**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 ΚτΒ)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 16 Ιουνίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.15΄, στην **Αίθουσα συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Νικολάου Ταγαρά, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 36 § 5 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την πορεία του έργου στον αυτοκινητόδρομο «Πάτρα-Πύργος».

  Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Γιάννης Κεφαλογιάννης, 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.: Ανδριανός Ιωάννης, Μελάς Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Νικολακόπουλος Ανδρέας, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Αυγερινοπούλου Διονυσία-Θεοδώρα, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Κεφάλα Μαρία-Αλεξάνδρα, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Eπιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα της ημερήσιας διάταξης, την ενημέρωση από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την πορεία του έργου στον αυτοκινητόδρομο «Πάτρα-Πύργος».

Η διαδικασία που θα ακολουθηθεί είναι η εξής: Θα ξεκινήσουμε από τον κύριο Υπουργό, ο οποίος θα λάβει το λόγο αμέσως. Για 10 λεπτά, κύριε Υπουργέ, με ανοχή, βεβαίως, πάντα. Αμέσως μετά, από πλευράς κομμάτων, θα λάβουν το λόγο οι εκπρόσωποι, αν θέλετε και οι όποιοι ομιλητές. Δηλαδή, όποιοι θα ήθελαν να λάβουν το λόγο επί του θέματος της ημερήσιας διάταξης για να παρέμβουν στο διάστημα που θα μιλάει ο Υπουργός, να δώσουν τα ονόματά τους. Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 Κύριοι συνάδελφοι, θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικό που βρισκόμαστε σήμερα όλοι εδώ, προκειμένου να κάνουμε μια εκτενή και, ελπίζω, ειλικρινή συζήτηση για τις εξελίξεις στο πολύπαθο οδικό άξονα του «Πάτρα-Πύργος» και, με μεγάλη ικανοποίηση, διαπιστώνω πόσους όψιμους οπαδούς έχει αποκτήσει αυτό το έργο, τώρα τελευταία.

Να ευχαριστήσω, καταρχήν, τον κύριο Κατρίνη, ο οποίος πήρε την πρωτοβουλία και το Κίνημα Αλλαγής, για να γίνει αυτή η ενημέρωση. Βέβαια, εδώ, θα μου επιτρέψετε να πω, κύριε Κατρίνη, ότι, επί τόσα χρόνια, τα τελευταία τέσσερα χρόνια, δεν είχαμε σκεφτεί να προκαλέσουμε μια τέτοια συνάντηση, οπότε καλό είναι σήμερα να κάνουμε αυτή την αρχή και επειδή φαίνεται ότι σε αυτή τη χώρα - εσείς δεν ήσασταν Βουλευτής, έχετε δίκιο να μιλάω ευρύτερα για την παράταξή σας ή και για τη δική μου παράταξη, που το είχε κάνει - επειδή, όμως, ξέρετε, στην Ελλάδα πολλοί λένε ότι έχουμε ασθενή μνήμη, θα μου επιτρέψετε να κάνουμε μία αναδρομή πρώτα. Έτσι θα ξεκινήσουμε, θα κάνουμε μια αναδρομή να δούμε το ιστορικό του έργου, να δούμε πού βρισκόμαστε σήμερα και να δούμε ποιες είναι οι προοπτικές.

 Η Νέα Δημοκρατία δημοπρατεί το έργο, το 2014, με εξασφαλισμένο προϋπολογισμό 443 εκατομμύρια. Το επαναλαμβάνω και δεν θα κουραστώ να το επαναλαμβάνω. Εάν αυτή η διαδικασία δεν είχε διακοπεί το 2015, ο δρόμος θα ήταν έτοιμος το 2019. Θα το ξαναπώ. Αυτό το έργο θα είχε παραδοθεί στους πολίτες και θα ήταν σε κυκλοφορία. Από το 2019, οι οδηγοί και όσοι θα ήταν οι χρήστες αυτού του δρόμου, θα έκαναν αυτή τη διαδρομή με ταχύτητα, αλλά, κυρίως, με ασφάλεια σε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο.

Όταν έρχεται στην εξουσία το Κόμμα του ΣΥΡΙΖΑ το 2015 ως Κυβέρνηση, έχει μία άλλη άποψη για το έργο αυτό. Να δούμε ποια είναι αυτή η άποψη και να τη συζητήσουμε. Ακυρώνει τον διαγωνισμό, που έχει βρει έτοιμο από την Κυβέρνηση Σαμαρά και, σας επαναλαμβάνω, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Στη συνέχεια, «σπάει» το έργο σε οκτώ κομμάτια και καθυστερεί δεκατέσσερις ολόκληρους μήνες για να το επαναδημοπρατήσει και μετά καθυστερεί άλλα δύο χρόνια για να συμβασιοποιήσει τα πέντε από τα οκτώ κομμάτια.

Αυτά, τα λέω, για να έχουμε υπόψη τις καθυστερήσεις που υπήρχαν την περίοδο 2015- 2019.

Ποιο ήταν το βασικό επιχείρημα, το οποίο ακούσαμε τότε από τους Βουλευτές και τα κυβερνητικά στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ; Ότι δήθεν «κάνουμε τμηματικό «σπάσιμο» αυτού του έργου, για να κάνουμε το έργο πιο φτηνό και πιο ανταγωνιστικό». Τελικά, το έργο αυτό προέκυψε ακριβότερο, απ’ όσο θα κόστιζε ως ενιαίο έργο.

Είπατε, δηλαδή, ότι τα κάνετε αυτά για να ευνοήσετε τον ανταγωνισμό και, τελικά, κοιτάξτε τι έγινε. Από τον πολύ ανταγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ, τέσσερις από τις οκτώ εργολαβίες, τις πήρε ένας εργολάβος, ο κύριος Καλογρίτσας, με τον «Τοξότη». Θυμάστε που θέλατε να τον κάνετε καναλάρχη και μεγαλοεκδότη;

Μάλιστα, από το 2017 μέχρι το 2019, καθυστερούσατε τη συμβασιοποίηση, γιατί ο «Τοξότης» δεν μπορούσε να φέρει εγγυητικές επιστολές. Είπατε, λοιπόν, το επιχείρημα, που δεν συμφωνώ μαζί του, αλλά το ακούω, ότι «θέλουμε να «σπάσουμε» το έργο, για να δώσουμε την ευκαιρία σε μικρότερες εταιρείες του χώρου να μπουν στη διαδικασία». Εγώ διαφωνώ πλήρως με τη λογική της κατάτμησης και αυτό είναι και μία απόλυτη διαφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εδώ, όμως, είμαστε στο «ναό» της Δημοκρατίας και ο καθένας έχει την άποψή του.

Αυτές, όμως, οι δικαιολογίες περί «να κάνουμε το έργο πιο ανταγωνιστικό», τελικά, καταρρέουν. Βλέποντας, μάλιστα, και το κομμάτι Άκτιο-Αμβρακία, αποδεικνύεται ότι οι κατατμήσεις, τελικά, οδηγούν πάντα με μαθηματική ακρίβεια στην Ελλάδα σε τεράστιες καθυστερήσεις των έργων και υπέρβαση των προϋπολογισμών. Κοστίζουν, λοιπόν, οι κατατμήσεις, αγαπητοί συνάδελφοι, ακριβότερα.

Τελικά, όπως αποδεικνύεται, δεν ευνοούν τον ανταγωνισμό. Καθυστερούν και βάζουν σε περιπέτειες την ολοκλήρωση των έργων, που είναι και το κυριότερο. «Ζωντανό» παράδειγμα αυτού που τώρα συζητάμε είναι και ένα άλλο πολύπαθο έργο. Ο κ. Βαρεμένος το ξέρει πολύ καλά, γιατί εκλέγεται στη συγκεκριμένη περιοχή. Είναι το Άκτιο-Αμβρακία, που τείνει να μετατραπεί σε ένα σύγχρονο «γεφύρι της Άρτας».

Δέκα και πλέον χρόνια μετά την κατάτμησή του, το έργο των 45 χιλιομέτρων δεν έχει γίνει, έχουν γίνει μόνο τα 15 χιλιόμετρα από τα 44 και έχει κοστίσει -αυτά τα 15 χιλιόμετρα- 6 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο. Τα ίδια και χειρότερα, λοιπόν, κατά την άποψή μας, προκάλεσε η απόφαση για την κατάτμηση στο Πάτρα-Πύργος, κατατμήσεις, υποχρεωτικές εκπτώσεις, έκπτωτοι μειοδότες, προβληματικές εταιρείες, που αναλαμβάνουν τα έργα με τεράστιες εκπτώσεις και, μετά, δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους.

Σήμερα, όμως, αυτό που βλέπουμε είναι το εξής επιχείρημα. Λέτε ότι, αν το έργο ξεκινούσε με την κατάτμηση, θα ήταν έτοιμο το 2023. Λυπάμαι που το λέω, αλλά αυτό είναι μια εικονική πραγματικότητα. Ακούστε, λοιπόν, ποια είναι η πραγματικότητα και θα την καταθέσω στα πρακτικά. Από αυτά τα 8 κομμάτια του «Πάτρα-Πύργος» και, ενώ θεωρητικά έχει περάσει το ένα τρίτο του χρόνου υλοποίησης στο πρώτο, στην πρώτη εργολαβία δεν έχει γίνει καμία απολύτως εργασία και ο ανάδοχος κηρύχθηκε έκπτωτος, γιατί δεν είχε εγγυητική.

Στο δεύτερο, αντί για 31% πρόοδο, είχαμε πρόοδο εργασιών στο 14%, αυτό είναι και το καλύτερο από τα 8 κομμάτια, διότι η εταιρεία που το έχει αναλάβει είναι 7ης τάξεως.

Στο τρίτο, δεν έχει γίνει καμία εργασία, γιατί εκκρεμούσαν ακόμα στο ΣτΕ.

Στο τέταρτο, δεν έχει γίνει καμία απολύτως εργασία, γιατί ο ανάδοχος κηρύχθηκε έκπτωτος, γιατί και εδώ δεν είχε εγγυητική.

Στο πέμπτο, αντί για 33% υλοποίησης, έχουμε υλοποίηση 0,12%. Εδώ υπάρχει και το εξής εκπληκτικό, έχουμε παραλάβει έναν υπέροχο σκουπιδότοπο. Ο δρόμος είναι γεμάτος σκουπίδια.

Στο 6ο τμήμα, αντί για 33% υλοποίηση, όπως θα έπρεπε να είχε γίνει, σύμφωνα με τις συμβάσεις, είμαστε στο 2%.

Στο 7ο κομμάτι, αντί για 33%, είμαστε στο 0,63% και στο 8ο κομμάτι, μετά την υλοποίηση εργασιών, μόνο το 0,1% έχει ο ανάδοχος κηρυχθεί έκπτωτος. Προσέξτε για το 8ο κομμάτι, ενώ ο ανάδοχος είχε εισπράξει προκαταβολή 1.000.400 ευρώ, οι εργασίες που έχει εκτελέσει είναι 40.000. Πήρε 1.000.400 για να κάνει εργασίες στο έργο, έχει εκτελέσει 40.000. Άρα, νομίζω ότι γίνεται απόλυτα κατανοητό και θέλω να καταθέσω στα πρακτικά, αν μου επιτρέπετε, τον πίνακα που αναλυτικά δείχνει αυτά που μόλις τώρα σας είπα, είναι προφανές, με αυτά που σας λέω, ότι το έργο δεν υπήρχε περίπτωση να τελειώσει το 2023, με αυτή την αρχιτεκτονική.

Εάν δεν ολοκληρωνόταν το 2023, τι θα γινόταν; Θα έπρεπε να συνεχίσουμε εμείς, να κάνουμε το έργο με αποκλειστικά δικά μας λεφτά, εθνικούς πόρους. Εάν δεν ολοκληρώναμε το έργο μέχρι το 2025, που δε θα ολοκληρωνόταν -βλέπε Άκτιο-Αμβρακία- τι κινδυνεύαμε να κάνουμε; Να επιστρέψουμε πίσω ολόκληρη την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση.

Σε αυτό το αδιέξοδο, λοιπόν, βρεθήκαμε. Αυτή την ασφυκτική πραγματικότητα είχαμε να αντιμετωπίσουμε, γιατί έτσι όπως είχαν γίνει τα πράγματα, ξέρετε ποιο θα ήταν το αποτέλεσμα; Να είμαστε ειλικρινείς, μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Το έργο δε θα τελείωνε ποτέ με την κατάτμηση, αλλά, κι εάν τελείωνε, θα τελείωνε με τεράστια προβλήματα τμηματικά.

Να σας πω και κάτι άλλο. Πολιτικά, ο εύκολος δρόμος για την Κυβέρνηση και για εμένα, προσωπικά, θα ήταν να προχωρήσουμε το έργο με την κατάτμηση και να πούμε «έτσι το βρήκαμε». Θα ξεκινούσε μία εργολαβία, θα τελείωνε το 10% του έργου, θα πανηγυρίζαμε όλοι εδώ πέρα ότι «ξεκίνησε το έργο», θα πηγαίναμε κάτω, να κάνουμε εικονικά εγκαίνια -ξέρετε, σαν αυτά που κάνατε στο Μετρό Θεσσαλονίκης με τους μουσαμάδες- και θα πανηγυρίζαμε όλοι εδώ και θα αυτοδοξαζόμασταν ότι «επιτέλους, ξεκίνησε το έργο». Όμως, αυτό θα ήταν η μεγαλύτερη πολιτική απάτη, διότι 2 ή 3 χρόνια μετά, θα ερχόμασταν στη δυσάρεστη θέση να διαπιστώσουμε, όταν εγώ δε θα ήμουνα στο υπουργείο προφανώς -γιατί ξέρετε ότι η εξουσία είναι εφήμερη, δεν καθόμαστε όλοι για πάντα στις καρέκλες μας- ότι, τελικά, το έργο δε μπορεί να ολοκληρωθεί και θα «ρίχναμε το μπαλάκι» των ευθυνών στους προηγούμενους, όπως κατά κόρον γίνεται.

Τελειώνω με το τι έχουμε κάνει εμείς και, μετά, είμαι έτοιμος να απαντήσω σε όσες ερωτήσεις θέλετε. Ήρθαμε σε συμφωνία με τον παραχωρησιούχο να εντάξουμε το έργο στην παραχώρηση της Ολυμπίας κι έχουμε ξεκινήσει τις σχετικές διαδικασίες με την Ευρωπαϊκή Ένωση, σε χρόνο ρεκόρ θα σας έλεγα. Συμφωνήσαμε ένα έργο, το οποίο είναι 310 εκατομμύρια - κι όχι 510 εκατομμύρια, όπως ήταν ο προϋπολογισμός του έργου επί Σπίρτζη - σε 6 μήνες και, παρά τα προβλήματα που είχαμε με την πανδημία, έχουμε ήδη στείλει αυτή τη στιγμή την πρώτη ειδοποίηση στη DG GROW. Έχουμε λάβει την έγκριση από τη DG REGIO, η οποία στην ουσία μάς λέει ότι «από τη στιγμή που δεν σπάτε το έργο, εγώ σας εξασφαλίζω τη χρηματοδότηση για τη νέα προγραμματική περίοδο».

Επομένως, μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο, έχουμε πετύχει δύο πράγματα, που δεν είχαν επιτευχθεί όλα τα προηγούμενα χρόνια. Αναφέρω ποια είναι αυτά και κλείνω, κ. Πρόεδρε. Πρώτον, εξασφαλίσαμε χρηματοδότηση. Ό,τι και να γίνει, το έργο θα γίνει. Διότι, αγαπητοί συνάδελφοι, όταν δεν έχεις λεφτά, δε μπορείς να κάνεις έργο. Ξέρετε, εμείς δε θα μπούμε στη μεγάλη, εύκολη λύση του να ανακοινώνουμε έργα, χωρίς να έχουμε χρήματα, δηλαδή, εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Άρα, έχουμε πετύχει αυτό, που, δυστυχώς, δεν πετύχατε εσείς στο «Άκτιο-Αμβρακία», το οποίο έργο τελειώνει, αν δεν τελειώσει το 2023, θα πρέπει να το πληρώσει η Ελληνική Πολιτεία με δικούς της πόρους.

Το δεύτερο που πετύχαμε, είναι ότι εξασφαλίσαμε να κολλήσει το έργο «πίσω» στην παραχώρηση, εκεί δηλαδή που βρισκόταν μέχρι το 2013 κι εκεί που θα μπορούσατε κι εσείς να το κάνετε μέχρι το 2017, γιατί το 2017 ήταν η καταληκτική ημερομηνία που το έργο, στην ουσία, δε μπορούσε να κολλήσει «πίσω» στην παραχώρηση. Πάμε τώρα στη DG GROW και ζητάμε να μας εγκρίνει τη δυνατότητα, να επαναφέρουμε το «Πάτρα-Πύργος» στην παραχώρηση.

Το τρίτο βήμα και τελευταίο βήμα θα είναι να πάμε στη DG COMM, η οποία θα πρέπει να μας πει, εάν η συμφωνία που έχουμε κάνει με τους παραχωρησιούχους ενέχει ζητήματα μη συμβατής κρατικής ενίσχυσης. Επομένως, το «μπαλάκι» τώρα έχει φύγει από την ελληνική πολιτεία και έχει πάει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Θα προσπαθήσουμε και εκεί να πιέσουμε, για να «τρέξουν» οι διαδικασίες το συντομότερο δυνατόν.

Αυτή είναι η πραγματικότητα. Σας μίλησα με απόλυτη ειλικρίνεια και αυτή την πραγματικότητα, νομίζω, πρέπει κάποτε όλοι να τη δεχθούμε. Θα πρέπει να σταματήσει η αντιπαράθεση, διότι, αν μπούμε σε μια διαδικασία αντιπαράθεσης, δεν εξυπηρετούμε το δημόσιο συμφέρον. Είμαι εδώ να συζητήσω και τι έγινε και πού είμαστε, πάντα, όμως, με μία προϋπόθεση: να λέμε τα πράγματα, όπως έχουν και να αποφεύγουμε το λαϊκισμό, που συνήθως δημιουργεί μία εντύπωση πέρα από κάθε λογική. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Υπουργό, κ. Καραμανλή για την εισαγωγική του παρέμβαση.

Τώρα θα αρχίσει ο κατάλογος των συναδέλφων, που έχουν ζητήσει το λόγο. Θα ξεκινήσουμε από τον συνάδελφο, κ. Βαρεμένο.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, επικαλεστήκατε την αλήθεια. Αν αυτό που παρουσιάσατε σήμερα, εδώ, είναι η αλήθεια, η έννοια «ψεύδος» έχει χάσει το νόημά της. Δεν σας χρειάστηκε καμία συζήτηση, τάχα μου δεν είχαμε προκαλέσει συζήτηση. Αναλάβατε στις 7 Ιουλίου και, πριν κλείσει ο μήνας, ανακοινώσατε τη διάλυση των συμβάσεων.

Ήρθατε, κ. Υπουργέ, να υλοποιήσετε κάτι προαποφασισμένο. Όχι από εσάς, το πιστεύω. Αλλά, είναι πραγματικά θλιβερό, που ήρθατε εσείς να υλοποιήσετε κάτι προαποφασισμένο, πριν τις εκλογές, με το «έτσι θέλω», χωρίς κανένα διάλογο και χωρίς καμία απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ήρθατε σήμερα, εδώ, με θάρρος ή με κάτι άλλο, για να πείτε τι, μετά από ένα χρόνο; Να πείτε αυτά που είπατε. Αποκρύψατε την αλήθεια, αν δεν είπατε το πιο χονδροειδές ψέμα, από αυτά που έχουν ακουστεί σε αυτή εδώ την αίθουσα.

Είπατε, λοιπόν, τι; Ας πάμε στο όχι και τόσο απώτερο παρελθόν. Είπατε ότι άρχισε η ιστορία το 14΄. Μέχρι εκεί φτάνει η μνήμη σας; Δεν πάει πιο πίσω; Εκεί άρχισε η ιστορία του έργου, που κατάντησε «γεφύρι της Άρτας». Μήπως άρχισε το 2007; Σας λέει κάτι το έτος αυτό; Μήπως υπογράφηκε τότε η σύμβαση που περιελάμβανε όλο το έργο, «Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα». Άρχισε τότε ή δεν άρχισε; Ακολούθησε η αναστολή των εργασιών, ή δεν ακολούθησε, λόγω της κρίσης και άλλων προβλημάτων; Μετά, πού φτάσαμε, ξέρετε; Το θυμάστε, εσείς, που λέτε την αλήθεια. Εκτός και αν θεωρείτε τους κατοίκους της Δυτικής Ελλάδας ιθαγενείς, που θα έρχεστε κάθε φορά να τους κουνάτε «επικοινωνιακά καθρεφτάκια».

Θα δούμε με τίνος χρήματα κάνετε ό,τι κάνετε και διακυβεύεται ό,τι διακυβεύεται σε αυτή την ιστορία. Δεν είναι χρήματα της ΝΔ. Απ’ ό,τι ξέρω, είναι περίπου χρεωμένη πάνω από 400 εκατομμύρια. Όπως και τα 20 εκατομμύρια που μοιράσατε στα μέσα, εκ των οποίων, μόνο ο θεός μπορεί να τα κάνει μέσα ενημέρωσης, δεν είναι δικά σας χρήματα. Δεν είναι της ΝΔ. Είναι δημόσιο χρήμα και οφείλετε να πείτε την αλήθεια στον ελληνικό λαό. Θα αναγκαστείτε και αυτό να το κάνετε, όπως και αυτό, που συζητάμε σήμερα.

Φτάσαμε, λοιπόν, στο 2013, που δεν «λέει» κάτι η μνήμη του Υπουργού γι’ αυτό. Φτάσαμε στο 13΄ και έχουμε τη συμφωνία Χρυσοχοΐδη-Βιδάλη, η οποία τι κάνει; Εξαφανίζει το «Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα».

Το εξαφανίζει, για να φτάσουμε στην ευτυχέστατη εποχή της συγκυβέρνησης Σαμαρά-Βενιζέλου, η οποία έρχεται να αποφασίσει κάτι, χωρίς να έχει οριστική μελέτη, χωρίς να έχει προϋπολογισμό, χωρίς να έχει τίποτα από τα προαπαιτούμενα, ούτε καν την απόφαση της Κομισιόν. Τίποτα από αυτά.

Έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ στη συνέχεια και κάνει τις εργολαβίες, που είπε ο κ. Υπουργός. Δεν του αρέσουν οι περισσότερες εργολαβίες του κ. Υπουργού, τις επικαλέστηκε και για το» Άκτιο-Αμβρακία». Σοβαρά, διαθέτετε τέτοιο θράσος; Ποιος τις έκανε τις περισσότερες εργολαβίες στο «Άκτιο-Αμβρακία»; Ο ΣΥΡΙΖΑ; Να μας πείτε το όνομα! Σας προκαλώ! Σηκωθείτε και πείτε το όνομα, ποιος τις έκανε. Σας ρωτάω, σας δίνω το δικαίωμα να με διακόψετε. Ποιος τις έκανε τις εργολαβίες;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Για να καταλάβετε το μέγεθος της ασχετοσύνης, το 2018, η δική σας κυβέρνηση -και ο εκνευρισμός δείχνει την αμηχανία σας...

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Τις εργολαβίες, ποιος τις έκανε; Τις τέσσερις!

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το 2018, την εργολαβία «σκούπα» 150 εκατ. €, την έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, δίνοντάς το στην τότε κοινοπραξία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Θα σας πω, στη συνέχεια, για την «σκούπα».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όταν έρχεστε, εδώ, λοιπόν, η εργολαβία «σκούπα» έγινε το 2018. Η πρώτη εργολαβία ξεκινάει το 2009 - 2010.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Με ακούτε; Ποιος τις έκανε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποιος τις έκανε; Οι προηγούμενες κυβερνήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Υπάρχει κάποιο όνομα;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει αυτό, ότι δεν ήταν λάθος; Είναι λάθος οι κατατμήσεις και έρχεστε εσείς, το 2015, και επαναλαμβάνετε το λάθος. Μην εκνευρίζεστε!

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Συνεχίζω τώρα «στο Άκτιο–Αμβρακία». Έρχεται το 2015 ο ΣΥΡΙΖΑ στην κυβέρνηση και τι παραλαμβάνει; Ένα έργο «φάντασμα», στο οποίο είχαν πέσει 110 εκατομμύρια ευρώ, ένα μέρος του οποίου, από το κατασκευασμένο έργο, είχε ανάγκη επισκευής. Επαναλαμβάνω, 110 εκατ. € είχαν «πέσει» σε αυτό το έργο. Μπροστά σ' αυτό το αδιέξοδο, γίνεται η πρώτη εργολαβία, η οποία έχει αποπερατωθεί και έχει παραδοθεί και οι τρεις υπόλοιπες συμπυκνώνονται σε μια εργολαβία «σκούπα». Έγινε από μια εταιρεία, η οποία προσέφυγε. Εάν δεν είχε προσφύγει, εγώ λέω ότι θα είχε ολοκληρωθεί το έργο, όμως προσέφυγε με βάση το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο.

Έρχεται ο κ. Καραμανλής και με αυτή την εταιρεία ανοίγει μια βεντέτα. Εγώ, κύριε Υπουργέ, δεν θα φέρω εδώ τα στοιχεία αυτής της βεντέτας. Δεν θα διαβάσω στην Βουλή τα όσα αντηλλάγησαν, αν και θα μπορούσα να το κάνω. Δεν το κάνω. Η ουσία ποια είναι; Έγιναν μετά από αυτή την προσφυγή άλλες δύο. Δυστυχώς, για εσάς, ήταν αρνητικές. Και έρχεστε τώρα, εδώ, και δηλώνει ο κ. Υπουργός στην Βουλή εχθές, ότι «κινδυνεύουμε να γυρίσουμε τα λεφτά πίσω στην ΕΕ». Εγώ του είπα, του κυρίου Υπουργού, ότι είναι αδιέξοδο, αυτό που ακολουθείτε. Ναι, το αδιέξοδο αυτό είναι χρόνια, όμως, δεν μπορεί να συνεχισθεί αυτό το αδιέξοδο.

Συνεχίζουμε με το «Πάτρα- Πύργος». Έρχεται ο ΣΥΡΙΖΑ και κάνει τις οκτώ εργολαβίες που λέει ο κ. Υπουργός, τις οποίες δεν εγκρίνει, αλλά θα πούμε στην συνέχεια και για αυτό. Οι τέσσερις εργολαβίες ήταν εν εξελίξει και στις δύο κηρύχθηκε έκπτωτος ο ανάδοχος.

Είπαμε στον κύριο Υπουργό να πάτε στον επόμενο, αφού δεν είναι καλός αυτός, ο Καλογρίτσας, για τον οποίον θα σας παραπέμψω στον κύριο Θεοδωρικάκο, ο οποίος ήταν στενός, στενότατος συνεργάτης του κυρίου Καλογρίτσα.

Σας παραπέμπω εκεί, να κάνετε μια συζήτηση με τον κύριο Θεοδωρικάκο και την επόμενη φορά να έρθετε στη Βουλή να συζητήσετε μαζί μου.

Τώρα, θα ήθελα να πάμε παρακάτω.

Τώρα, θα αναφερθώ στο τι κάνει ο κύριος Υπουργός.

Αυτό που έχει συμβεί στην Ελλάδα αυτή την περίοδο, δεν έχει ξανασυμβεί, λες και το κράτος δεν έχει θεσμική μνήμη, λες και δεν έχει συνέχεια το κράτος.

Έρχεται, λοιπόν, μετά από ένα χρόνο και, ενώ μας είχε πει…

Το πρόβλημά σας, ποιο είναι τώρα;

Ποιο είναι τώρα το πρόβλημά σας;

**ΘΕΟΔΩΡΑ (ΝΤΟΡΑ) ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ:** Αφήστε τον να μιλήσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Ναι, κυρία Μπακογιάννη, ακούστε και εσείς, είναι ευκαιρία.

Έρχεται ο κύριος Καραμανλής, μετά από ένα χρόνο και, ενώ μας είχε πει ότι θα πάει στην Ευρωπαϊκή Ένωση το Νοέμβριο, μετά μας είπε -και όταν πέρασε ο Νοέμβριος- ότι θα πάει το Δεκέμβριο, περιμένουμε και έρχεται η καραντίνα. Εν μέσω καραντίνας, κάνετε κάτι που δεν είναι απλώς unfair, είναι ανίερο.

Μέσα στην καραντίνα, δεν ξέρω ποιος το αποφάσισε «σαν τον κλέφτη», έρχεστε και τι κάνετε;

Ανακοινώνετε την διάλυση των συμβάσεων, χωρίς να έχετε απόφαση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Χωρίς να έχετε απόφαση.

Έχετε απάντηση;

Τι κουνάτε το χέρι;

Είχατε απάντηση;

Εν μέσω καραντίνας, λοιπόν, διαλύετε τις συμβάσεις και έρχεστε τώρα και μας λέτε ότι στείλαμε την πρώτη ειδοποίηση, για να κάνετε τι;

Λέει, φτιάξαμε ένα σύμφωνο συν-αντίληψης με την Ολυμπία Οδό. Έτσι δεν είναι;

Γιατί δεν μας δίνετε το κείμενο;

 Για να το μάθουμε εμείς και ο ελληνικός λαός.

Γιατί δεν μας δίνετε το κείμενο;

 Γιατί δεν μας δίνετε το κείμενο για να το διαβάσουμε;

Για να δούμε το τι περιλαμβάνει.

Έρχεστε τώρα και λέτε, όχι σε εμάς, στον λαό της δυτικής Ελλάδας, ότι θα πραγματοποιήσετε το έργο. Πότε;

Ποιος είναι ο χρονικός ορίζοντας;

Πότε;

Αφού κάνατε όλη αυτή την ιστορία, για να διαλύσετε όσα είχατε προαποφασίσει να διαλύσετε, γιατί, μέχρι τώρα, ένα χρόνο μετά, μόνο διαλύετε.

Δεν υπάρχει ένα έργο, που να ξεκινήσατε.

Τι σας πείραζε να ολοκληρώσετε τα έργα, που βρήκατε εν εξελίξει;

Δεν έχετε τόσα άλλα έργα, γιατί, ευτυχώς, εδώ δεν τίθεται θέμα χρηματοδοτικό. Υπάρχουν χρηματοδοτικά εργαλεία και από το ΕΣΠΑ και από άλλες πηγές, δεν τίθεται θέμα χρηματοδοτικό. Να τα δώσετε εκεί, που έχετε προαποφασίσει.

Να τα δώσετε, αλλά με τι, όμως;

Με τις προβλεπόμενες διαδικασίες και όχι παντού με απευθείας ανάθεση. Γιατί;

Γιατί αυτό;

Γιατί απευθείας ανάθεση;

Ρωτάω και, κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω και την ευκαιρία, αφού ακούσω και τις απαντήσεις του Υπουργού, να επανέλθω, διότι τελείωσε ο χρόνος, που είχα στη διάθεσή μου και είχα και πολλά άλλα να πω, αλλά, δυστυχώς, τελείωσε ο χρόνος.

Εγώ, πραγματικά, θα ήθελα η συζήτηση να γίνει επί πραγματικών δεδομένων. Το λέω ειλικρινά αυτό, όχι όμως με μια προπαγάνδα, η οποία συνεχίζεται ένα χρόνο μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία και έρχεται ο κύριος Υπουργός και επαναλαμβάνει αυτά που είπε πριν ένα χρόνο, ακριβώς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Βαρεμένο.

Τον λόγο έχει ο κύριος Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αν και η διαδικασία της ενημέρωσης του Υπουργού προς τους Βουλευτές δεν προβλέπει συζήτηση σε επίπεδο προσώπων, ο κάθε Βουλευτής μπορεί να πάρει τον λόγο. Εν πάση περιπτώσει, εφόσον οι εκπρόσωποι των κομμάτων δήλωσαν να τοποθετηθούν, θα τοποθετηθεί και η Νέα Δημοκρατία.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα δημόσια έργα δεν γίνονται ούτε με αντιπαραθέσεις, ούτε με κραυγές, ούτε με πολιτική αντιπαράθεση. Τα δημόσια έργα απαιτούν πόρους, απαιτούν σχεδιασμό και, κυρίως, τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και, στο συγκεκριμένο έργο, είναι σαφές ότι καμία κυβέρνηση δεν τήρησε τα χρονοδιαγράμματα. Αυτό είναι το πρώτο δεδομένο.

 Το δεύτερο που πρέπει να πούμε και να έχουμε στο μυαλό μας όλοι, είναι ότι οι οδικοί άξονες της χώρας έχουν ολοκληρωθεί με ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και, σε μεγάλο μέρος, με συμβάσεις παραχώρησης. Τι απομένει στην Ελλάδα, για να έχουμε ολοκληρωμένους τους οδικούς μας άξονες; Απομένει το «Πάτρα – Πύργος», ο βόρειος οδικός άξονας Κρήτης και το βόρειο τμήμα της Ε65. Αυτό είναι ένα δεύτερο δεδομένο.

Κατηγορήθηκε ο Υπουργός, προηγουμένως, ότι ακύρωσε τις συμβάσεις από ένα έργο, που είχε δοθεί με κατάτμηση. Επιτρέψτε μου, κύριε συνάδελφε, με όλο το σεβασμό, να σας πω ότι η Νέα Δημοκρατία δεν κορόιδεψε κανέναν. Ήταν θέση και του σημερινού Πρωθυπουργού, του Κυριάκου Μητσοτάκη και του σημερινού Υπουργού, του Κώστα Καραμανλή, ότι είμαστε εντελώς αντίθετοι με την κατάτμηση αυτού του έργου. Δεν ήρθαμε ξαφνικά, μετά τις εκλογές, να πούμε ότι ακυρώνουμε αυτές τις εργολαβίες. Το καταγγέλλαμε συνεχώς. Το θυμάστε και εσείς, γιατί ήσασταν Αντιπρόεδρος της Βουλής στις συνεδριάσεις των αρμόδιων επιτροπών. Ήταν σαφέστατη η θέση και του σημερινού Υπουργού και του σημερινού Πρωθυπουργού και το αιτιολογούσαμε αυτό. Γιατί είμαστε αντίθετοι. Θυμάστε καταγγελία ΣΥΡΙΖΑ –bank, ΣΥΡΙΖΑ- channel, εργολάβοι, βοσκοτόπια. Είχε γίνει, καλώς η κακώς, θέμα της ατζέντας βασικό της πολιτικής αντιπαράθεσης.

Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να διαμαρτύρεται σήμερα η Αξιωματική Αντιπολίτευση και να λέει γιατί πάτε σε καταγγελία της Σύμβασης. Πολιτικά, είμαστε απολύτως ειλικρινείς και συνεπείς. Αν θέλετε, κι ας μου επιτρέψει το Σώμα να μεταφέρω και μια προσωπική εμπειρία για τα έργα που γίνονται με κατάτμηση. Φαντάζομαι ότι στο Βόλο, στον όμορφο Βόλο μας, έχετε έρθει όλοι. Εκεί, λοιπόν, έχουμε τον Περιφερειακό Δακτύλιο του Βόλου που έγινε ακριβώς με κατάτμηση. Κατασκευάζεται επί 20 ολόκληρα χρόνια, αγαπητέ συνάδελφε, έχουμε πληρώσει 150 εκατομμύρια ευρώ και Περιφερειακό Δακτύλιο ο Βόλος δεν διαθέτει, γιατί ακριβώς έγινε με την κατάτμηση. Πρώτο τμήμα, δεύτερο τμήμα, εργολαβίες «σκούπα», απαλλοτριώσεις στα ύψη. Πολλά χρήματα και δεν είναι ούτε κατά το ένα τρίτο κατασκευασμένος ο δρόμος. Αυτό είναι μια διαχρονική πολιτική ευθύνη του συστήματος. Γιατί, από την ώρα που η Αριστερά έχει κυβερνήσει, αναλογικά αν θέλετε, κατά την άποψή μου, έχει και αυτή τις ευθύνες της.

Κατά συνέπεια, τι λέει σήμερα ο Υπουργός και η Κυβέρνηση; Κι εμείς θέλουμε να γυρίσουμε στη μέθοδο της παραχώρησης. Γιατί θέλουμε να επιστρέψουμε στην μέθοδο της παραχώρησης; Γιατί, με τον τρόπο αυτό, ολοκληρώθηκαν τα μεγαλύτερα τμήματα των οδικών αξόνων της χώρας. Γιατί ένας αξιόπιστος τρόπος, διαχρονικά καταξιωμένος παγκοσμίως -και εγώ να καταλάβω τις ιδεολογικές διαφορές, που θα εγείρει ο κύριος Καραθανασόπουλος, αμέσως μετά, όταν θα μιλήσει-. Γιατί, οι άνθρωποι, το λέμε καθαρά. Όχι Ευρώπη, όχι παραχωρήσεις, όχι ιδιωτικοποιήσεις, αλλά η Αξιωματική Αντιπολίτευση δεν έχω αντιληφθεί να ελέγχει αυτού του είδους την επιχειρηματολογία για τα συγκεκριμένα, αλλά και για άλλα ζητήματα της πολιτικής ατζέντας. Είναι μια μέθοδος αποδεκτή από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καταξιωμένη παγκοσμίως. Η μέθοδος των παραχωρήσεων διασφαλίζει αυτό, που δεν διασφάλιζε η κατάτμηση του έργου. Και κάνω επίκληση της λογικής σας για να ρωτήσω το εξής. Είχαμε συμβατική υποχρέωση, προκειμένου να μη χαθεί η χρηματοδότηση, να ολοκληρωθεί το «Πάτρα – Πύργος» το 2023 και κάναμε 8 εργολαβίες, άσχετα ποιος πήρε τις εργολαβίες. Όταν η μία εργολαβία έχει πρόοδο εργασιών ίση με το 0,11% και η ανώτερη έχει πρόοδο εργασιών 14%, υπάρχει περίπτωση να ολοκληρωθούν όλα τα τμήματα, το 2023, και να έχουμε έναν ολοκληρωμένο αυτοκινητόδρομο, ώστε να μην ελλοχεύει ο κίνδυνος επιστροφής των ευρωπαϊκών πόρων και, κυρίως, να μη μείνουμε με ένα έργο «τυφλό» στα χέρια;

Σας είπα το παράδειγμα του Περιφερειακού του Βόλου, που είναι ένα έργο «τυφλό», δεν καταλήγει πουθενά, μετά από δαπάνες 150 εκατομμυρίων. Δηλαδή, να ξοδέψουμε 300 εκατομμύρια, 500 εκατομμύρια κατά το προϋπολογισθέν κόστος και να απομείνουν στα χέρια μας ένα δρόμο «τυφλό». Αυτό εμείς -και ως Αντιπολίτευση το είχαμε στηλιτεύσει- και, ως Κυβέρνηση, και ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός το εφαρμόζουν. Τώρα, βεβαίως, μας λέτε πότε θα ξεκινήσει το έργο και είναι εύλογο το ερώτημα, γιατί εκεί σκοτώνεται κόσμος και είναι ανεπίτρεπτο σε ευρωπαϊκή χώρα, εν έτει 2020, να έχουμε ανθρώπινα θύματα, να έχουμε θύματα στην άσφαλτο.

Όμως, τι κάνει η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών; Επειδή βρισκόμαστε ακριβώς σε αυτή τη διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία έχει δείξει διάθεση να επιστρέψει το έργο σε σύμβαση παραχώρησης, εξασφαλίζει το Υπουργείο Υποδομών άλλα 30 εκατομμύρια ευρώ, προκειμένου να γίνουν διορθωτικές παρεμβάσεις στην υφιστάμενη οδό, προκειμένου να περιοριστούν τα δυστυχήματα, μέχρις ότου ολοκληρωθεί ο αυτοκινητόδρομος. Νομίζω ότι είναι κι αυτό ένα συμπληρωματικό βήμα και με βάση την υποχρέωσή μας, ότι οι άνθρωποι που δεν θέλουν να χρησιμοποιήσουν αύριο τον κλειστό αυτοκινητόδρομο, τα διόδια και τα λοιπά, πρέπει να έχουν εναλλακτική οδό πρόσβασης. Είναι υποχρέωσή μας αυτή και με το Κοινοτικό Δίκαιο, αν θέλετε και με τους κανόνες της ηθικής και των δυνατοτήτων που πρέπει να δίνουμε στις μετακινήσεις των ανθρώπων στη σύγχρονη εποχή.

Διορθώνεται, λοιπόν, και αυτός ο δρόμος. Αν θέλετε σήμερα, εδώ, να αναληφθεί κάποια δέσμευση για το πότε η αρμόδια Επίτροπος θα πει το τελικό «οκ», μάλλον χίμαιρες αναζητούμε. Στην Ευρώπη, ξέρετε ότι τα πάντα πάνε με κάποιους ρυθμούς συγκεκριμένους, στην Ευρώπη πάντα υπάρχει διαπραγμάτευση και το Υπουργείο, από ό,τι είδα εδώ, έχει ολοκληρώσει αρκετές φάσεις αυτής της διαπραγματευτικής προσπάθειας, προκειμένου να πάμε στη σύμβαση παραχώρησης και, εδώ, είναι ορθή και δίκαιη η κριτική του Υπουργού. Αν είχατε συνεχίσει με τη σύμβαση παραχώρησης του 2014, τώρα θα είχαμε αυτοκινητόδρομο, θα είχαμε ασφαλώς λιγότερα χρήματα, θα είχαμε σταματήσει αυτό που βαρύνει όλους μας- τα θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα εν έτει 2020- και θα είχαμε έναν ακόμα αυτοκινητόδρομο στην Ελλάδα. Κάνατε άλλη επιλογή, δεν «βγήκε» αυτή η επιλογή. Γιατί, αν η επιλογή ήταν ορθή, σε 4 χρόνια θα είχατε μια πρόοδο εργασιών σημαντική. Εγώ δεν εξετάζω γιατί και πώς, αν είχε εγγυητικές ή δεν είχε ο «ΤΟΞΟΤΗΣ». Το αποτέλεσμα μετράει. Μετράει το αποτέλεσμα και η πρόοδος των εργασιών που κατατέθηκε στα πρακτικά της Βουλής από τον Υπουργό.

Τι θα έλεγα εγώ; Γιατί, πράγματι, η Δυτική Ελλάδα είναι ένα κομμάτι, το οποίο δικαιούται ανάπτυξη, δικαιούται αυτές τις υποδομές. Άλλωστε, πρέπει να ολοκληρώσουμε τους οδικούς άξονες σε αυτήν τη χώρα και επαναλαμβάνω για δεύτερη φορά, είναι το «Πάτρα-Πύργος», το βόρειο τμήμα του Ε65 και ο βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης, για να έχουμε επιτέλους ολοκληρωμένους κλειστούς αυτοκινητόδρομους. Αυτό απαιτεί ψυχραιμία, απαιτεί συνεννόηση. Βεβαίως, η Αντιπολίτευση θα ελέγξει -και σκληρά ενίοτε- την Κυβέρνηση, με επιχειρήματα, όμως, όχι με χαρακτηρισμούς, με επιχειρήματα.

Διότι, εδώ, εγώ άκουσα τον Υπουργό με προσοχή να λέει ότι από προϋπολογισθέν κόστος έργου 510 εκατομμύρια, φτάσαμε στα 312 εκατομμύρια -να το πούμε να μας ακούσει ο ελληνικός λαός- κατά το ένα τρίτο από τον κρατικό Προϋπολογισμό, κατά το ένα τρίτο από τη συμμετοχή της Ολυμπίας Οδού και κατά το ένα τρίτο από τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που είναι μια ισορροπημένη χρηματοδότηση, η οποία διασφαλίζει, αν θέλετε, το μέλλον ολοκλήρωσης του έργου.

Θα μπορούσαμε να πούμε πάρα πολλά και εγώ θυμάμαι και από τον σημερινό Πρωθυπουργό, τον Κυριάκο Μητσοτάκη και τον σημερινό Υπουργό, τον Κώστα Καραμανλή, στα χρόνια της Αντιπολίτευσης να λένε ότι, όποιος υπόσχεται ότι σε μια θητεία θα παραδώσει ένα μεγάλο έργο, δεν απέχει πολύ από τον λαϊκισμό.

Τα μεγάλα έργα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη χώρα και το αποδεικνύει η ιστορία των έργων με τα λάθη που κάναμε, τα τεράστια λάθη, τα οποία θα πρέπει να μας διδάσκουν και όχι να μας οδηγούν στην επανάληψη των λαθών. Αποδεικνύει η ιστορία των δημοσίων έργων στην Ελλάδα ότι, άλλος το οραματίζεται, άλλος τα μελετάει, άλλος τα υλοποιεί και, στο τέλος, άλλος κόβει τις κορδέλες.

Δεν έγινε αυτό στις σήραγγες της εθνικής οδού;

Τι ποσοστό είχε ολοκληρωθεί επί των ημερών σας;

Πήγε ο κύριος αξιότιμος πρώην πρωθυπουργός και έκοψε τις κορδέλες στις σήραγγες των Τεμπών. Είχε φτιάξει τις σήραγγες ο ΣΥΡΙΖΑ;

Έτσι γίνεται. Έχει θεσμική συνέχεια και συμφωνώ σε αυτό, κ. συνάδελφε, το κράτος έχουν συνέχεια, όμως, και τα μεγάλα δημόσια έργα. Αν δεν έχουν συνέχεια, ξέρετε πού καταλήγουμε;

Το συμβατικό κόστος ξεπερνάει κατά πολύ το προϋπολογισθέν κόστος με τις συνεχόμενες επεκτάσεις των συμβάσεων. Και ξέρετε τι άλλο συμβαίνει;

Δεν τηρούνται τα χρονοδιαγράμματα και, στην προκειμένη περίπτωση, η μη τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων, ξέρετε τι σημαίνει;

Ότι κι άλλοι άνθρωποι θα σκοτωθούν στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο Πάτρας– Πύργου, στο Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, μιας και βλέπω την Ντόρα Μπακογιάννη, εδώ, κοντά μας. Τα χρονοδιαγράμματα και η τήρησή τους είναι αυτά που αυξάνουν την υπεραξία των δημοσίων έργων και, κατ’ αυτόν τον τρόπο, επιστρέφουν οι πόροι στην κοινωνία.

Σας καλώ, λοιπόν, με κριτική, σκληρή κριτική με προτάσεις, εκλεγμένη κυβέρνηση εδώ, δεν έχουμε κυβέρνηση που «άρπαξε» την εξουσία. Είχε δεσμευτεί για την αλλαγή του τρόπου υλοποίησης του έργου και αυτό κάνει σε συνεννόηση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία θα συμμετέχει. Αν με ρωτάτε ποιο είναι το χρονικό πλαίσιο, δεν ξέρω τι θα πει ο υπουργός στη δευτερολογία του. Εγώ σας λέω ότι ο αγώνας γίνεται για να ενταχθεί το έργο με αυτή τη μορφή στο χρηματοδοτικό πλαίσιο 2021 - 2027. Και μακάρι, αν δεν ολοκληρωθεί το 2023, όπως προέβλεπαν οι υπόλοιποι, γιατί σίγουρα τρία χρόνια θα χρειαστεί -η κυρία Πέρκα που έχει ασχοληθεί με αυτά καταλαβαίνει ότι θα χρειαστούν, τουλάχιστον, τρία χρόνια απρόσκοπτα των εργασιών για να τελειώσει αυτός ο δρόμος- ας γίνει σε 4 θα έλεγα εγώ, αλλά να γίνει, να τελειώνουμε και με αυτό. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Μπουκώρο. Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, κύριος Μιχαήλ Κατρίνης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε πρόεδρε. Καταρχάς, θεωρώ πολύ σημαντικό και νομίζω -ερμηνεύω τις διαθέσεις όλων των συναδέλφων βουλευτών από την Ηλεία και την Αχαΐα- ότι γίνεται σήμερα μια συζήτηση, εδώ, στην επιτροπή, που αφορά το έργο «Πάτρα Πύργος». Εμείς το είχαμε ζητήσει από τα μέσα Γενάρη. Είχε προγραμματιστεί όντως μία επιτροπή περί τα μέσα Μαρτίου, που λόγω κορωνοϊού αναβλήθηκε. Είναι, λοιπόν, πολύ σημαντικό ότι γίνεται αυτή η συζήτηση σήμερα, γιατί γνωρίζουν όλοι, το ξέρει και ο υπουργός, ότι υπάρχει αναβρασμός στην Ηλεία και στην Αχαΐα, υπάρχουν ομόφωνες αποφάσεις δημοτικών συμβουλίων, φορέων, περιφερειακού συμβουλίου, που ζητούν την ταχύτερη δυνατή υλοποίηση του έργου και, βεβαίως, και συγκέντρωση διαμαρτυρίας.

Πρέπει, όμως, εγώ συμφωνώ, πρέπει να πούμε αλήθειες. Σήμερα πρέπει να μιλήσουμε τη γλώσσα της αλήθειας και η πρώτη αλήθεια είναι ότι για τον οδικό άξονα «Πάτρα-Πύργος» υπάρχουν διαχρονικές ευθύνες από το 2007 και όλες τις κυβερνήσεις, ως σήμερα, που δεν έχει ολοκληρωθεί. Αυτή είναι μια πραγματικότητα. Εγώ δεν θα βγω να πω ότι φταίει ο κύριος Καραμανλής. Έχει ο καθένας το μερίδιο της ευθύνης που του αναλογεί, γι’ αυτό και υπάρχει δικαιολογημένο παράπονο από τους κατοίκους και τους φορείς των δύο νομών. Όπως επίσης, αλήθεια είναι ότι, παρά τα όποια προβλήματα-καθυστερήσεις, το 2014 παραδόθηκε ένα μοντέλο με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και ήρθε η τότε κυβέρνηση που είχε μια άλλη αντίληψη και μια άλλη φιλοσοφία και ακύρωσε τη διαδικασία του 2014, προχωρώντας στην κατάτμηση. Έχουν ειπωθεί αυτά πάρα πολλές φορές.

Η πρώτη δημοπράτηση ολοκληρώθηκε δεκατέσσερις μήνες μετά την ακύρωση. Το έργο εντάχθηκε δύο χρόνια μετά την ακύρωση στο ΕΣΠΑ. Εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τρία χρόνια μετά. Δεν θέλω να μπω σε λεπτομέρειες. Ειπώθηκαν και από τον κ. υπουργό, το τι έγινε. Ποιες εργολαβίες κατέληξαν πού, ποιες προχώρησαν, ποιες δεν προχώρησαν, αν έγιναν εγκαίνια, για ποιο λόγο έγιναν, σε ποια συγκυρία και, τελικά, ποια ήταν η πραγματικότητα. Όμως, δεν μπορούμε, κύριε υπουργέ, και, ένα χρόνο μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης από εσάς, να μιλάμε μόνο με όρους επίρριψης ευθυνών στην προηγούμενη κυβέρνηση.

Θέλω να σας θυμίσω ότι, 12 Ιουλίου του 2019, ο Πρωθυπουργός είχε έρθει στην Ηλεία και είχε πει ότι ο Πύργος, επιτέλους, θα συνδεθεί με τον κορμό των δικτύων αυτοκινητόδρομων και θα «σπάσει» η ιδιότυπη απομόνωση και στο πρόγραμμα υποδομών που η Νέα Δημοκρατία έχει ήδη εξαγγείλει, ο δρόμος «Πάτρα-Πύργος» αποτελεί πρώτη προτεραιότητα. Μιλώντας με σαφήνεια, ότι εξετάζει μία άλλη λύση και ένα άλλο μοντέλο για τον οδικό άξονα, χωρίς όμως να προσδιορίζει τι και πώς. Αμέσως μετά τις εκλογές. Σας ακούσαμε με προσοχή στις προγραμματικές δηλώσεις, κάναμε τις ερωτήσεις μας, τα θυμάστε κιόλας. Σε κάποιες είχαμε και ένταση. Όταν πιστεύεις κάτι, υπάρχει ένταση και πάθος στη συζήτηση. Δεν είναι κατ’ ανάγκην κακό αυτό, μπορεί να δείχνει και ειλικρίνεια αυτό, κ. Υπουργέ.

Η αλήθεια, όμως, είναι, γιατί είπατε να πούμε αλήθειες, να κάνουμε μια αναδρομή. Ότι δεν υπήρχε ξεκάθαρη, δημόσια τοποθέτηση από την κυβέρνηση. Μιλάω συνολικά για την κυβέρνηση, για το τι σκέφτεται να κάνει. Μόλις το Νοέμβριο, εσείς είπατε ότι έχουμε τρεις τρόπους που σκεφτόμαστε, που είναι η παραχώρηση-διαγωνισμός για το σύνολο της εργολαβίας και να χωριστεί το έργο σε τέσσερα ζευγάρια εργολαβιών. Στα τέλη Νοεμβρίου, μιλάτε ξεκάθαρα για διαπραγμάτευση με παραχωρησιούχο από τη μία, διαπραγμάτευση με Ευρωπαϊκή Επιτροπή από την άλλη, για να εγκριθεί αυτή η διαδικασία. Μας λέτε τότε, -29 Νοεμβρίου του 2019 - ότι θα απαιτηθεί χρόνος τουλάχιστον έξι μηνών και, μάλιστα, εκφράζετε και την αισιοδοξία ότι, αν όλα πάνε καλά, θα υλοποιηθεί το έργο μέχρι το 2023.

Κάτι, το οποίο επαναλαμβάνετε σε συνάντηση που κάνατε με βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας και με στελέχη της αυτοδιοίκησης, ότι, αν δεν υπάρχουν εξωγενείς καθυστερήσεις, θα τελειώσει το έργο ως το 2023. Μάλιστα, λέτε χαρακτηριστικά, ότι θα μπουν εργοτάξια μέσα στο 2020, στη δημόσια τοποθέτησή σας. Ταυτόχρονα, λέτε ότι εξετάζετε το ενδεχόμενο να μπει ως γέφυρα και για μετά το 2023. Τέλη Μαρτίου διαλύονται οι εργολαβίες, σας κάνουμε πάλι ερώτηση. Ρωτάμε αν υπάρχει κάποια έγγραφη διαβεβαίωση από Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τη χρηματοδότηση και για την αλλαγή του μοντέλου κατασκευής. Το χρονοδιάγραμμα, το συνολικό κόστος. Δεν μας μιλάτε για έγγραφη διαβεβαίωση. Μας λέτε ότι υπάρχουν διαδικασίες και ενέργειες για να εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Λέτε, όπως είπατε και σήμερα, ότι υπάρχει διαφωνία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το μοντέλο των κατατμήσεων και ότι, σε καμία των περιπτώσεων, δεν θα ολοκληρωνόταν το έργο αυτό, σύμφωνα με την έγγραφη απάντησή σας, μέχρι το 2023. Με τις συνέπειες που αναφέρατε πριν, να μην τις επαναλάβω, για να μην κουράζουν τους συναδέλφους.

Την ίδια στιγμή, λέτε ότι πάτε για να γίνει το «Έργο γέφυρα» μετά από ‘23. Άρα, ο στόχος του να γίνει στο ‘23, με βάση τη δική σας απάντηση, πρακτικά εγκαταλείπεται. Δηλαδή, ότι το πιθανότερο είναι ότι εμείς θα πάμε μετά το ‘23, γι’ αυτό και παλεύουμε και πετύχαμε ως ενιαίο έργο να ενταχθεί ως «Έργο γέφυρα» και μετά το ‘23. Και λέτε, ξεκάθαρα πλέον, επισήμως, για πρώτη φορά, ότι επελέγη η επανένταξη του έργου στην Ολυμπία Οδό. Λέγοντας, μάλιστα, ότι υπογράφηκε και στις 20 Γενάρη ένα πλαίσιο συναντίληψης μεταξύ Υπουργείου και παραχωρησιούχου και, επίσης, επισημαίνεται ότι το Ελληνικό δημόσιο δεν θα ξοδέψει ούτε ένα ευρώ παραπάνω για την υλοποίηση του έργου.

Ποια είναι, λοιπόν, τα συμπεράσματα. Επαναλαμβάνω, πάλι, διαχρονικές ευθύνες όλων των κυβερνήσεων από το 2007 μέχρι σήμερα. Ξεκάθαρα, ρητά και κατηγορηματικά. Συντριπτικές ευθύνες της προηγούμενης κυβέρνησης, που, παρά τις καθυστερήσεις που υπήρχαν, ένα έργο που θα μπορούσε να δρομολογηθεί από το 2015 και μετά, λόγω των επιλογών που έγιναν, φτάσαμε να γίνουν τα εγκαίνια τον Απρίλιο του 2019. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Μετά από τέσσερα χρόνια.

Υπάρχει, όμως, κύριε Υπουργέ και μια καθυστέρηση από εσάς, που θεωρώ ότι είναι αδικαιολόγητη από την κυβέρνηση. Γιατί την λέω αδικαιολόγητη. Όταν εσείς έχετε πάρει την πολιτική απόφαση να πάτε σε άλλο μοντέλο, - το λέτε προεκλογικά - αμέσως μετά τις εκλογές στις 11 Ιουλίου, αναστέλλετε τις προκαταβολές. Ουσιαστικά, λέτε ότι εγώ δεν συμφωνώ με αυτό το μοντέλο με τις κατατμήσεις και γι’ αυτό και δεν δίνω τις προκαταβολές. Και, βεβαίως, είναι περίεργο και οξύμωρο πώς μία προκαταβολή 1.4 εκατομμυρίων έφτασε να έχει ολοκλήρωση έργων αξίας μερικών χιλιάδων ευρώ. Αυτό είναι, όμως, άλλο θέμα.

Η κυβέρνηση, 11 Ιουλίου, παίρνει την απόφαση και λέει: «Δεν δίνω τις προκαταβολές», άρα έχω αποφασίσει αμέσως μετά τη λαϊκή εντολή να προχωρήσω σε άλλο μοντέλο κατασκευής έργου και το δρομολογώ. Με την πρώτη κίνηση να είναι αυτή. Έχει περάσει ένα πολύ μεγάλο διάστημα από τότε μέχρι σήμερα, που μας λέτε ότι στείλατε μια πρώτη ειδοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή για έγκριση. Το έργο από δημόσιο, πλέον, μετατρέπεται επισήμως σε σύμβαση παραχώρησης. Πρέπει να συζητήσουμε για το θέμα της τοποθέτησης και λειτουργίας διοδίων, που δεν προβλεπόταν στην αρχική σύνδεση.

Να μας πείτε, δεν ξέρω, αν υπάρχει στο μνημόνιο συναντίληψη, γιατί δεν έχει κοινοποιηθεί και δεν το γνωρίζουμε αυτό το πράγμα και, επειδή είδα και τις δηλώσεις του παριστάμενου Γενικού Γραμματέα, του αγαπητού κ. Καραγιάννη, ο οποίος είπε κάποια στιγμή ότι, σίγουρα, δεν γίνεται όλα τα έργα να δημοπρατηθούν το δεύτερο εξάμηνο του 2020. Δεν ξέρω αν αφορά αυτό και το «Πάτρα-Πύργος». Αν αυτή η δήλωση που κάνατε, αφορά και το «Πάτρα-Πύργος».

Μας μεταφέρετε την εικόνα ότι, με την αλλαγή, κερδίζουμε χρόνο, άρα μπορούμε να το ολοκληρώσουμε το 2023. Βέβαια, το καταλαβαίνετε και εσείς και όλοι οι συνάδελφοι, ότι αυτό, για μας, και στην Ηλεία και στην Αχαΐα, η καθυστέρηση κατασκευής και ολοκλήρωσης του έργου δεν είναι ικανοποιητική εξέλιξη, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή, η μετάθεση προς τα πίσω χρονικά, δημιουργεί περαιτέρω ανησυχία και ανασφάλεια για μια κατάσταση που υφίσταται ήδη. Και, βεβαίως, δεν ξέρουμε τα νέα οικονομικά δεδομένα -γιατί αυτά λαμβάνονται υπόψιν, ύφεση της οικονομίας, πιθανόν, μείωση στην κίνηση- με ποιους όρους θα δεχτεί ο παραχωρησιούχος να αναλάβει την κατασκευή του έργου. Και αυτό έχει σχέση με το κόστος του δημοσίου, που εσείς λέτε ότι δεν θα είναι μεγαλύτερο, κόστος διοδίων και διάρκεια σύμβασης.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι υπήρχε καθυστέρηση στην δρομολόγηση των εξελίξεων που είχατε πάρει ήδη, πριν τις εκλογές και ξεκινήσατε αμέσως μετά τις εκλογές. Μας λέτε τώρα, για πρώτη φορά, επισήμως από τη Βουλή, αυτό καταγράφω, ότι στείλατε, δεν ξέρω πριν πόσο διάστημα, επίσημη ειδοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή…..

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών) :** Στις 25/5.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ :**  Στις 25/5. Αυτό πρώτη φορά ακούγεται και καταγράφεται. Ερωτήματα. Πρώτον, πότε πιστεύετε ότι θα έχουμε την απάντηση, την εκτίμηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σχετικά με την έγκριση του μοντέλου υλοποίησης και τη συνέχιση χρηματοδότησης; Κάποιοι μιλούν τουλάχιστον για τρεις μήνες και θέλω σε αυτό να μας πείτε, αν η εκτίμηση αυτή ευσταθεί.

Δεύτερον, αν είναι θετική η απάντηση, ποιο είναι, κατά τον δικό σας σχεδιασμό, το χρονοδιάγραμμα των εργασιών; Εγώ θα μιλήσω για συγκεκριμένα πράγματα, δεν θα κάνω επίρριψη ευθυνών. Πότε ξεκινούν τα έργα; Με το δεδομένο ότι έχουμε πάρει την έγκριση, όποτε την πάρουμε. Και πότε εκτιμάτε ότι θα ολοκληρωθούν τα έργα;

Τρίτον, σε περίπτωση αρνητικής απάντησης -γιατί πρέπει να εξετάσουμε και όλα τα ενδεχόμενα, νομίζω ότι αυτό είναι σαφές και κατανοητό σε όλους- τι μοντέλο θα προκρίνετε για την υλοποίηση του έργου; Δηλαδή, εμείς θέλουμε να ξέρουμε αν το Υπουργείο διαθέτει plan B, σε περίπτωση που -απευκταίο-, όπως έχετε κάνει το συνδυασμό σας, δεν προχωρήσει, όπως το έχετε σκεφτεί.

 Επίσης, σημειώνω, κύριε Υπουργέ, ότι στις προγραμματικές δηλώσεις, εσείς είπατε για ανάγκη αλλαγής πλεύσης σε τρία έργα. Τα ονοματίσατε. Το βόρειο οδικό άξονα Κρήτης, το «Πάτρα-Πύργος» και την «Αμβρακία». Εδώ, υπάρχει ένα παράπονο από εμάς, στην Ηλεία και στην Αχαΐα. Για το βόρειο οδικό άξονα Κρήτης βρέθηκε χρηματοδότηση από τα ANFAs και τα SMPs. Αυτό είναι δια χειλέων Πρωθυπουργού στη συζήτηση του Προϋπολογισμού. Δεν το έβγαλα από το μυαλό μου. Το ξέρω. Δεν ξέρω αν θα υλοποιηθεί. Εγώ λέω την πρόθεση του Πρωθυπουργού. Ποιο είναι, λοιπόν, το συνολικά εκτιμώμενο κόστος κατασκευής του έργου; Όχι το δημόσιο. Γιατί έχει σημασία αυτό. Στο μοντέλο κατασκευής υπάρχει το κόστος που βάζει το δημόσιο, αυτό το οποίο βάζει ο παραχωρησιούχος και ένα κόστος, το οποίο επιμερίζεται στους χρήστες, μέσω της είσπραξης διοδίων.

Επίσης, αν υπάρχει εκτίμηση από το Υπουργείο, σε σχέση με αυτό που είπατε, για το ότι το συνολικό κόστος του δημοσίου -εγώ το συγκρατώ- δεν θα είναι μεγαλύτερο από αυτό που έχει, ήδη, προϋπολογιστεί. Αν έχετε συμπεριλάβει σε αυτό πιθανές αποζημιώσεις, που θα εγερθούν λόγω της διάλυσης των εργολαβιών και, αν και εφόσον γίνουν δικαστικές προσφυγές. Δεν ξέρω αν έχουν γίνει μέχρι σήμερα. Η ενημέρωση είναι ότι δεν έχουν γίνει μέχρι σήμερα δικαστικές προσφυγές σε σχέση με τη διάλυση εργολαβιών.

Ποιο θα είναι το κόστος διοδίων για τους χρήστες; Αυτό μας ενδιαφέρει πάρα πολύ, εμάς. Δεν ξέρω στο πλαίσιο συναντίληψης που έχετε υπογράψει με τον παραχωρησιούχο, αν το έχετε προδιαγράψει. Και σε αυτό, κύριε Υπουργέ, σε περίπτωση μειωμένης διέλευσης, γιατί, επαναλαμβάνω, η ύφεση της οικονομίας μπορεί να έχει παράπλευρες απώλειες. Υπάρχει ένα μοντέλο, που ήδη το Υπουργείο έχει υιοθετήσει, στον αυτοκινητόδρομο Λεύκτρο-Σπάρτη, όπου επιδοτείται η διέλευση των χρηστών. Σε περίπτωση, λοιπόν, μειωμένης κίνησης του νέου δρόμου, θα υιοθετήσετε ανάλογο μοντέλο, για να ελαφρύνετε τους κατοίκους της Ηλείας και της Αχαΐας, που τόσα χρόνια περιμένουν το δρόμο με επιδότηση, όπως το Λεύκτρο-Σπάρτη ή θα πάμε στο γνωστό τρόπο, όπου οι παραχωρησιούχοι ζητούν αναθεώρηση της σύμβασης και μετακυλούν το κόστος στους χρήστες, δηλαδή, τους κατοίκους.

Θεωρώ ότι το Υπουργείο πρέπει σε όλα αυτά, εφόσον έχει ξεκαθαρίσει τη στρατηγική του και το πώς θα κινηθεί πλέον στο «Πάτρα-Πύργος», θα πρέπει να έχει απαντήσεις σε όλα αυτά, για να μπορούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ, να έχουμε συγκεκριμένες απαντήσεις. Αυτό που μας ενδιαφέρει -και δυστυχώς σήμερα δεν το παίρνουμε ως απάντηση από εσάς- είναι το ακριβές χρονοδιάγραμμα έναρξης, κατασκευής και υλοποίησης του δρόμου. Είναι το πρώτο κυρίαρχο ζήτημα των κατοίκων και των φορέων της Ηλείας και της Αχαΐας. Θέλω, φεύγοντας σήμερα από αυτήν την Επιτροπή, να μας πείτε πολύ συγκεκριμένα, πότε αυτός ο σχεδιασμός θα λάβει «σάρκα και οστά», για να μην συνεχίζουμε να έχουμε αυτήν την κατάσταση. Η οποία μπορεί προσωρινά να διορθώνεται με τα χρήματα, τα οποία δίνετε για επισκευές του υπάρχοντος οδικού δικτύου, όμως και εσείς συμφωνείτε ότι δεν αποτελούν λύση σε ένα ζήτημα, το οποίο είναι «ντροπή» για το πολιτικό σύστημα, που μέχρι σήμερα η Ηλεία είναι ο πλέον απομονωμένος νομός της Ελλάδας, σε σχέση με το οδικό δίκτυο. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Κατρίνη. Έχει ζητήσει τον λόγο ο κύριος Υπουργός για λίγο. Αμέσως μετά, ο κύριος Καραθανασόπουλος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Καραθανασόπουλε, δύο λεπτά, επειδή θα μαζευτούν τόσα πολλά, που στο τέλος νομίζω θα πρέπει να μιλάω για μια ώρα. Στον κύριο Βαρεμένο δεν θα απαντήσω, διότι δεν κατάλαβα την εισήγησή του, ειλικρινά. Δεν κατάλαβα τι είπατε στην εισήγησή σας. Μου θέσατε ερωτήματα, μας είπατε ότι είμαστε ψεύτες. Ξέρετε, δεν φημίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ για τη σχέση του με την ειλικρίνεια. Εγώ θα απαντήσω σε σοβαρές ερωτήσεις, οι οποίες νομίζω απασχολούν. Όταν μου κάνουν σοβαρές ερωτήσεις, οι οποίες χρειάζονται απαντήσεις, θα απαντάω. Όταν με βρίζουν και εκνευρίζονται και κάνουν θεατρινισμούς, εκεί, συγγνώμη, δεν μπορώ να σας ακολουθήσω.

Κύριε Κατρίνη, έρχομαι ένα-ένα στα ερωτήματά σας και αν ξεχάσω κάποιο, παρακαλώ μπορείτε να μου το θυμίσετε. Καταρχήν, το έργο είχε προϋπολογισμό κατάτμησης 510 εκατομμύρια. Το έργο, σε ενιαίο δημόσιο έργο το 2014, είχε προϋπολογισμό 443 εκατομμύρια. Άρα, οι του ΣΥΡΙΖΑ κύριοι, που κόπτονται για τον ανταγωνισμό, προϋπολόγισαν το έργο 67 εκατομμύρια παραπάνω. Εμείς, με πόσα χρήματα θα κάνουμε το έργο, γιατί είναι κατ’ αποκοπή; Όσοι είστε μηχανικοί εδώ, καταλαβαίνετε τι εννοώ, 310 εκατομμύρια. Επομένως, 510 - 310.

Δεύτερον, μου είπατε ότι εγκαταλείπουμε το 2023. Όχι, αλλά θα σας είμαι ειλικρινής. Εάν το έργο εγκριθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ξεκινήσει, ο χρόνος υλοποίησης κατασκευής είναι 36 μήνες. Είμαστε διατεθειμένοι να δώσουμε και πριμ να το κάνουμε και πιο γρήγορα, να σας το πω ειλικρινά. Γιατί; Διότι, με τις εκπτώσεις του 55%, που πήρε η κατάτμηση, πήγαμε στα 252 εκατομμύρια.

Η συμμετοχή, δηλαδή, του ελληνικού δημοσίου με τους ευρωπαϊκούς πόρους, θα ήταν, εάν συνεχίζαμε την κατάτμηση 252 εκατομμύρια, με αμφίβολο το αν θα γινόταν, λόγω της κατάτμησης και των καθυστερήσεων. Η συμμετοχή, τώρα, του δημοσίου, που πάει στον ιδιώτη, τον «κακό» ιδιώτη, είναι 224 εκατομμύρια. Άρα, είναι φτηνότερο 25 εκατομμύρια.

Διόδια θα έχουμε; Ναι, θα έχουμε διόδια. Ο χρήστης πληρώνει. Θέλω να είμαι ειλικρινής, και στο ΒΟΑΚ θα έχουμε διόδια, και στο Πάτρα-Πύργος θα έχουμε διόδια. Εμείς δεν κοροϊδεύουμε. Πόσο θα είναι τα διόδια; 0,06 το χιλιόμετρο. Τα φθηνότερα διόδια στην Ευρώπη. Η Πορτογαλία έχει διόδια 0,08, η Ιταλία έχει διόδια 0,12 το χιλιόμετρο.

Καθυστέρηση: Λέτε «γιατί δεν πήγατε πιο μπροστά;». Θα σας θυμίσω ότι η Κυβέρνηση σε χρόνο-ρεκόρ διαπραγματεύτηκε με τον παραχωρησιούχο ένα έργο 310 εκατομμυρίων. Δεν μπορούσαμε αυτό να το κάνουμε σε δύο μήνες, κύριε Κατρίνη, ήταν αδύνατον. Το κάναμε σε έξι μήνες. Λοιπόν, ευθυνόμαστε για την καθυστέρηση. Αν εσείς θεωρείτε ότι το Ελληνικό Δημόσιο μπορεί να διαπραγματευτεί μία συμφωνία ύψους 310 εκατομμυρίων σε λιγότερο από έξι μήνες, απολογούμαι, ναι, εγώ δεν κατάφερα να το κάνω σε λιγότερο από έξι μήνες. Το θεωρώ αυτό χρόνο ρεκόρ, ειδικά αν δείτε τι έχει γίνει στις προηγούμενες διαδικασίες και, μάλιστα, εμείς στη REGIO και στη GROW πήγαμε στις 20.12.19 και τους είπαμε ότι αυτό το πλάνο κάνουμε και σχεδιάζουμε, τους ενημερώσαμε τους ανθρώπους, ξέρετε γιατί; Γιατί εμείς δεν είμαστε πολιτικοί «τσαρλατάνοι», πρώτα να κάνουμε τους έξυπνους και μετά να πηγαίνουμε στην Ευρώπη, βλέπε ΣΥΡΙΖΑ, πρώτα κάνω κατάτμηση και μετά ζητάω έγκριση. Εμείς, προφορικά, είπαμε στην Ευρώπη, αυτό σκεφτόμαστε να κάνουμε, η DG REGIO μας έδωσε το πράσινο φως και μας είπε «μπράβο, διότι εμείς είμαστε εναντίον της κατάτμησης», εντωμεταξύ διαπραγματευόμασταν με τον παραχωρησιούχο και έχουμε ειδοποιήσει την Ευρώπη, αλλά δεν μπορούσαμε να στείλουμε το prenotification, κύριε Κατρίνη, πριν τις 25/5, διότι δεν είχαμε συμφωνία με τον παραχωρησιούχο. Αυτά, ξέρετε, στην Ευρώπη έχουν διαδικασίες που είναι βήμα-βήμα. Πρώτα έρχεσαι σε συμφωνία και μετά κάνεις την επίσημη ενημέρωση ότι σκοπεύεις να κάνεις αυτό.

Για το χρονοδιάγραμμα εργασιών, σας είπα.

Η συμφωνία στην ουσία έκλεισε το Μάιο, έκλεισε εν μέσω κορωνοϊού. Δεν ήταν εύκολη η διαπραγμάτευση και το αντιλαμβάνεστε, διότι απλούστατα δεν μπορείς να διαπραγματευτείς για ένα έργο 310 εκατομμύρια, όταν ξέρει ο παραχωρησιούχος ότι δεν έχεις και άλλες επιλογές. Για αυτό, όμως, σε αυτό το διάστημα, κύριε Κατρίνη, κάναμε κάτι, για το οποίο νομίζω ότι πρέπει να το αναγνωρίσουμε σε αυτή την Αίθουσα ότι διασφαλίσαμε το phasing, διότι σε περίπτωση που κάτι πάει στραβά, τουλάχιστον να μη χάσουμε τα λεφτά και εδώ είναι το Plan B -με ρωτήσατε- και έχετε απόλυτο δίκιο και αυτό είναι κάτι, που μας βασανίζει. Ας υποθέσουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η Ευρώπη έρχεται και σου λέει γιατί έχουμε τρεις γενικές διευθύνσεις. DG REGIO, πήραμε το «ναι», έχουμε το έγγραφο, DG GROW, περιμένουμε το «ναι». H DG GROW τι θα αποφασίσει; Η DG GROW θα αποφασίσει αν μπορείς να το κολλήσεις στην παραχώρηση. Σωστά; Και DG COMP, που θα σου πει εάν αυτή η συμφωνία είναι συμβατές οι κρατικές ενισχύσεις ή όχι. Ας υποθέσουμε, λοιπόν, ότι μας πουν σε κάποια φάση «όχι». Τι κάνουμε; Θα πάμε στην κατάτμημη; Προφανώς όχι. Θα πάμε στο μοντέλο του ενιαίου δημοσίου έργου. Γιατί; Γιατί έχουμε εξασφαλίσει τα χρήματα.

Σε αυτή την περίπτωση, κύριε Κατρίνη, το χρονοδιάγραμμα του 2023 δεν είναι εφικτό. Στην περίπτωση, όμως, που πάρουμε τις εγκρίσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το χρονοδιάγραμμα του 2023 είναι «σφιχτό», αλλά θεωρούμε εφικτό. Τι κάνουμε, όμως, για αυτό και μου δώσατε την ευκαιρία και με αυτό κλείνω, κύριε Πρόεδρε. Κόσμος πεθαίνει σε αυτό το δρόμο. Εσείς το ξέρετε πολύ καλύτερα από μένα, που είστε Βουλευτές της περιοχής. Και είναι ντροπή για ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος, ένας δρόμος 80 σχεδόν χιλιομέτρων να έχει παράνομες -σε πολλές περιπτώσεις και νόμιμες- εισόδους και εξόδους ανά 1 χιλιόμετρο.

Τι θα κάνουμε εμείς, λοιπόν; Μπορούμε να κατασκευάσουμε το δρόμο με ένα «μαγικό ραβδάκι» αύριο το πρωί; Όχι -και αυτό είναι κάτι καινούργιο που λέω στην Αίθουσα και στο Κοινοβούλιο- διασφαλίσαμε χρηματοδότηση μέχρι και 30 εκατομμύρια ευρώ για ένα πακέτο οδικής ασφάλειας, που θα δημοπρατηθεί τον επόμενο χρόνο και θα γίνουν παρεμβάσεις στους δρόμους, στα σημεία που έχουμε θανάτους πολλούς και θανατηφόρα ατυχήματα, έτσι ώστε να περιορίσουμε τον αριθμό των νεκρών.

Αυτό, γιατί δεν το έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2015- 2019; Εγώ να πω ότι είχε μια διαφωνία με την προηγούμενη κυβέρνηση και είπε: «εγώ θέλω να το κάνω με κατάτμηση». Ήξερε ότι αυτή η διαδικασία θα του πάρει πολύ χρόνο, όπως και απεδείχθη, έτσι δεν είναι, από το 2015 στο 2019. Δεν έριξε ούτε ένα ευρώ στο δρόμο, όχι 30 εκατομμύρια, ούτε ένα, για να περιορίσει αυτό το απαράδεκτο φαινόμενο για το 2020, για χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να έχουμε αυτούς τους θανάτους.

Επομένως, βλέπετε ένα συγκεκριμένο σχέδιο. Σίγουρα, ο δρόμος δεν είναι στρωμένος με «ροδοπέταλα». Ποτέ δεν είπαμε ότι αυτό το πράγμα θα γίνει από τη μια μέρα στην άλλη. Είμαστε σε πολύ καλό δρόμο. Έχουμε plan b και ο στόχος είναι ο δρόμος αυτός να τελειώσει το 2023. Να είστε σίγουροι ότι, αν οτιδήποτε αλλάξει, εγώ θα ξαναέρθω σ΄αυτή την αίθουσα και θα ενημερώσω το Σώμα, γιατί αυτό είναι υποχρέωση της εκτελεστικής εξουσίας να κάνουμε. Τα ζητήματα αυτά δεν είναι εύκολα, είναι δύσκολα και πολλές φορές πετυχαίνουμε μερικά, και πολλές φορές μπορεί να μην πετύχουμε. Σας είπα, μπορεί -αμφιβάλλω-, αλλά μπορεί να μην πάρουμε τις τελικές εγκρίσεις. Εγώ νομίζω ότι θα τις πάρουμε. Σε περίπτωση, όμως, που έχουμε εικόνα ότι δεν τις παίρνουμε και θα πιέσουμε για τις απαντήσεις, κ. Κατρίνη, το συντομότερο.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ :** Περίπου πότε;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν μπορώ να πω. Να σας πω κάτι; Ο Ε65 -ρωτήστε εδώ τον ΣΥΡΙΖΑ- ξέρετε πόσα χρόνια πήρε για το νότιο κομμάτι η έγκριση; Ξέρετε, κύριε Βαρεμένο, εσείς που τα ξέρετε όλα; Ξέρετε πόσα χρόνια κάνατε εσείς να πάρετε έγκριση για τον Ε65; Δεν το έκαναν με κατάτμηση, το έδωσαν στον παραχωρησιούχο. Δύο χρόνια.

Εμείς δεν θέλουμε να πάρουμε δύο χρόνια. Εμείς θέλουμε να έχουμε τα επιχειρήματα ότι η Ελλάδα, μετά το covid19, πρέπει να τρέξει γρήγορα σε ένα restart και αυτά τα επιχειρήματα χρησιμοποιούμε.

Όσον αφορά το θέμα του «Άκτιο-Αμβρακία» και του «Πάτρα-Πύργος», είναι εντελώς ατυχή τα παραδείγματα, γιατί στο «Άκτιο-Αμβρακία» εσείς κάνατε συμπληρωματική σύμβαση, ενώ στο «Πάτρα-Πύργος» κάνανε κατάτμηση.

Επομένως, τι λέμε εμείς; Λέμε κάτι πολύ απλό και κλείνω. Αυτή είναι η καλύτερη λύση, δεδομένων των συνθηκών που έχουμε και τρέχουμε με πολύ μεγάλη ταχύτητα, διότι, όπως καταλαβαίνετε, δεν μπορούμε να κάνουμε συμφωνίες, τόσο μεγάλες, από τη μία στιγμή στην άλλη. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ. Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, ο κ. Νικόλαος Καραθανασόπουλος και, αμέσως μετά, ο κύριος Καλαματιανός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ :** Κύριε Πρόεδρε, έχετε τεράστια ευθύνη για τον τρόπο διεξαγωγής της συζήτησης. Είναι απαράδεκτο να υπάρχουν εδώ δύο ταχυτήτων κόμματα. Δεν θα έπρεπε να δώσετε το λόγο στον κύριο Υπουργό. Τουλάχιστον, ας περίμενε να απαντήσει σε όλες τις τοποθετήσεις των εκπροσώπων των κομμάτων, μετά, στο τέλος. Εδώ πέρα, καταλαβαίνουμε ότι η κυβέρνηση κάνει μια πολιτική επιλογή. Θέλει να «ρυμουλκήσει» το ΚΙΝΑΛ. Γι’ αυτό, ο κύριος Υπουργός απάντησε, για να «πέσουν» οι γέφυρες Νέας Δημοκρατίας–ΚΙΝΑΛ. Είναι κατανοητό, αλλά δεν μπορεί εδώ πέρα, ως προεδρείο, να υπάρχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ειδικά να το λέτε αυτό σε μένα, κ. Καραθανασόπουλε;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ :** Δεν φταίτε εσείς, κύριε Υπουργέ, το λέω για τον Πρόεδρο που διευθύνει τη διαδικασία. Εσείς ζητήσατε τον λόγο και σας τον έδωσε.

Άλλο είναι το θέμα. Βεβαίως, προσπαθείτε να δοκιμάσετε τις αντοχές μας, όμως, οφείλω να ομολογήσω ότι ήταν μια πολύ ενδιαφέρουσα συζήτηση. Αν κάποιος την παρακολουθεί και δεν γνωρίζει πρόσωπα, πράγματα και καταστάσεις, θα νομίζει ότι εδώ πέρα μιλάμε για ένα αφήγημα, για ένα μυθιστόρημα με όλα αυτά, τα οποία ακούστηκαν εδώ. Τι δεν ακούστηκε; Έργα ανολοκλήρωτα για δεκαετίες, «χορός» εκατομμυρίων ευρώ, «τεράστιο φαγοπότι» δηλαδή, το οποίο γίνεται όλα αυτά τα χρόνια, όλες τις προηγούμενες δεκαετίες, με όλες τις Κυβερνήσεις.

«Πάτρα-Πύργος», ένα παράδειγμα. «Άκτιο-Αμβρακία», άλλο παράδειγμα. «Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης», άλλο παράδειγμα. Στον Βόλο, άλλο παράδειγμα. Παντού, τέτοια παραδείγματα. Πληρώνει ο φορολογούμενος, «στενάζει» από τη φορολογία και οι Κυβερνήσεις ξοδεύουν τα εκατομμύρια, για να εξυπηρετήσουν η κάθε μία τους δικούς τους εργολάβους και τα έργα, βεβαίως, δεν γίνονται. Αυτό βγαίνει από τη συζήτηση και μετά λέτε «Θα πούμε αλήθειες»; Τις μερικές αλήθειες είπατε. Και αυτό, τι σημαίνει; Ότι σας «ξεπλένει» από τις ευθύνες, τις τεράστιες, τις οποίες έχετε;

Οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι έχετε και η Νέα Δημοκρατία και ο ΣΥΡΙΖΑ και το Κίνημα Αλλαγής πολύ μεγάλο πολιτικό θράσος και το λέμε αυτό πάρα πολύ συγκεκριμένα, γιατί, εδώ πέρα, όλο αυτό, το οποίο συζητάτε μέχρι τώρα ή επιβεβαιώνει ότι γίνεται ένας τεράστιος «σκοτωμός» ανάμεσα σε κατασκευαστικούς ομίλους, ποιος θα πάρει το μεγαλύτερο κομμάτι των έργων και ποιος, μέσα από αυτές τις διαδικασίες, οι οποίες είναι φοβερές και τρομερές, θα βγάλει πολύ περισσότερα κέρδη, χωρίς να έχει φτιάξει τα έργα. Δεν θα αποζημιωθούν, τώρα, αυτές οι εταιρείες με το 0,12% εκτέλεσης, δεν θα αποζημιωθεί; Θα αποζημιωθεί. Δεν έχει κάνει τίποτα και θα τον αποζημιώσουν και από πάνω. Άρα, λοιπόν, μιλάμε για ένα τεράστιο «φαγοπότι», το οποίο είναι σκάνδαλο και από αυτή την άποψη, λοιπόν, η διαπάλη ανάμεσα στον ανταγωνισμό και στην κερδοφορία οδηγεί σε αυτά τα αποτελέσματα. Έργα να μη γίνονται, έργα, τα οποία έχουν ανάγκη για να μπορεί να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των ανθρώπων, για να μπορεί να διασφαλιστεί η ανθρώπινη ζωή. Αυτή, λοιπόν, είναι η «κερκόπορτα», την οποία υποστηρίζετε και οι δύο -ανταγωνιστικότητα και κερδοφορία- και τσακώνεστε ποιους επιχειρηματικούς όμιλους θα εξυπηρετήσετε. Γι’ αυτό γίνεται η όλη διαδικασία. Υπερασπίζετε, επί της ουσίας, μια «σαπίλα», γιατί είναι «σάπιο» αυτό το σύστημα. Ο λαός πληρώνει και δεν έχει και κάποιοι «οικονομάνε» μέσα από αυτή τη διαδικασία.

Δεύτερο στοιχείο, το οποίο είναι φανερό και το οποίο, εδώ πέρα, δεν το συζητήσατε καθόλου, αναδεικνύει ποια; Την ευθύνη, την οποία έχει η Ευρωπαϊκή Ένωση για τα έργα αυτά, τα οποία συζητάμε. Γιατί έχει ευθύνη η Ευρωπαϊκή Ένωση; Γιατί έχει μια πολιτική συγκεκριμένη, ταξική πολιτική. Τι έργα προωθεί; Προωθεί τα έργα που εξυπηρετούν τις ανάγκες των πολυεθνικών, τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τα διαμετακομιστικά κέντρα. Τα υπόλοιπα έργα θα γίνουν, εφόσον και αν υπάρχει η επιλεξιμότητα, εφόσον και αν υπάρχει η λογική του κόστους/οφέλους, αν δηλαδή, το όφελος για αυτόν που θα κατασκευάσει το έργο, θα είναι μεγαλύτερο από το κόστος, το οποίο θα έχει. Και έτσι, λοιπόν, μπαίνει εδώ πέρα, τώρα, στη συζήτηση, η λογική πόσο θα είναι το έργο, το κάθε έργο, ανάλογα με την κίνηση που έχει, αν θα έχει δύο ή τρείς λωρίδες, αν θα μπουν διόδια, ποιο είναι το ύψος των διοδίων. Γιατί, μέσα από αυτή τη διαδικασία, πρέπει να βγει κέρδος για τον κατασκευαστή και από αυτή την άποψη, λοιπόν, γι’ αυτό μια σειρά έργα δεν γίνονται, γιατί είναι πολύ μικρό το μεταφορικό έργο, το οποίο έχουν, παρότι είναι σημαντικά για την υπεράσπιση της ανθρώπινης ζωής. Άρα, λοιπόν, η λογική της επιλεξιμότητας και του κόστους/οφέλους, που είναι ευρωπαϊκές λογικές, αποτελούν τις «συμπληγάδες πέτρες», για να μη γίνουν τέτοια έργα ζωτικής σημασίας και, από αυτή την άποψη, βεβαίως, θα μπορούσαμε να κάνουμε και ένα τρίτο γενικό σχόλιο, την τεράστια υπεροχή, την οποία έχει η πρόταση του ΚΚΕ για κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας, ενιαίο κρατικό φορέα μελέτης, σχεδιασμού, εκτέλεσης και λειτουργίας του έργου, πόσο πολύ γρήγορα, εύκολα, θα γινόσαντε τέτοιου είδους έργα, με πολύ μικρή δαπάνη.

Όμως, αυτό δείχνει και τα -τελείως διαφορετικά- κριτήρια, που ο καθένας υπερασπίζεται. Εσείς υπερασπίζεστε τα κριτήρια της κερδοφορίας και των συμφερόντων των επιχειρηματικών ομίλων, εμείς υπερασπιζόμαστε τα κριτήρια των λαϊκών αναγκών.

Η πρόταση που κάνει τώρα ο Υπουργός είναι ότι, επί της ουσίας, «ο δολοφόνος επιστρέφει στον τόπο του εγκλήματος», γιατί η ιστορία δεν είναι έτσι, όπως την είπατε, κύριε Υπουργέ. Είναι πιο παλιά, θα την ξεχάσουμε; Από το 2007 ξεκινάει με τις «λεόντειες» συμβάσεις παραχώρησης. Πόσα έβαλαν οι κοινοπραξίες γι’ αυτά έργα; Τα ίδια κεφάλαιά τους ήταν 10% ή πολλά λέω; Μικρότερο πρέπει να ήταν το ποσοστό. Τα υπόλοιπα ήταν δάνεια, ήταν εγγυήσεις του ελληνικού Δημοσίου και ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και, ταυτόχρονα, και διόδια.

Και φτάσαμε το 2011 να «μπλοκαριστούν» αυτά τα έργα με την κρίση και να γίνει αναθεώρηση αυτών των συμβάσεων, με αποτέλεσμα το κομμάτι «Πάτρα- Πύργος- Καλό Νερό- Τσακώνα», γιατί αυτό είναι το κομμάτι, δεν είναι «Πάτρα-Πύργος», να απενταχθεί τελείως από τη σύμβαση παραχώρησης με την «Ολυμπίοα Οδό».

Μετά, αρχίζει η υπόλοιπη διαδικασία, την οποία είπατε, με το πώς θα κατασκευαστεί το έργο, αν θα γίνει με παραχώρηση, αν θα γίνει με επτά συμβάσεις, με κατάτμηση και όλα τα υπόλοιπα. Κι όμως, έργο δεν υπάρχει. Και το ότι δεν υπάρχει έργο, φαίνεται από την εικόνα, την οποία περιγράφετε κι εσείς.

Δεν είναι πολύπαθο το έργο. Θα μπορούσε να πει κάποιος ότι είναι ένα έργο τεράστιας τεχνικής δυσκολίας, με διάφορα προβλήματα τεχνικής φύσεως. Αυτό το έργο, όμως, είναι πολύ απλό να κατασκευαστεί, καθώς είναι το μεγαλύτερο κομμάτι του, είναι κάμπος και το κόστος κατασκευής είναι πολύ μικρό. Δεν μπορεί να κατασκευαστεί ένα τέτοιο έργο στον 21ο αιώνα, που, με την τεχνολογία που υπάρχει, θα μπορούσαν σε χρόνο «ντε τε» να είχαν δημιουργηθεί τέτοια έργα; Και οι δυνατότητες υπάρχουν και όλα τα τεχνικά μέσα. Όμως, δεν το κατασκευάζετε, παρότι είναι τεχνικά πολύ εύκολο έργο, γιατί, ακριβώς, δεν υπάρχει συμφέρον οικονομικό.

Ας έρθουμε τώρα στην πρότασή σας. Όπως είπατε, θα βάλετε διόδια με τη σύμβαση της παραχώρησης και, μάλιστα, επτά ευρώ για να πάει κάποιος από την Πάτρα στον Πύργο. Για να επιστρέψει, θα πληρώσει άλλα επτά ευρώ, οπότε συνολικά θα ξοδέψει 14 ευρώ, όσο κοστίζουν και τα καύσιμά του, περίπου, γι’ αυτή τη διαδρομή.

Δεν είναι πανάκριβο έργο αυτό; Είναι μία «λεόντεια» σύμβαση. Δηλαδή, θα δώσετε στην κοινοπραξία που θα κατασκευάσει το έργο, όπως είπατε εσείς, 224 εκατομμύρια «ζεστά» από κρατική και ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, για ένα έργο που θα φτάσει τα 310 εκατομμύρια ευρώ. Άρα, η κοινοπραξία μέσα από δάνεια, η ίδια συμμετοχή θα βάλει μόνο 80 εκατομμύρια. Και της υπόσχεστε ότι, γι’ αυτά τα 80 εκατομμύρια, θα παίρνει και 14 ευρώ για την κάθε μετακίνηση «Πάτρα-Πύργος».

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): (Ομιλεί εκτός μικροφώνου):** Είναι 4,3 και 4,3.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Είναι 100 χιλιόμετρα και, με 0,06, είναι 6,7. Είναι 100 χιλιόμετρα «Πάτρα–Πύργος». Και 5,5 να είναι, «πήγαινε–έλα», μιλάμε για 11 ευρώ. Αυτό είναι το ζητούμενο, ότι είναι πανάκριβα.

Το δεύτερο στοιχείο σχετίζεται με τη νότια χάραξη, κύριε Υπουργέ, της Πάτρας. Θα καταστραφούν μία σειρά οικισμοί, που είναι νοτίως του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας και θα καταστρέψετε και έναν δεύτερο δρόμο, που θα μπορούσε να λειτουργήσει για τις τοπικές ανάγκες των περιοχών αυτών. Η παλιά χάραξη, δηλαδή. Και επεκτείνετε την παλιά χάραξη, με αποτέλεσμα να υπάρξουν σοβαρά προβλήματα στους οικισμούς και στις διελεύσεις.

Άρα, θα μεταφέρετε το κυκλοφοριακό «βάρος» στην παραλιακή, που περνά μέσα από οικισμούς, όταν κάποιος δεν θέλει να πληρώσει διόδια. Ακόμη και οι νταλίκες, από εκεί θα περνούν. Το ξέρουμε αυτό το έργο. Το βιώνουμε και στο Ρίο και στις υπόλοιπες περιοχές και οικισμούς της βόρειας εξόδου της Πάτρας, που, για να αποφύγουν κάποιο από τα διόδια, περνάνε μέσα από χωριά και από οικισμούς και με αυτοκίνητα και με νταλίκες.

Άρα, θα έχουμε τεράστια υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, ενώ θα μπορούσε να παραμείνει, αλλά ταυτόχρονα να γίνει νότια χάραξη, η οποία να βγάζει στη βιομηχανική περιοχή της Πάτρας. Εσείς που κόπτεστε ότι οι οδικοί άξονες πρέπει να συμπληρώνουν το όλο αναπτυξιακό πακέτο και μοντέλο, φτιάχνετε ένα δρόμο, ο οποίος δεν περνάει από τη βιομηχανική περιοχή. Με τη νότια χάραξη, θα μπορούσε να περάσει μέσα από τη βιομηχανική περιοχή και να υπάρχει καλύτερη εξυπηρέτηση της βιομηχανικής περιοχής και των εμπορευμάτων που παράγονται εκεί, όμως, δεν το κάνετε αυτό. Μην μου πείτε ότι είναι ζήτημα καθυστέρησης, το έργο έχει καθυστερήσει τόσα χρόνια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είναι ζήτημα ΣτΕ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Είναι ζήτημα πολιτικής επιλογής, ας μην ρίχνουμε το μπαλάκι στο ΣτΕ και τους υπολοίπους. Όταν υπάρχει τέτοιο ζήτημα, πρέπει να το ξανά δείτε. Κύριε Υπουργέ, τι θα γίνει με το κομμάτι «Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα», θα κατασκευαστεί; Εάν ναι, πότε; Ο προηγούμενος Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, είχε πει ότι δεν θα γίνει τίποτα, μικρο-παρεμβάσεις μόνο, γιατί υπάρχει η λίμνη Καϊάφα. Θα κατασκευαστεί αυτό το έργο και θα προστατεύσει, ταυτόχρονα, η λίμνη Καϊάφα.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, μια και είχατε την καλοσύνη να μας ενημερώσετε για τον «Πατρών-Πύργου», θα θέλαμε να σας ζητήσουμε να γίνει μια αντίστοιχη ενημέρωση και για το σιδηρόδρομο. Υπάρχουν σοβαρά προβλήματα, ο κόσμος αγωνιά, υπάρχουν λαϊκές αντιδράσεις. Είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα. Άρα, λοιπόν, ζητάμε από την επιτροπή και από εσάς, σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, να γίνει μια αντίστοιχη ενημέρωση για το σιδηρόδρομο μέχρι την Πάτρα και, από κει και πέρα, για την επέκταση του δικτύου, τι σκέψεις έχετε, κύριε Υπουργέ. Άρα, είναι στο χέρι του Προέδρου της Επιτροπής με τον Υπουργό να προχωρήσει στον καθορισμό μιας τέτοιας συνεδρίασης. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Καταρχήν, δεν έχω πλήρη γνώση του θέματος, μιας και δεν είμαι τεχνικός. Έτσι, θα περιοριστώ σε ορισμένες μόνο ερωτήσεις. Η πρώτη ερώτηση είναι τι συνέβη και ενδιαφέρεται πάλι η Ολυμπία οδός και, μάλιστα, στις μειωμένες τιμές, με 50% έκπτωση, όταν, για παράδειγμα, στον Ε65 δεν δέχτηκε και δεν έδωσε καμία έκπτωση σε σχέση με τις τιμές του 2008. Μας κάνει εντύπωση και θα θέλαμε μια απάντηση. Θα προχωρήσετε τώρα το έργο, χωρίς καθυστερήσεις και θα ολοκληρωθεί, όπως είπατε, το 2023, αλλά υπάρχουν κάποια προβλήματα, τα οποία, δυστυχώς, δεν κατάλαβα τι ακριβώς είναι. Δεν υπάρχουν τώρα περιβαλλοντικές διαφωνίες, που υπήρχαν πριν;

Δεύτερον, πώς γίνεται να κατασκευάζεται με 50% ως δημόσιο, χωρίς διόδια, δηλαδή με τις 8 υπερεργολαβίες και, τώρα, με την ίδια έκπτωση, αλλά με διόδια. Ποιος θα πλήρωνε πριν τη συντήρηση και πόσο θα κόστιζε;

Τρίτον, θα έχει έσοδα το κράτος από αυτά τα διόδια που είπατε πως θα υπάρχουν στο νέο ΣΔΙΤ, εννοώ πάντοτε για το «Πάτρα-Πύργος».

Τέταρτον, θα αποζημιωθούν οι ανάδοχοι των οκτώ υπερεργολαβιών και πόσο; Αναφέρομαι στους προηγούμενους, αυτοί που είχαν τις 8 εργολαβίες. Με τι ποσό θα αποζημιωθούν; Ποιο είναι το ποσοστό ολοκλήρωσης μέχρι σήμερα συνολικά; Θα ήθελα ένα απλό νούμερο.

Πέμπτον, ποια είναι η διάρκεια της παραχώρησης; 30 χρόνια, όπως ήταν αρχικά ή μέχρι το 2040/2041, που λήγει και το υπόλοιπο της Ολυμπίας οδού, «Ελευσίνα-Πάτρα» που ξεκίνησε πιο πριν.

Έκτον. Θα είναι αυτή η απόδοση εγγυημένη; Δηλαδή, όταν δεν υπάρχει κίνηση, θα δίνεται ενίσχυση από το Δημόσιο;

Έβδομον. Θα αποζημιώνεται η εταιρία, όπως γίνεται έως τώρα;

Όγδοον, πόση είναι η κίνηση, που προϋπολογίζουν οι εργολάβοι ανά ημέρα, για να δώσουν προσφορά; Είναι χαμηλότερη από ό,τι ήταν προηγουμένως; Ποια, ακριβώς, είναι τέλος πάντων;

Ένατον, ποια θα είναι η συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο συγχρηματοδοτούμενο μέρος της συμμετοχής; Στο 85%, όπως είχε καταλήξει στα χρόνια της κρίσης, ή στο 50%, που ήταν αρχικά; Εδώ, θέλουμε να σημειώσουμε ότι ακούμε, συνεχώς, για το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, το οποίο είναι μειωμένο στα 6,75 δισεκατομμύρια ευρώ, με 750 μόνο εκατομμύρια, όσον αφορά στο εθνικό σκέλος. Υπάρχουν τόσο αυτά τα χρήματα, όσο και για το συγχρηματοδοτούμενο μέρος; Είναι εγκεκριμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση; Εννοώ, όσον αφορά στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Δέκατον, η ΤΕΡΝΑ είναι η 100% μέτοχος του Ε65 «Λαμία-Εγνατία» και στη νέα οδό. Αφού, λοιπόν, ζητάει ως μέρος της κοινοπραξίας, να πάρει το «Πάτρα-Πύργος», δε θα πρέπει, πρώτα, να μας πει τι θα γίνει ή, τουλάχιστον, να υπάρξει κάποια διαπραγμάτευση, όσον αφορά στα διόδια της Βαρυμπόμπης;

Κάθε χρόνο, εξ’ όσων γνωρίζουμε, το Δημόσιο πληρώνει, επειδή δεν έγιναν 11 εκατομμύρια. Ίσως θα πρέπει να διαπραγματευτείτε, ώστε να παραιτηθεί η εταιρεία από τα συγκεκριμένα διόδια ή, τουλάχιστον, να μειώσει το ποσό που κοστίζει στο Ελληνικό Δημόσιο. Τελευταίο, δεν κατάλαβα καλά, αν περιμένετε εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σε κάθε περίπτωση, απορούμε πώς γίνεται η Ευρωπαϊκή Ένωση να δέχεται τόσο διαφορετικό κόστος για τον Ε65 και για το συγκεκριμένο. Μας κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση.

Κλείνοντας, πιστεύουμε πως είναι καιρός να σταματήσει αυτή η συνεχής κατασκευή δρόμων -έχει αρκετούς η Ελλάδα- και να γίνουν πιο παραγωγικές επενδύσεις. Αρκετά έχουν κερδίσει οι εργολάβοι μέχρι σήμερα. Η χώρα μας χρειάζεται κι άλλου είδους επενδύσεις. Φτάνουν πια οι δρόμοι. Ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ Βιλιάρδο. Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, ο κ. Νικολακόπουλος.

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι η σημερινή συζήτηση είναι πάρα πολύ σημαντική, γιατί οι πολίτες πρέπει να ενημερωθούν τι ακριβώς συμβαίνει με το πολύπαθο, όπως κι εσείς χαρακτηρίσατε, όπως επίσης είναι πολύ σημαντική και η σημερινή σας δέσμευση ότι «οποιαδήποτε αλλαγή υπάρξει στο μοντέλο υλοποίησης, οποιοδήποτε πρόβλημα προκύψει στην πορεία, εδώ, στη Βουλή θα το συζητήσουμε και θα ενημερώσουμε τους πολίτες».

Είναι, πράγματι, ένα πολύπαθο έργο. Είναι ένα πολύ ταλαιπωρημένο έργο. Έχει, πραγματικά, κλονιστεί πλέον και η εμπιστοσύνη των πολιτών προς τον πολιτικό κόσμο, ιδιαίτερα των πολιτών της Ηλείας, που εγώ εκπροσωπώ, με αποτέλεσμα, σήμερα, που λέμε πράγματα πάρα πολύ σημαντικά κι αυτονόητα, οι πολίτες να μας αντιμετωπίζουν με καχυποψία. Όμως, είναι απολύτως βέβαιο, κ. Υπουργέ, ότι το έργο θα είχε ολοκληρωθεί, εάν το 2015 προχωρούσε η δημοπράτηση του έργου και η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, πραγματικά, οδήγησε σε μία καταστροφή, δηλαδή, σήμερα, να μην έχουμε ολοκληρωμένο έργο. Αυτό το έχουν αντιληφθεί όλοι, όπως επίσης έχουν αντιληφθεί και όλοι οι πολίτες ότι, με τον τρόπο υλοποίησης που σχεδιάζει η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, δηλαδή την κατάτμηση του έργου σε 8 τμήματα, δεν θα είχαμε έργο. Αυτό το αποδεικνύει το προηγούμενο των έργων κατάτμησης, που, με κλασικό παράδειγμα το «Άκτιο-Αμβρακία», σχεδόν κανένα δεν έχει οδηγηθεί σε ολοκλήρωση.

Αυτό το δείχνουν οι μεγάλες εκπτώσεις που υπάρχουν στο περιόδου, που καθιστούν αμφίβολη την ολοκλήρωση και είναι βέβαιο ότι θα είχαμε και σημαντική επιβάρυνση του Ελληνικού Δημοσίου, διότι το έργο αυτό είναι αμφίβολο, αν θα ολοκληρωνόταν το 2023. Ο μοναδικός δρόμος είναι αυτός, που επιλέγει και νομίζω ότι θα πρέπει να εντείνουμε τις προσπάθειές μας σε αυτό. Γνωρίζω πολύ καλά τις προσπάθειες, οι οποίες γίνονται. Πρέπει να εντείνουμε την πίεση προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ώστε να έχουμε σύντομα μια θετική εξέλιξη, μια θετική απάντηση, έτσι ώστε το έργο να προχωρήσει.

Είναι δέσμευση της Κυβέρνησής μας. Είναι δέσμευση του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, προς τον λαό της Ηλείας. Η Δυτική Ελλάδα και η Ηλεία είχε ανάγκη αυτό το έργο για την ανάπτυξη, κ. Υπουργέ. Είναι γνωστό αυτό το πράγμα. Το διεκδικούμε αυτό το έργο, το θέλουμε. Δεν το θέλουμε μόνο για την ανάπτυξη. Το θέλουμε και διότι, από στοιχεία του ίδιου του Υπουργείου, κ. Υπουργέ, όπως και εσείς είπατε, είναι ένας «πολύνεκρος» δρόμος. Είναι ένας δρόμος όπου τα τελευταία χρόνια έχει θρηνήσει 140 περίπου νεκρούς, με στοιχεία του ίδιου του Υπουργείου, και με πάρα πολλούς τραυματίες, με πολύ σοβαρά ατυχήματα, που συμβαίνουν καθημερινά. Απέναντι σε αυτούς τους ανθρώπους έχουμε ιερή υποχρέωση να προτάξουμε αυτό το έργο και να το υλοποιήσουμε.

Κλείνω με κάτι ακόμα. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι μιλάμε για «ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟ», που τελικά δεν φτάνει μέχρι την Ολυμπία. Είναι αυτό, που πρέπει να σχεδιάσουμε. Την πραγματική σύνδεση του δρόμου με την Ολυμπία. Όπως επίσης, πρέπει να σχεδιάσουμε ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο και ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο σημαίνει σύνδεση όλων των οδικών αξόνων. Δηλαδή, και με τον Μορέα και με την Τσακώνα.

Αυτό είναι το επόμενο που πρέπει να σχεδιάσουμε, κ. Υπουργέ. Σε αυτό είναι η υποχρέωση, για να έχει η χώρα μας και η Δυτική Ελλάδα ένα σύγχρονο οδικό δίκτυο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Νικολακόπουλο.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφο, ο κ. Χρήστος Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα, 6μισι χρόνια μετά από την ψήφιση του ν.4219/13 για τις αναθεωρημένες συμβάσεις για τους αυτοκινητόδρομους, το δρόμο Πάτρα-Πύργος, ο οποίος βρίσκεται σε σημείο μηδέν σχεδόν. ενώ Τότε είχαμε αποφασίσει να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο όταν είχε βγει από τις συμβάσεις παραχώρησης. Αλλά, με την πίεση τότε από την πλευρά μας, έτυχε να είμαι Εισηγητής σε εκείνη τη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου και ο κ. Κουτσούκος που ήταν επίσης από την Ηλεία, όπως και ο κ. Κατρίνης εδώ που ανέπτυξε πάρα πολύ αναλυτικά το όλο θέμα, είχαμε πιέσει και το έργο ψηφίστηκε να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο.

Στη συνέχεια, είχαμε την κατάτμηση του έργου σε οκτώ εργολαβίες από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Φυσικά θα περίμενα μια απάντηση, πότε κατά την εκτίμηση του ΣΥΡΙΖΑ θα ολοκληρώνονταν αυτό το έργο, έτσι όπως αποφασίστηκε να υλοποιηθεί και στο σημείο το οποίο παραδόθηκε το 2019. Υπήρχε κάποιο περιθώριο αυτή η διαδικασία μετά από τόσα χρόνια να παράξει το αποτέλεσμα που δεν παρήγαγε επί πέντε χρόνια;

Επίσης, θα ήθελα αυτό να το ρωτήσω και στον κ. Υπουργό. Δηλαδή, αν εξέταζε εξέτασε το Υπουργείο κάποια εναλλακτική λύση πάνω σε αυτή τη διαδικασία που ήταν δρομολογημένη, αν υπήρχαν εναλλακτικές λύσεις. Δηλαδή, κάποιος επόμενος εργολάβος, που όταν κάποιος θα έβγαινε έκπτωτος, αν θα μπορούσε να εκτελέσει το έργο. Διότι, αυτό που μας ενδιαφέρει και αυτό που είναι η αγωνία όλων μας, είναι ότι οι άνθρωποι στον Πύργο, στην Ηλεία και στην Αχαΐα, πρέπει αυτή τη στιγμή να έχουν έναν αυτοκινητόδρομο και να μην συμβαίνουν αυτά τα τραγικά δυστυχήματα που έχουμε κάθε τρεις και λίγο. 6μισι χρόνια μετά, θα μπορούσε δύο και τρεις φορές μετά το 13 να έχει υλοποιηθεί αυτό το έργο.

Η κατάτμηση δεν έφερε αποτέλεσμα. Προφανώς, πιστεύω ο κ. Υπουργός ανακεφαλαιώνοντας να μας πει τι θα συνέβαινε εάν επιμέναμε σε κάποιες εναλλακτικές πάνω σε αυτή τη διαδικασία. Ενδεχομένως και κάποιος εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ να μας πει την άποψή του, αν θα τελείωνε ποτέ αυτό το έργο. Εκείνο όμως που μας ανησυχεί σήμερα, μετά από αυτά που ακούσαμε από τον κ. Υπουργό, είναι ότι το έργο απ’ ότι φαίνεται πάει για μετά το 2025. Πάει με ορίζοντα το 2027.

Ο κύριος Υπουργός, έκανε μια προσέγγιση, που μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να φτάσουμε στο 2023 ή και το 2024. Μακάρι, αυτό θέλουμε όλοι.

Όμως, υπάρχουν δύο - τρία ερωτήματα, που τουλάχιστον αντλούνται προκύπτουν ακούγοντας τη συζήτηση και γενικότερα έχοντας μια εικόνα του έργου, μας απασχολούν, τουλάχιστον προσωπικά.

Κατ’ καταρχήν, φεύγουμε από τη διαδικασία της κατάτμησης του έργου.

Φυσικά, είχαμε και τις περίφημες κατατμήσεις εγκαινίων σ’ σε έργα που δεν είχε ψηφίσει ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά αυτές είναι ιστορίες που έχουν ειπωθεί και ας μην επανέλθουμε σ’ αυτά, όπως την Ιόνια Οδό και στους υπόλοιπους αυτοκινητόδρομους.

Κύριε Υπουργέ, εξετάσαμε την περίπτωση να συνεχιστεί η κατασκευή αυτού του έργου με το ν.4219/2013, δηλαδή, ως δημόσιο έργο, το οποίο ενδεχομένως και θα μπορούσε να έχει δημοπρατηθεί;

Δηλαδή, το ερώτημα, είναι, γιατί δεν επιλέχθηκε να πάμε σ’ αυτό που είχαμε ψηφίσει το 2013;

Επίσης, σε απάντηση που μας δώσατε πρόσφατα, όταν κάναμε Ερώτηση με τον κ. Κατρίνη και με τον κ . Παπανδρέου, τον πρώην πρωθυπουργό και βουλευτή Αχαΐας, μας απαντήσατε, ότι υπάρχει ένα πλαίσιο συν-αντίληψης που έχετε υπογράψει με τον παραχωρησιούχο από 20 Ιανουαρίου. Γιατί φτάσαμε στις 25 Μαΐου;

Όχι, αυτό είναι στην γραπτή απάντηση, το πλαίσιο συν-αντίληψης.

Από 20 Γενάρη, πήγαμε 25 Μαΐου. Άρα, θεωρώ, ότι είναι με ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Βέβαια, δεν έχουμε δει, εμείς τουλάχιστον, το πλαίσιο συν-αντίληψης και ούτε τη συμφωνία, για να δούμε τι προβλέπει. Δηλαδή, θέλω να πω, κύριε Υπουργέ, ότι πέρασε ένας χρόνος, για να καταλήξετε σε μια συμφωνία. Δεν ξέρω, βέβαια, ποια ήταν το βασικό πρόβλημα σε αυτή τη συμφωνία, όμως, το καινούργιο δεδομένο, είναι, ότι δεν έχουμε πλέον δημόσιο έργο, έχουμε ένα έργο που θα κατασκευαστεί με σύμβαση παραχώρησης και αυτό σημαίνει διόδια, σημαίνει επιβάρυνση.

Και εδώ θα ήθελα να επισημάνω την καθυστέρηση, διότι απ’ ότι φαίνεται και επειδή δεν έχουμε ακόμα τη συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεν μπορείτε εσείς -προφανώς- να δεσμευτείτε, ούτε για το πότε θα ολοκληρωθεί αυτή η συμφωνία. Διότι, εδώ, μπορεί να πάμε σε μια καθυστέρηση, έως και δύο χρόνων.

Γι’ αυτό και είπα στην αρχή, ότι η ανησυχία μας, είναι, ότι το έργο πάει πολύ πίσω.

Επίσης, θα ήθελα κύριε Υπουργέ, να μας κάνετε μια ανάλυση για το κόστος. Είπατε, ότι 224 εκατομμύρια, επιβαρύνεται το δημόσιο.

Τι από το κόστος του έργου καλύπτεται από ευρωπαϊκούς πόρους και τι ακριβώς από εθνικούς πόρους;

Τι θα καλύψει ο παραχωρησιούχος, είτε με δικά του κεφάλαια, είτε με δάνεια;

Και φυσικά, για τα διόδια, φαντάζομαι, ότι θα απαντήσετε, διότι ειπώθηκαν αρκετά. Έχετε ήδη κάνει μια αναφορά, αλλά έχουν μπει και άλλα ερωτήματα. Φαντάζομαι, ότι θα απαντήσετε, ούτως ώστε να έχουμε μια συνολική και ακριβή εικόνα για την πορεία του έργου.

Μας ενδιαφέρει να εκτελεστεί το έργο, όσο γίνεται γρηγορότερα. Όμως, όλα αυτά, μας προβληματίζουν.

Επίσης, εκείνο που θα ήθελα να διευκρινιστεί, αφορά τις διαδικασίες με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δηλαδή, για τα βήματα που θα γίνουν και για το κόστος, όσον αφορά στο δημόσιο και αν συμπεριλαμβάνει τυχόν αποζημιώσεις ή αν υπάρχουν ακόμα εκκρεμότητες με απαλλοτριώσεις. Πως προκύπτει, δηλαδή, ότι πράγματι, δεν έχουμε καθόλου επιβάρυνση; Βέβαια, η επιβάρυνση στους ιδιώτες είναι δεδομένη, με τον τρόπο που κατασκευάζει το έργο.

 Κλείνοντας, αυτό που φαίνεται, είναι, ότι με τα έργα έχουμε ακόμη και άλλα μέτωπα, όπως είναι ο ΒΟΑΚ, που έχει πάρει μια πορεία έναρξης υλοποίησης, αλλά είναι και ο οδικός άξονας Ε-65, το Άκτιο-Αμβρακία, το Ιωάννινα – Κακαβιά, αλλά και οι κάθετοι άξονες. Θα μας απασχολήσουν στη συνέχεια.

Σήμερα, μιλάμε για τον οδικό άξονα Πάτρα-Πύργος. Πραγματικά, είναι ένα πολύ σημαντικό έργο, στοιχίζει ζωές και αυτό ειπώθηκε και από τους συναδέλφους που είναι από αυτές τις περιοχές πολλές φορές.

Εκείνο που εμείς σήμερα συζητούμε, είναι, ότι αναζητούμε τον τρόπο που το έργο αυτό θα ολοκληρωθεί και σ’ αυτό θα θέλαμε τις απαντήσεις στα ερωτήματα που σας θέσαμε.

Μια άλλη ερώτηση, κύριε Υπουργέ, είναι η εξής.

Αν οφείλονται χρήματα για εργασίες που έχουν εκτελεστεί στο Πάτρα-Πύργος;

Δηλαδή, αν υπάρχουν σε κάποιες από τις εργολαβίες, εκτελεσμένες εργασίες, που δεν έχουν πάρει χρήματα.

Υπάρχουν χρήματα που δόθηκαν για εργασία ως προκαταβολή, υπάρχουν εργασίες που προφανώς δεν έχουν εκτελεστεί, αφού μας είπατε, ότι ένα μικρό ποσοστό εργασιών εκτελέστηκε, αλλά υπάρχουν ενδεχομένως -και θέλω να μας απαντήσετε, αν υπάρχουν- και εργασίες που έχουν εκτελεστεί και δεν έχουν πληρωθεί οι εργολάβοι και οφείλονται χρήματα σε ανθρώπους που δουλεύουν.

Κύριε Υπουργέ, είναι κρίμα να μην πάρουν χρήματα οι εργαζόμενοι για την εργασία τους.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

 **ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω, λοιπόν, συμφωνώντας με τον κύριο Μπουκώρο. Θεωρώ απολύτως ότι πρέπει να συνεννοηθούμε, ότι ένα έργο μεγάλο ξεκινάει από μια κυβέρνηση, ξεπερνάει τη θητεία της, εγκαινιάζεται από την επόμενη. Έτσι γίνονται αυτά τα πράγματα. Όμως, αυτή η Κυβέρνηση δεν έχει αποδείξει αυτό που λέει ο κ. Μπουκώρος, ότι το κάνει. Θα κάνω ένα σύντομο ιστορικό, κύριε Υπουργέ, γιατί νομίζω ότι έχει σημασία. Οι συμβάσεις παραχώρησης, ως ένα εργαλείο, θα μπορούσε να είναι και καλό. Δυστυχώς, η εμπειρία από τους πέντε αυτοκινητόδρομους ήταν τραγική για τη χώρα μας. Γιατί οι συμβάσεις παραχώρησης έχει σημασία και τι αντικείμενο έχουν. Όταν, λοιπόν, σε αυτές τις συμβάσεις του κυρίου Σουφλιά -από το 2007 έχουν ξεκινήσει- μέσα έλεγε ότι, αν δεν αποδοθεί ο χώρος σε έξι μήνες από την αρχαιολογία, ρήτρα το ελληνικό δημόσιο. Εάν δεν ολοκληρωθούν οι απαλλοτριώσεις σε τρεις μήνες, ρήτρα από το ελληνικό δημόσιο. Ξέρουμε όλοι ότι αυτά τα έργα δεν γίνονται τόσο γρήγορα. Το αποτέλεσμα είναι υπέρογκες χρεώσεις για το ελληνικό δημόσιο. Ήταν σκανδαλώδης.

Φτάσαμε σε σημείο να στοιχίζουν, σε σχέση με ευρωπαϊκούς δρόμους, αυτοκινητόδρομους ίδιων διαστάσεων και διατόμων, πέντε φορές πάνω. Αυτή είναι η προηγούμενη εμπειρία. Όταν, λοιπόν, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ παρέλαβε –εγώ θυμάμαι 200 εκατομμύρια είχε δώσει ο κύριος Χρυσοχοϊδης το 2013, τότε που απεντάχθηκε αυτό το κομμάτι. Δηλαδή, αναθεωρήθηκε η Σύμβαση, δώσαμε πολλά εκατομμύρια, απεντάξαμε και το κομμάτι «Πάτρα–Πύργος». Αυτό έγινε το 2013. Πάει να προκηρυχθεί ως δημόσιο έργο, αλλά ακούστε λίγο, για να συμφωνήσω με τον κύριο Υπουργό με αυτά που έλεγε χθες και είχε δίκιο, με τις προσφυγές των τεχνικών εταιρειών. Είχε δίκιο, αλλά αυτό δεν μπορεί να είναι μόνο εκεί. Πέρα από το θεσμικό, λοιπόν, κομμάτι, όταν πηγαίνεις να προκηρύξεις έργο, χωρίς να έχει ωριμότητα, χωρίς να έχει προϋπολογισμό, χωρίς να έχει ακριβείς επιμετρήσεις, γιατί ήταν πλασματικές -αυτό είδαμε σε εκείνη την προκήρυξη και ήδη μια τεχνική εταιρεία έχει προσφύγει-, το έργο θα πήγαινε στις καλένδες.

Συνεχίζουμε τώρα. Πάμε στην κατάτμηση, η οποία είχε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Να μην το ανοίξουμε ξανά αυτό, διαφωνείτε δικαίως, είστε μια άλλη κυβέρνηση. Οι πέντε, όμως, εργολαβίες είχαν ξεκινήσει και, ως μηχανικός μιλώντας, λέω πώς θα συνεχίσει η παραλαβή, επιμετρήσεις; Κάνω δημόσια έργα 25 χρόνια. Το νέο τεχνικό αντικείμενο, πώς θα προσδιοριστεί για να τις καταργήσουμε; Ήδη, υπάρχει μια διαμάχη που παίρνει πια και προσωπικό χαρακτήρα με τον κύριο Υπουργό.

Αυτά δεν είναι καλά σημάδια. Πάνω από όλα, το δημόσιο συμφέρον, η οδική ασφάλεια. Να τελειώνουμε επιτέλους. Πηγαίνετε σε μία συνεννόηση με τον παραχωρησιούχο. Εγώ έχω πάρα πολλές επιφυλάξεις, γιατί αναφερθήκατε στην Digea Rigeo, αλλά δεν αναφερθήκατε στην Digea Comp και αυτή είναι η Γενική Διεύθυνση, που θα φέρει τις αντιρρήσεις. Θα μου το απαντήσει ξανά, γιατί έχω αγωνία πραγματικά γι’ αυτά τα έργα, τα οποία πρέπει κάποτε να τελειώνουν. Είμαστε σαν τριτοκοσμική χώρα. Γιατί γινόταν πάρτυ στα δημόσια έργα, κύριε Υπουργέ. Δεν υπάρχει Έλληνας πολίτης να μην το ξέρει αυτό. Τελευταία, μάθαμε ότι γινόταν και στην υγεία. Εμείς ξέραμε εξοπλιστικά και δημόσια έργα. Πάρα πολλά χρήματα έχουν κατασπαταληθεί.

Σε κάθε περίπτωση, θα θέλαμε οπωσδήποτε να δούμε το μνημόνιο συναντίληψης. Νομίζω ότι είναι κάτι, στο οποίο μπορούμε να βοηθήσουμε, εφόσον θέλετε. Πραγματικά το λέω. Γιατί ο «διάβολος» κρύβεται στις λεπτομέρειες. Έχουμε τσακίσει αυτές τις πέντε συμβάσεις παραχώρησης. Σας ανέφερα δύο παραδείγματα. Δεν μπορείτε να φανταστείτε πως δεν προασπιζόταν καθόλου το δημόσιο συμφέρον. Αυτές οι συμβάσεις -το αναφέρω ξανά, γιατί πρέπει να τα ξέρουμε αυτά για το μέλλον- είχαν την αιτιολογία πάντα ότι ένας επιχειρηματίας αναλαμβάνει το ρίσκο.

Αυτό δεν έγινε ποτέ, όταν είχαμε οικονομική κρίση, είχαμε αναθεώρηση των διοδίων προς τα πάνω. Κανένας δεν σου εξασφαλίζει και δεν αναλαμβάνει το ρίσκο, γιατί, για παράδειγμα, τώρα έχουμε την πανδημία. Το βλέπουμε σε άλλες εταιρείες -και είχαμε χθες συζήτηση για τις αεροπορικές-, τα κέρδη δεν τα μοιραζόμαστε, τις ζημιές, όμως, φαίνεται ότι τις μοιραζόμαστε. Αυτά όλα, όμως, είναι αποτέλεσμα κάποιων συμβάσεων που υπογράφει το ελληνικό Δημόσιο με κάποιους ιδιώτες. Δεν τα έχουμε με τους ιδιώτες, αρκεί να μην είναι κρατικοδίαιτοι και να μην είναι εις βάρος του Δημοσίου όλες οι συμβάσεις που υπογράφονται.

Άρα, θέλουμε να δούμε -και ρωτήθηκαν αυτά- τη χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου, είτε από ΕΣΠΑ, είτε εθνικό FTE, την οικονομική δέσμευση του παραχωρησιούχου, τις προβλέψεις για τυχόν διόδια, όπως είπαμε, και, φυσικά, το πλήρες κείμενο.

Επίσης, αυτό το σχέδιο για την οδική ασφάλεια ώσπου να γίνει ο δρόμος -και πάλι από πείρα θα σας μιλήσω-, ώσπου να γίνει αυτό ο διαγωνισμός και να εγκατασταθεί ο εργολάβος για να γίνουν τα έργα της οδικής ασφάλειας, δεν ξέρω αν έχετε εκτιμήσει το χρόνο, εκτός -κι αυτό θα το καταγγείλουμε- αν έχετε στο μυαλό σας να κάνετε πάλι απευθείας ανάθεση. Αυτό, όμως, δε γίνεται, υπάρχει επιτέλους και μία Aνεξάρτητη Αρχή που ελπίζουμε ότι αυτό θα το σταματήσει.

Από εκεί και πέρα, κύριε Υπουργέ, εγώ αυτό που θα ήθελα κυρίως να πω, είναι ότι πρέπει κάποια στιγμή να καταλάβετε ότι είστε ένα χρόνο Κυβέρνηση και ότι οι αναφορές στην προηγούμενη δεν σας δίνουν κανένα άλλοθι. Εάν κάτι πήγε στραβά, δεν έχουμε το «ράβε-ξήλωνε», διορθώνουμε σημειακά και προχωράμε. Όλη αυτή η εξέλιξη, με όλα αυτά τα αρνητικά που είπα, είναι σίγουρο ότι θα καθυστερήσει πάρα πολύ ένα έργο, εάν εγκριθεί. Εάν δεν εγκριθεί και επαναπροκηρυχθεί, το κάνουμε σαν τον Σίσυφο, που κουβαλάει πέτρες και ξανά κυλάνε πίσω, πάλι διαγωνισμός, πάλι πρόσφυγες, πάλι τεύχη δημοπράτησης, πάλι λάθη -γιατί πάντα γίνονται και κάποια λάθη.

Δεν είναι, πάντως, ο ορθός τρόπος για να σχεδιάσεις και να υλοποιήσεις ένα έργο.

Ευχαριστώ.

Στο σημείο αυτό, ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Μελάς Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Νικολακόπουλος Ανδρέας, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Αυγερινοπούλου Διονυσία-Θεοδώρα, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Κεφάλα Μαρία-Αλεξάνδρα, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Βαρεμένος Γεώργιος, Δραγασάκης Ιωάννης, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Κομνηνάκα Μαρία, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος και Βιλιάρδος Βασίλειος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Πέρκα, τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, καταρχήν πρέπει να ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, δίνοντας συγχαρητήρια στον κ. Σπίρτζη. Και του δίνω συγχαρητήρια, γιατί, ως ευφυής άνθρωπος, την έκανε με «ελαφρά πηδηματάκια» από τη θέση του τομεάρχη υποδομών στον ΣΥΡΙΖΑ. Την έκανε με «ελαφρά πηδηματάκια» και άφησε τον κύριο Βαρεμένο να προσπαθεί να υπερασπιστεί πράγματα που δεν υπερασπίζονται. Τον άκουσα πριν σε ένα, κυριολεκτικά, πολιτικό -και τονίζω τη λέξη «πολιτικό»- παραλήρημα να ζητάει τα ρέστα εκεί «που μας πήραν και το βόδι». Έργο, το οποίο, το «Πάτρα-Πύργος», τον Απρίλιο του 2015 μπορούσε να δημοπρατηθεί, δεν δημοπρατήθηκε. Ήταν έτοιμο και το καλοκαίρι του 2014 και, τότε, με παρέμβαση του τότε Υπουργού, επειδή οι μελέτες για τα τεχνικά δεν ήταν έτοιμες και ήθελε να είναι καθόλα έτοιμο το έργο, δεν δημοπρατήθηκε το καλοκαίρι του 2014 και ήμασταν έτοιμοι και ήρθαν και σταμάτησαν μία έτοιμη δημοπρασία.

Και έχετε, κύριε Βαρεμένε, τεράστια πολιτική ευθύνη -πάλι τονίζω το «πολιτική»- για τους θανάτους που γίνονται εκεί. Είπα τη λέξη «πολιτική» για τα ατυχήματα. Το έργο σήμερα θα ήταν τελειωμένο και μην πιάνεστε από λέξεις, γιατί πραγματικά τόνισα την λέξη «πολιτική». Τα έργα δεν έχουν πατέρες, δεν έχουν μάνες, ανήκουν στον ελληνικό λαό και στο όνομα κάποιας ιδεοληψίας δεν πρέπει να τα σταματάμε ποτέ. Σήμερα, δεν θα υπήρχε πρόβλημα στο «Πάτρα-Πύργος».

Έρχομαι στο θέμα της Αμβρακίας. Το έργο αυτό ήταν απολύτως σταματημένο, λόγω των οικονομικών προβλημάτων της εργολήπτριας εταιρείας, η οποία είχε πάρει το μεγαλύτερο τμήμα του έργου. Το έργο, σε ένα τμήμα των εργολαβιών, υποκαταστάθηκε ο εργολάβος, τα έργα σε κάποιο βαθμό επανεκκινήσαν και, πολύ σωστά, κατά τη γνώμη μου, έγινε και η δημοπρασία «σκούπα» το 2018.

Έρχομαι τώρα στο τρίτο και τελευταίο, όπου θα αναφερθώ σαφώς και στους αυτοκινητόδρομους. Βρήκαν τους αυτοκινητόδρομους έτοιμους κατά 55% και γυρνούσαν στην Ελλάδα και έκοβαν κορδέλες και μας έλεγαν ότι επανεκκίνησαν έργα, τα οποία οι ίδιοι σταμάτησαν, ενώ είχαν επανεκκινηθεί την περίοδο 2012-2014, αντιστροφή πλήρως της πραγματικότητας.

Πήγαιναν και εγκαινίασαν τις σήραγγες των Τεμπών, που οι σήραγγες των Τεμπών ήταν έτοιμες από το 2014. Αυτά κάνει ο ΣΥΡΙΖΑ. Αυτά άφησαν να υπερασπίζεται ένας άνθρωπος που δεν χειρίστηκε τα θέματα την περίοδο 2015-2019, ο κ. Βαρεμένος, και θεωρώ ότι, πραγματικά, επειδή δεν έχει προτάσεις, έρχεται εδώ και φωνάζει, προσπαθεί να επιχειρηματολογήσει, χωρίς ουσία, παρουσιάζοντας ένα πολιτικό παραλήρημα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σιμόπουλο. Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, κ. Διονύσης Καλαματιανός και, μετά, η κυρία Αλεξοπούλου.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε πρόεδρε. Όταν ανακοινώσατε, κ. υπουργέ, την πρόθεσή σας να ακυρώσετε τις εκτελούμενες εργολαβίες στον αυτοκινητόδρομο «Πάτρα-Πύργος», εκφράσαμε την πλήρη διαφωνία μας και την έντονη ανησυχία μας. Η εξέλιξη αυτή οδηγεί σε τεράστιες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου με τραγικές συνέπειες για τους πολίτες της Ηλείας, της Αχαΐας, της Μεσσηνίας, της Ζακύνθου, της Κεφαλλονιάς. Είχατε υποσχεθεί ότι έγκαιρα, εντός εξαμήνου από τον Νοέμβρη του 2019, -ήμασταν, εδώ, σε αυτή την αίθουσα, όταν το είχατε πει- θα είχατε τότε απάντηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την έγκριση της πρότασής σας να αναθέσετε ξανά το έργο στην παραχώρηση Ολυμπία Οδός, από την οποία το απεντάξατε το 2013 με απαίτηση των εργολάβων. Στην πρωτολογία σας δεν το αναφέρατε αυτό. Ήταν το πιο κομβικό σημείο για την κατάσταση που έχει έρθει το έργο. Το 2013 έγινε απένταξη με απαίτηση των εργολάβων του τμήματος «Πάτρα-Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα», να τα λέμε όλα, γιατί ο λαός και οι πολίτες αναμένουν την αλήθεια.

Μάλιστα, τότε, με διπλάσιο κόστος απ’ ό,τι είναι σήμερα, από τα 300 εκατομμύρια που έχουν εγκριθεί σήμερα, διπλάσιο κόστος ήταν τότε. Μπορείτε να μας εξηγήσετε πώς το 2020 θα το ξαναδώσετε με απευθείας ανάθεση στην παραχώρηση της Ολυμπίας Οδού με το μισό κόστος;

Και, τότε, γιατί δεν μπορούσαν να το κάνουν οι εργολάβοι και σήμερα μπορούν;

Μια απάντηση σε αυτό, κ. Υπουργέ, γιατί σας αρέσει να απαντάτε. Είχατε πει, λοιπόν, ότι εντός του 2020 θα υπήρχαν εργοτάξια. Δεν το βλέπουμε και αυτό, κ. υπουργέ, Ιούνιος έχει φτάσει. Ακόμα δεν έχετε απάντηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Μας λέτε ότι βρίσκεστε συνεχώς σε διαβουλεύσεις. Έχουμε ζητήσει με Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων να μας προσκομίζετε τα έγγραφα, γιατί από λόγια φτάνει πια. Τα έγγραφα αποκαλύπτουν την αλήθεια για όλα. Έχετε συντάξει και έχετε αποστείλει τις απαιτούμενες νέες μελέτες με τα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία του έργου στις τρεις διαφορετικές υπηρεσίες και διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής;

Γνωρίζουμε και γνωρίζετε ότι αυτές οι διαδικασίες είναι χρονοβόρες. Επομένως, οι επιλογές αυτές καταδικάζουν το έργο σε τεράστιες καθυστερήσεις. Μας λέτε ότι, δήθεν, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε διαφωνίες για την εκτέλεση του έργου σε οκτώ εργολαβίες που έκανε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Δεν μας εξηγείτε, όμως, πώς η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση, όχι μόνο ενέκρινε το έργο με οκτώ δημοπρατήσεις, αλλά ενέκρινε και τη χρηματοδότηση. Προκύπτουν αυτά. Ξεκίνησε το έργο. Είναι δυνατόν να διαφωνεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με ένα έργο και να το εγκρίνει και να το χρηματοδοτεί;

Δεν γίνονται αυτά. Κάτι δεν είναι σωστό σε αυτό το συλλογισμό. Εκφράσατε αυθαίρετα την άποψη ότι το έργο δεν θα ήταν έτοιμο το 2023. Με αυτό τον αναπόδεικτο και έωλο ισχυρισμό, προσπαθείτε να δικαιολογήσετε τη διάλυση των εργολαβιών και προσπαθείτε, επίσης, να δικαιολογήσετε την απευθείας ανάθεση του έργου στην παραχώρηση Ολυμπία Οδός. Αν πραγματικά πιστεύατε ότι δεν θα ολοκληρωνόταν το έργο το 2023, γιατί δεν είναι αξιόπιστες οι εταιρείες, θα έπρεπε να κινήσετε τις διαδικασίες ελέγχου των εταιρειών. Γιατί δεν το κάνατε;

Είπατε ότι δεν είναι αξιόπιστες οι εταιρείες, χωρίς να κάνετε κανέναν έλεγχο. Μόνο στα λόγια. Οι εταιρείες είναι υπεύθυνες για την έγκαιρη κατασκευή και παράδοση του έργου. Εσείς επιλέξατε άλλον δρόμο, προβάλλοντας υποθέσεις και εικασίες.

Μετά από όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, πραγματικά αναμένουμε με ενδιαφέρον να μας ενημερώσετε πώς περιμένετε να συνεχιστεί η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση. Όταν ακυρώνετε συμβάσεις, που είχαν υπογραφεί σε ένα κατασκευαζόμενο έργο, για να προβείτε σε απευθείας ανάθεση. Βέβαια, πρέπει να πούμε εδώ, ότι οι απευθείας αναθέσεις επί κυβερνήσεώς σας είναι μια συνήθης πρακτική. Αυτό, όμως, δεν ισχύει για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Το ότι κάνετε εσείς συνεχώς απευθείας αναθέσεις, δε νομίζω ότι θα περάσει κάτι τέτοιο και απ’ την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Κύριε Υπουργέ, ακυρώσατε ένα έργο που κατασκευαζόταν και εσκεμμένα αποκρύπτετε ότι το έργο, όπως το είχατε σχεδιάσει το 2014, είχε ελλιπείς μελέτες. Ο κ. Σιμόπουλος το αποδέχτηκε προηγουμένως. Δεν θα μπορούσε, λοιπόν, να υλοποιηθεί, ως κλειστός αυτοκινητόδρομος με διαχωριστική νησίδα στη μέση, καθώς δεν θα έπαιρνε ποτέ την έγκριση μεγάλου έργου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ποιο 2019 λέτε; Δεν υπήρχε καν έγκριση. Στην περίπτωση ενός διαγωνισμού, -επίσης αποκρύπτετε - το ποσοστό έκπτωσης θα ήταν πολύ μικρότερο από αυτό που πέτυχε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Επομένως, το έργο δεν θα μπορούσε να πάρει έγκριση με τις προδιαγραφές ενός κλειστού σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, λόγω κόστους. Ποια 433 εκατομμύρια λέτε; Είχατε πάρει έγκριση χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή; Καμία.

Η κυβέρνησή μας βρισκόταν δύο χρόνια επί διαβουλεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και πέτυχε ποσοστά εκπτώσεων 50%, προκειμένου να υλοποιηθεί ο δρόμος, ως κλειστός αυτοκινητόδρομος με δύο λωρίδες και διαχωριστική νησίδα. Λέτε για τον κ. Καλογρίτσα. Είπατε, πήρε ο κ. Καλογρίτσας, πήρε ο «Τοξότης». Κύριε Υπουργέ, φέρτε μας υπογεγραμμένες τις συμβάσεις, να τις δούμε. Καμία δεν πήρε άδεια, αυτή είναι η αλήθεια. Προσωρινός ανάδοχος κηρύχθηκε σύμφωνα με το νόμο, καθώς ήταν μειοδότης. Τελικά, κηρύχθηκε έκπτωτος. Ποια κυβέρνηση ήταν, όταν κηρύχθηκε έκπτωτος, γιατί δεν έφερε τα χαρτιά; Κύριε Υπουργέ, η κήρυξη εκπτώτου είναι τελευταία τον Ιούνιο του ‘19. Νομίζω, τότε κυβέρνηση, θυμάται όλος ο Ελληνικός λαός ότι όταν η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Τότε λοιπόν, κηρύχθηκε έκπτωτος. Έκανε ένσταση και στη συνέχεια ήρθατε εσείς. Η ένσταση.

Κύριε Υπουργέ, νομικά, για να γίνει μία πράξη, για να γίνει μία ένσταση, πρέπει να υπάρχει μια απόφαση. Η απόφαση ήταν τον Ιούνιο του ‘19. Νομικά, -ρωτήστε τους νομικούς σας - υπάρχει πράξη, γίνεται ένσταση και στη συνέχεια, ήρθατε εσείς για να απορρίψετε την ένσταση. Νομικά, απλά πράγματα. Λοιπόν, μη θολώνετε τα νερά. Πείτε την αλήθεια.

Κύριε Υπουργέ, το έργο μπήκε σε τεράστια περιπέτεια, ως αποτέλεσμα των δικών σας επιλογών. Ακυρώσατε, παντελώς αναιτιολόγητα, υπογεγραμμένες και εκτελούμενες συμβάσεις εργολαβιών. Δεν πήρατε το μάθημα από την παρά-Ιόνια Οδό, όπου ο εργολάβος ακύρωσε δική σας πράξη. Και εκείνο το έργο έχει μπει σε περιπέτειες. Δική σας πράξη δεν ήταν αυτή που ακύρωσε ο εργολάβος στην παρά-Ιόνια; Ήταν άλλου υπουργού; Κέρδισε το Συμβούλιο Επικρατείας. Περιπέτεια και σε αυτό. Και δεν πήρατε το μάθημα από εκεί. Ακυρώσατε τις εργολαβίες και εκεί δεν ήταν εκτελούμενες συμβάσεις, ήταν διαγωνισμός. Δεν είχε πάρει καν ο εργολάβος τη σύμβαση. Εδώ, στο «Πάτρα-Πύργος», την έχει πάρει. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τους δώσατε το δικαίωμα να κάνουν προσφυγές και να υπάρχει τεράστια καθυστέρηση στο έργο. Τεράστια καθυστέρηση. Μέχρι το 2023, δεν υπάρχει περίπτωση να υλοποιηθεί. Το ξέρετε, το γνωρίζετε.

Οι πολίτες της Ηλείας θα συνεχίσουν να υφίστανται για μεγάλο χρονικό διάστημα τις συνέπειες των αποφάσεών σας, την υπανάπτυξη και τα δυστυχήματα, που είπε και ο Σιμόπουλος. Οι δήμοι, οι φορείς, ολόκληρη η κοινωνία απαιτούν απαντήσεις και όχι στα λόγια, με έγγραφα. Δώστε μας τα έγγραφα.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ μια διευκρίνιση επί του προσωπικού. Το καλοκαίρι του 2014, δεν ήταν έτοιμες οι μελέτες για τα τεχνικά. Στο τέλος του 2014, όταν αναλάβατε, το έργο ήταν απολύτως έτοιμο για δημοπράτηση σε όλα τα επίπεδα. Οπότε, μη λέτε πράγματα που δεν ισχύουν.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ – ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ :** Κύριε Σιμόπουλε, στο τέλος του 2014 ήταν έτοιμες οι μελέτες; Τα έγγραφα, κύριε Υπουργέ. Τα έχω ζητήσει με την ΑΚΕ. Τα έχω ζητήσει. Στο τέλος του 2014. Κύριε Σιμόπουλε, είστε σίγουρος;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής) :** Κύριε Καλαματιανέ, παρακαλώ. Δε νομίζω πως χρειάζεται. Η κουβέντα έχει πάει άριστα. Τον λόγο έχουν πάρει όσοι συνάδελφοι τον έχουν ζητήσει και έχει διατεθεί όλος ο χρόνος. Πρέπει να ολοκληρώσουμε. Θέλω να πω ότι απομένουν τρεις συνάδελφοι. Δύο και έχει ζητήσει τον λόγο και ο κ. Βαρεμένος, στον οποίον θα δώσω τον λόγο στο τέλος, για να συμπληρώσει ότι κρίνει.

Τον λόγο έχει η κυρία Αλεξοπούλου και μετά η κυρία Αυγερινοπούλου.

Κυρία Αλεξοπούλου, έχετε το λόγο.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ :** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Καλαματιανέ, είναι εντυπωσιακός ο τρόπος που «πετάτε από τη βάρκα» τους καλούς σας παλιούς φίλους. Αν σας ακούσει κανείς για τον τρόπο που μιλάτε σήμερα, για τον αγαπητό σας φίλο που θέλατε να κάνετε καναλάρχη, τον κύριο Καλογρίτσα, ειλικρινά, λυπάμαι και για σας και για αυτόν. Γιατί γι’ αυτόν, εμείς δεν έχουμε δρόμο. Για εσάς και για αυτόν, εμείς δεν έχουμε δρόμο. Δυστυχώς, χάνουμε ανθρώπους σε αυτό το δρόμο, γιατί εσείς θέλατε να κάνετε καναλάρχη τον κ. Καλογρίτσα. Και εσείς, σήμερα, τον «πουλάτε» και τον «πετάτε από τη βάρκα σας» με αυτόν τον επαίσχυντο τρόπο.

Κύριε Υπουργέ, ήθελα να βάλω και άλλη μία διάσταση σε αυτή την εξαιρετικής σημασίας Επιτροπή σήμερα, που συναντιόμαστε εδώ, διότι η Πάτρα, η Αχαΐα, η Δυτική Ελλάδα, σήμερα, έχει τα «μάτια της και τα αυτιά της» στην Επιτροπή μας. Γιατί με πολύ μεγάλη αγωνία, όλοι εμείς, όσοι ζούμε και χρησιμοποιούμε αυτόν τον οδικό άξονα, «τρέμει η ψυχή μας» και για μας και για τα παιδιά μας και για τους γονείς μας και για τους ανθρώπους μας, σε έναν τέτοιο, τόσο επικίνδυνο, ανοιχτό δρόμο.

Δεν χρειάζεται να ξαναπώ το κομμάτι το τεχνικό. Ειπώθηκε από όλους τους συναδέλφους και από εσάς. Εγώ αυτό που ήθελα να πω και να προσθέσω, είναι ότι, κύριε Υπουργέ, χαιρόμαστε όλοι που έχετε αναγνωρίσει και την επικινδυνότητα του υφιστάμενου οδικού άξονα της «Πατρών–Πύργου». Μακάρι, οι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ να είχαν κάνει, τουλάχιστον, αυτές τις συντηρήσεις που χρειάζεται αυτός ο οδικός άξονας, αφού δεν είχαν σκοπό να φτιάξουν τελικά το νέο οδικό άξονα.

Αυτό που ήθελα, λοιπόν, να επισημάνω, είναι ότι αυτά τα 30 εκατομμύρια και όλα τα υπόλοιπα για την κατασκευή -πέρα από το πρωτεύουσας σημασίας θέμα, ότι τελικά θα γίνει ο δρόμος- έχει σημασία, γιατί υπάρχουν χιλιάδες άνθρωποι, εκατοντάδες επαγγέλματα, που περιμένουν να εργαστούν σε αυτή την περιοχή, να δουλέψουν και να δουλέψουν μεροκάματο. Και οι κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, που υποτίθεται ότι είναι με αυτά τα χαμηλά μέλη της κοινωνίας, οικονομικά, με τους ανθρώπους του μεροκάματου, θα έπρεπε να ενδιαφέρονται όλα αυτά τα χρόνια, να το αποδείξουν έμπρακτα και να τους δώσουν δουλειά. Χωματουργοί, εργαζόμενοι, εργάτες, άνθρωποι της αγοράς και του τεχνικού κόσμου αγωνιούν καθημερινά πότε θα ξεκινήσει αυτό το έργο.

Κύριε Υπουργέ, χαίρομαι, γιατί η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη είναι μια Κυβέρνηση, που έχει επιλέξει εσάς να δώσετε τελικά λύση, σ’ αυτό το «γεφύρι της Άρτας» και, τελικά, να έχουμε δρόμο. Η Πάτρα, η Δυτική Ελλάδα, η Αχαΐα ολόκληρη και η Ηλεία, περιμένουν με αγωνία. Και ξέρετε; Μπορεί αυτό τον καιρό να είναι λίγο δύσπιστοι, όμως, νομίζω ότι έχουν πειστεί όλοι, ότι είναι ο μόνος τρόπος αυτός που επιλέγετε, για να έχουμε τελικά αυτόν τον οδικό άξονα. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Αλεξοπούλου.

Τον λόγο έχει η κυρία Αυγερινοπούλου.

**ΔΙΟΝΥΣΙΑ – ΘΕΟΔΩΡΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ :**  Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστούμε για άλλη μία φορά, για την έγκαιρη ενημέρωση που μας κάνετε σε σχέση με τον αυτοκινητόδρομο «Πάτρα-Πύργος». Συγχαρητήρια για την ταχύτητα της επαναδιαπραγμάτευσης του έργου και, κυρίως, για την εξασφάλιση της συνέχισης της χρηματοδότησης του έργου από ευρωπαϊκούς πόρους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα είναι σίγουρο. Η Νέα Δημοκρατία ξεκίνησε το έργο αυτό και η Νέα Δημοκρατία θα το ολοκληρώσει. Αναμένουμε η κυβέρνηση, όπως έκανε και αντιμετώπισε άρτια την πανδημία του κορωνοϊού, με τον ίδιο τρόπο να ολοκληρώσει και αυτή, τελικά, την πρόκληση, όπως έχει εξελιχθεί το έργο, δίνοντας πρώτο λόγο στη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής. Διότι, κύριε Υπουργέ, εδώ, κάθε μέρα, όποτε χρησιμοποιούμε το δρόμο, κινδυνεύουμε εμείς, τα παιδιά μας, οι συμπολίτες μας όλοι.

Θα σας πω μόνο ένα παράδειγμα, 18 Φλεβάρη πήγα και εγώ η ίδια, εκ μέρους του λαού της Ηλείας στις Βρυξέλλες και συναντήθηκα με τις Γενικές Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τους ζήτησα μόνο ένα πράγμα, δεν μπήκα σε τεχνικές λεπτομέρειες. Να επιταχύνουν την έκδοση της τελικής, δικής τους αξιολόγησης και απόφασης, γιατί κάθε μέρα θρηνούμε θύματα. Σε δεκαπέντε μέρες μέσα, μόλις γύρισα από τις Βρυξέλλες, είχαμε πέντε ακόμα νεκρούς. Ο λόγος που δεν είχαμε παραπάνω ήταν ο κορωνοϊός, που μειώθηκε η μετακίνηση. Είναι τόσο τραγική η κατάστασή μας. Η ολοκλήρωση άμεσα αυτού του αυτοκινητοδρόμου, είναι έργο ζωτικής, κυριολεκτικά, σημασίας για τους πολίτες της Ηλείας, τους πολίτες της Αχαΐας, τους πολίτες της Ζάκυνθου, της Κεφαλονιάς, τους επισκέπτες που έρχονται σε αρχαιολογικούς χώρους μας και όλους τους υπόλοιπους, που χρησιμοποιούν αυτό τον δρόμο. Κυρίως, για όσους δεν ξέρουν.

Έχει μεγάλη, επίσης, σημασία και είναι δευτερεύον, αλλά αξίζει να το αναφέρουμε, ότι αυτός ο δρόμος είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής μας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, καθώς επίσης και για τις εμπορευματικές μεταφορές, κυρίως των αγροτικών μας προϊόντων. Έτσι, λοιπόν, η εντολή που έχουμε εμείς από τον λαό της Ηλείας και δίνουμε σε εσάς, είναι το συντομότερο δυνατό και με τον αρτιότερο δυνατό τρόπο, να προχωρήσει η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου. Και, βέβαια, θέλουμε να φτάσει και στην αρχαία Ολυμπία, εξ’ αυτού και Ολυμπία οδός. Και θα θέλαμε και τη δική σας εποπτεία και αν χρειαστεί και τη χρηματοδότηση, όσον αφορά την ολοκλήρωση του «Πύργος-Καλό Νερό-Τσακώνα» και βεβαίως, για την συντήρηση του υπάρχοντος οδικού δικτύου, το οποίο και εμείς θα συνεχίσουμε να χρησιμοποιούμε και για τις διαδρομές τις τοπικές. Διότι, δεν θα είναι δυνατόν, είτε για πρακτικούς λόγους, είτε για οικονομικούς, να χρησιμοποιούμε μόνο το νέο έργο. Γι’ αυτό το λόγο, θα θέλαμε και την επιμέλειά σας, όσον αφορά και στο ύψος των διοδίων, τουλάχιστον για τους κατοίκους της περιοχής και για τους συχνούς χρήστες αυτού του δρόμου.

Κλείνοντας, υπενθυμίζω ότι εμείς, ως πολίτες της Ηλείας, θέλουμε έτοιμο το δρόμο το συντομότερο δυνατό. Εσείς έχετε την εντολή μας να ολοκληρώσετε τη διαδικασία, όπως κρίνετε καλύτερα, αλλά πάντα με γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Αυγερινοπούλου. Έκλεισε ο κατάλογος όσων συναδέλφων ζήτησαν το λόγο. Έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Βαρεμένος, να δευτερολογήσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, εγώ πιστεύω ότι καταλάβατε. Αλλιώς, θα καταβάλουμε περαιτέρω προσπάθεια, για να γίνει αντιληπτό. Καταλάβατε. Μοιραία, όσα συζητούμε εδώ, ειδικά σε αυτό τον τομέα, έχουν τις τεχνικές τους παραμέτρους. Εδώ, όμως, το θέμα είναι απολύτως πολιτικό. Η δικιά μου άποψη είναι ότι ό,τι έγινε, ήταν προαποφασισμένο. Ήταν μια πολιτική απόφαση, πέραν των τεχνικών παραμέτρων, που εγώ δεν είμαι μηχανικός, αλλά εσείς μπορεί να είστε, αλλά δεν είστε και εσείς. Θεωρώ, λοιπόν, ότι ήταν μια πολιτική απόφαση. Ποιο είναι το αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής απόφασης;

Είπα, προηγουμένως, ότι το κράτος έχει συνέχεια και θεσμική μνήμη. Πολύ απλό είναι αυτό που εννοώ. Λέτε εσείς ότι, κακώς -τελικά αποδείχτηκε αυτό, γιατί κηρύχθηκε έκπτωτος ο εργολάβος στις δύο εργολαβίες-. Τι πιο απλό. Πάμε στον επόμενο, με σκοπό να περατωθεί το συντομότερο δυνατόν το έργο. Διότι οι πολίτες, σε όλους έδωσαν την εντολή «φτιάξτε το έργο». Δεν είπαν «διορθώστε το». Γιατί θα έρθουμε και στις διορθωτικές επεμβάσεις, για τις οποίες έκανε λόγο ο κύριος Μπουκώρος. Γιατί έχουμε και εκεί κάποιες ερωτήσεις, οι οποίες είναι απλές και κατανοητές. Πώς θα γίνουν αυτές οι διορθωτικές παρεμβάσεις; Με παραχώρηση;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Με δημοπράτηση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Με δημοπράτηση. Θα πάρει χρόνο. Θα πάρει χρόνο, γιατί ξέρετε τι γίνεται τώρα, εδώ πέρα;

Θα πάρει τόσο χρόνο -δεν ξέρω πόσο-, για να αναλάβει αυτός που θα κάνει τις διορθωτικές κινήσεις. Φαντάσου, λέει ένας απλός πολίτης, όχι κάποιος ειδήμων, φαντάσου τι θα γίνει με το έργο καθεαυτό. Δηλαδή, για να μας πάρει τόσο χρόνο να διορθώσουμε το υπάρχον, πόσο θα μας πάρει να το τελειώσουμε. Απλό. Σε αυτό καλούμεθα όλοι να απαντήσουμε, κυρίως στο λαό της Δυτικής Ελλάδος.

Να πω και κάτι άλλο, που και αυτό είναι απλό; Στην περίπτωση της παραχώρησης και, μπλέκοντας το κόστος, πάμε να συγκρίνουμε μήλα με πορτοκάλια και γιατί το λέω αυτό; Γιατί όταν μιλάμε για παραχώρηση, μέρος σημαντικό του κόστους πέφτει στα χέρια αυτών, που θα πληρώσουν τα διόδια. Δηλαδή, πάλι ο πολίτης το πληρώνει. Μέσω του Κρατικού Προϋπολογισμού το πληρώνει έμμεσα και εδώ το πληρώνει άμεσα και ρωτάμε, κύριε Υπουργέ, με παρρησία και με σαφήνεια, πόσα θα είναι τα διόδια, αν έχετε κάνει κάποια μελέτη και πόσο θα είναι το κόστος του κάθε διοδίου;

Ερχόμαστε εδώ, στο μημόνιο συναντίληψης και ρωτάμε τι ακριβώς συναντελήφθη το Υπουργείο με τον παραχωρησιούχο; Τι ακριβώς; Ποια θα είναι η συμμετοχή του; Να κάτσουμε να τα βάλουμε κάτω μετά, γιατί υπάρχει και το κόστος. Εγώ δεν υπεισέρχομαι στα άλλα, όπως είδατε, κύριε Υπουργέ, απλώς λέω ότι είναι ένας επικίνδυνος δρόμος. Δεν κάνω άλλους συνειρμούς που πιστεύω για άλλους λόγους γίνονται εδώ πέρα, δεν θέλω να υπεισέλθω, να κάτσουμε να συζητάμε και να τυμβωρυχούμε.

Δεν το κάναμε ποτέ, δεν θα το κάνουμε και τώρα, ούτε σε συνθήκες άλλες, ούτε σε συνθήκες πανδημίας, ούτε ποτέ πολιτική τυμβωρυχία που έχει γίνει σε αυτή την Αίθουσα -και όχι μόνο σε αυτή την Αίθουσα- και σας παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, για το «Άκτιο – Αμβρακία», διότι, εκτός των άλλων, έχω να σας ρωτήσω πολλά, απλά, σαν απλός πολίτης, σαν αυτός που χρησιμοποιώ πάρα πολύ συχνά αυτόν το δρόμο και δεν επικαλούμαι τα κόστη, είτε σε ανθρώπινες ζωές, είτε σε άλλο επίπεδο για να κάνω τέτοιου είδους αντιπαράθεση.

Σας λέω ευθέως, τι σκοπεύετε να κάνετε στο «Άκτιο-Αμβρακία»; Επαναπαραχώρηση; Ρωτάω, γιατί χθες, εμμέσως, και πιστεύω θα έχετε συναίσθηση όταν εσείς, ο ίδιος, λέτε ότι, εδώ, κινδυνεύουμε να γυρίσουμε τα λεφτά πίσω, γιατί αυτό είπατε, φαντάζομαι, αφού σε αυτό το συμπέρασμα καταλήγετε ότι έχετε ενσυναίσθηση, τι σημαίνει αυτό. Λέτε θα ξανακάνουμε, θα καταφύγουμε σε νέα παραχώρηση -δεν ξέρω-, δημοπράτηση;

Τελειώνω και λέω, δηλαδή, κατά πού πάμε για το έργο; Γιατί όταν και εσείς ο ίδιος λέτε ότι βάζουμε σε κίνδυνο να ξαναδώσουμε τα λεφτά πίσω, ένα έργο 45 χιλιομέτρων, πάει στο άγνωστο και «χωρίς βάρκα την ελπίδα», κύριε Υπουργέ. Είναι άπελπις η προσπάθειά μας να δούμε αυτό το έργο να περατώνεται. Ξανά προσφυγές, ξανά προσφυγή και μία βεντέτα, η οποία έχει πάρει προσωπικό χαρακτήρα, ενώ θα μπορούσε να μη συμβεί αυτό και σας είπα με απόλυτη ειλικρίνεια, κύριε Υπουργέ, ότι ούτε εγώ, ούτε κανένας άλλος επιθυμούσε να μπει το έργο σε τέτοια διελκυστίνδα. Δεν επιθυμούσε κανείς να γίνουν ενστάσεις, γιατί, αν δεν γίνονταν ενστάσεις, θα είχε περατωθεί το έργο. Έγιναν, όμως, τι να κάνουμε;

Αυτό είναι το θεσμικό πλαίσιο. H μια κυβέρνηση διαδέχεται την άλλη και το κράτος έχει μια συνέχεια. Είμαστε υπόλογοι απέναντι στον απλό πολίτη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα για ένα λεπτό.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:**  Εγώ θέλω, πραγματικά, ό,τι ακούγεται σε αυτή την αίθουσα να διευκρινίζεται, γιατί πρέπει να κάνουμε και μια παραγωγική κουβέντα. Ξεχνάμε και, καλό είναι, μερικά πράγματα να λέγονται.

Σε ό,τι αφορά το κατ’ αποκοπή, έχετε δίκιο, κύριε Υπουργέ, μιλάω για ποσότητες πλασματικές, γι’ αυτό και μια τεχνική εταιρεία προσέφυγε. Και σε ό,τι αφορά τις συμβάσεις παραχώρησης, εγώ καταλαβαίνω την αγωνία των συναδελφισσών, που είναι και στην περιοχή, αλλά εγώ θέλω να πω ότι, εάν δεν είχε έρθει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, οι τέσσερις από τις πέντε συμβάσεις, όλη η υπόλοιπη Ελλάδα δεν είχε αυτοκινητόδρομο και είχε ατυχήματα και νεκρούς. Μην κουνάτε το κεφάλι, γιατί είναι νούμερα και τεχνικά στοιχεία. 1.200 claims ζητούσε από το ελληνικό δημόσιο. Έγιναν ψεύτικα εγκαίνια μια μέρα με τον κ. Χρυσοχοΐδη μάθαμε -γιατί είμαι στο χώρο-, πηγαίνουν οι εργολάβοι τα μηχανήματά τους, βγήκαν οι φωτογραφίες, τέλος. Βαλτωμένα όλα, πλην του Μορέα. Ό,τι και να πείτε, υπάρχουν στοιχεία. Αυτοί οι δρόμοι προχώρησαν και το 1200 έγινε 500 και κάποτε τελειώσανε. Γι’ αυτό, λέω εδώ μέσα και το μνημόνιο συναντίληψης και τις συμβάσεις να τις βλέπουμε όλοι, γιατί μπορεί κάτι να γλυτώσει το ελληνικό δημόσιο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Πέρκα.

Ο κ. Μπουκώρος έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ: Ε**ίμαι απόλυτα βέβαιος ότι θα μας καλύψει ο κ. Υπουργός, ο οποίος και στην πρωτολογία του, αλλά όσες φορές έκανε παρέμβαση, μίλησε καθαρά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της αντιπολίτευσης, όλοι κρινόμαστε. Εδώ, ασφαλώς, συμφωνώ, πολιτικά επιχειρήματα ανταλλάσσουμε, ο τεχνικός κόσμος ανταλλάσσει τεχνικά επιχειρήματα. Ο ΣΥΡΙΖΑ, όμως, μπορεί να κριθεί για τη συμπεριφορά του στο έργο αυτό, εκ του αποτελέσματος. Ο Υπουργός κατέθεσε ένα πίνακα με την πρόοδο των εργασιών.

Ο Καραμανλής και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας θα κριθούν το 2023. Αυτή είναι η ημερομηνία-σταθμός. Εγώ είπα, ας πάμε και το 2024. Θα κριθεί αν ο τρόπος, επιλογή που έκανε, η μέθοδος κατασκευής του έργου είναι αποτελεσματικότερη από αυτή που είχατε επιλέξει εσείς. Είναι συγκεκριμένα τα πράγματα.

Οι συμβάσεις παραχώρησης, εκτός από τη συμμετοχή του παραχωρησιούχου, που σας το είπε ξεκάθαρα ο Υπουργός, εφόσον η δημόσια δαπάνη χρηματοδοτούμενη, ή από τον προϋπολογισμό, είναι 224 εκατομμύρια, το υπόλοιπο είναι του παραχωρησιούχου. Αυτή είναι η συμμετοχή του και η παραχώρηση δεν γίνεται μόνο για την κατασκευή του έργου. Γίνεται για τη λειτουργία και τη συντήρηση μετά.

Κοιτάξτε τα κομμάτια του εθνικού οδικού δικτύου που έχουν παραμείνει στο δημόσιο. Κοιτάξτε τα τμήματα της Εγνατίας Οδού, που θέλουμε τώρα να κάνουμε παραχώρηση, διότι οι πόροι του δημοσίου ποτέ δεν επαρκούν ή, αν θέλετε, οι λειτουργίες στο πλαίσιο του δημοσίου δεν είναι αυτές οι αποτελεσματικές, που όλοι επιζητούμε. Κοιτάξτε να δείτε το κομμάτι της ΠΑΘΕ στο τμήμα προς Θεσσαλονίκη, παραμένει δημόσιο. Ποια είναι η ποιότητα του σήμερα και ποια είναι η ποιότητα των εθνικών οδών σε όλα τα υπόλοιπα τμήματα;

Αν κατάλαβα καλά και θα μας το πει ο κ. Υπουργός, διασφαλίστηκαν 25-30 εκατομμύρια ευρώ και δεν πρέπει να συγκρίνουμε τα χρονοδιαγράμματα των δύο έργων, που ασφαλώς οι διορθωτικές παρεμβάσεις θα είναι πολύ πιο σύντομες. Δεν πρέπει να συγκρίνουμε την κατασκευή του κλειστού αυτοκινητόδρομου με τις παρεμβάσεις, που οφείλουμε να κάνουμε στην υφιστάμενη οδό και τις όποιες παρεμβάσεις δεν έκανε, σε κανένα βαθμό, η προηγούμενη κυβέρνηση. Ήταν μηδενικές οι παρεμβάσεις στην υφιστάμενη οδό. Γιατί είμαστε υποχρεωμένοι και από το Κοινοτικό Δίκαιο -αν θέλετε και για λόγους ηθικής τάξεως- να δίνουμε μια δυνατότητα κίνησης στους κατοίκους της περιοχής και στους επισκέπτες, δεδομένου ότι είναι μια τουριστική περιοχή. Μια εναλλακτική δυνατότητα ή μια δυνατότητα, αν θέλετε, εναλλακτικής μετακίνησης με έναν όχι κλειστό αυτοκινητόδρομο. Δεν πρέπει να διορθωθεί αυτός; Διασφάλισε για πρώτη φορά κάποια σημαντικά κονδύλια το Υπουργείο. Τι θα πούμε, ότι «μην κάνετε αυτό», γιατί οι παρεμβάσεις στην υφιστάμενη οδό θα καθυστερήσουν τον κλειστό αυτοκινητόδρομο; Καμία σχέση δεν έχει το ένα με το άλλο.

Κατά συνέπεια, εγώ είμαι ικανοποιημένος από τις απαντήσεις του κυρίου Υπουργού, γιατί απάντησε και για την επιλογή και για τα χρονοδιαγράμματα, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό. Γιατί δεν μπορεί να απαντήσει για λογαριασμό της Ευρωπαίας Επιτρόπου ο Υπουργός. Μακάρι να απαντήσει σε 15 μέρες η Ευρωπαία Επίτροπος, να απαντήσει σε ένα μήνα, αλλά μπορεί να απαντήσει και σε τρεις και σε τέσσερις και σε πέντε μήνες. Πιέζει, υπάρχει αλληλογραφία, υπάρχει συνεννόηση.

Έκανε μια πολιτική επιλογή. Γι’ αυτή την επιλογή θα κριθεί, εκ του αποτελέσματος, ο Καραμανλής. Πάντως, η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ κρίνεται εκ του αποτελέσματος και η πρόοδος σε ορισμένα από τα τμήματα της κατάτμησης ήταν 0,11%. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κατρίνης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΤΡΙΝΗΣ:** Εδώ θέλω να δηλώσω πραγματικά ότι, ως Βουλευτής Ηλείας, είμαι ικανοποιημένος από το επίπεδο της σημερινής συζήτησης και θεωρώ ότι μπορεί αυτό να είναι και ένας οδηγός, όταν έχουμε ζητήματα, να μη μένουμε μόνο σε αντιπαραθέσεις, αλλά να βγαίνουν και ουσιαστικά συμπεράσματα, ασχέτως αν διαφωνούμε στην προσέγγιση. Δηλαδή, εγώ θεωρώ σημαντικό το γεγονός ότι, σήμερα, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών λέει ξεκάθαρα ότι «εγώ έχω προκρίνει αυτό το μοντέλο, έχω κάνει αυτές τις ενέργειες και προχωράω σε αυτόν τον οδικό χάρτη». Αυτό, λοιπόν, είναι σημαντικό γιατί γνωρίζουμε, πλέον, επισήμως, ποιες είναι οι πολιτικές επιλογές της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών. Βεβαίως, μου προκαλεί αβεβαιότητα, το καταλαβαίνει ο Υπουργός, το γεγονός ότι οι τελικές εγκρίσεις και αποφάσεις δεν εναπόκεινται, πλέον, σε εσωτερικές πολιτικές αποφάσεις, αλλά σε αποφάσεις ευρωπαϊκών οργάνων, που δεν ξέρω αν μπορούμε και πώς μπορούμε να τις πιέσουμε, να τις επισπεύσουμε;

Καταλαβαίνετε, όμως, πόσο άσχημα θα ηχήσει στον κόσμο, στην Ηλεία, στην Αχαΐα, αν την ίδια στιγμή που περιμένουμε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κατασκευάζεται φερ’ειπείν ένα άλλο οδικό έργο με τα κέρδη των ομολόγων από τα S&P και ANFAs, το καταλαβαίνετε αυτό. Άρα, αυτός είναι ένας μοχλός πίεσης και για εσάς, αν -εγώ δεν έχω λόγο να αμφισβητήσω, όχι προσωπικά για εσάς, για την Κυβέρνηση- έχετε προτεραιοποιήσει το έργο «Πάτρα-Πύργος» να γίνει άμεσα, θα πρέπει αυτό να επισπευσθεί, να επιταχυνθεί το συντομότερο δυνατό. Υπάρχει βεβαιότητα για το χρόνο. Αυτό μας δημιουργεί μια ανασφάλεια, κύριε Υπουργέ, και καταλαβαίνετε ότι και στον κόσμο αυτή η αβεβαιότητα δημιουργεί ένα άγχος και μια αγωνία και θα ήθελα, τελειώνοντας.

Αυτά τα τριάντα εκατομμύρια που είπατε ότι είναι για την επιδιόρθωση, -όχι ότι αυτό μπαίνει σε συμψηφισμό με το έργο «Πάτρα-Πύργος», το ξεκαθαρίζουμε για να είμαστε, επί της αρχής, συνεννοημένοι- αυτά τα χρήματα, γιατί εφόσον υπάρχει ένα διάστημα μέχρι την έγκριση και υπάρχει αντικειμενικά το πρόβλημα της επικινδυνότητας του δρόμου -και εσείς και όλοι διαπιστώνουν- γιατί από τα χρήματα δεν μπορούμε να τα απορροφήσουμε το 2020 και να ξεκινήσουν οι διορθωτικές κινήσεις, ώστε στο υπάρχον δίκτυο να μειώσουμε την επικινδυνότητα, που όλοι συμφωνούμε ότι είναι, πλέον, σε ακραία κατάσταση και όταν με το καλό, -εγώ δεν πιστεύω, μακάρι να διαψευστώ, δεν βλέπω εξελίξεις πριν από τη νέα χρονιά του 2021- να πάμε στην κατασκευή του νέου οδικού άξονα, άρα, να γίνουν συνδυασμένες κινήσεις;

Θερμή παράκληση σε εσάς και δι’ ημάς στον Πρωθυπουργό να βάλει το ζήτημα του «Πάτρα-Πύργος», στη συζήτηση στην επόμενη που θα κάνει για τα έργα υποδομών και, με αφορμή το Ταμείο Ανάκαμψης που χρηματοδοτεί έργα υποδομών, αν και δεν έχει σχέση, να το βάλει σε μια διαδικασία άμεσης έγκρισης. Το ξέρετε και εσείς, δεν υπάρχει υπομονή, δεν υπάρχει περιθώριο και σας περιμένουμε και στην Ηλεία, κύριε Υπουργέ, αυτή τη συζήτηση να την κάνουμε με τους ίδιους όρους, με όλους τους φορείς και στον κόσμο, για να δούμε, πλέον, πώς προχωράμε, με τι χρονοδιαγράμματα και να βοηθήσουμε, γιατί ο στόχος μας είναι ένας, κύριε Πρόεδρε, είναι να γίνει ο δρόμος. Δεν είναι στόχος μας να επιρρίψουμε ευθύνες στον ΣΥΡΙΖΑ, στη Νέα Δημοκρατία ή στο ΠΑΣΟΚ παλαιότερα. Αυτές οι εποχές τελειώσαν και ο κόσμος, πλέον, δεν ακούει αυτούς τους αντιλάλους.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ενημερωτικά, θέλω να πω ότι, διόδια και το γνωρίζω, υπήρξαν και στη φάση κατασκευής του οδικού άξονα «Κόρινθος-Πάτρα». Με αυτή την επισήμανση, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα προσπαθήσω να απαντήσω, γιατί έχω σημειώσεις για όλους σας και, στο τέλος, θα μου επιτρέψετε δύο λεπτά για μια τοποθέτηση, όπου θα είμαι σύντομος.

Πάμε, λοιπόν, στον κύριο Βαρεμένο να του απαντήσω στην ερώτηση, η οποία ακούγεται πολύ λογική, «γιατί δεν πήγαμε στον επόμενο, αφού ο πρώτος βγήκε έκπτωτος;».

Για τον απλούστατο λόγο ότι πιστεύουμε πραγματικά -και το έχει αποδείξει αυτό με μαθηματική ακρίβεια η εμπειρία- ότι τα έργα κατάτμησης ποτέ δεν δουλεύουν και απορώ πώς εσείς δεν το καταλαβαίνετε ότι είστε θύμα αυτής της διαδικασίας στο έργο «Άκτιο-Αμβρακία»;

Και απορώ πώς εσείς δεν το καταλαβαίνετε, που είστε «θύμα» αυτής της διαδικασίας στο κομμάτι «Άκτιο-Αμβρακία». Γι’ αυτό το θέμα δώσαμε απάντηση, κ. Βαρεμένο, σε ένα συνάδελφό σας, τον κ. Κωνσταντόπουλο από το ΚΙΝΑΛ. Βγήκε η απόφαση του ΣτΕ. Στην ουσία, μας αναγκάζει αυτή η απόφαση να πάμε πίσω στην εργολαβία «σκούπα», στον διαγωνισμό μάλλον -για να είμαι πιο ακριβής- του ΄18.

Επομένως, είναι αγώνας να τελειώσουμε το 2023. Άρα, δεν γίνεται καινούργιος διαγωνισμός. Πάμε πίσω, καλούμε τις εταιρείες, γίνεται επικαιροποίηση όλων των πιστοποιητικών τους και, στην ουσία, προχωράμε. Δεν έχουμε άλλη επιλογή για το «Άκτιο-Αμβρακία».

Σε ό,τι αφορά στις διορθώσεις οδικής ασφάλειας των 30 εκατομμυρίων. Εδώ, υπάρχει ένα ζήτημα, το οποίο, ειλικρινά, απορώ γιατί το συζητάμε. Επί έξι χρόνια, δεν έπεσε ένα ευρώ στον δρόμο. Ένα ευρώ δεν έχει πέσει από την κεντρική διοίκηση και η Περιφέρεια δεν ήταν υπεύθυνη, γιατί δεν είχαν τα χρήματα.

Ερχόμαστε, λοιπόν, εμείς και βρίσκουμε τον τρόπο να πάρουμε 30 εκατομμύρια και τώρα μας «κουνάτε το δάχτυλο» και μας λέτε «γιατί δεν γίνονται αύριο». Η διαδικασία είναι συγκεκριμένη. Τριάντα εκατομμύρια ευρώ, για να μην σκοτώνεται ο κόσμος. Αλλιώς, θα ξεκίναγε το έργο και θα τελείωνε το ΄23 και θα είχαμε τρία χρόνια με πάρα πολλά ατυχήματα.

Σε τρεις μήνες, θα είναι έτοιμες οι μελέτες. Θα δημοπρατηθούν αυτά τα έργα άμεσα. Κάνω έκκληση να μην υπάρχουν ενστάσεις. Δεν θα υπάρχουν, γιατί είναι μικρό το εργολαβικό κόστος και μέσα στο ΄21, επειδή αυτές είναι σχετικά μικρές παρεμβάσεις, θα ξεκινήσουν για να γίνουν άμεσα. Είναι μικρές παρεμβάσεις στα σημεία που θρηνούμε ζωές ανθρώπινες.

Πάμε στον κ. Κατρίνη και στο ANFAs και ΒΟΑΚ. Έχετε κάνει ένα μικρό λάθος, αν μου επιτρέπετε. Ο ΒΟΑΚ έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Το ζήτημα είναι: το κόστος λειτουργίας από πού θα καλυφθεί. Γι’ αυτό προσπαθούμε να βρούμε τρόπους να πάρουμε τα χρήματα, είτε από μία άλλη παραχώρηση, είτε από τις λεγόμενες επιστροφές των κεντρικών τραπεζών.

Επίσης, θα μπουν και στον ΒΟΑΚ διόδια για να υπάρχει κόστος λειτουργίας. Επομένως, μην μπλέκουμε δύο εντελώς διαφορετικά έργα. Το «Πάτρα-Πύργος», το έχει πει και ο Πρωθυπουργός, το έχουμε πει κι εμείς, ότι είναι προτεραιότητα. Αυτόν τον δρόμο επιλέξαμε. Γιατί δεν πήγαμε σε νέο έργο; Ακούω αυτή την ερώτηση με πολύ μεγάλη σοβαρότητα και είμαι ειλικρινής. Με τις συμβάσεις παραχώρησης, τα έργα τελειώνουν πολύ πιο γρήγορα. Απλά πράγματα.

Η κυρία Πέρκα, που είναι μηχανικός και την εκτιμώ ιδιαιτέρως, και τα ξέρει τα ζητήματα πάρα πολύ καλά, ακούστε τι λάθος έκανε. Τα έργα παραχώρησης -λέει- είναι «λεόντειες» συμβάσεις. Συγγνώμη, στον Ε65 τι κάνατε; Ακούστε, γιατί πρέπει να δοθούν απαντήσεις.

Τα «πανωπροίκια» που δώσατε εσείς δεν ήταν 500 εκατομμύρια, για να σας φρεσκάρω λίγο τη μνήμη. Ήταν 750. Και ξέρετε ποια ήταν η διαφορά με το reset του ΄13; Ότι τα δώσατε όλα στους εργολάβους, ενώ στο reset τα λεφτά δόθηκαν για να μην «καταρρεύσει» το τραπεζικό σύστημα. Να τελειώσει, λοιπόν, αυτό το «παραμύθι», γιατί μετά το πρώτο εξάμηνο των πειραματισμών του κ. Βαρουφάκη, που θα αλλάζατε την Ευρώπη και του Προγράμματος Θεσσαλονίκης, γίνατε «βασιλικότεροι του βασιλέως».

Επίσης, πρέπει να δώσω και μία απάντηση στην κ. Πέρκα, γιατί, εδώ, χθες τέθηκε ένα ζήτημα για την ασφάλεια των αεροδρομίων. Ήρθατε εδώ και δημιουργήσατε ένα ζήτημα, ότι το «Ελευθέριος Βενιζέλος» δεν είναι μέσα στη λίστα των αεροδρομίων με ασφάλεια. Επειδή υπάρχουν πρακτικά και επειδή μας παρακολουθεί κόσμος, αν δεν είστε σίγουρη για κάτι, καλό θα ήταν να μην το αναφέρετε από βήματος Βουλής. Μπορείτε να έρθετε να μου πείτε, προσωπικά, ότι έχει βγει αυτό το δημοσίευμα, «εξέτασέ το να δούμε αν είναι αληθές».

Η λίστα αναφέρεται, όχι στα ασφαλή αεροδρόμια, όπως το «Ελευθέριος Βενιζέλος», αλλά στα αεροδρόμια, όπου λόγω της γενικής κατάστασης, της πολύ κακής που είχαμε, έπρεπε να παρθούν ειδικά μέτρα απολύμανσης των αεροσκαφών. Επομένως, ακριβώς το αντίθετο από αυτά που διαβάζουμε και μας παρουσιάσατε χθες.

Πάμε τώρα, πίσω, στο «Πάτρα-Πύργος», άλλο επιχείρημα του ΣΥΡΙΖΑ, η προκαταβολή. Ο ΣΥΡΙΖΑ λέει ότι θα δώσουμε πολλά λεφτά στην προκαταβολή, το μάξιμουμ της προκαταβολής που θα δώσουμε είναι 4 εκατομμύρια. Ξέρετε πόσα μας ζητάει ο εργολάβος για να μαζέψουμε τα σκουπίδια, από την εργολαβία, 5; Μας ζητάει 5,5 εκατομμύρια. Όλα αυτά, για να βάλουμε μια τάξη μεγέθους, ότι δεν υπάρχουν ζητήματα μεγάλων αποζημιώσεων.

Να απαντήσω στον κύριο Καραθανασόπουλο, σχετικά με το ΣτΕ και τη νότια χάραξη. Κύριε Καραθανασόπουλε, οι χαράξεις, δυστυχώς, σε μια χώρα σαν την Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι θέμα πολιτικής επιλογής μόνο, είναι και θέμα τεχνικών και περιβαλλοντικών αξιολογήσεων. Το ζήτημα της νότιας χάραξης έχει αμετάκλητη απόφαση από το ΣτΕ. Αυτή είναι μια πραγματικότητα.

Δεύτερον, συγγνώμη, προσωπική άποψη -και να καταγραφεί στα πρακτικά- το λέω με όλη τη δύναμη της φωνής μου. Θεωρώ, και η παράταξή μου και όλη η Ευρώπη έχει συμφωνήσει ότι ο χρήστης και ο ρυπαίνων πρέπει να πληρώνει. Αυτή είναι η άποψη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η άποψη της Νέας Δημοκρατίας. Τώρα, αν θέλετε να μου πείτε ότι 4,3 ευρώ να πας από την Πάτρα στον Πύργο και 4,3 ευρώ για να γυρίσεις, είναι πολλά λεφτά, εγώ σας λέω ότι διαφωνώ, διότι αυτά τα χρήματα είναι πολύ λίγα για να σώζονται ανθρώπινες ζωές. Έχουμε τα φθηνότερα διόδια στην Ευρωπαϊκή Ένωση, κυρία Πέρκα. Αυτά έγιναν με τις συμβάσεις του 2007, οι συμβάσεις παραχώρησης ήταν πρότυπο-συμβάσεις, γι’ αυτό και ολοκληρώθηκαν τα οδικά έργα.

Πάω στον κ. Βιλιάρδο που έκανε πάρα πολλές ερωτήσεις, θα προσπαθήσω να είμαι όσο πιο σαφής γίνεται. Ο χρόνος ολοκλήρωσης, ο στόχος μας είναι το 2023. Μας ρωτήσατε για τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις. Ναι, εννοείται ότι υπάρχουν περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις. Γιατί δίνουμε διόδια; Γι’ αυτό το λόγο που σας είπα πριν, αλλά και για ένα πολύ βασικό λόγο, για τη συντήρηση και τη λειτουργία των αυτοκινητοδρόμων. Πηγαίνετε στους αυτοκινητόδρομους της χώρας που έχουν διόδια και δείτε, σε τι κατάσταση βρίσκονται και πηγαίνετε στους δρόμους και στους αυτοκινητοδρόμους που δεν έχουν γίνει με παραχωρήσεις και ανήκουν στο δημόσιο και δείτε τη συντήρηση.

Αυτή είναι μια πραγματικότητα. Το ίδιο μοντέλο ακολουθούν και χώρες από την Ιταλία, την Ισπανία, την Πορτογαλία, γιατί έρχεται καμιά φορά ο ΣΥΡΙΖΑ και λέει «η Γερμανία δεν έχει διόδια». Καταρχήν, αυτό δεν είναι έτσι, πληρώνουν πάρα πολύ ακριβά διόδια τα μεγάλα φορτηγά, αλλά, εν πάση περιπτώσει, εμείς δεν είμαστε Γερμανία, τι να κάνουμε. Να συγκριθούμε με την Πορτογαλία, την Ιταλία και την Ισπανία.

Ποια είναι η αποζημίωση των εργολάβων;

Σας είπα το μάξιμουμ θα είναι 4 εκατομμύρια. Ο χρόνος της συμβάσης παραχώρησης. Θα το δείτε αυτό με την κατάθεση εγγράφων, που ζητάει ο ΣΥΡΙΖΑ. Θα μαζέψουμε τα έγγραφα. Είμαστε εντός της προθεσμίας. Ένας από τους λόγους για να κάνουμε το έργο ανταγωνιστικό και να μην έχουμε πρόβλημα είναι ότι θα κάνουμε μία μικρή προέκταση της σύμβασης παραχώρησης, αντί για το 2041, θα πάμε στο 2044 και αυτό συμφέρει και το ελληνικό δημόσιο, γιατί και το ελληνικό δημόσιο θα εισπράξει περισσότερα χρήματα με την παράταση της σύμβασης παραχώρησης. Δεν υπάρχει επιδότηση λειτουργίας, άρα η λειτουργία είναι στην ουσία από τα διόδια, δεν υπάρχει επιπλέον επιδότηση. Η συμμετοχή των 224.000.000, η συμμετοχή από το ΕΣΠΑ είναι 85%.

Προχωρώ στον κ. Καλαματιανό. Εδώ πέρα θα αποδειχθεί το μέγεθος της πολιτικής απάτης. Λέει, «ποσοστό έκπτωσης είναι μεγάλο». Μα καλά, πανηγυρίζετε γι’ αυτό; Πανηγυρίζετε; Είμαστε σοβαροί; Σας παραπέμπω σε όλες τις μελέτες, που έχουν γίνει από το ΣΤΕΑΤ, από το ΣΕΤΕ, από το ΤΕΕ. Όσο μεγαλύτερη είναι η έκπτωση σε ένα έργο, τόσο βγαίνει εκτός χρονοδιαγράμματος και στοιχίζει ακριβότερα. Αν δεν το καταλαβαίνετε αυτό, τότε, νομίζω ότι δε μπορούμε να κάνουμε διάλογο.

Δεύτερον, λέει, «μελέτες δεν υπήρχαν». Καταθέτω στα πρακτικά κάτι που σας διαψεύδει. Το είπε και ο κ. Σιμόπουλος. «Μελέτες δεν υπήρχαν», άλλο θέλατε να πείτε κ. Καλαματιανέ, αλλά δεν το καταλαβαίνετε. Για μελέτες κόστους-οφέλους εννοείτε, που έρχονται σε δεύτερο στάδιο. Καταλάβετε; Εσείς μιλάτε για μελέτες. Θα καταθέσω στα λοιπόν πρακτικά την απάντηση, που αποδεικνύει ότι η Κυβέρνηση της ΝΔ το 2014 ήταν έτοιμη να κάνει το έργο και, τώρα, θα είχε γίνει το έργο. Αυτό είναι κάτι, το οποίο νομίζω ότι όλος ο κόσμος γνωρίζει.

**ΔΙΟΝΥΣΗΣ - ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ:** ……………………….. (*ομιλία εκτός μικροφώνου*)

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Καλαματιανέ, μιλήσατε και σας ακούσαμε. Να ολοκληρώσει και ο Υπουργός; Ρωτήσατε, να πάρετε απαντήσεις;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν τους αρέσουν οι απαντήσεις. Έτσι αντιλαμβάνεται ο κ. Καλαματιανός τη δημοκρατία και «κουνάγατε και το δάχτυλο», πράγμα το οποίο δείχνει και μια νοοτροπία, που δεν ταιριάζει στο ήθος της Αριστεράς. Κανένας άλλος συνάδελφος από τον ΣΥΡΙΖΑ δεν σηκωνόταν στον κ. Σιμόπουλο, να «το κουνάει το δάχτυλο». Πού νομίζετε ότι είστε; Λυπάμαι.

Δεύτερον, άλλο ψέμα, άλλη πολιτική απάτη, άλλο fake news του ΣΥΡΙΖΑ. Ακούστε τι μας είπαν. Λέει «εμείς, για το έργο, είχαμε εξασφαλισμένη χρηματοδότηση». Αλήθεια; Είχατε; Ναι; Ωραία, σας καταθέτω στα πρακτικά τις απαντήσεις της DG REGIO, που λένε ότι «η χρηματοδότηση του έργου θα τελείωνε το 2023». Συγχαρητήρια. Τη γέφυρα εμείς την καταφέραμε. Ορίστε, τα πρακτικά είναι στα αγγλικά. Ορίστε, να καταλάβετε τα ψέματα που λέτε, κ. Καλαματιανέ, στους ψηφοφόρους σας.

Για να κλείσω εδώ πέρα, κοιτάξτε. Η σχέση του ΣΥΡΙΖΑ με την αλήθεια και με την ειλικρίνεια, είναι γνωστή. Εδώ μου κάνατε μερικές ερωτήσεις, μου είπατε ότι εσείς τα είχατε εξασφαλίσει όλα και, ορίστε, τα πρακτικά που αποδεικνύουν το αντίθετο. Έχετε πρόσβαση και δείτε τα.

Ένα ερώτημα και με αυτό κλείνω, κ. Πρόεδρε. Επαναλαμβάνεται συνεχώς από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης «πότε θα τελειώσει το έργο». Πεποίθηση - όπως σας απέδειξα με αυτά, που σας έχω πει- είναι ότι το έργο με την κατάτμηση δε θα τελείωνε ποτέ, πχ «Άκτιο-Αμβρακία», επομένως, δεν είναι πολιτική η απόφαση. Γιατί ο κ. Βαρεμένος, επειδή είναι πολύ έμπειρος πολιτικός κι επειδή ήθελε να «ξεπλύνει» τα λάθη της προηγούμενης Κυβέρνησης, γύρισε και μας είπε ότι «είναι πολιτική απόφαση της Κυβέρνησης να ακυρώσει το διαγωνισμό». Δεν είναι πολιτική απόφαση, κ. Βαρεμένε, λυπάμαι. Η απόφαση αυτή εδράζεται σε συγκεκριμένα στοιχεία, που λένε ότι, όταν σπας ένα έργο -όπως είπε ο κ. Καραθανασόπουλος- εύκολο, πεδινό σε 8 κομμάτια, οι πιθανότητες να τελειώσει στην ώρα του και στον προϋπολογισμό του είναι πραγματικά ελάχιστες. Στο «Άκτιο-Αμβρακία» λοιπόν, εσείς κάνατε ακριβώς το αντίθετο. Όταν ήρθατε το 2018, αφού είχατε καταλάβει το λάθος του 2015, γιατί ο κύριος Σπίρτζης ήταν πολύ ευφυής και ικανός Υπουργός, διότι ο ευφυής και ικανός Υπουργός και άνθρωπος αναγνωρίζει τα λάθη του και τα διορθώνει.

Τι έκανε λοιπόν ο κ. Σπίρτζης; Ακούστε, γιατί οι πράξεις αποδεικνύουν το λάθος της κατάτμησης. Το ‘18 στο «Άκτιο-Αμβρακία» δεν ακολούθησε το μοντέλο του «Πάτρα-Πύργος». Δεν συνέχισε την κατάτμηση. Τι έκανε; «Παιδιά», να τελειώνουμε, εργολαβία «σκούπα». Εκατόν πενήντα εκατομμύρια συμπληρωματική σύμβαση στο «Άκτιο-Αμβρακία», όταν το αρχικό έργο με την έκπτωση ήταν στα 177. Επομένως, το επιχείρημα αυτό που μας λέτε, κ. Βαρεμένο, λυπάμαι, αλλά δεν «στέκει».

Εμείς παρουσιάζουμε, λοιπόν, μία λύση, η οποία θεωρούμε ότι είναι πράξη ευθύνης. Εμείς κάνουμε το δύσκολο. Εμείς επιλέγουμε τον δύσκολο δρόμο. Τον ξέρουμε ότι είναι δύσκολος ο δρόμος, κ. Κατρίνη. Ξέρουμε ότι υπάρχει πολύ μεγάλη «αναμπουμπούλα» στην Πάτρα και στην Ηλεία, δεν ζούμε αλλού. Διαβάζουμε τα δημοσιεύματα, μιλάμε με τους βουλευτές μας και γνωρίζουμε ότι ο κόσμος έχει φτάσει σε ένα σημείο που δεν τον ενδιαφέρουν οι τεχνικές λεπτομέρειες. Έτσι δεν είναι;

Τι σου λέει ο κόσμος; Θέλω να τελειώσει το έργο. Εμείς, λοιπόν, παίρνουμε το δύσκολο δρόμο και λέμε ότι πρέπει να πάμε σε άλλη λύση. Για να το εξασφαλίσουμε αυτό, κάναμε το εξής. Κάναμε αυτό που δεν κάνατε εσείς. Εξασφαλίσαμε τη χρηματοδότηση γέφυρα.

Κλείνοντας, νομίζω ότι κάναμε μία -με τις εξάρσεις της- πολιτισμένη κουβέντα. Νομίζω ότι, εδώ πέρα, τέθηκαν όλα τα ερωτήματα που είχατε και απάντησα με όση μεγαλύτερη ειλικρίνεια μπορούσα. Απάντησα, επίσης, και στις μομφές της Αντιπολίτευσης. Μου κάνει ιδιαίτερη εντύπωση το γεγονός, ότι αυτή τη στιγμή, εδώ πέρα, δεν υπήρξε κάποιος εκπρόσωπος από προηγούμενη Κυβέρνηση να έρθει και να συμμετάσχει σε αυτόν το διάλογο. Ο διάλογος, ξέρετε, κάνει καλό στη δημοκρατία. Μπορεί να διαφωνούμε, μπορούμε να συμφωνούμε, αλλά καλό είναι αυτός ο διάλογος να γίνεται και να μας ακούει ο κόσμος.

Θέλω να πω ότι εγώ είμαι πάντα ανοιχτός στο διάλογο, αλλά και η Κυβέρνηση της ΝΔ και όταν και εφόσον υπάρχει η οποιαδήποτε εξέλιξη, θετική, αλλά και αρνητική, εγώ δεν λέω ότι ο δρόμος είναι «στρωμένος με ροδοπέταλα», εμείς θα έρθουμε εδώ πέρα και, στο τέλος, θα κριθούμε γι’ αυτό.

Προτεραιότητα, όμως, είναι ότι το έργο θα γίνει. Και θα γίνει, κ. Κατρίνη, και αναφέρομαι σε εσάς, γιατί εσείς κάνατε την ερώτηση, διότι, απλούστατα, η χρηματοδότηση είναι εξασφαλισμένη, πράγμα το οποίο για μένα -και νομίζω για όλους τους ανθρώπους που καταλαβαίνουν πέντε πράγματα- είναι το πιο σημαντικό. Δηλαδή, πρώτα έχεις εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και είσαι σίγουρος ότι έχεις τα λεφτά για ένα εύλογο χρονικό διάστημα και αυτό είναι το πιο σημαντικό.

Ο πρώτος στόχος είναι να τελειώσει το ‘23 και εμείς, από την πλευρά μας, θα ασκήσουμε όλες τις -δεν θα ήθελα να πω πιέσεις-, αλλά, ξέρετε, με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή γίνεται ένας διάλογος. Επιστρέφει, κάνει ερωτήσεις, τόσο η Regio, όσο και η Grow, αλλά και οι άλλοι. Εμείς είμαστε στη διάθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Να σας πω και κάτι, το οποίο δεν δημοσιεύτηκε. Κατά τη διάρκεια της καραντίνας, υπήρξε τηλεδιάσκεψη, στην οποία συμμετείχε ο Πρωθυπουργός και ο αρμόδιος Υπουργός, για το ζήτημα του Ε65 και του «Πάτρα-Πύργος» με την κυρία Βερστάγκεν. Είμαστε σε ένα πολύ καλό δρόμο και, από εκεί και πέρα, υπάρχει αυτή τη στιγμή μία δέσμευση της Κυβέρνησης ότι αυτά τα δύο έργα θα γίνουν.

Τρία έργα είναι στην ουσία που υπολείπονται σε αυτή τη χώρα. Μιλάω για τα μεγάλα έργα, μην πάμε στα μικρά. Είναι το «Πάτρα-Πύργος», είναι το βόρειο κομμάτι του Ε65 και είναι και ο ΒΟΑΚ. Αυτά τα τρία έργα θα τα δρομολογήσουμε. Αυτά τα τρία έργα θα πάρουν το χρόνο τους. Όπως είπε και ο κ. Μπουκώρος, άλλοι τα σχεδιάζουν, άλλοι τα δημοπρατούνε, άλλοι κόβουν τις κορδέλες. Έτσι είναι τα μεγάλα έργα. Πρέπει να υπάρχει συνέχεια στο κράτος. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Για λόγους δικαιοσύνης, τον λόγο θα πάρει ο κ. Καραθανασόπουλος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, δεν θα κάνω ιδεολογική αντιπαράθεση μαζί σας, είμαστε απέναντι στη λογική «ο χρήστης πληρώνει». Είναι μια απαράδεκτη λογική. Θα ήθελα να βάλω δύο σημεία. Για «τον χρήστη πληρώνει», είναι μια αντιδραστική λογική, δεν συμφωνούμε, αλλά είναι άλλο θέμα αυτό, επειδή είναι της ΕΕ, δεν σημαίνει ότι είναι και καλή. Το πρώτο σημείο είναι το εξής: είπατε για την απόφαση του ΣτΕ. Η απόφαση του ΣτΕ δεν είναι απαγορευτική. Τουλάχιστον, η προηγούμενη ηγεσία του υπουργείου, με τον κ. Σπίρτζη, δεν έβαζε ως ζήτημα την απόφαση του ΣτΕ για την νότια χάραξη, «μίλαγε» για το κόστος και για την καθυστέρηση, που αυτά αντιμετωπίζονται. Άρα, λοιπόν, δεν είναι απαγορευτική η απόφαση του ΣτΕ για την νότια χάραξη. Δεύτερον, τα διόδια είναι πολύ ακριβά. Γιατί πρέπει να τα δούμε με βάση τι βάζει ο εργολάβος. Ο εργολάβος δεν βάζει ούτε καν το 10%. Γι’ αυτό είναι πολύ ακριβά τα διόδια. Δεν παίρνει το κράτος τίποτα, αντίθετα, το κράτος αποζημιώνει τον εργολάβο, όπως δώσατε περίπου 120 εκατομμύρια στις κοινοπραξίες εν μέσω κορωνοϊού, γιατί είχαν λιγότερη κίνηση.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση. Με την εκτενή συζήτηση, δόθηκε η δυνατότητα σε όλους τους συναδέλφους να διατυπώσουν τις απόψεις τους. Θεωρώ ότι εδόθη και όλος ο χρόνος που ήθελαν και είχαν στη διάθεσή τους και, συνάμα, δόθηκαν και οι απαντήσεις από τον κ. Υπουργό. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Μελάς Ιωάννης, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Νικολακόπουλος Ανδρέας, Αυγερινοπούλου Διονυσία-Θεοδώρα, Οικονόμου Ιωάννης, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Ταγαράς Νικόλαος, Φόρτωμας Φίλιππος, Βαρεμένος Γεώργιος και Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη).

Τέλος και περί ώρα 13.05΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**