομμύρια συν περίπου 5,5 εκατομμύρια που ήταν τα έργα, που έπρεπε να συμπληρωθούν και δεν είχαν γίνει στην προηγούμενη φάση.

Πετύχαμε ο κατασκευαστής να πληρώσει όλο το κόστος του ανεξάρτητου μηχανικού, που αυτό για το Ελληνικό Δημόσιο είναι 4 εκατομμύρια ευρώ.

Πετύχαμε - και αυτό, κατά τη γνώμη μου, είναι από τα πιο σημαντικά - να μην επαναληφθεί το φαινόμενο των καθυστερήσεων, γιατί έχουν ενταχθεί όλες οι απαλλοτριώσεις στο άρθρο 7Α του Κώδικα Αναγκαστικών Απαλλοτριώσεων και επομένως έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία. Περιμένουμε μόνο τις δικαστικές αποφάσεις για τις εξώσεις, για να δοθεί όλο το γήπεδο στον παραχωρησιούχο και στον εργολάβο. Άρα, να μην έχουμε τα φαινόμενα που είχαμε πριν. Έτσι είναι και η νομοθεσία πλέον θεσμικά, δεν μπορείς να προχωρήσεις, αν δεν έχεις ολοκληρώσει τις απαλλοτριώσεις και αν δεν έχεις κάνει και αρχαιολογικές τομές. Οι αρχαιολογικές εργασίες, όπου χρειάζεται, θα μπουν στην επιτήρηση για να τα έχουν όλα τα υπουργεία και να τρέχουν γρήγορα.

Το χρονοδιάγραμμα κατασκευής είναι απόλυτα εφικτό και δεν θα έχουμε αυτά που είχαμε πριν.

Επίσης, θα ήθελα να εξηγήσω στην Επιτροπή ένα σημαντικό θέμα, κύριε Πρόεδρε, για να γίνει κατανοητό και θα ολοκληρώσω με αυτό. Τι έχουμε προβλέψει; Η χρηματοδότηση γίνεται από το ΕΣΠΑ, το νέο ΣΕΣ.

Τι έχουμε ακόμη προβλέψει; Έχουμε προβλέψει ότι τα έσοδα αυτού του τμήματος του αυτοκινητόδρομου, είναι σε ξεχωριστό λογαριασμό και καλύπτουν συγκεκριμένο ποσό για την συντήρηση και τη λειτουργία, ότι αν αυτό το ποσό δεν καλύπτεται από τα έσοδα που έχει από τα διόδια, το υπόλοιπο δεν το δίνει το ελληνικό δημόσιο και το δίνει ο παραχωρησιούχος και αν υπερβαίνει αυτό που έχουμε συμφωνήσει, τα έσοδα έρχονται στο ελληνικό δημόσιο. Δηλαδή, είναι επί της ουσίας σαν να έχουμε έναν δημόσιο αυτοκινητόδρομο και έχουμε δώσει την συντήρηση και την λειτουργία του σε κάποιον ιδιώτη. Δηλαδή, να λειτουργεί το σύστημα διοδίων και να κάνει την συντήρηση και, αν θέλετε, την λειτουργία του υπόλοιπου τεχνικού κομματιού των αυτοκινητοδρόμων. Αυτό είναι το πιο σημαντικό σε ό,τι αφορά τα οικονομικά.

Επίσης, εκτιμούμε ότι μέχρι τον Απρίλιο, θα έχουμε συμβασιοποιημένο και το ηλεκτρονικό αναλογικό σύστημα διοδίων για όλους τους αυτοκινητόδρομους της χώρας, για να γίνει επιτέλους η χώρα μας μια σύγχρονη χώρα και σε αυτόν τον τομέα.

Θέλω να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, με το εξής. Χθες, ο Πρωθυπουργός, κατά τη συζήτηση του Προϋπολογισμού, είπε, σε αντίθεση με τον Πρόεδρο της Ν.Δ. που θέλει να τελειώνει με το ΣΥΡΙΖΑ, όχι για αυτά που κάνει, αλλά για αυτά που πιστεύει, ότι εμείς δεν θέλουμε να τελειώσουμε τη Ν.Δ. για αυτά που πιστεύει - και έχει απόλυτο δίκιο, αυτή είναι μια ακροδεξιά αντίληψη που ανέφερε ο Πρόεδρος της Ν.Δ. στο Συνέδριό τους - αλλά για αυτά που έκαναν στη χώρα και για αυτά που θα επαναλάβουν, αν ποτέ γίνουν κυβέρνηση, που δεν θα γίνουν. Θεωρώ ότι στη συζήτηση που θα έχουμε στην Ολομέλεια, μπορούμε να το τεκμηριώσουμε αυτό, για να το καταλάβει ο κάθε Έλληνας πολίτης τι γινόταν στα δημόσια έργα, τι Συμβάσεις έγιναν το 2007, τι αναθεωρήσεις έγιναν το 2013 και τι γίνεται σήμερα και γιατί.

Τέλος σε ό,τι αφορά το θέμα με τα αντιπλημμυρικά που έθεσε ο κ. Καραναστάσης, κλείνω λέγοντας ότι έχουν ωριμάσει πάρα πολλά αντιπλημμυρικά έργα, γιατί δεν υπήρχε η δυνατότητα ή η θέληση σε κάποιους Δήμους και Περιφέρειες που είχαν την αρμοδιότητα. Μετά από διαπραγμάτευση έχουμε πει στους παραχωρησιούχους, αδαπάνως για το ελληνικό δημόσιο, να καταθέσουν και έχουν καταθέσει πάνω από 200 μελέτες για την ολοκλήρωση - αν θέλετε, κατά τη γνώμη μου - των τμημάτων της αντιπλημμυρικής προστασίας, που οι αρχικές Συμβάσεις δεν τις περιλάμβαναν. Είναι για περιβαντολλογική αδειοδότηση επτά σημείων και πιστεύω ότι πολύ γρήγορα θα ανακοινώσουμε και τον τρόπο που θα γίνουν.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Υπουργός χρησιμοποίησε παραπάνω χρόνο, αλλά νομίζω, όμως, ότι όλα αυτά τα οποία είπε ήταν εντός θέματος και κατά βάση χρήσιμα για όλα τα μέλη της Επιτροπής, πολύ περισσότερο, όταν δύο εκ των Κομμάτων έχουν δηλώσει επιφύλαξη για την Ολομέλεια και έπρεπε όλα αυτά να εκτεθούν και να ειπωθούν.

Το λόγο έχει ο κύριος Μαυραγάνης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα ήθελα μόνον να προσθέσω ένα πράγμα και σας ευχαριστώ πολύ, που μου δίνετε το λόγο.

Θέλω να πω ότι, και το λέω και από την εμπειρία μου σε δημόσιες συμβάσεις δημοσίων έργων, αλλά και από την ενασχόλησή μου επί 25 χρόνια με διοικητικό δίκαιο, το εξής. Θα σας πω ότι είναι από τις λίγες φορές - για να μην είμαι ακραίος και πω η μόνη - που έχω δει εγώ να μην υπάρχει η πρόβλεψη στη σύμβαση δημόσιου έργου για αναθεώρηση τιμών και ο νοώ νοείτο, γιατί μέσα ακριβώς από αυτόν το διάδρομο προσέγγιζαν κάποιοι κακόπιστοι τον δρόμο για να επαυξάνουν τον προϋπολογισμό ενός έργου και εδώ δεν υπάρχει καν τέτοια πρόβλεψη.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υφυπουργέ, κ. Νικόλαε Μαυραγάνη. Νομίζω ότι δεν υπάρχει κάτι άλλο για να ειπωθεί.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί της Αρχής και επί των άρθρων του νομοσχεδίου.

Ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων.

Ο ΣΥΡΙΖΑ ψηφίζει «υπέρ».

Η Νέα Δημοκρατία «υπέρ».

Η Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ ψηφίζει «υπέρ».

Ο Λαϊκός Σύνδεσμος Χρυσή – Αυγή ψηφίζει «κατά».

Το ΚΚΕ ψηφίζει «κατά».

Οι Ανεξάρτητοι Έλληνες ψηφίζουν«υπέρ».

Το «ΠΟΤΑΜΙ» επιφυλάσσεται.

Η Ένωση Κεντρώων επιφυλάσσεται.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία. Επίσης, το άρθρο 1γίνεται δεκτό ως έχει, κατά πλειοψηφία. Το ακροτελεύτιο άρθρο γίνεται δεκτό, κατά πλειοψηφία. Επομένως, το σχέδιο νόμου έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα, γίνεται δεκτό και στο σύνολό του; Γίνεται δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το σχέδιο νόμου του του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 11.12.2018 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31 Μαΐου 2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)», που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: α) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α' 269) και β) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α' 176)» έγινε δεκτό κατ’ αρχήν, κατ’ άρθρο και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημητριάδης Δημήτριος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσιρώνης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Δήμας Χρίστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κόνσολας Εμμανουήλ, Τσιάρας Κωνσταντίνος, Μπουκώρος Χρήστος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Στύλιος Γεώργιος, Μανιάτης Γιάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Δελής Ιωάννης, Βαρδαλής Αθανάσιος, Κατσίκης Κωνσταντίνος και Μαυρωτάς Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 11.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**