**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

 **Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

 **(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 4 Σεπτεμβρίου 2023, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.40΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** **του Μεγάρου της Βουλής**,συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την προμήθεια διακοσίων πενήντα (250) ηλεκτρικών αστικών λεωφορείων, σύγχρονης τεχνολογίας, σύμφωνα με το ΤΜΗΜΑ 5 διενεργηθέντος ηλεκτρονικού διαγωνισμού (υπ’ αρ. 6/2021 διακήρυξη).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου, ο Γενικός Γραμματέας Μεταφορών, κ. Ιωάννης Ξιφαράς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο 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. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δάγκα Παρασκευή (Βιβή), Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφος 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη σύμβαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την προμήθεια 250 ηλεκτρικών αστικών λεωφορείων σύγχρονης τεχνολογίας, σύμφωνα με το τμήμα 5 διενεργηθέντος ηλεκτρονικού διαγωνισμού, υπ. αριθμόν 6 του 2021 διακήρυξη.

Στη συνεδρίαση, εκτός από τον Υπουργό που θα λάβει τον λόγο αρχικά, παρίσταται και η Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, η κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου, η οποία, επίσης, θα απευθυνθεί προς τα μέλη της Επιτροπής μας, καθώς και ο Γενικός Γραμματέας, αρμόδιος για θέματα μεταφορών, ο κ. Ιωάννης Ξιφαράς.

Ως προς τη διαδικασία της συζήτησης, θα ξεκινήσουμε με την ενημέρωση από τον Υπουργό, στη συνέχεια οι συνάδελφοι, κυρίες και κύριοι βουλευτές, θα θέσουν ερωτήματα, τα οποία και θα απαντηθούν από την παριστάμενη πολιτική Ηγεσία του Υπουργείου, ολοκληρώνοντας έτσι τη συνεδρίασή μας.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εκτιμήσαμε ως πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ότι έχει ιδιαίτερη αξία να σας ενημερώσουμε, όχι μόνο για το τι επίκειται το επόμενο χρονικό διάστημα, αλλά ποιος είναι ο σχεδιασμός για την επόμενη τετραετία, ένας σχεδιασμός που ξεκίνησε από την προηγούμενη Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και βλέπω μεταξύ ημών σε απόσταση και τον Μιχάλη τον Παπαδόπουλο που είχε ξεκινήσει πτυχές αυτού.

Η σημερινή συνεδρίαση, όπως ξέρετε πάρα πολύ καλά, έχει ενημερωτικό χαρακτήρα. Δεν αποτελεί νομικό προαπαιτούμενο για τη σύναψη της σύμβασης, αυτή θα μπορούσε να γίνει, ούτε για το κύρος της σύμβασης, αλλά εκτιμούμε ότι πρέπει να ξεκινήσουμε αυτή τη θητεία με τη σύγκληση της Επιτροπής, ανταποκρινόμενοι στο αίσθημα -νομίζω- όλων μας και στις επιταγές της διαφάνειας, της λογοδοσίας και της προάσπισης του δημοσίου συμφέροντος. Αυτή η παρουσίαση θα υπάρξει και στη δημοσιότητα μόλις τελειώσει η συνεδρίασή μας. Είναι η αντίστοιχη παρουσίαση που έκανα στο Υπουργικό Συμβούλιο της Παρασκευής. Ο τίτλος της είναι «η αναβάθμιση στόλου αστικών λεωφορείων στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη».

Ποια είναι η αναγκαιότητα; Ουσιαστικά, η αναγκαιότητα εδράζεται σε τέσσερις βασικούς πυλώνες. Το πρώτο στοιχείο έχει να κάνει με τον «γερασμένο» στόλο. Θέλω να σας ενημερώσω -και αυτό θα αποτελέσει νομίζω αντικείμενο συζήτησής μας και μελλοντικά στο πέρασμα των επόμενων μηνών και ετών- ότι στα λεωφορεία ο μέσος όρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι τα 12,7 έτη και στην Ελλάδα ήταν και είναι τα 18,8 έτη. Επίσης, για να κάνω μία προέκταση του προβλήματος στα επιβατικά ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι τα 12 έτη και στην Ελλάδα τα 17,3 έτη, στα ελαφρά φορτηγά ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι τα 12 έτη και στην Ελλάδα τα 21,4 έτη και στα μεσαία και βαρέα φορτηγά ο μέσος στην Ευρώπη είναι στα 14,2 έτη και στην Ελλάδα τα 23 έτη. Είμαστε ουραγοί παντού, έχουμε τον πιο «γερασμένο» στόλο με πολλά οχήματα να πλησιάζουν σε υποχρεωτική απόσυρση.

Ταυτόχρονα, εκτός αυτού του υπαρκτού προβλήματος που αντιμετωπίσαμε τα προηγούμενα χρόνια διαφορετικές κυβερνήσεις, αλλά όλες, έχουμε την αναγκαιότητα συμμόρφωσης με την Κοινοτική Οδηγία. Να υπενθυμίσω για όσους δεν γνωρίζουν, ότι θα πρέπει το 33% των νέων αστικών λεωφορείων να είναι «καθαρά» μέχρι το 2025, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό το 2030 γίνεται 47%. Άρα, θα πρέπει να «πρασινίσουμε» τον στόλο μας.

Ο τρίτος λόγος είναι οι βλάβες. Δεν είναι μόνο ο «γερασμένος» στόλος είναι και οι βλάβες, με αποτέλεσμα να έχουμε άμεση επίπτωση στο παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης στο επιβατικό κοινό. Θέλω να σας ενημερώσω ότι στην Αθήνα από τα 1.613 λεωφορεία που είναι ιδιόκτητα, σε κυκλοφορία, αξιόμαχα, είναι 1.040 και στη Θεσσαλονίκη από τα 528 τα 243. Αυτά δεν έγιναν την τελευταία περίοδο, ούτε τα τελευταία χρόνια. Είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα που προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε.

Πώς προσπάθησαν οι διαδοχικές Κυβερνήσεις να το αντιμετωπίσουν; Είτε με συμβάσεις με οικεία ΚΤΕΛ, είτε με συμβάσεις leasing. Πήγαινε, συνεπώς, στην Αθήνα ο συγκοινωνιακός φορέας και έκανε leasing. Πήγαινε στη Θεσσαλονίκη έκανε leasing. Ανανεωνόταν το leasing, θα ανανεωθεί πάλι το leasing ή πήγαινε ο ΟΑΣΑ στην Αθήνα και ο ΟΣΕΘ στη Θεσσαλονίκη, δηλαδή, ο συγκοινωνιακός φορέας και έκαναν συμβάσεις με τα ΚΤΕΛ και εκτελούσε συγκοινωνιακό έργο τα ΚΤΕΛ. Ουσιαστικά, το μεγαλύτερο κομμάτι στη Θεσσαλονίκη, για παράδειγμα, γιατί βλέπω συναδέλφους που έχουν ενδιαφέρον για το θέμα, στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης κυκλοφορούν περισσότερα λεωφορεία, αλλά στον Μητροπολιτικό Φορέα της Θεσσαλονίκης υπάρχει πρόβλημα με τον ΟΑΣΘ. Συνολικά, όμως, λόγω των ΚΤΕΛ κυκλοφορούν περισσότερα. Άρα, έχουμε να αντιμετωπίσουμε τέσσερα συγκεκριμένα προβλήματα.

Πώς προσπαθούμε να τα αντιμετωπίσουμε; Με έναν σχεδιασμό τετραετίας, έτσι ώστε να προμηθευτούμε μέσα στην επόμενη τετραετία 1.300 νέα «πράσινα» λεωφορεία. Στο μυαλό σας να έχετε δύο διαγωνισμούς: έναν διαγωνισμό που ξεκίνησε από την προηγούμενη Κυβέρνηση, για την ακρίβεια ξεκίνησε το 2018, αλλά «έπεσε» στο Ελεγκτικό Συνέδριο, οπότε ουδέποτε ξεκίνησε, επί της ουσίας. Ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2020 με τα τεύχη διακήρυξης. Επαναλαμβάνω ότι ο διαγωνισμός του 2018 που ξεκίνησε η προηγούμενη Κυβέρνηση ακυρώθηκε στο σύνολό του από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Ξεκίνησε, λοιπόν, από το 2020 ένας διαγωνισμός για την προμήθεια 770 λεωφορείων. Εκτιμώ, για να σας πάω κατευθείαν στην ουσία, ότι θα καταλήξουμε στα 650 λεωφορεία μέχρι τα μέσα του 2025 και θα σας εξηγήσω γιατί. Ο δεύτερος διαγωνισμός έχει μία πρόβλεψη, τον οποίο ξεκινάμε σήμερα ως διαδικασία, η κυρία Αλεξόπουλου, για 650 λεωφορεία. Άρα, 650 και 650 λεωφορεία, μιλάμε για 1.300 λεωφορεία σε βάθος τετραετίας, έτσι ώστε να κλείσουμε τον βασικό στόχο που έχουμε.

Να πάμε λίγο στον πρώτο διαγωνισμό. Εγώ θα μιλήσω για τη μεγάλη εικόνα και η κυρία Αλεξόπουλου θα συμπληρώσει για τη σύμβαση, την οποία σήμερα σας παρουσιάζουμε. Ο πρώτος διαγωνισμός είχε πέντε τμήματα. Το πρώτο τμήμα ήταν για υβριδικά λεωφορεία 12 μέτρων. Πόσα; Εκατόν είκοσι (120) λεωφορεία. Ο στόχος ήταν 50 λεωφορεία στην Αθήνα και 70 στη Θεσσαλονίκη. Αυτός ο διαγωνισμός ματαιώθηκε, γιατί υπήρξε έλλειψη ενδιαφέροντος από την αγορά. Άρα, γι’ αυτό σας είπα ότι από τα 770, στην καλύτερη των περιπτώσεων, πάμε στα 650.

Ο δεύτερος και ο τρίτος διαγωνισμός είναι για λεωφορεία φυσικού αερίου 12 μέτρων και 18 μέτρων. Αυτά είναι για 300 λεωφορεία. Στο σύνολό τους είναι για την Αθήνα, διότι δεν υπάρχουν οι δυνατότητες ακόμα στη Θεσσαλονίκη να έχουμε τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις για φυσικό αέριο. Ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των δικαιολογητικών και των προσφορών, ξεκινάει η διαδικασία σύναψης σύμβασης με αποστολή στο Ελεγκτικό Συνέδριο. Αναμένονται τα πρώτα λεωφορεία στις αρχές του 2024 για το Τμήμα 3 και διερευνάται η εξεύρεση χρηματοδότησης για το Τμήμα 2.

Και γατί λέω διερευνάται; Το λέω, διότι από 1/1/2024 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι τα λεωφορεία φυσικού αερίου δεν είναι «πράσινα». Άρα, θα πρέπει να βρούμε χρηματοδότηση από άλλους πόρους, για να μπορέσουμε να προμηθευτούμε και αυτά τα λεωφορεία του Τμήματος 2 του διαγωνισμού, δηλαδή, των 200.

Το τέταρτο τμήμα και το πέμπτο τμήμα τι περιλαμβάνει; Περιλαμβάνει ηλεκτρικά λεωφορεία. Το 4ο Τμήμα είναι 100 λεωφορεία, 80 για την Αθήνα και 20 για τη Θεσσαλονίκη. Το 5ο Τμήμα, το επίμαχο της Σύμβασης που έχει ολοκληρωθεί, είναι 250 λεωφορεία, εκ των οποίων 140 στην Αθήνα και 110 στη Θεσσαλονίκη. Τόσο στο 4ο Τμήμα, όσο και στο 5ο , προβλέπεται εκ της Συμβάσεως και συσσωρευτής, ταχυφορτιστής. Δηλαδή, κάποιο λεωφορείο θα έχει ενσωματωμένο πάνω του τον μηχανισμό, έτσι ώστε να μπορέσει να ενισχύει με ηλεκτροκίνηση λεωφορεία στην πορεία του σχεδιασμού που γίνεται στον συγκοινωνιακό φορέα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Γνωρίζετε ότι αυτά τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, το μεν ένα έχει δυνατότητα, αν θυμάμαι καλά, 135 χιλιόμετρα και το επίμαχο έχει 185 χιλιόμετρα, αν και έχει τεσταριστεί και μπορεί να φθάσει με γεμάτο λεωφορείο, που χωρά καθήμενους 35 και σύνολο αριθμού επιβατών 75, τα 200 χιλιόμετρα. Άρα, για το 4ο Τμήμα ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των τεχνικών προσφορών. Συνεχίζεται η αξιολόγηση των δικαιολογητικών. Θα ακολουθήσει το άνοιγμα της οικονομικής προσφοράς. Να σας πω ότι οικονομική προσφορά έχει υποβάλει μόνο μία εταιρεία, μία κινέζικη εταιρεία.

Πάμε στον 5ο διαγωνισμό που συζητάμε σήμερα. Ολοκληρώθηκε η αξιολόγηση των δικαιολογητικών. Λήφθηκε η έγκριση από το Ελεγκτικό Συνέδριο, έχω εδώ τη σχετική έγκριση, που έγινε τέλος Ιουλίου. Προχωρά η σύναψη Σύμβασης. Αμέσως μετά την ενημέρωση, τις επόμενες ημέρες, θα υπογραφεί η Σύμβαση και αναμένονται τα νέα λεωφορεία να είναι τέλος Απριλίου στους δρόμους και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Επαναλαμβάνω 250 λεωφορεία, 140 στην Αθήνα και 110 στη Θεσσαλονίκη. Το λεωφορείο, μάλιστα, θα έχετε τη δυνατότητα, μόλις έφθασε στην Ελλάδα, να το δείτε και στη ΔΕΘ. Θα είναι όλη την εβδομάδα στη ΔΕΘ. Το έχω φωτογραφία, αλλά εσείς θα το δείτε στην ΔΕΘ.

Στο σημείο αυτό, να σας πω ότι για να υλοποιηθεί το χρονοδιάγραμμα του Απριλίου, η διαδικασία δεν είναι καθόλου εύκολη, διότι, εκτός της υπογραφής της Σύμβασης, χρειάζεται στον ΔΕΔΔΗΕ να υπάρξουν οι κατάλληλες μελέτες, έτσι ώστε αυτές οι μελέτες να βοηθήσουν τον ΔΕΔΔΗΕ να κάνει κατασκευαστικές εργασίες για ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις μέσης τάξης. Ό,τι λέω για την Αθήνα, είναι αντιγραφή και για τη Θεσσαλονίκη. Θα χρειαστεί να γίνει Σύμβαση, για να επιταχύνουμε τη διαδικασία, μεταξύ του ΟΣΥ και της ΚΤΥΠ, ώστε η Κτηματική Υπηρεσία να μπορέσει να υλοποιήσει το έργο μέσα από μια προγραμματική Σύμβαση. Θα πρέπει οι επιτροπές του Υπουργείου να υλοποιήσουν έγκαιρα τις διαδικασίες που απαιτούνται. Έχω τέσσερις σελίδες ΜΕ συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα. Επίσης, να έρθουν τα λεωφορεία στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και ουσιαστικά να υλοποιηθεί αυτό για το οποίο μιλάμε.

 Τα βασικά σημεία είναι, συνεπώς, Η υπογραφή Σύμβασης αυτόν τον μήνα, η επαύξηση της ισχύος του ΔΕΔΔΗΕ στα αμαξοστάσια τέλος Ιανουαρίου του 2024, η ολοκλήρωση των εργασιών του ΟΣΥ, εντός των αμαξοστασίων μέσα Μαρτίου του 2024, η Έλευση οχημάτων και εκτελωνισμός μέσα Φεβρουαρίου του 2024, η παράδοση οχημάτων με έγκριση τύπου μέσα Μαρτίου του 2024 και οι θέσεις οχημάτων σε κυκλοφορία τέλος Απριλίου του 2024.

Άρα, σας μίλησα για τον πρώτο διαγωνισμό, αρχικά ύψους 750 λεωφορείων που «έτρεξε» η προηγούμενη Κυβέρνηση, το πού βρισκόμαστε στο κάθε Τμήμα και το ποιες είναι οι προσδοκίες μας το επόμενο διάστημα.

Σήμερα, ξεκίνησαν οι εργασίες για έναν δεύτερο διαγωνισμό 650 «πράσινων» λεωφορείων. Δεν θα σας πω σήμερα, αν θα είναι όλα ηλεκτροκίνητα ή αν θα βάλουμε και κάποιον τύπου υδρογόνου, με δεδομένο ότι οι τάσεις στην Ευρώπη είναι προς αυτήν την κατεύθυνση. Θα πρέπει, όμως, ό,τι πάμε να υλοποιήσουμε, να είναι υλοποιήσιμο στην Ελλάδα, έγκαιρα και με βάση χρονοδιαγράμματα.

Άρα, σήμερα, υπό την επίβλεψη και τον συντονισμό της κυρίας Αλεξοπούλου, ξεκίνησαν οι εργασίες σύνταξης διακήρυξης. Στόχος είναι να καταρτιστούν τα τεύχη της διακήρυξης μέχρι τον Δεκέμβριο του 2023. Να υπάρξει διαβούλευση τον Ιανουάριο του 2024. Να υπάρξει κήρυξη του διαγωνισμού τον Απρίλιο του 2024. Να υπάρξει υποβολή προσφορών τον Ιούλιο του 2024 και να υπάρξει ανακήρυξη των αναδόχων τον Ιούνιο του 2025.

Αυτή ήταν η ενημέρωση που θα ήθελα να σας κάνω, για το πώς επιδιώκουμε σε βάθος τετραετίας, άμεσα και μεσομακροπρόθεσμα, να ανανεώσουμε και να εμπλουτίσουμε τον στόλο των λεωφορείων στην Ελλάδα, με 1.300 νέα «πράσινα» λεωφορεία.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ. Θα δώσουμε τώρα τον λόγο στην Υφυπουργό, στην κυρία Χριστίνα Αλεξοπούλου, ενώ αμέσως μετά θα ακολουθήσουν οι ερωτήσεις των συναδέλφων.

Παρακαλώ, κυρία Αλεξοπούλου, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σύμβαση που φέρνουμε σήμερα προς ενημέρωση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου και την οποία περιέγραψε, ήδη, ο κ. Υπουργός, αφορά στην υλοποίηση μιας ακόμα δέσμευσης του κυβερνητικού προγράμματος, που είχε καταθέσει η Νέα Δημοκρατία στον ελληνικό λαό, εν προκειμένω για την προώθηση των φιλικών προς το περιβάλλον μεταφορών και συγκοινωνιών.

Αναλυτικότερα, όπως περιγράφεται στο άρθρο 1, αντικείμενο της παρούσας σύμβασης είναι η προμήθεια 250 απλών ηλεκτρικών αστικών οχημάτων 12 μέτρων, ελάχιστης αυτονομίας 180 χιλιομέτρων. Προμήθεια παρελκόμενων, ήτοι ανεξάρτητων σταθερών φορτιστών αργής φόρτισης, έναν ανά όχημα ή έναν, ανά δύο οχήματα, ανάλογα με τις δυνατότητες φόρτισης των φορτιστών, δηλαδή, σύνολο 125 έως 250. Προμήθεια 7 κινητών μονάδων συστημάτων συσσωρευτή - ταχυφορτιστή, με κατάλληλη διαμόρφωση και εξοπλισμό για τη φορητή εξυπηρέτηση ηλεκτρικών λεωφορείων, σε περίπτωση ανάγκης φόρτισης επιτόπου. Κατάρτιση έκθεσης εγκατάστασης των φορτιστών αργής φόρτισης στα αμαξοστάσια της Αττικής και της Θεσσαλονίκης.

Προς ενημέρωση της Επιτροπής, σημειώνω ότι το κυβερνητικό μας πρόγραμμα περιλαμβάνει την προμήθεια συνολικά 1.300 οχημάτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας σε δύο διαγωνισμούς, από 650 στον καθένα. Σκοπός της προμήθειας αυτής είναι, πρώτα απ’ όλα, να μειωθεί η ηλικία του «γηράσκοντος» στόλου, που ήδη, όπως πολύ αναλυτικά περιέγραψε νωρίτερα και ο κ. Υπουργός, πλησιάζει τα 19 έτη, ενώ στην Ευρώπη κινείται κάτω από τα 13.

Επίσης, θέλουμε να βελτιώσουμε σημαντικά το υπάρχον περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ο πρώτος από τους δύο διαγωνισμούς που ανέφερα ξεκίνησε το 2018, αλλά, όπως ειπώθηκε, ακυρώθηκε από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Η πολιτική ηγεσία που ανέλαβε τον Ιούλιο του 2019, οι προκάτοχοί μας, δηλαδή, στο Υπουργείο, ουσιαστικά, επανεκκίνησαν τον διαγωνισμό με νέο τεύχος διακήρυξης, που ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2021, ενώ η κήρυξη έγινε τον Οκτώβριο του 2021 και οι προσωρινοί ανάδοχοι αναδεικνύονται σταδιακά από τον περασμένο Φεβρουάριο.

Ο διαγωνισμός προέβλεπε, αρχικά, την προμήθεια 770 οχημάτων σε πέντε Τμήματα, εκ των οποίων το Τμήμα 1, αφορούσε στην αγορά 120 υβριδικών λεωφορείων, αλλά ματαιώθηκε, λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος, περιορίζοντας την προμήθεια σε 650 οχήματα. Οι παραλαβές τους θα ολοκληρωθούν έως τα μέσα το 2025. Από αυτά τα 650 λεωφορεία, τα πρώτα 250 είναι αντικείμενο της σύμβασης που συζητάμε σήμερα, η οποία αποτελεί το Τμήμα 5 του πρώτου διαγωνισμού. Είναι ηλεκτροκίνητα, με μήκος 12 μέτρων και θα τεθούν σταδιακά σε κυκλοφορία, το πρώτο εξάμηνο του 2024, 150 στην Αθήνα, περίπου, και 100 στη Θεσσαλονίκη.

Πιο συγκεκριμένα, το Τμήμα 1, για 120 υβριδικά λεωφορεία, μήκους 12 μέτρων και προϋπολογισμού, περίπου, 46,13 εκατομμύρια ευρώ, μαζί με τον ΦΠΑ, ακυρώθηκε, όπως είπαμε, λόγω έλλειψης ενδιαφέροντος από την αγορά. Το Τμήμα 2, για 200 λεωφορεία πεπιεσμένου φυσικού αερίου CNG, όπως το λέμε εν συντομία, μήκους 12 μέτρων και προϋπολογισμού 73, 16 εκατ. ευρώ, βρίσκεται σε φάση ανακήρυξης προσωρινού αναδόχου. Το Τμήμα 3, για 100 λεωφορεία CNG, μήκους 18 μέτρων και προϋπολογισμού 53,32 εκατομμύρια ευρώ, έχει προσωρινό ανάδοχο από τον Μάιο και ξεκινά η διαδικασία σύναψης σύμβασης με αποστολή στο Ελεγκτικό Συνέδριο.

Το Τμήμα 4, για 100 ηλεκτρικά λεωφορεία, μήκους 12 μέτρων και προϋπολογισμού 55,8 εκατομμύρια ευρώ, βρίσκεται σε φάση αξιολόγησης δικαιολογητικών και θα ακολουθήσει το άνοιγμα της οικονομικής προσφοράς, ενώ στο Τμήμα 5, για 250 ηλεκτρικά λεωφορεία, μήκους 12 μέτρων και προϋπολογισμού 153,45 εκατομμύρια ευρώ, είναι, ουσιαστικά, η σύμβαση που συζητάμε σήμερα. Όπως γνωρίζετε, έχει εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο και σε πολύ λίγες ημέρες υπογράφουμε τη σύμβαση και αναμένουμε την παραλαβή των οχημάτων το πρώτο εξάμηνο του 2024.

Πέραν αυτής της υπογραφής της σύμβασης για την προμήθεια των 250 ηλεκτρικών λεωφορείων, φροντίζουμε, ταυτόχρονα, και για τις αλλαγές που χρειάζεται το ηλεκτρικό δίκτυο και τον συναφή εξοπλισμό, όπως οι φορτιστές και οι εγκαταστάσεις αυτών.

Αναλυτικότερα, σας ενημερώνω ότι τον Ιανουάριο του 2024 αναμένεται η αύξηση ισχύος του ΔΕΔΔΗΕ στα αμαξοστάσια. Τον Μάρτιο του 2024, θα ολοκληρωθούν οι εργασίες του ΟΣΥ, εντός των αμαξοστασίων. Τον Φεβρουάριο του 2024, αναμένεται ο εκτελωνισμός των οχημάτων. Το πρώτο εξάμηνο του 2024, αναμένουμε τα λεωφορεία να τεθούν σε κυκλοφορία και βέβαια, να ξεκινήσει η επιχειρησιακή τους εκμετάλλευση. Όλα αυτά για τα πρώτα 650 ηλεκτρικά οχήματα.

Τα υπόλοιπα 650 από τα συνολικά 1.300 λεωφορεία, θα προέλθουν από τον δεύτερο διαγωνισμό, για τον οποίο, σήμερα που μιλάμε, ξεκινήσαμε την κατάρτιση του τεύχους διακήρυξης. Η διαδικασία αυτή θα διαρκέσει έως τον Δεκέμβριο και έχει διπλό στόχο. Πρώτον, τον καθορισμό του μείγματος των λεωφορείων που θα αγοραστούν. Δηλαδή, πόσα θα είναι ηλεκτρικά, υβριδικά, υδρογόνου ή φυσικού αερίου, αξιοποιώντας και με την εμπειρία άλλων ευρωπαϊκών κρατών, την τελευταία διετία.

Δεύτερον, την οριστικοποίηση των λεπτομερειών της χρηματοδότησης, για την οποία υπάρχει, ήδη, προέγκριση, στο ΕΣΠΑ 2021 - 2027. Τον Απρίλιο του 2024, θα γίνει η κήρυξη του διαγωνισμού, μετά την απαραίτητη δημόσια διαβούλευση. Τον Ιούλιο του 2024, λήγει η προθεσμία υποβολής προσφορών και τον Ιούνιο του 2025, δηλαδή, σε λιγότερο από δύο χρόνια από σήμερα, αναμένουμε να έχουν ανακηρυχθεί οι τελικοί ανάδοχοι. Οι παραλαβές θα πραγματοποιηθούν ως το 2027.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως έχω αναφέρει από την αρχή της θητείας μας, η ηλεκτροκίνηση αποτελεί τμήμα της στρατηγικής μας για τη δημιουργία μιας νέας κουλτούρας στον χώρο των μεταφορών, με έμφαση στην καινοτομία, τη διαλειτουργικότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Οι κατευθύνσεις αυτές περιλαμβάνονται στο κυβερνητικό μας πρόγραμμα, αλλά και στον σχεδιασμό που αναπτύσσεται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό, η σύμβαση προμήθειας των 250 νέων ηλεκτρικών λεωφορείων για Αθήνα και Θεσσαλονίκη, που σηματοδοτεί την έναρξη της προμήθειας συνολικά 1.300 νέων οχημάτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, υλοποιεί μία ακόμα δέσμευση της Κυβέρνησής μας. Αξιοποιώντας τα νέα λεωφορεία, η χώρα μας συμμορφώνεται με τις αντίστοιχες κοινοτικές οδηγίες, ενισχύει την προστασία του περιβάλλοντος και βελτιώνει αισθητά την ποιότητα μετακινήσεων. Άρα, και την ποιότητα ζωής των κατοίκων και της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας.

Είναι μια πολύ βαθιά φιλολαϊκή πολιτική που ωφελεί άμεσα εκατομμύρια συμπολίτες μας. Εξάλλου, αυτός είναι και ο λόγος που έχουμε, ήδη, ξεκινήσει διεργασίες για την ένταξη της ηλεκτροκίνησης και στις αστικές συγκοινωνίες πόλεων, εκτός Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς την Υφυπουργό, κυρία Αλεξοπούλου, όπως και τον Υπουργό, κ. Σταϊκούρα, που τοποθετήθηκε νωρίτερα.

Θα περάσουμε τώρα στη διαδικασία των ερωτήσεων και όπως γνωρίζετε δεν υπάρχουν εισηγητές.

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε. Αν μου επιτρέπετε, θέλω να πω, ας εκφραστεί κάθε κόμμα μία φορά και μετά οι υπόλοιποι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Χήτα, μπορείτε να δηλώσετε να μιλήσετε, εκ μέρους της Ελληνικής Λύσης και να εκφράσετε το κόμμα σας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Ναι, αυτό λέω, κύριε Πρόεδρε, να τηρηθεί η κοινοβουλευτική σειρά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία. Η διαδικασία απευθύνεται στα μέλη της Επιτροπής. Βεβαίως, λογικό είναι να ζητούν τον λόγο βουλευτές απ’ όλα τα κόμματα, αλλά δεν μπορούμε να υποχρεώσουμε και κανέναν να κάνει ερώτηση.

Ξεκινάμε με τον κ. Γιαννούλη από τον ΣΥΡΙΖΑ για τη διατύπωση ερωτημάτων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, απλά πριν ξεκινήσει ο χρόνος, θεωρώ ότι είναι έντιμο και πολιτικά και κοινοβουλευτικά να υπάρξει κάποιος επιπλέον χρόνος για την, περίπου, εικοσάλεπτη τοποθέτηση του κ. Υπουργού, στον οποίο, βέβαια, να ευχηθούμε και καλή επιτυχία, όπως και στην κυρία Αλεξοπούλου για τα νέα τους καθήκοντα. Στοιχειωδώς, ένα πεντάλεπτο σε κάθε εκπρόσωπο των κομμάτων για να τοποθετηθούν επί της ουσίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, εσείς ως επαγγελματίας δημοσιογράφος σε χρόνο τριών λεπτών μπορείτε να θέσετε δεκάδες ερωτήματα. Προφανώς, μιλάτε για τοποθέτηση.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Θεωρώ ότι είναι δίκαιο και πολιτικά και κοινοβουλευτικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η κοινοβουλευτική διαδικασία της ενημέρωσης προβλέπει διευκρινιστικά ερωτήματα. Υπό την έννοια αυτή, θα υπάρξει ανοχή στο τρίλεπτο που βάζουμε για τους συναδέλφους που έχουν ζητήσει τον λόγο. Δεν θα διακόψω τα ερωτήματά σας, αλλά το να κάνουμε και τοποθετήσεις σχοινοτενείς ή που διαρκούν πάρα πολύ ώρα και να τοποθετηθείτε ως Εισηγητής ή Ειδικός Αγορητής, που δεν είστε στην προκειμένη περίπτωση, δεν προβλέπεται από τον Κανονισμό, οπότε να μην χρονοτριβούμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Καλώς, δεν θέλω να αλλοιώσω τον Κανονισμό. Έκανα μία πρόταση δημοκρατικής συνεννόησης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεννοούμαστε πολύ καλά, κύριε Γιαννούλη. Έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, επαναλαμβάνω τις θερμότερες ευχές μου και σε σας και στην κυρία Αλεξοπούλου, γιατί οφείλω να ομολογήσω ότι πρέπει να είστε ένας από τους πιο τυχερούς ανθρώπους στη Θεσσαλονίκη και στην Ελλάδα. Βρήκατε θέση στο λεωφορείο της Γραμμής 3 στη Θεσσαλονίκη, κατά τη διάρκεια μίας από τις πολλές παρουσίες σας εκεί.

Επειδή ο χρόνος είναι λίγος, θέλω να περάσω απευθείας στην αποκατάσταση μιας αναλήθειας που ειπώθηκε. Ο διαγωνισμός που προκηρύχθηκε από την προ προηγούμενη Κυβέρνηση, από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, δεν «κατέπεσε» στο Ελεγκτικό Συνέδριο πλήρως, όπως είπατε και εσείς και η κυρία Υφυπουργός. Υπήρξε μία εμπλοκή στην αρχή προσυμβατικού ελέγχου, την οποία κατήργησε ο προκάτοχός σας, ο κ. Καραμανλής, αμέσως μετά την απόφαση που εξεδόθη και θα μπορούσε να «θεραπευτεί». Μιλώ για τον διαγωνισμό του 2019 για 750 λεωφορεία, όπου στο Ελεγκτικό Συνέδριο, τουλάχιστον απ’ όσα μας είχε πει ο κ. Καραμανλής, δεν είχε «καταπέσει» ο διαγωνισμός. Στην αρχή προσυμβατικού ελέγχου ναι, αλλά μπορούσε να «θεραπευθεί». Αντίθετα η Κυβέρνηση, Υπουργός της οποίας ήσασταν και είστε, κατήργησε τον διαγωνισμό, διέκοψε τον διαγωνισμό και από τον Σεπτέμβριο του 2019ν ζούμε την ταλαιπωρία του «σε 6 μήνες ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός, σε 10 μήνες ολοκληρώνεται το διαγωνισμός», σε 7 μήνες ολοκληρώνεται ο διαγωνισμός». Μιλώ για τα 750 λεωφορεία. Κάποια στιγμή, γίνεται η τμηματική κατάτμηση των διαγωνιστικών διαδικασιών. Πάντως, η αλήθεια είναι ότι από το καλοκαίρι του 2019, που αναλάβατε την εξουσία, δεν κυκλοφόρησε στους δρόμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης ούτε ένα καινούργιο λεωφορείο, παρά μόνο οι 50 «πασχαλινές λαμπάδες» της Λειψίας στη Θεσσαλονίκη, που αυτοαναφλέγονται, πληρώθηκαν δεκάδες εκατομμύρια από το ελληνικό δημόσιο, τον Δήμο Θεσσαλονίκης και το Υπουργείο Υποδομών και κάηκαν, σχεδόν, τα περισσότερα και αποσύρθηκαν.

Και όλα αυτά, κύριε Σταϊκούρα, τα λέω, γιατί προσπαθούμε να συμβάλουμε, ως επισπεύδουσα Αντιπολίτευση, στο να βελτιωθεί η ποιότητα των πολιτών, αλλά με μισές αλήθειες δεν βελτιώνεται. Εσείς ήσασταν Υπουργός Οικονομικών, όταν μαρτυρήσατε -και μπαίνω στη δραματική ιστορία και περιπέτεια του ΟΑΣΘ- άθελά σας κάποια πράγματα σε μία κοινοβουλευτική διαδικασία ελέγχου που είχαμε κάνει για την αποτίμηση της Grand Thornton, σε σχέση με την εκκαθάριση, σε σχέση με τα περιουσιακά δεδομένα του ΟΑΣΘ. Το Υπουργείο Υποδομών τότε, μάς έλεγε ότι δεν έχει ολοκληρωθεί. Εσείς μάς απαντήσατε, «ότι είναι σε γνώση μας», αλλά δεν μπορούσατε να μας εξηγήσετε, γιατί, όπως έλεγε ο νόμος τότε, δεν κατατέθηκε και αρμοδίως στη Δικαιοσύνη. Εσείς απαντήσατε ως Υπουργός Οικονομικών σε ερώτηση που καταθέσαμε στο Υπουργείο Υποδομών και Οικονομικών. Το μεν Υπουργείο Υποδομών είπε ότι δεν ολοκληρώθηκε. Εσείς είπατε «την έχουμε στο συρτάρι μας» και μιλώ για την Grand Thornton.

Εκείνο που έχει σημασία είναι το εξής. Από το 2019, Αθήνα και Θεσσαλονίκη θα μπορούσαν να έχουνε 750 επιπλέον λεωφορεία. Αντ’ αυτού εισπράξαμε ανυπόστατες ανακολουθίες, υποσχέσεις, δεσμεύσεις χωρίς αποτέλεσμα. Τώρα έρχεστε εσείς και δεσμεύεστε για 1.300 λεωφορεία μέχρι το 2027. Θέλω να σας πω, τέλος, και κάτι ακόμη και κλείνω με αυτό, γιατί δεν αντέχεται η πολυπαραγοντική έφεσή σας σε πολλά ζητήματα να διαστρεβλώνετε την πραγματικότητα. Έτσι και τον Σεπτέμβριο του 2019, ο Κυριάκος Μητσοτάκης υποσχέθηκε ότι τον Απρίλιο του 2023, επειδή αυτοί οι «κακοί Συριζαίοι» απέτυχαν, μόλις, με το 75% του ΜΕΤΡΟ, θα κοπεί το πρώτο εισιτήριο στο ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης. Αν δεν κάνω λάθος, βρισκόμαστε καλοκαίρι του 2023 και οι επίσημες εκτιμήσεις στις συσκέψεις που συμμετέχετε και εσείς και η κυρία Αλεξοπούλου, είναι για μετά το δεύτερο εξάμηνο Ή εντός του δεύτερου εξαμήνου του 2024, αν δεν κάνω λάθος και το μεταφέρω σωστά.

**ΜΑΚΑΡΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (ομιλία εκτός μικροφώνου):**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Αυτά τα αστειάκια είναι τόσο παλιά και ξεπερασμένα που είναι στα όρια της γελοιότητας με τους «μουσαμάδες». Δεν έχετε μπει, κύριε Λαζαρίδη, σε λεωφορείο να καθίσετε σαράντα λεπτά όρθιος πέφτει και κάνετε τον «τζάμπα μάγκα».

Προκαλούμαι, κύριε Πρόεδρε, και απαντώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής)** Ολοκληρώνετε, σας παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ολοκληρώνω με την ευχή και την προσδοκία, κάποτε αυτή η Κυβέρνηση που διαδέχεται τον εαυτό της με έναν, σχεδόν, περίεργο τρόπο, σαν να μην υπάρχει παρελθόν, επιτέλους να πει την αλήθεια για τρία στοιχειώδη πράγματα. Στη Θεσσαλονίκη, τουλάχιστον, χωρίς την ολοκλήρωση του Μετρό, την εκκαθάριση του ΟΑΣΘ και την ενίσχυση με λεωφορεία και οδηγούς, την κατάργηση αυτής της «φάμπρικας», που ναι μεν ξεκίνησε, επί ΣΥΡΙΖΑ, με τέσσερις γραμμές, αλλά εσείς το «ξεχειλώσατε», καθώς σαράντα γραμμές από τις τέσσερις στα ΚΤΕΛ, τον νέο επενδυτή των Αστικών Συγκοινωνιών το ίδιο και στην Αθήνα, να πείτε κάποιες αλήθειες, ότι αφενός, αυτά τα έργα δεν μπορεί να μην έχουν σύνδεση το ένα με το άλλο, δηλαδή, flyover, χωρίς ΜΕΤΡΟ, χωρίς συγκοινωνίες και χωρίς περιφερειακό. Είναι, πραγματικά, εφιαλτικό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Αν αναλύσουμε το σύνολο του κειμένου Υπουργείο Υποδομών, δεν θα τελειώσουμε ποτέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Όχι, κύριε Πρόεδρε, αλλά είμαστε εδώ για να υπηρετούμε τον κόσμο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Αυτό το θεωρείτε δική σας αρμοδιότητα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Όχι, βέβαια. Είναι υποχρέωση όλων μας

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: (Προέδρος της Επιτροπής**): Ωραία, αλλά ας το υπηρετήσουμε εντός πλαισίων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, τελειώνω. Αν κάνουμε μία επικοινωνιακή παράταση για τα 110 ηλεκτρικά στη Θεσσαλονίκη και άλλα πόσα στην Αθήνα, δεν εξυπηρετούμε τους πολίτες και το κοινό καλό. Απλά, «ρίχνουμε στάχτη στα μάτια των ανθρώπων».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Προέδρος της Επιτροπής):** Όμως, δεν μπορούμε να αφήσουμε και το αντικείμενο της ενημέρωσης εκτός. Σας ευχαριστώ, σε κάθε περίπτωση.

Να δώσουμε τον λόγο στον κ. Ιωάννη Δελή, από το Κομμουνιστικό Κόμμα να υποβάλλει ερωτήματα. Οφείλω να επισημάνω, για μία ακόμη φορά, κύριοι συνάδελφοι, ότι ο Κανονισμός απαιτεί και διευκρινιστικά ερωτήματα. Δεν είμαστε αυστηροί στο να μη γίνει κάποιο σχόλιο, αλλά να υπάρχουν και κάποια ερωτήματα, για να απαντήσουν οι Υπουργοί που είναι εδώ για να ενημερώσουν. Αν γίνονται παράλληλοι μονόλογοι δεν είναι διαδικασία ενημέρωσης. Μπορεί να είναι διαδικασία κοινοβουλευτική, κατά τα ειωθότα, αλλά δεν είναι διαδικασία ενημέρωσης. Οι ερωταπαντήσεις φέρουν την ενημέρωση και την πληροφορία.

Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ερωτήματα που συνοδεύονται, βεβαίως, και από ένα ανάλογο σκεπτικό. Να ξεκινήσω από το κίνητρο της αγοράς αυτών των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, το οποίο υπακούει στο γενικότερο κίνητρο της «πράσινης» ανάπτυξης, η οποία δεν πριμοδοτείται και δεν ενισχύεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και παγκοσμίως, για να σωθεί το περιβάλλον. Είναι ένας πολύ ωραίος εύσχημος τρόπος, έτσι ώστε να επενδυθούν «λιμνάζοντα» κεφάλαια δισεκατομμυρίων και να βγουν τα «πράσινα» κέρδη των «πράσινων» αρπακτικών. Άλλωστε, αυτή η «πράσινη» ανάπτυξη δεν είναι και τόσο «πράσινη», αν το καλοσκεφτεί κανείς, γιατί στη Θεσσαλονίκη, για παράδειγμα, που θα κυκλοφορούν τα 110 ηλεκτρικά και φιλοπεριβαλλοντικά λεωφορεία, την ίδια στιγμή, θα έχουμε καύση απορριμμάτων καρκινογόνων στα όρια της πόλης, θα έχουμε την ταφή των υγειονομικών αποβλήτων, για να μην μιλήσουμε για τη δυσοσμία και για τη ρύπανση που προκαλείται σε όλη τη Δυτική Θεσσαλονίκη από μία επιχείρηση, στη μετοχική σύνθεση της οποία συμμετέχει και το ίδιο το κράτος και μιλάω για τα ΕΛΠΕ.

Δεν νομίζουμε ότι θα λύσουν το συγκοινωνιακό πρόβλημα αυτά τα 110 λεωφορεία και αναφέρομαι στη Θεσσαλονίκη. Το πρόβλημα είναι τραγικό, κύριε Υπουργέ, στη Θεσσαλονίκη. Θα τολμήσω να χρησιμοποιήσω τη λέξη «αθλιότητα». Είναι μία «αθλιότητα», πραγματικά, η κατάσταση που επικρατεί στις συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης και σας το λέω μετά προσωπικού λόγου γνώσεως. Είναι τραγική, είναι απαράδεκτη η κατάσταση και δεν νομίζουμε ότι θα λυθεί το πρόβλημα, γιατί εσείς αναφέρατε και ένα χρονοδιάγραμμα, το οποίο μας πάει μέχρι το 2027 και είμαστε ακόμα στο 2023. Οπότε, τα ακούει ο κόσμος και λέει «μέχρι τότε έτσι θα πάμε;» Να μένει κάποιος στις στάσεις και να περιμένει για μισή ώρα και για 40 και 45 λεπτά; Είναι μία πραγματικότητα αυτό που σας λέω.

Δεν θα λύσουν, λοιπόν, αυτά τα ηλεκτρικά λεωφορεία το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Θεσσαλονίκης. Και ξέρετε γιατί; Γιατί η Θεσσαλονίκη, εκτός των άλλων, έχει και έλλειψη οδηγών. Αυτή τη στιγμή, έχει 800, περίπου, οδηγούς, ενώ χρειάζεται, τουλάχιστον, 1.200. Και σαν να μην έφθανε αυτό, η δική σας η Κυβέρνηση κατέθεσε στην προηγούμενη θητεία της μία τροπολογία που έδινε τη δυνατότητα σε 300 εργαζόμενους του ΟΑΣΘ να φύγουν. Οι περισσότεροι απ’ αυτούς ήταν οδηγοί.

Το δεύτερο είναι ότι από το 2012 δεν έχει προσληφθεί ούτε ένας εργαζόμενος και δεν έχει αγοραστεί ούτε ένα λεωφορείο. Και μιας και αναφερθήκατε, κύριε Υπουργέ, στο μέσο όρο ηλικίας και κάνατε συγκρίσεις ανάμεσα στη χώρα μας και την Ευρωπαϊκή Ένωση, να σας πω ότι ήταν η δική σας Κυβέρνηση που με τροπολογία αύξησε το όριο ηλικίας των λεωφορείων που κυκλοφορούν στη Θεσσαλονίκη. Ήταν μέχρι 20 χρόνια και το πήγατε μέχρι 22 ή 23 χρόνια. Μιλάμε για σαράβαλα και όχι για λεωφορεία.

Τα λεωφορεία που αγοράζονται με αυτή τη σύμβαση, θα είναι λεωφορεία των 12 μέτρων. Έτσι δεν είναι; Στη Θεσσαλονίκη, όμως, ο ΟΑΣΘ χρειάζεται επειγόντως αρθρωτά λεωφορεία των 18 μέτρων, τα λεγόμενα διπλά λεωφορεία, γιατί στις λεωφορειακές γραμμές μεγάλου συγκοινωνιακού φόρτου, όπως είναι οι γραμμές της Καλαμαριάς, όπως είναι η γραμμή για τη δική μου τη γειτονιά το 14, όπως είναι το 2Κ, το 3Κ, το 27 για τη Σταυρούπολη, το 31 για τη Βούλγαρη, εκεί αν μπουν μικρά λεωφορεία των 12 μέτρων, το μόνο που θα καταφέρετε είναι να στριμώχνεται ο κόσμος, ίσως ακόμα περισσότερο, σε μικρότερα λεωφορεία.

Μία ερώτηση που έχουμε να σας κάνουμε, είναι σχετικά με την αυτονομία τους. Κάνατε ένα σχόλιο και είπατε, ότι θα είναι γύρω στα 185 με 200 χιλιόμετρα. Ναι, ξέρετε οι αυτονομίες δίνονται συνήθως από τις εταιρείες, με βάση τις εργοστασιακές μετρήσεις, οι οποίες γίνονται σε ιδανικές συνθήκες κυκλοφορίας. Δεν θα έλεγα, ότι στη Θεσσαλονίκη επικρατούν ακριβώς αυτές οι συνθήκες. Ο επιβατικός φόρτος, οι ανηφόρες, ο κλιματισμός, η θέρμανση, τα φώτα, επηρεάζουν την αυτονομία των οχημάτων και μπορεί να τη ρίχνουν ακόμα και στο μισό. Τι θα γίνει σε εκείνη την περίπτωση; Είναι ένα ερώτημα, στο οποίο πρέπει να απαντήσετε.

Και βεβαίως, αυτό για το οποίο θα πρέπει να απαντήσει η Κυβέρνηση, είναι για το ότι προχωρώντας στην αγορά αυτών των 250 λεωφορείων, τα οποία δεν λύνουν το πρόβλημα, ειδικά για τη Θεσσαλονίκη, αγοράζει πρώτα «το σαμάρι και μετά τον γάιδαρο», την ώρα που εκκρεμεί μία συνολική κυκλοφοριακή μελέτη για την πόλη, για τις συνέπειες και για την αλλαγή του συγκοινωνιακού τοπίου μετά τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, το οποίο δεν ξέρουμε πότε θα λειτουργήσει, σε μία πόλη που κυριολεκτικά «στενάζει» και το έζησαν σήμερα οι Θεσσαλονικείς. Σήμερα, στην πόλη επικρατούσε «κόλαση», επειδή αποκλείστηκε ο περιφερειακός. Το λέω αυτό, για να το συνδυάσουμε και με το περιβόητο Flyover για το οποίο πανηγυρίζατε. Η πόλη θα ζει ασφυκτικές κυκλοφοριακές συνθήκες.

Επείγει, λοιπόν, είναι άμεση η ανάγκη για μία συνολική κυκλοφοριακή μελέτη από τέτοια «πυροτεχνήματα» εντυπωσιασμού για τον λαό αυτής της πόλης. Επαναλαμβάνω ότι δεν θα λύσουν, κατά τη γνώμη μας, αυτά τα λεωφορεία το συγκοινωνιακό πρόβλημα της πόλης, και δεν θα μπορούσε, άλλωστε. Χρειάζεται μία συνολική αντιμετώπιση, βεβαίως, με τα κατάλληλα, με τα σύγχρονα εκείνα λεωφορεία που πρέπει να αγοραστούν. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Αντωνίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ:** Κύριε Πρόεδρε, να ευχηθώ και εγώ στην ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών καλή επιτυχία, καλή δύναμη, καλό κουράγιο στο δύσκολο έργο, το οποίο έχουμε αναλάβει ως Κυβέρνηση και το οποίο παρουσιάσαμε στον ελληνικό λαό, το οποίο εγκρίθηκε από τον ελληνικό λαό, προκειμένου να προχωρήσουμε το μεταρρυθμιστικό έργο της Κυβέρνησης.

Να μπω, λοιπόν, κατευθείαν στο ζήτημα της σημερινής μας συνεδρίασης. Βλέποντας την κατάσταση στο κομμάτι των λεωφορείων, οφείλω να πω ότι τον Αύγουστο του 2019, με συγκεκριμένα στοιχεία από τον ΟΑΣΘ είχαμε 213 λεωφορεία που κάλυπταν το 50% του μεταφορικού έργου. Ο μέσος όρος ηλικίας αυτών των λεωφορείων το 2019 ήταν, όντως, πάνω από 17 έτη, εκτός του τι άλλο παραλάβαμε τότε, ως Κυβέρνηση, με άδεια ταμεία και αδυναμία καταβολής ασφαλιστικών εισφορών. Οφείλω να πω, ότι είχαμε πάρα πολλά ζητήματα και θυμάμαι ότι ερχόταν κόσμος, προκειμένου να πληρωθεί, με βάση κάποια πράγματα που είχε δρομολογήσει η προηγούμενη Κυβέρνηση, καθώς υπήρχαν αρκετές εκκρεμείς οφειλές από προμηθευτές πάνω από 5 εκατομμύρια ευρώ. Νομίζω ότι σε αυτό το κομμάτι έγινε μία πολύ σημαντική πρωτοβουλία στην προηγούμενη κυβερνητική θητεία, έτσι ώστε να έχουμε μία συγκοινωνιακή κάλυψη της περιοχής με 500 και πλέον λεωφορεία, τα οποία, όμως, όντως, χρήζουν ανανέωσης. Συζητάμε, εδώ και αρκετό καιρό, την ανανέωση του στόλου και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη.

Θα συμφωνήσω απόλυτα ότι τα δύο χρόνια της πανδημίας μάς πήγαν αρκετά πίσω σε αυτό το κομμάτι, αλλά χαίρομαι που σήμερα μπαίνουμε στη διαδικασία να συμβατοποιήσουμε και να έχουμε πολύ σύντομα, το 2024, τα πρώτα ηλεκτρικά λεωφορεία, γιατί ένα από τα ζητήματα που πρέπει να θέσουμε, αγαπητοί συνάδελφοι, στην Επιτροπή είναι όντως το περιβαλλοντικό αποτύπωμα που αφήνει όλος αυτός ο στόλος που είχαμε και στον ΟΑΣΘ και στον ΟΣΥ.

 Σε ότι αφορά στο κομμάτι που συζητήσαμε πριν, οφείλω να πω ότι πρέπει να γίνει γρήγορα η διαδικασία, έτσι ώστε να είμαστε προετοιμασμένοι να μπορέσουν τα ηλεκτρικά λεωφορεία που θα έρθουν να μπουν γρήγορα στην κυκλοφορία. Θέλω να ρωτήσω πώς σκέφτεστε να επιτευχθεί αυτό.

Ένα άλλο θέμα είναι ότι θα πρέπει να δούμε και το κομμάτι των οδηγών των λεωφορείων. Είναι ένα ζήτημα που η ηγεσία να φροντίσει, έτσι ώστε να εκπαιδεύσουμε αυτούς τους ανθρώπους στα νέα λεωφορεία, γιατί είναι ένα, τελείως, διαφορετικό όχημα από αυτά που γνωρίζαμε μέχρι τώρα. Άρα, θα πρέπει να εκπαιδεύσουμε το προσωπικό των δύο Οργανισμών μας, για να μπορέσουν άμεσα να λειτουργήσουν και να τεθούν σε κυκλοφορία.

Κύριε Υπουργέ, έχοντας, πλέον, την εμπειρία από τον πρώτο διαγωνισμό, εύχομαι να προχωρήσουμε γρήγορα στη υλοποίηση της δεύτερης φάσης, αναφορικά με τα 650 νέα λεωφορεία, έτσι ώστε να ολοκληρώσουμε το 2027 την ανανέωση του στόλου και είμαστε εδώ όλοι να ενισχύσουμε και να βοηθήσουμε σε αυτή την προσπάθεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρία Υπουργέ, εύχομαι να έχετε καλή θητεία και να έχουμε μία καλή συνεργασία στον τομέα αυτόν και στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου.

Θέλω να μπω κατευθείαν στις ερωτήσεις. Άλλωστε, αυτός είναι και ο ρόλος της σημερινής ενημέρωσης και σε θεσμικό επίπεδο. Πρώτα απ’ όλα, θέλω να ρωτήσω το εξής. Εφόσον ο ΟΑΣΘ είναι αυτή τη στιγμή σε εκκαθάριση, με ποια διαδικασία θα γίνει η διάθεση των συγκεκριμένων λεωφορείων στον Οργανισμό;

Δεύτερον, πάλι με τον ΟΑΣΘ, γνωρίζουμε καλά ότι δεν μπορεί να προσλάβει προσωπικό. Με ποια διαδικασία θα προσληφθούν οι οδηγοί, εφόσον προχωρήσουμε στην αγορά των λεωφορείων.

Και τρίτον, η προμήθεια των λεωφορείων θα χρειαστεί, τουλάχιστον, ενάμιση με δύο έτη, αν δεν κάνω λάθος. Σχεδιάζει η Κυβέρνηση να μεταφέρει τα λεωφορεία αυτά στο νέο μητροπολιτικό οργανισμό που σχεδιάζει για τη Θεσσαλονίκη; Και αν ναι, ποιο ακριβώς θα είναι το έργο για τον νέο αυτό οργανισμό που έχουμε ακούσει;

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καλαφάτης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, να ευχαριστήσουμε την ηγεσία του Υπουργείου για την ενημέρωση, σχετικά με την πορεία των πραγμάτων σε ένα «ακανθώδες» θέμα που απασχολεί, κυρίως, τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και είναι αλήθεια ότι μας απασχολεί. Να εξάρω, βεβαίως, και την πρωτοβουλία τους να μας δώσουν ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα σε μεσομακροπρόθεσμο επίπεδο, κάτι που δεν συνηθίζεται.

 Προτού θέσω ένα μοναδικό ερώτημα, να λέμε πράγματα που ισχύουν, γιατί άκουσα από συνάδελφο ότι τα περισσότερα από τα λεωφορεία που ήρθαν στη Θεσσαλονίκη, με πρωτοβουλία του Δήμου Θεσσαλονίκης, περίπου, 49 τον αριθμό, λειτουργούσαν σαν «πασχαλινές λαμπάδες», κάπως έτσι το άκουσα, που σημαίνει ότι σύμφωνα με τον συνάδελφο, αυτοανεφλέγησαν πάνω από 25 λεωφορεία που ήρθαν από τη Λειψία. Για την τάξη και για να συνειδητοποιήσουμε όλοι για τι μιλάμε, υπήρχε ένα λεωφορείο που είχε ένα συγκεκριμένο πρόβλημα με τον καταλύτη και αυτό γιατί χρησιμοποιήθηκε σε πολύ δύσκολες συνθήκες. Είμαστε εδώ και πρέπει να προσέχουμε πώς ακριβώς θέτουμε τα γεγονότα. Δεν αυτοανεφλέγησαν τα περισσότερα. Εγώ σας λέω ποια είναι η πραγματικότητα. Και βεβαίως, υπήρχε και επίθεση σε ποινικό επίπεδο από τον ΣΥΡΙΖΑ, καθώς υπεβλήθη μήνυση στον Δήμο Θεσσαλονίκης, η οποία, βεβαίως, αξιολογήθηκε από τις αρμόδιες αρχές και τέθηκε στο αρχείο. Αυτά μονάχα, για να μιλάμε με πραγματικά περιστατικά και να μην μιλάμε με εικασίες.

Το ερώτημα είναι ένα και συγκεκριμένο, κύριε Υπουργέ. Ο σχεδιασμός είναι σημαντικός και αυτό το γνωρίζουμε και από την πορεία τη δική σας, αλλά και από τη συνέπεια και τη σταθερότητα που η Κυβέρνηση, τα προηγούμενα τέσσερα χρόνια, κινήθηκε σε όλα τα επίπεδα. Είμαστε σίγουροι, ότι θα είστε στοχοπροσηλωμένοι στο χρονοδιάγραμμα που μας θέσατε. Το ζήτημα είναι πώς θα μπορέσουμε να προσελκύσουμε οδηγούς και τι κίνητρα θα δώσουμε για να βρούμε οδηγούς, οι οποίοι θα καλύψουν ένα βασικό πρόβλημα που αφορά τις αστικές συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης και αν το έχετε αυτό στον σχεδιασμό σας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

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

Οφείλω να κάνω μία διευκρίνιση, κύριε Υπουργέ, γιατί το θέμα αυτό με τον διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ μάς έχει απασχολήσει όλη την προηγούμενη τετραετία και έχουμε καταθέσει και σχετικές Ερωτήσεις. Θα αναφερθώ στην απόφαση 858/859/2019 της Αρχής Προδικαστικού Ελέγχου, η οποία έκανε παρατηρήσεις για κάποιους όρους τεχνικών προδιαγραφών και ειδικών υποχρεώσεων. Στην ίδια, όμως, απόφαση γράφει ότι «η Αναθέτουσα Αρχή δύναται να τροποποιήσει τους επίμαχους όρους, κατά τρόπο με τον οποίο καθίστανται νόμιμοι και με την επιφύλαξη πλήρως διατάξεων ο διαγωνισμός να διεξαχθεί ως προβλέπει το λοιπό κανονιστικό πλαίσιο αυτού».

Είχαμε κάνει σχετική Ερώτηση, γιατί πραγματικά «τινάχτηκε στον αέρα». Ξέρουμε ότι για να προχωρήσει κάτι δεν αρκεί μία θητεία, ούτε καν μιας κυβέρνησης, όχι μόνο ενός Υπουργού. Ακυρώθηκε και ακόμα δεν έχουμε λεωφορεία. Σε ότι αφορά στον συνάδελφο, προφανώς, τα 50 λεωφορεία της Λειψίας αποσύρθηκαν, είναι γνωστό.

Βασικό θέμα είναι αυτό που έχει να κάνει με τον διαγωνισμό. Πραγματικά, αν θέλουμε να προχωρήσουμε και στην «πράσινη» μετάβαση, δεν γίνεται κάθε κυβέρνηση που έρχεται να καταργεί νόμους σε αυτή την κατεύθυνση, για να κάνει τον δικό της. Έτσι έμεινε και το ΜΕΤΡΟ πίσω, ας μην αναφερθώ ξανά στα ίδια, και έτσι δεν έχουμε ηλεκτρικά λεωφορεία ακόμα στους δρόμους. Είχε κάνει λάθος ο κ. Καραμανλής, τέσσερα χρόνια του το λέγαμε.

 Αναφέρατε και εσείς ο ίδιος για λεωφορεία φυσικού αερίου. Μα, αυτό λέμε στην Κυβέρνηση, την προηγούμενη και την τωρινή. Έχει δεσμεύσει, έτι περαιτέρω, τη χώρα σε έργα φυσικού αερίου, έρχεται η Ευρώπη και σου μιλάει για αδρανή κεφάλαια και να το και εδώ και θα το βρίσκουμε συνεχώς μπροστά μας, αλλά αυτό είναι θέμα για άλλη Επιτροπή μάλλον.

Πάντως, σημασία έχει ότι την ηλεκτροκίνηση, προφανώς, την υποστηρίζουμε, καθώς οι μεταφορές συμβάλλουν πάρα πολύ στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, γι’ αυτό και έπρεπε να ξεκινήσουμε από τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Δεν μπορείς να προχωρήσεις διαφορετικά την ηλεκτροκίνηση, για να μην μιλήσουμε, βέβαια, για τους σταθμούς φόρτισης και την καθυστέρηση.

 Από κει και πέρα, βλέπουμε όλη την προηγούμενη περίοδο απραξία, έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδίου, πολλές αποσπασματικές κινήσεις και πολλές απευθείας αναθέσεις συγκοινωνιακού έργου στα ΚΤΕΛ ή μισθώσεις μεταχειρισμένων δεκαπενταετίας και μάλιστα, με αστρονομικά τιμολόγια και σαν να μην γνώριζε η προηγούμενη Κυβέρνηση -τουλάχιστον, τώρα, κάνετε έναν διεθνή διαγωνισμό- τους διαγωνισμούς ανάθεσης μεταφορικού έργου. Δεν έγινε ποτέ αυτό.

Σε ότι αφορά στον διαγωνισμό που συζητάμε, κάτι αναφέρατε και εσείς, αλλά πέρασαν από «σαράντα κύματα» και αυτοί οι διαγωνισμοί. Το πρώτο τμήμα, χωρίς καμία υποβολή προσφοράς, με πολλές καταγγελίες, όμως, για «φωτογραφικές», προδιαγραφές, το οποίο, προφανώς, αποθάρρυνε και διάφορους να συμμετέχουν.

Εν πάση περιπτώσει πάμε στο σημερινό θέμα. Εδώ έχει γίνει το εξής και δεν το αναφέρατε αυτό. Αφού, λοιπόν, έγιναν διάφορες διαδοχικές αποχωρήσεις, αποκλεισμοί εταιριών σε διάφορα στάδια του διαγωνισμού, κ.λπ., ήρθε το Ελεγκτικό Συνέδριο με το 6ο κλιμάκιο και απέρριψε, κατά πλειοψηφία, την προτεινόμενη σύμβαση, με την αιτιολογία ότι υπάρχει παράβαση των διατάξεων του ν.4412 για τις προμήθειες του Δημοσίου, καθώς η κινέζικη εταιρεία που ήταν προσωρινός ανάδοχος δεν ανήκε στους δικαιούμενους συμμετοχής, διότι εδρεύει στην Κίνα, με την όποια η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει συμφωνία αμοιβαίας συνεργασίας, κ.λπ.. Τα ξέρετε αυτά.

 Μετά, όμως -και θέλω μια ενημέρωση γι’ αυτό- έρχεται το 7ο Τμήμα του Ελεγκτικού Συνεδρίου και εγκρίνει το σχέδιο της σύμβασης. Ευτυχώς, γιατί δεν θα βλέπαμε πια ποτέ λεωφορεία και θα χάνονταν και τα ευρωπαϊκά κονδύλια που σε ποσοστό 30%, τουλάχιστον, συμμετέχουν.

Άρα, λέω ότι έχει ολιγωρήσει πάρα πολύ η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στο θέμα της ηλεκτροκίνησης και όπως είπα και πριν ξεκινάς πρώτα από τα δημόσια μέσα μεταφοράς, από αλυσίδες, επαγγελματικά, ταξί και μετά πας στα ιδιωτικά. Τέλος πάντων, ας μην το ανοίξω το θέμα της ηλεκτροκίνησης γιατί είναι «πονεμένο».

 Το άλλο θέμα που ήθελα να ρωτήσω είναι το εξής. Διαβάζω ότι το Υπουργείο ετοιμάζεται πυρετωδώς για την προκήρυξη ενός άλλου διεθνούς διαγωνισμού που αφορά στην παραχώρηση 63 και πλέον λεωφορειακών γραμμών της Ανατολικής και Δυτικής Αττικής σε ιδιώτες. Θέλω να μου πείτε, αν ισχύει αυτό.

 Εδώ θα κάνω το σχόλιο, βέβαια, ότι η Κυβέρνηση έχει πάρει άριστα στην παραχώρηση μεταφορικού έργου σε ιδιώτες, τουλάχιστον, είπαμε ότι αυτή τη φορά μιλάμε για διεθνή διαγωνισμό και όχι για απευθείας ανάθεση, αλλά δείχνει ότι υπάρχει μία αντίληψη στην Κυβέρνηση ότι υπάρχει μόνο η λύση του ιδιωτικού τομέα και ότι είναι μονόδρομος η λύση του ιδιωτικού τομέα στις μεταφορές. Βεβαίως, η Ευρώπη δεν μας έχει δώσει αυτό το παράδειγμα. Υπάρχουν σαφώς τα δημόσια μέσα μεταφοράς, τα οποία φαίνεται ότι δεν είναι στις προτεραιότητες της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δάγκα Παρασκευή (Βιβή), Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο κ. Χήτας.

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

Η αλήθεια, κύριε Υπουργέ, είναι ότι αυτός ο διαγωνισμός, ο πολυδιαφημισμένος για την προμήθεια των λεωφορείων, έχει περάσει από «σαράντα κύματα». Σημειώνω ότι το Τμήμα 1 του διαγωνισμού είχε κηρυχθεί άγονο για την προμήθεια των 120 υβριδικών 12μετρων λεωφορείων, κατηγορίας EURO 6. Όμως, και το συγκεκριμένο Τμήμα του διαγωνισμού το 5 που συζητάμε παρουσίαζε πολλές καθυστερήσεις. Ακούστηκε ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο με την αρχική απόφαση είχε μπλοκάρει τις διαγωνιστικές διαδικασίες, αφού βρήκε, μεταξύ άλλων, ουσιώδεις νομικές πλημμέλειες στη συμμετοχή και κατακύρωση διαγωνισμού στην κινεζική εταιρεία. Εν πάση περιπτώσει, τώρα προχωράει το θέμα, σύμφωνα με τα στοιχεία που μας έχετε δώσει και μελετήσαμε.

Το συνολικό τίμημα ανέρχεται στα 110.825.720 ευρώ είναι το κάθε λεωφορείο, κόστος. Κοιτάξτε, τα χρήματα δεν είναι λίγα. Θα μπορούσε γι’ αυτόν, ακριβώς, τον λόγο να είναι μεγαλύτερος ο ελάχιστος χρόνος εγγύησης της καλής λειτουργίας των λεωφορείων, που σύμφωνα με την ειδική συγγραφή υποχρεώσεων που είναι αναπόσπαστο κομμάτι της σύμβασης, ορίζεται στα πέντε έτη, δηλαδή, πενταετής εγγύηση.

Εξάλλου, ζητούμενο είναι πότε θα δούμε αυτά τα λεωφορεία στους δρόμους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Εάν δεν κάνουμε λάθος και διορθώστε με, κύριε Υπουργέ, είχατε δηλώσει ότι τα ηλεκτρικά λεωφορεία θα έρθουν στη χώρα μας το πρώτο εξάμηνο του 2024. Κάνω λάθος; Όχι. Και το αναφέρω αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί προβλέπονται μεν τμηματικοί χρόνοι παράδοσης στη Σύμβαση με τα Παραρτήματά της, όμως, προβλέπονται και παρατάσεις. Οι παρατάσεις αυτές δεν αφορούν μόνο λόγους ανωτέρας βίας, αλλά και λόγους «ιδιαιτέρως σοβαρούς», όπως τους αναφέρει μέσα η Σύμβαση. Θα θέλαμε, λοιπόν, διευκρινίσεις γι’ αυτούς τους λόγους, γενικότερα, ενόψει και του ότι στην περίπτωση αυτή δεν επιβάλλονται κυρώσεις και ενόψει του ότι στα περιστατικά που συνιστούν την ανωτέρα βία συμπεριλαμβάνονται συγκεκριμένα περιστατικά, μεσούσης της υγειονομικής πανδημίας. Αυτό είναι στη σελίδα 51, εκεί που αναφέρονται οι υποχρεώσεις.

Επιπλέον, ο κύριος του έργου είναι υπεύθυνος για την υλοποίηση της αναγκαίας υποδομής στα αμαξοστάσια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης για την ισχύ που θα απαιτηθεί, σύμφωνα με την Έκθεση Εγκατάστασης των Φορτιστών Αργής Φόρτισης. Πόσο έχουν προχωρήσει αυτές οι υποδομές; Τον περασμένο Φεβρουάριο, από τον ΟΑΣΘ γινόταν αναφορά, ότι έχουν, ήδη, ξεκινήσει εργασίες για την κατασκευή των δύο σταθμών φόρτισης στα Αμαξοστάσια και στον Φοίνικα και στη Σταυρούπολη και ότι θα στηθούν και άλλοι σε ενδιάμεσα σημεία.

Και κάτι ακόμη πολύ σημαντικό που έχει να κάνει με την εκπαίδευση του προσωπικού και με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι υπάρχει πρώτα ο απαιτούμενος αριθμός προσωπικού. Στο αντικείμενο της Σύμβασης περιλαμβάνεται και «η παροχή εκπαίδευσης στο κατάλληλο προσωπικό των φορέων λειτουργίας των λεωφορείων σε Αττική και Θεσσαλονίκη, ώστε να εξασφαλιστεί η απόλυτη εξοικείωση με τον σχεδιασμό, τη λειτουργία και την ανίχνευση βλαβών των οχημάτων και των παρελκόμενων αυτών». Υπάρχει το κατάλληλο προσωπικό, έτσι ώστε να γίνει άρτια και πλήρης η εκπαίδευση και χωρίς να υπάρχουν ελλείψεις οδηγών, ταυτόχρονα, στο συγκοινωνιακό έργο; Σημειώνω εδώ, ότι υπάρχει συμβατικός όρος που ορίζει ότι η εκπαίδευση πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πριν την έναρξη της επιχειρησιακής λειτουργίας των λεωφορείων.

Αυτό το αναφέρω και σε σχέση με τις συμβάσεις που είχε υπογράψει ο ΟΑΣΑ με τα ΚΤΕΛ, που λήγουν αρχές Οκτωβρίου. Αλήθεια, τι θα γίνει από τις 6 Οκτωβρίου και μετά; Πώς θα συνεχιστεί το συγκεκριμένο συγκοινωνιακό έργο; Θα συνεχιστούν οι εξαιρετικές διαδικασίες και συνθήκες;

Επίσης, αν μπορείτε να μας ενημερώσετε και για κάποιες απαραίτητες τεχνικές λεπτομέρειες, όπως για το τι διάρκεια ζωής έχουν οι μπαταρίες. Δεν ξέρω αν το έχετε πρόχειρο, διότι είναι ένα τεχνικό θέμα αυτό. Δεν μιλάω για την αυτονομία του λεωφορείου, που είναι τα 200 χιλιόμετρα, όπως είπατε, αλλά για τη διάρκεια ζωής της μπαταρίας. Ξέρετε ότι είναι το πιο ακριβό κομμάτι και στα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και στα λεωφορεία.

Τέλος, αν μπορείτε να μάς ενημερώσετε και για την εξέλιξη των άλλων Τμημάτων του διαγωνισμού, βάσει της διακήρυξης του Ιουνίου 2021.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αφού ευχηθώ κι εγώ με τη σειρά μου στους επικεφαλής του Υπουργείου να έχουνμία καλή, δημιουργική, παραγωγική θητεία σε ένα «βεβαρημένο» Υπουργείο που αναλαμβάνουν την ευθύνη για την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, ειδικά στα μεταφορικά μέσα, όπως αυτά που συζητάμε σήμερα, τα οποία αναφέρονται στους απλούς πολίτες, τους πιο «αδύναμους», αυτούς που πραγματικά τους αξίζει να έχουν προσφερόμενες υπηρεσίες μεταφοράς αντάξιες της αξιοπρέπειάς τους.

Δεν είστε υπερήφανοι φαντάζομαι, ως μέλη της Κυβέρνησης και αν αληθεύουν αυτές οι καταγγελίες που ακούσαμε -που θα έχει ενδιαφέρον να ακούσω τη δική σας θέση- σχετικά με το αν ένας διαγωνισμός που σε έναν προσυμβατικό έλεγχο υπήρχαν παρατηρήσεις από το Ελεγκτικό Συνέδριο, επιλέξατε τη διαδικασία της ακύρωσης και όχι της «θεραπείας» των σημειωμένων παρατηρήσεων σε εκείνους διαγωνισμούς, με αποτέλεσμα να υπάρχει αυτή η καθυστέρηση στις προσφερόμενες υπηρεσίες στους συμπολίτες μας, τότε αυτός είναι ένα πολύ αδύναμος τρόπος, για να εκφραστώ επιεικώς, σεβασμού απέναντι στους συμπολίτες μας. Σημειώνω, αναφερόμαστε σε αυτούς που είναι οι πιο «αδύναμοι» και οικονομικά και κοινωνικά και δεν έχουν και πολιτικό λόγο.

Θα ήθελα να πω κάτι που παρατήρησα μεταξύ της ηγεσίας, αν τελικά είναι δέσμευση ενός προεκλογικού προγράμματος ή είναι αναγκαιότητα -που είναι εμφανής ότι είναι αναγκαιότητα- ή υποχρεωτικότητα, όπως ανέφερε ο Υπουργός, να συμμορφωθούμε, σχετικά με τις υποχρεώσεις μας για τη μεταφορά με «πράσινα» οχήματα το 2025 και το 2030. Ποιες είναι οι συνέπειες της μη συμμόρφωσης; Αν είναι οικονομικού χαρακτήρα ή οτιδήποτε άλλο θα έχει ενδιαφέρον, γιατί βάσει των περιγραφών που κάνατε, βλέπουμε ότι από τις προβλεπόμενες διαδικασίες και χρονοδιαγράμματα, έτσι όπως τα αναφέρατε εσείς, μέχρι στιγμής, υπάρχουν μεγάλες διαφοροποιήσεις από τις αρχικές προβλέψεις.

Μας ενδιαφέρει να γνωρίζουμε, αν το κόστος υποδομών έχει εκτιμηθεί. Μάς αναφέρατε το χρονοδιάγραμμα, δηλαδή, αν υπάρχουν πόροι χρηματοδότησης και από που για το κόστος υποδομών, υποστήριξης και των φορτιστών και των θέσεων φόρτισης, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, αν η φόρτιση που θα γίνεται στη διάρκεια του οδοστρώματος σε περιπτώσεις, γιατί είναι πολύ μικρή η αυτονομία με βάση τις συνθήκες φόρτου, επιβάρυνση, δηλαδή, η αυτονομία των 185 χιλιομέτρων σε ένα δρομολόγιο Αθήνας-Αεροδρομίου, ούτε ενάμισι δρομολόγιο είναι. Επομένως, κάτω από δυσβάσταχτες καιρικές συνθήκες, με φουλ air condition, επιβάρυνση φόρτου επιβατικού, θα πρέπει να ξέρουμε αν υπάρχει δυνατότητα να φορτίζονται, με ποια διαδικασία, αν υπάρχει, ήδη, πρόβλεψη οχημάτων μεταφοράς γεννητριών, καθώς δεν ξέρω ποια είναι ακριβώς η διαδικασία.

Θα ήθελα κλείνοντας να ρωτήσω, αν τα λεωφορεία αυτά τα καινούργια, σε αυτό το μέρος το πέμπτο του διαγωνισμού που «τρέχει», έχουν τις προδιαγραφές αυτές, οι οποίες να δείχνουν ότι δεν τους λείπει τίποτα. Και από δικές σας κυβερνήσεις γνωρίζουμε, ότι πολλές προμήθειες για μεταφορικά μέσα έχουν ελλείψεις σε βασικές διαδικασίες και φαντάζομαι, για να μην δεσμευτείτε ότι υλοποιείτε γρήγορα τις προεκλογικές σας δεσμεύσεις, έχετε τη βούληση και θα δώσετε τα λεωφορεία απόλυτα ασφαλή και με πλήρεις τις συνθήκες λειτουργικότητας, όπως αξίζει στον κάθε Έλληνα πολίτη.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Κεφαλά από την ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ πολύ. Να ευχηθώ και εγώ στον κ. Υπουργό καλή συνέχεια σε αυτό το δύσκολο έργο, όπως και στην κυρία Αλεξοπούλου.

Πολλοί συνάδελφοι έθεσαν κάποια ερωτήματα που και εμείς θα θέλαμε να θέσουμε. Παρ’ όλα αυτά να πω, ότι η τεχνολογία των ηλεκτρικών οχημάτων δημόσιας χρήσης δεν είναι τόσο ανεπτυγμένη παγκοσμίως και είναι αμφίβολο, αν θα μπορεί να είναι αποτελεσματική στο μεσογειακό περιβάλλον και ειδικά στην Ελλάδα με τις τόσο υψηλές θερμοκρασίες το καλοκαίρι, εάν ένα ηλεκτρικό όχημα 12 μέτρων, ελάχιστης αυτονομίας 135 χιλιομέτρων, έχει τους θερινούς μήνες το air condition, για παράδειγμα, με μεγάλη κατανάλωση πώς θα καταφέρει να ανταποκριθεί στο έργο που πρέπει να έχει.

Ξέρουμε, λοιπόν, ότι και στο Μόναχο της Γερμανίας έχει παρατηρηθεί κάτι ανάλογο, λόγω του εξαιρετικού κρύου αυτή τη φορά. Οπότε, με τι προγραμματισμό θα καταφέρουμε να είμαστε επαρκείς σε αυτές τις συνθήκες; Αυτό είναι το ένα ερώτημα.

Το δεύτερο είναι πόσο έχουν προχωρήσει στα αμαξοστάσια οι ανάλογες ενέργειες από την ΔΕΗ; Όπως ξέρουμε τα λεωφορεία είναι πολλά, δεν αρκεί μόνο η εγκατάσταση φορτιστών, χρειάζονται και άλλα έργα.

Επίσης, ένα ερώτημα είναι στους τερματικούς σταθμούς θα υπάρξει δυνατότητα φόρτισης με ταχυφορτιστές ή μόνο στα αμαξοστάσια το βράδυ;

Επίσης, η αργή φόρτιση παγκόσμια έχει κάποια προβλήματα, τα οποία συζητούνται. Να πούμε ότι χρειάζεται πρόβλεψη για επαρκή εκπαίδευση και συντήρηση μηχανικών, χρηστών, τεχνικών, οδηγών, ανά έτος. Επίσης, για την απόσυρση των μπαταριών. Τι γίνεται εκεί; Ποια η διάρκειά τους; Γιατί η αυτονομία είναι τόσο χαμηλή; Είναι πεπερασμένης τεχνολογίας, αφού στο εξωτερικό μιλούν για αυτονομία 370 χιλιομέτρων;

Αυτά είναι τα ερωτήματα εν τάχει και αν υπάρχει κάποιο πλάνο b, σε περίπτωση αποτυχίας λειτουργίας αυτών των λεωφορείων στις συνθήκες της Ελλάδας, γιατί υπάρχει και αυτή η πιθανότητα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κλείνουμε με την κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Ο σχεδιασμός που μας ενημερώσατε για βάθος τετραετίας με 1.300 αστικά λεωφορεία είναι μόνο με κριτήριο την ηλικία, που, πράγματι, ο στόλος είναι «γερασμένος». Κατά πόσο όμως καλύπτονται οι ανάγκες;

Το αναφέρω, γιατί δεν το σχετίζεται και με την πυκνότητα των δρομολογίων, παραδείγματος χάρη, που υπάρχουν πολλές διαμαρτυρίες και εδώ θα ήταν μία ποιοτική αναβάθμιση. Όπως και με την πρόσληψη προσωπικού, όχι μόνο οδηγών, αλλά και τεχνικού προσωπικού, αφού θα είναι, ουσιαστικά, λεωφορεία άλλης τεχνολογίας.

Όπως, επίσης, χρειάζονται και υποδομές. Χώροι φόρτισης έχουν εξασφαλιστεί; Τα αναφέρω, γιατί, πράγματι, όχι μόνο «γερασμένος» είναι ο στόλος, αλλά και λίγος. Στην Αθήνα, παραδείγματος χάρη, μόνο 400 λεωφορεία είναι τελείως ακινητοποιημένα με μόνιμες βλάβες. Δώσατε και στοιχεία. Τα ξέρετε, δηλαδή, δεν είναι άγνωστα.

Ωστόσο, οι εργαζόμενοι στις οδικές συγκοινωνίες και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, σε κινητοποιήσεις που είχαν τον Απρίλιο του 2023, διεκδικούσαν μέτρα ασφαλείας για εργαζόμενους και επιβάτες, προσλήψεις, ανανέωση και τήρηση συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Πρωτίστως, αυτό που κατήγγειλαν ήταν ότι απαξιώνονται οι αστικές συγκοινωνίες, γιατί συνδέονται με την πολιτική απελευθέρωσης των μεταφορών που βέβαια προωθείται, στο πλαίσιο των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι’ αυτό και έχει προχωρήσει η εκχώρηση μεταφορικού έργου σε ιδιώτες και κυρίως στα ΚΤΕΛ, αλλά και ο έλεγχος του κομίστρου.

Σήμερα το 1/3 του μεταφορικού έργου, 39 γραμμές, εκτελείται από ΚΤΕΛ στη Θεσσαλονίκη με πολλά προβλήματα που τα είπε ο Γιάννης Δελής. Όμως, και στην Αθήνα, στην Αττική, έχουν παραχωρηθεί 63 γραμμές αστικών λεωφορείων σε ιδιωτικές επιχειρήσεις από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών, αξιοποιώντας το πλαίσιο που έχουν διαμορφώσει οι νόμοι των κυβερνήσεων ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ και Ν.Δ.. Η παραχώρηση αφορά χρονικό διάστημα από 5 μέχρι 7,5 χρόνια. Αυτές οι 63 γραμμές στην Αττική αποτελούν, περίπου, το 23% του συγκοινωνιακού έργου της ΟΣΥ Α.Ε. και έχουν παραχωρηθεί από τον Οκτώβρη του 2020, με πρόσχημα την πανδημία.

Συνεπώς, η ιδιωτικοποίηση του συγκοινωνιακού έργου και η παράδοσή του σε ιδιώτες βρίσκεται στην αντίπερα όχθη των πραγματικών λαϊκών αναγκών. Αυτές, δηλαδή, που χρειαζόμαστε για γρήγορη, αξιόπιστη και με φθηνό κόμιστρο συγκοινωνία για το λαό. Βεβαίως, και δωρεάν για φοιτητές, μαθητές, ανέργους και άλλες κατηγορίες εργαζομένων. Συνεπώς, δεν διευκρινίζετε σε ποιον ανήκουν τα λεωφορεία αυτά. Αναφέρετε γενικά και αόριστα το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών.

Επίσης, θέλω να τονίσω ότι τα 250 λεωφορεία που αναφέρονται δεν φθάνουν να καλύψουν ούτε στο ελάχιστο τις ανάγκες του συγκοινωνιακού έργου της Αθήνας, πόσο μάλλον της Θεσσαλονίκης.

Τέλος, μιας και σας έχουμε εδώ, κύριε Υπουργέ, και είναι και η αρχή της νέας θητείας σας στο Υπουργείο Μεταφορών, θέλω να ρωτήσω εάν υπάρχει σκέψη για επέκταση της γραμμής του ΜΕΤΡΟ σε Κερατσίνι, Πέραμα και Σαλαμίνα; Δεν είναι μόνο ανάγκες των κατοίκων, αλλά σε αυτές τις περιοχές είναι τα ναυπηγεία και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη με χιλιάδες εργαζόμενους που καθημερινά μετακινούνται με δύσκολες συνθήκες από άλλες περιοχές.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε ο κύκλος των τοποθετήσεων και ερωτήσεων των συναδέλφων.

Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Να ξεκινήσω λέγοντας, ότι τη σημερινή διαδικασία θα μπορούσαμε να την αποφύγουμε. Δεν προβλέπεται από πουθενά η υποχρέωση υπογραφής της Σύμβασης και ως προαπαιτούμενο αυτής η σημερινή συζήτηση. Όμως, ήθελα να μοιραστώ μαζί σας ορισμένες σκέψεις, προτεραιότητες και χρονοδιαγράμματα για το τι μπορούμε να υλοποιήσουμε την επόμενη τετραετία.

Άρα, εδώ ακούσατε έναν σχεδιασμό με συγκεκριμένα βήματα, συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα από το 2023 μέχρι το 2027. Ουδέποτε ωραιοποιήσαμε καταστάσεις, αλλά ουδέποτε υποστήριξα -και γνωριζόμαστε καλά σε αυτή την Αίθουσα- ότι τα προβλήματα πρέπει να τα «κρύβουμε κάτω από το χαλί» ή να τα μετακυλίουμε στο μέλλον. Δεν νοείται στη χώρα να έχουμε περιουσιακό στοιχείο σε ειδική εκκαθάριση, τον ΟΑΣΘ, από το 2017 και να μην έχουμε κάνει τίποτα. Ο ΟΑΣΘ μπήκε σε ειδική εκκαθάριση το 2017. Δεν γνωρίζει κανένας το μέλλον του ΟΑΣΘ. Μόνοι μας θέσαμε, συνεπώς, μία καταληκτική ημερομηνία μέχρι το τέλος του έτους, ώστε να αποφασίσουμε, για την ακρίβεια να συναποφασίσουμε, και με τους φορείς της Θεσσαλονίκης και με τους εργαζόμενους, οι οποίοι συμμετέχουν σε όλες τις συσκέψεις, οι εργαζόμενοι στον ΟΑΣΘ, για το πώς θα κάνουμε ένα καλύτερο συγκοινωνιακό έργο στη Θεσσαλονίκη.

Επίσης, ουδέποτε υποστήριξα ότι τα 250 λεωφορεία, κυρία Μανωλάκου, έχετε δίκιο, θα λύσουν το πρόβλημα. Ούτε υποστήριξα ότι τα 250 λεωφορεία θα είναι πρόσθετα λεωφορεία. Πιθανότατα ένα κομμάτι αυτών θα καλύψει λεωφορεία, τα οποία αποσύρονται ή δεν μπορούν να λειτουργήσουν. Δεν σημαίνει ότι ο στόλος συνολικά θα είναι συν 250 λεωφορεία, αλλά ούτε σημαίνει, ότι όλα αφήνονται στα ηλεκτρικά λεωφορεία. Υπάρχουν συγκεκριμένες πρωτοβουλίες που πάμε να αναλάβουμε.

Σε όλο σας το σκεπτικό, όμως, υπάρχει μία αντίφαση. Κατηγορούσατε όλοι την Κυβέρνηση, γιατί δεν επιταχύνει τις διαδικασίες και θα είχαμε, ήδη, ηλεκτρικά λεωφορεία και ταυτόχρονα, όλοι λέτε ότι είναι πολύ χρονοβόρα η διαδικασία για οδηγούς, για φορτιστές, για εγκαταστάσεις, για υποδομές, για προμήθειες. Αυτά δεν είναι αντίφαση; Αν ήταν τόσο σύντομα, γιατί δεν είχαν γίνει;

Πολύ απλά, είναι πολύπλοκες διαδικασίες, τις οποίες προσπαθούμε με μεθοδικότητα και συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα να υλοποιήσουμε. Και για να μην ξεχνιόμαστε, προμήθεια λεωφορείων στην Αθήνα έχει να γίνει από το 2007. Αυτό πάμε να αντιμετωπίσουμε. Ο στόλος στην Αθήνα το 2019, όταν παραλάβαμε ήταν 800 λεωφορεία και σήμερα είναι 1.300. Ο στόλος στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης που παραλάβαμε ήταν 260 λεωφορεία και σήμερα είναι 440. Επαναλαμβάνω, για Αττική και Θεσσαλονίκη.

Υπάρχουν, συνεπώς, συγκεκριμένα προβλήματα που προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε, μέσα από ένα μείγμα τριών πρωτοβουλιών. Η μία είναι προμήθεια 1.300 «πράσινων» λεωφορείων. Η διαδικασία εκτιμούμε ότι θα κρατήσει μία τετραετία, ξεκινώντας από το 2024. Παράλληλα, ο ΟΣΥ έχει μισθωμένα οχήματα. Ξέρετε πολύ καλά ότι πάντα μου αρέσει στην Επιτροπή και στην Ολομέλεια να δίνω ακριβή στοιχεία. Υπάρχουν 293 μισθωμένα οχήματα. Η σύμβαση λήγει τον Απρίλιο του 2024. Υπάρχει δικαίωμα παράτασης για έναν επιπλέον χρόνο. Αυτά τα λεωφορεία έχουν ηλικία 10 με 12 έτη. Είναι καλύτερα από αυτά που έχει ο στόλος, ήδη, της ΟΣΥ και προσπαθούμε να δούμε, μέσα από έναν διαγωνισμό μίσθωσης 300 οχημάτων, να ανανεώσουμε και να επικαιροποιήσουμε τον στόλο. Όπως πολύ σωστά είπατε, υπάρχει και σύμβαση του ΟΑΣΑ με τα ΚΤΕΛ για 220 λεωφορεία. Εδώ, πράγματι, η σύμβαση ολοκληρώνεται στο τέλος του έτους και ο ΟΑΣΑ ετοιμάζει νέο διαγωνισμό για 220 λεωφορεία, για πέντε συν δύο έτη. Εκτιμάται ότι ο διαγωνισμός θα δημοσιευθεί τον Οκτώβριο του 2023.

Κατ’ αντιστοιχία, στον ΟΑΣΘ υπάρχουν 240 μισθωμένα οχήματα, ηλικίας άνω των 10 ετών. Υπάρχουν και τα 50 της Λειψίας. Η ενημέρωση που είχα την προηγούμενη Παρασκευή, αν δεν με απατά η μνήμη μου, είναι ότι τα 25 καθημερινά βρίσκονται εν κινήσει και ένα κομμάτι από τα άλλα μπαίνει και βγαίνει, όπως γίνεται με όλο τον στόλο. Όλος ο στόλος δεν λειτουργεί κάθε μέρα. Το ίδιο ισχύει και εδώ. Αντίστοιχα, υπάρχει σύμβαση του ΟΣΕΘ με τα ΚΤΕΛ, που πάει να επικαιροποιηθεί, να ανανεωθεί και να επεκταθεί.

 Άρα, καινούργια λεωφορεία, καινούργιες συμβάσεις ΟΣΥ και ΟΑΣΘ (;), με ερωτηματικό για τον ΟΑΣΘ που θα αναφερθώ σε λίγο, και συμβάσεις ΟΑΣΑ - ΚΤΕΛ, ΟΣΕΘ - ΚΤΕΛ. Αυτές είναι οι τρεις πρωτοβουλίες, για να υπάρχει συγκοινωνιακό έργο στις περιφερειακές ενότητες, στην Αττική για την ακρίβεια και στη Θεσσαλονίκη.

Ερώτημα εύλογο και που θα βρεθούν οδηγοί; Ο ΟΑΣΘ έχει βρεθεί με 250 λιγότερους οδηγούς και προσπαθούμε να βρούμε οδηγούς. Θέλω να σας πω, ότι όταν έθεσα το θέμα σε σύσκεψη παρουσία των εργαζομένων στη Θεσσαλονίκη την προηγούμενη βδομάδα, η απάντηση των ΚΤΕΛ ήταν «δοκίμασε κι αν βρεις οδηγούς, έλα πες μας», γιατί κάναμε διαγωνισμό και βρήκαμε 7 ή 8 οδηγούς. Εμείς θα επιδιώξουμε να βρούμε. Πώς θα επιδιώξουμε, γιατί ακούστηκε εύλογα ο προβληματισμός, «πώς θα το κάνετε, αφού ο ΟΑΣΘ είναι σε ειδική εκκαθάριση;» Προσπαθούμε να δούμε, αν για έκτακτες ανάγκες, μπορεί να γίνει διαγωνισμός για εργαζόμενους, για πρόσληψη οδηγών από τον ΟΑΣΘ. Αν δεν γίνει, το plan b που με ρωτήσατε είναι προγραμματική σύμβαση ΟΣΕΘ - ΟΑΣΘ, πρόσληψη από τον ΟΣΕΘ και διάθεση στον ΟΑΣΘ για λεωφορεία του ΟΑΣΘ που βρίσκονται στον στόλο και δεν λειτουργούν σήμερα.

 Στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, έντιμα, λειτουργούν περισσότερα λεωφορεία. Στο μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης σήμερα λειτουργούν λιγότερα λεωφορεία από πέρυσι, περίπου, 20 λεωφορεία. Προσπαθούμε ως πρώτο βήμα, 1η Σεπτεμβρίου πέντε οδηγοί επέστρεψαν στον ΟΑΣΘ. Θα σας φανεί ότι μιλάω για τέτοιους αριθμούς, αλλά προσπαθούμε όσο μπορούμε, ακόμα και τον τελευταίο οδηγό να τον «επιστρατεύσουμε». Πέντε οδηγοί βρεθήκαν μέσα στον ΟΑΣΘ, 15 οδηγοί, πήγαν σε άλλες υπηρεσίες του ΟΑΣΘ, επιστρέφουν την άλλη βδομάδα ως οδηγοί στον ΟΑΣΘ. Δηλαδή, 20 οδηγοί, για να βγουν στην κυκλοφορία 7 με 10 λεωφορεία το επόμενο χρονικό διάστημα. Μέχρι να γίνει τις επόμενες ημέρες η προγραμματική σύμβαση ή να μπορέσει ο ΟΑΣΘ να προσλάβει κόσμο.

Άρα, προσπαθούμε με αυτές τις «χειρουργικές» επεμβάσεις, να αντιμετωπίσουμε ένα πρόβλημα που κληρονομήθηκε από το 2017. Από τότε ο ΟΑΣΘ είναι σε ειδική εκκαθάριση, να τονίσω. Από τότε. Και ουδείς ξέρει ακριβώς τι θέλει από τον ΟΑΣΘ.

Τα λεωφορεία θα τα παραλάβει η Επιτροπή του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και θα τα διαθέσει στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Δεν θα τα παραλάβει ο όποιος ΟΑΣΘ. Θα τα παραλάβει το Υπουργείο.

Σε ότι αφορά στην αυτονομία. Είπα για 185 χιλιόμετρα. Έχει γίνει, όμως και με κλίση συν-πλην 5%. Ο συγκεκριμένος τύπος λεωφορείου δοκιμάστηκε στην Αθήνα σε συνθήκες εκτέλεσης πραγματικού δρομολογίου, με επιβατικό κοινό, σε ανισόπεδη διαδρομή, με τα συστήματα κλιματισμού, εσωτερικού και εξωτερικού φωτισμού και όλα τα βοηθητικά συστήματα του οχήματος σε λειτουργία και διαπιστώθηκε ότι η αυτονομία υπερβαίνει τα 200 χιλιόμετρα.

Η 214/2023 πράξη του ΣΤ΄ κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου ρητώς έχει ανακληθεί, με την απόφαση του 7ου Τμήματος του Δικαστηρίου και δεν υφίσταται, πλέον, στην έννομη τάξη. Η μείζων σύνθεση του Δικαστηρίου απέρριψε το σκεπτικό του κλιμακίου και σαφώς, έκρινε ότι δεν κωλύεται η σύναψη της εν λόγω σύμβασης, την οποία σήμερα συζητάμε.

Οι μπαταρίες έχουν διάρκεια 10 έτη και η εγγύηση είναι 8 έτη.

Σχετικά με τα τμήματα του έργου, να σας ενημερώσω πώς πάνε οι διαγωνισμοί, αν και τα είπα στην πρωτολογία μου.

Σε ότι αφορά στους ταχυφορτιστές που θα είναι ενσωματωμένοι σε κάποια λεωφορεία για να βοηθήσουν, επίσης, το έχω πει στην πρωτολογία μου. Προβλέπονται στον διαγωνισμό το συγκεκριμένο επτά ταχυφορτιστές και στον άλλο διαγωνισμό με τα ηλεκτρικά, άλλοι τρεις ταχυφορτιστές. Αυτοί είναι μέσα στη σύμβαση και αν δείτε, υπάρχει συγκεκριμένη αναφορά σε αυτό.

Κλείνω με κάποια θέματα ευρύτερου ενδιαφέροντος, τα οποία αναδείξατε και αφορούν, κυρίως, τη Θεσσαλονίκη, εν μέρει και την Αττική. Κοιτάξτε να δείτε. Στη Θεσσαλονίκη γίνονται δύο πολύ μεγάλα έργα. Γίνεται το ΜΕΤΡΟ, το οποίο θα λειτουργήσει το 2024, θα δείτε το επόμενο χρονικό διάστημα συγκεκριμένες κινήσεις που το αποδεικνύουν, και υπάρχει και το flyover, ένα έργο του οποίου η σύμβαση έγινε στο τέλος του 2022 και χαιρετίστηκε απ’ όλους.

Στην τελευταία σύσκεψη που κάναμε στη Θεσσαλονίκη, στις εγκαταστάσεις του ΜΕΤΡΟ, δεν υπήρχε ένας αυτοδιοικητικός, ένας παριστάμενος από οποιονδήποτε φορέα της Θεσσαλονίκης, ο οποίος να μην μου είπε να βάλω στην κοινή δήλωση για την αναγκαιότητα του έργου του flyover. Άρα, το έργο αυτό είναι γνωστό, ότι θα γίνει και είναι πολύ σημαντικό για τη Θεσσαλονίκη.

Το έργο αυτό πρέπει να ξεκινήσει. Και πρέπει να ξεκινήσει κάποια στιγμή -εμείς εκτιμούμε μέσα στον Οκτώβριο- διότι αντιλαμβάνεστε ότι έχει υπογραφεί η σύμβαση από το τέλος του 2022. Θα αρχίσουν και οι ανάδοχοι, όπως γνωρίζουν πάρα πολύ καλά οι μηχανικοί, να απαιτούν αποζημιώσεις. Αυτό σημαίνει ότι ήμασταν εντελώς έτοιμοι ή θα είμαστε κάθε φορά έτοιμοι για να αντιμετωπίσουμε ένα καινούργιο έργο; Συγνώμη, αλλά γνωρίζουμε, επί δεκαετίες, ότι όταν υπάρχει ένα έργο, πολλές φορές υπάρχει και παροδική αναστάτωση. Αυτό το γνωρίζουμε όλοι μας. Δεν υπάρχει δημόσιο έργο που να μην έφερε και μία αναστάτωση. Αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε, όμως, είναι να περιορίσουμε τις δυσμενείς συνέπειες στην καθημερινότητα του πολίτη από ένα εμβληματικό έργο που θα γίνει στη Θεσσαλονίκη και είναι αναγκαιότητα η λειτουργία του.

Ποιο είναι το βασικό πρόβλημα, όσο κατασκευάζεται το flyover, που εκτιμούμε ότι θα είναι, περίπου, μία τετραετία; Ότι με βάση τη σύμβαση, θα κλείσουν δύο λωρίδες στην περιφερειακή οδό. Άρα, ναι, για μία πόλη, για τη Θεσσαλονίκη, που έχει συγκεκριμένο πρόβλημα με τα λεωφορεία, που έχει συγκεκριμένες επιλογές ο πολίτης πώς θα μπει, πώς θα βγει από την πόλη και ακόμα το ΜΕΤΡΟ δεν είναι σε λειτουργία, αλλά άμεσα θα είναι, θα πρέπει όλα αυτά να συνεκτιμηθούν.

Τι κάναμε, συνεπώς; Στις αρχές Αυγούστου -και αυτό έγινε με συστηματικό τρόπο κάθε εβδομάδα επί έναν μήνα- καθίσαμε κάτω το Υπουργείο, το Υπουργείο Μακεδονίας- Θράκης, όλοι οι Δήμαρχοι της Περιφερειακής Ενότητας, ο Περιφερειάρχης, η Τροχαία, οι ανάδοχοι και πολλοί άλλοι εμπλεκόμενοι και προσπαθήσαμε να βρούμε λύσεις, οι οποίες θα εφαρμοστούν από τον επόμενο μήνα, πριν ξεκινήσει το έργο, για να περιορίσουμε τις δυσμενείς συνέπειες. Παράδειγμα, ο αριθμός τροχονόμων. Απαιτείται πρόσθετος αριθμός τροχονόμων για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Παράδειγμα, σε ώρες αιχμής, να δούμε την κυκλοφορία στην περιφερειακή οδό. Παράδειγμα, το ξέρετε πάρα πολύ καλά οι Θεσσαλονικείς, παράνομη στάθμευση σε τρεις βασικές οδούς. Είναι γνωστό, ότι ήδη μία λωρίδα δεν υπάρχει σε κάθε έναν από τους βασικούς άξονες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Στην Τσιμισκή μένω, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν αμφέβαλα. Είπα ότι το ξέρετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Δύο λωρίδες είναι κατειλημμένες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Χαίρομαι, γιατί βλέπετε ότι προσπαθώ να παρουσιάσω μία εικόνα, η οποία, παρά το γεγονός ότι εσείς λέτε να λέμε την αλήθεια, εγώ εκτιμώ ότι λέμε πάντα την αλήθεια.

Συνεπώς, είμαστε πολύ κοντά στο να βρούμε κάποιες πρωτοβουλίες και κινήσεις που πρέπει να γίνουν. Ακόμα και σε στρατόπεδο να μπορέσει να υπάρχει δίοδος για ασθενοφόρα, προκειμένου να πηγαίνουν στο Νοσοκομείο Παπανικολάου, αν θυμάμαι καλά. Άρα, είμαστε πολύ κοντά στο να βρούμε κάποιες λύσεις, για να αντιμετωπιστούν κάποια από τα προβλήματα της καθημερινότητας, γιατί σήμερα η Θεσσαλονίκη δεν έχει πρόβλημα; Δεν υπάρχει πρόβλημα κυκλοφοριακό στη Θεσσαλονίκη και θα δημιουργήσει το Flyover; Θα επιτείνει ένα πρόβλημα και προσπαθούμε να το αντιμετωπίσουμε.

Επίσης, μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου, έχω ζητήσει από τους φορείς και τους συγκοινωνιακούς φορείς της Θεσσαλονίκης και την Περιφέρεια και τον ΟΣΕΘ, μαζί με τη μελέτη, που με ρωτήσατε ποιος την κάνει -θα την κάνει το ΜΕΤΡΟ για τη Θεσσαλονίκη το επόμενο χρονικό διάστημα- να βρουν έξυπνες λύσεις στις ώρες αιχμής στη Θεσσαλονίκη, μήπως περιοριστεί το φορτίο. Παράδειγμα, προσέλευση εργαζομένων σε κάποιες επιχειρήσεις. Να είναι λίγο διαφορετικό το ωράριο. Φωτοδότες. Έξυπνες, γρήγορες λύσεις για να περιορίσουμε το πρόβλημα.

Αν μη τι άλλο, με όλα αυτά σας αποδεικνύω, ότι δεν πάμε να πούμε ότι ξεκινάει ένα έργο και δεν κάνουμε τίποτα. Πάμε να πούμε την αλήθεια ότι είναι ένα οραματικό έργο και προσπαθούμε όσο μπορούμε να αντιμετωπίσουμε τις δυσμενείς συνέπειες.

Εκτός αυτού, όμως, θα αναλάβουμε μία πρωτοβουλία. Ήδη, αυτή η πρωτοβουλία ήταν αρκετά ώριμη από την προηγούμενη πολιτική ηγεσία και εμείς ζητήσαμε με ταχύτητα αυτό να γίνει και για τη Θεσσαλονίκη. Θα επιδιώξουμε να δημιουργήσουμε στα επόμενα ένα με δύο έτη μητροπολιτικούς φορείς στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη για το συγκοινωνιακό έργο. Ήδη, η υπομελέτη έχει γίνει από την KPMG στην Αθήνα, το ζητάνε μετ’ επιτάσεως και οι Δήμαρχοι, και θα πάμε να κάνουμε κάτι αντίστοιχο για τη Θεσσαλονίκη. Δηλαδή αυτό που κάναμε το καλοκαίρι, για να βοηθήσουμε ad hoc το πρόβλημα του Flyover, να θεσμοθετηθεί και να υπάρχει μία ολιστική απάντηση στο κυκλοφοριακό της Αττικής και της Θεσσαλονίκης από αυτούς που πραγματικά εμπλέκονται. Πολλές φορές, ο πολίτης δεν ξέρει ποιος έχει την ευθύνη, όταν το ταξί μπαίνει σε λεωφορειόδρομο, ενώ με αυτόν τον συγκοινωνιακό φορέα που θα είναι και οι μεταφορείς, θα είναι και οι Δήμοι που έχουν ευθύνη και οι Δήμοι, το τι ώρα θα γίνεται η διανομή των προϊόντων σε Δήμους, είναι ένα στοιχείο του συγκοινωνιακού φόρτου.

Άρα, με αυτό τον τρόπο θα προσπαθήσουμε να θεσμοθετήσουμε δύο, μητροπολιτικούς φορείς, οι οποίοι θα ασχολούνται για τα επόμενα χρόνια με το συγκοινωνιακό - κυκλοφοριακό ζήτημα στην Αττική και τη Θεσσαλονίκη με πιο οργανωμένο τρόπο, από αυτούς που εμπλέκονται κάθε μέρα στην καθημερινότητα των κατοίκων στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη. Αυτό δεν μπορεί να γίνει από τη μία μέρα στην άλλη. Αυτό είπαμε, είμαστε στην προμελέτη. Εκτιμούμε ότι θα έχουμε μελέτη το επόμενο εξάμηνο για να μπορέσουμε να θεσμοθετήσουμε μαζί με εσάς τους δύο φορείς.

Άρα, προσπάθησα να απαντήσω και σε ερωτήματα εκτός της ατζέντας της σημερινής μας συνάντησης, που ήταν τα 250 λεωφορεία, γιατί εύλογα υπάρχει η αγωνία από εσάς, πώς θα εξελιχθεί το συγκοινωνιακό έργο σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Σε κάθε περίπτωση, υπάρχει ο Κοινοβουλευτικός Έλεγχος. Εμείς όλα αυτά θα τα δώσουμε στη δημοσιότητα. Για όλα αυτά θα υπάρχει παρουσίαση σήμερα, έτσι ώστε και εμείς να λογοδοτούμε και απέναντι σε εσάς και απέναντι στην ελληνική κοινωνία.

Πιστεύουμε στην κοινωνική και την κοινοβουλευτική διαδικασία και λογοδοσία και γι’ αυτό προκαλέσαμε τη σημερινή συνάντηση, κλείνω όπως ξεκίνησα, ενώ θα μπορούσαμε να την αποφύγουμε, για να έχετε πλήρη εικόνα της πραγματικότητας, των προκλήσεων και των προτεραιοτήτων της σημερινής Κυβέρνησης.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Υπουργό, την κυρία Υφυπουργό, τον κ. Γενικό Γραμματέα, τον κ. Ξιφαρά και όλους τους συναδέλφους βουλευτές.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό, γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δάγκα Παρασκευή (Βιβή), Δελής Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια) και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 18.10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ**