**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 20 Ιουνίου 2024, ημέρα Πέμπτη και ώρα 14.15΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τα στοιχεία φακέλων προσυμβατικής διαδικασίας προ της υπογραφής των συμβάσεων για τα έργα:

α) Εγγειοβελτιωτικά Έργα Παραλιμνίων Περιοχών Αμβρακίας – Αμφιλοχίας και Βάλτων Α΄ Φάση Ν. Αιτωλοακαρνανίας,

β) Κατασκευή Έργων ύδρευσης Νομών Πρέβεζας – Άρτας – Λευκάδας,

γ) Κατασκευή Φράγματος Τσικνιά Ν. Λέσβου, Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Νερού και Δικτύων,

δ) Κατασκευή Τμήματος της Ιονίας Οδού από τη Συμβολή της με την Εγνατία Οδό μέχρι την Κακαβιά και τα Ελληνοαλβανικά Σύνορα και

ε) Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου Έργων της Αττικό Μετρό ΑΕ στον Νομό Θεσσαλονίκης με Κωδικό Αναφοράς RFP-434/23.

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, κ. Κωνσταντίνος Μαγουλάς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγενάκης Ελευθέριος, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα, ξεκινάει η συνεδρίαση της επιτροπής μας, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τα στοιχεία φακέλων προσυμβατικής διαδικασίας προ της υπογραφής των συμβάσεων για τα έργα: α) Εγγειοβελτιωτικά Έργα Παραλιμνίων Περιοχών Αμβρακίας – Αμφιλοχίας και Βάλτων Α΄ Φάση Ν. Αιτωλοακαρνανίας, β) Κατασκευή Έργων ύδρευσης Νομών Πρέβεζας – Άρτας – Λευκάδας, γ) Κατασκευή Φράγματος Τσικνιά Ν. Λέσβου, Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Νερού και Δικτύων, δ) Κατασκευή Τμήματος της Ιονίας Οδού από τη Συμβολή της με την Εγνατία Οδό μέχρι την Κακαβιά και τα Ελληνοαλβανικά Σύνορα και ε) Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου Έργων της Αττικό Μετρό ΑΕ στον Νομό Θεσσαλονίκης με Κωδικό Αναφοράς RFP-434/23.

Η διαδικασία θα είναι ως εξής: Θα μας ενημερώσει αρχικά ο Υπουργός, ο κ. Σταϊκούρας και αν υπάρχουν ερωτήσεις ή τοποθετήσεις συναδέλφων θα ακολουθήσουν αμέσως μετά.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κρίναμε σκόπιμο να ενημερώσουμε τη Βουλή των Ελλήνων και την Επιτροπή για πέντε σημαντικά έργα τα οποία υπερβαίνουν τα 650 εκατομμύρια ευρώ. Θα μου επιτρέψετε εισαγωγικά, αν και δεν το συνηθίζω, να καταθέσω στα πρακτικά το τι ακούσαμε γι’ αυτά τα έργα το τελευταίο χρονικό διάστημα και από παριστάμενους συναδέλφους. Επικίνδυνα ανεύθυνη κυβέρνηση, επικοινωνιακές φιέστες και φτηνή εντυπωσιασμοί οι ανακοινώσεις δήθεν εξασφαλισμένης χρηματοδότησης, δεν θα πω τους συναδέλφους, θα τα καταθέσω στα πρακτικά, νομίζω γνωρίζουν οι ίδιοι τι έχουν πει και στο οποίο σήμερα υποθέτω θα πουν συγγνώμη. Παρακαλώ στα πρακτικά όλες αυτές οι ανακοινώσεις των τελευταίων μηνών επί των έργων τα οποία θα συζητήσουμε. Όπως καταλαβαίνετε, συνεπώς δεν μιλάμε για φιέστες και όπως αντιλαμβάνεστε μιλάμε για έργα, τα οποία, εκτιμούμε, ότι τις επόμενες εβδομάδες θα υπογραφούν και σχετικές συμβάσεις. Πέντε έργα, δύο ύδρευσης, ένα αρδευτικό, ένας οδικός άξονας και η επέκταση του Μετρό, ουσιαστικά η μελέτη για την επέκταση του Μετρό, άθροισμα, όπως σας είπα, πάνω από 650 εκατομμύρια ευρώ εξασφαλισμένοι πόροι.

Ξεκινάω από την κατασκευή έργων ύδρευσης στην Περιφερειακή Ενότητα Πρέβεζας, Άρτας, Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας, προϋπολογισμού 141 εκατ. ευρώ. Για όσους επικαλούνται, ότι είναι επικοινωνιακή φιέστα αυτό το έργο, έχει και ενάριθμο από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προϋπολογισμός 141 εκατομμυρίων ευρώ. Τα έχουμε παρουσιάσει όλα δημόσια, το περάσαμε και από το Υπουργικό Συμβούλιο, άρα, τη σχετική παρουσίαση μπορείτε να τη δείτε. Πάρα ταύτα, οφείλω να μοιραστώ μαζί σας τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού.

Γιατί το έργο είναι αναγκαίο; Είναι αναγκαίο, γιατί το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών αδυνατεί να καλύψει πλήρως τις ανάγκες των εξυπηρετούμενων περιοχών, ιδιαίτερα σε περιόδους αιχμής, γιατί διαπιστώνονται προβλήματα διαρροών λόγω διάβρωσης, παρατηρείται μη ορθολογική διανομή του διαθέσιμου νερού στους οικισμούς και καταγράφεται σημαντική αύξηση του εποχικού πληθυσμού τους καλοκαιρινούς μήνες στους παραθαλάσσιους οικισμούς. Αντικείμενο του έργου αποτελεί η κατασκευή νέου δικτύου μεταφοράς νερού 104 χιλιομέτρων από τις πηγές του Αγίου Γεωργίου Λούρου μέχρι τη Λευκάδα. Προβλέπεται η κάλυψη των αναγκών ύδρευσης οικισμών στις Περιφερειακές Ενότητες Άρτας, Πρέβεζας, Αιτωλοακαρνανίας και Λευκάδας. Θα εξυπηρετηθούν περισσότεροι από 150.000 κάτοικοι.

Με το έργο αυτό επιτυγχάνεται η κάλυψη των σημερινών και των μελλοντικών υδατικών αναγκών των εξυπηρετούμενων περιοχών και η μείωση της υπεράντλησης νερού από γεωτρήσεις, με αποτέλεσμα να βελτιωθούν τα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά των υδατικών συστημάτων της περιοχής του έργου. Το έργο έχει δημοπρατηθεί, έχει εγκριθεί η κατακύρωσή του και έχει ολοκληρωθεί ο προσυμβατικός έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο και έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για το οποίο θέλω να σας ενημερώσω, ότι τις επόμενες εβδομάδες, ενώ το ετήσιο πρόγραμμα ήταν λίγο περισσότερα από 300 εκατομμύρια ευρώ τα τελευταία χρόνια, θα υπερβαίνει πλέον τα 550 εκατομμύρια ευρώ, έτσι ώστε να εκτελούμε έγκαιρα τα έργα και να υλοποιήσουμε και μια νέα γενιά δημοσίων έργων. Η συνολική προθεσμία εκτέλεσης είναι 40 μήνες από την ημέρα υπογραφής της σύμβασης, εκ των οποίων 36 μήνες είναι για κατασκευαστικές εργασίες και 4 μήνες είναι η δοκιμαστική λειτουργία και μετά την βεβαίωση περαίωσης, τη λήξη, δηλαδή, της δοκιμαστικής περιόδου, ο ανάδοχος θα συντηρεί και θα λειτουργεί το έργο για 36 μήνες. Εκτιμούμε, ότι μέσα στον Ιούλιο θα υπογραφεί και η σύμβαση. Άρα, θα ξεκινήσει η κατασκευή του έργου.

 Δεύτερον, φράγμα στην περιοχή Τσικνιά στην Περιφερειακή Ενότητα Λέσβου, προϋπολογισμού 113 εκατομμυρίων ευρώ. Πρόσφατα είχαμε επισκεφτεί την περιοχή με τον αγαπητό συνάδελφο τον Αντιπρόεδρο της Βουλής και τον Πρωθυπουργό, είχαμε δεσμευτεί πριν τις εκλογές, κάποιοι μίλησαν για επικοινωνιακές φιέστες, εξασφαλισμένη χρηματοδότηση με ενάριθμο από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Εξαιρετικά σημαντικό έργο, συμπληρωματικό προς οδικό άξονα τον οποίο παραδώσαμε στη κυκλοφορία από την Καλλονή μέχρι το Σίγρι και νομίζω, ότι η τοπική κοινωνία το αναγνωρίζει. Τι πρόβλημα πάμε να καλύψουμε; Επάρκεια σε περιόδους αιχμής σε τουριστικές περιοχές, αρχικά Μυτιλήνη, Αγία Παρασκευή και Καλλονή, σε μεταγενέστερη φάση μπορεί να επεκταθεί το έργο αυτό, μεγάλες απώλειες νερού στο εσωτερικό και εξωτερικό υδροδοτικό σύστημα, εξάντληση φέρουσας ικανότητας υφιστάμενων πηγών υδροδότησης, ποιοτικά προβλήματα υφιστάμενης πηγής υδροδότησης και υποβάθμιση του υπόγειου υδροφόρου, κυρίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Αντικείμενο του έργου η ολοκλήρωση ενός αυτοτελούς και λειτουργικά ανεξάρτητου συστήματος υδροδότησης με 24.000 κυβικά μέτρα την ημέρα πόσιμο νερό, επαναλαμβάνω, κατά το πρώτο στάδιο ανάπτυξης του έργου της πόλης της Μυτιλήνης και των οικισμών Καλλονής και Αγίας Παρασκευής. Πόσοι θα εξυπηρετηθούν από αυτό το έργο; Προηγουμένως σας είχα πει 150.000, εδώ 100.000 κάτοικοι. Οφέλη; Εξασφάλιση επαρκούς και υψηλής ποιότητας νερού ύδρευσης, με δυνατότητα ταμίευσης σε περιόδους ξηρασίας λειψυδρίας, αναβάθμιση υποδομών ύδρευσης του νησιού, παροχή εναλλακτικής δυνατότητας απόληψης υδατικών πόρων για ύδρευση και άλλες χρήσεις, προστασία υπόγειων υδάτων από υπερεκμετάλλευση, παροχή νερού για χρήση άρδευσης με την προώθηση πρόσφατων έργων και δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης των έργων.

Υπενθυμίζω και υπερτονίζω, την αντιπλημμυρική προστασία πεδινών περιοχών της πεδιάδας στην Καλλονή. Ομοίως, το έργο έχει ήδη δημοπρατηθεί, έχει εγκριθεί η κατακύρωσή του, έχει ολοκληρωθεί ο προσυμβατικός έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο, με προθεσμία ολοκλήρωσης 60 μήνες από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης, 3 έτη για κατασκευαστικές εργασίες, 1,5 έτος για την πλήρωση του φράγματος, 6 μήνες δοκιμαστική λειτουργία. Δεν λέω τυχαία τους μήνες, γιατί θα αντιληφθείτε, ότι δεν ήταν δυνατόν, εφικτό, να υλοποιηθούν έργα εντός συγκεκριμένων χρονικών ορίων που από κάποιους είχαν τεθεί. Μετά τη βεβαίωση περαίωσης, τη λήξη δηλαδή της δοκιμαστικής λειτουργίας, ο ανάδοχος θα συντηρεί και θα λειτουργεί το έργο για 24 μήνες.

Τρίτον, επέκταση της Ιόνιας Οδού στο τμήμα Ιωάννινα - Κακαβιά προϋπολογισμού 310 εκατομμυρίων ευρώ. Ο οδικός άξονας αυτός είναι περίπου 70 χιλιόμετρα, 69,5. Είναι ο δυτικότερος κάθετος άξονας της Εγνατίας Οδού και αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Το έργο είναι συνέχεια της Ιόνιας Οδού από τα Γιάννενα προς τα ελληνοαλβανικά σύνορα στην περιοχή της Κακαβιάς διασχίζοντας την περιφερειακή ενότητα Ιωαννίνων. Το συγκεκριμένο οδικό έργο βελτιώνει τη συνδεσιμότητα του νομού με την υπόλοιπη Ελλάδα, συμβάλλοντας στην ανάπτυξή της, ενώ αποτελεί την κύρια πύλη εισόδου της χώρας από την Αλβανία και κατ’ επέκταση τα δυτικά βαλκάνια. Επίσης, ο νέος οδικός άξονας θα συνδέει τον διεθνή αερολιμένα Ιωαννίνων και μέσω της Εγνατίας Οδού τον λιμένα Ηγουμενίτσας, όπως επίσης και τη βιομηχανική περιοχή των Ιωαννίνων με τους κύριους οδικούς άξονες.

Δύο υποτμήματα, το ένα καινούργια χάραξη και το δεύτερο βελτίωση υφιστάμενης χάραξης. Το πρώτο είναι η Ιωάννα – Καλπάκι, το μεγαλύτερο κομμάτι 46,4 χιλιόμετρα, μια σήραγγα, τρεις γέφυρες, έξι ανισόπεδοι κόμβοι. Το δεύτερο τμήμα Καλπάκι – Κακαβιά 23,1 χιλιόμετρα, βελτίωση της υφιστάμενης χάραξης, δυο γέφυρες, έξι ανισόπεδοι κόμβοι. Έχει εκδοθεί η απόφαση έγκρισης των δικαιολογητικών του προσωρινού αναδόχου, καθώς και η απόφαση κατακύρωσης και ανάθεσης της υπόψη σύμβασης. Σημειώνεται, ότι η προς υπογραφή σύμβαση διήλθε και ολοκλήρωσε επιτυχώς τον προσυμβατικό της έλεγχο. Αυτό έγινε τώρα τον Ιούνιο. Ο χρόνος ολοκλήρωσης και παράδοσης του έργου είναι 54 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης. Επαναλαμβάνω, όλα αυτά είναι δημόσια διαθέσιμα στο site του Υπουργείου μετά την παρουσίαση που κάναμε στο υπουργικό συμβούλιο. Έχει συγκεκριμένα διαγράμματα και τοπογραφικά των συγκεκριμένων χώρων.

 Τέταρτο έργο, όπως είχαμε δεσμευτεί στις σχετικές περιοχές πριν τις εκλογές. Εγγειοβελτιωτικά έργα στις παραλίμνιες περιοχές της Αμβρακίας, Αμφιλοχίας και Βάλτου της περιφερειακής ενότητας Αιτωλοακαρνανίας προϋπολογισμού 65 εκατομμύρια ευρώ. Οι παρεμβάσεις αφορούν αρδευτικά και αντιπλημμυρικά έργα, έργα αποχέτευσης και αποστράγγισης, έργα μεταφοράς και διανομής αρδευτικού νερού. Με την κατασκευή του έργου επιτυγχάνεται η μείωση των κατά κλήσεων στην πεδινή ζώνη και η μείωση της συχνότητας ζημιών στις καλλιέργειες μέσω των αποχετευτικών αντιπλημμυρικών έργων, η εξασφάλιση αρδευτικού νερού καλής ποιότητας στο σύνολο των καλλιεργειών στην περιοχή των έργων, περίπου θα καλύψουμε 33.500 στρέμματα.

Η σωστή διαχείριση μεταφορά και κατανομή του διαθέσιμου νερού με ορθολογικό τρόπο, σύμφωνα με τις ανάγκες της αρδευόμενης περιοχής και το είδος της καλλιέργειας.

Πέρα από το πεδίο, όμως, της αγροτικής καλλιέργειας η υλοποίηση των έργων αναμένεται να συμβάλει ολιστικά στην ανάπτυξη της περιοχής, ιδίως στον συγγενή τομέα της κτηνοτροφίας, αλλά και εν γένει στην παραγωγική δραστηριότητα των περιοχών των έργων. Κατ’ αντιστοιχία ο συγκεκριμένος διαγωνισμός, αλλά και η προς υπογραφή σύμβαση διήλθε απ’ όλα τα αναγκαία στάδια προσυμβατικού ελέγχου. Είμαστε έτοιμοι και εδώ για υπογραφή της σύμβασης.

 Το έργο, όπως και κάποια άλλα στα οποία υπήρχαν προβληματισμοί για τη χρηματοδότηση, το Ωραιόκαστρο, το Λουτράκι και κάποια άλλα, εντάχθηκε. Όχι θα ενταχθεί, εντάχθηκε στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων και χρηματοδοτείται πλέον από τις πιστώσεις που υποστηρίζουν το έργο με τίτλο «κατασκευή νέων έργων αντιπλημμυρικής προστασίας αρμοδιότητας διεύθυνσης δ 19» του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Ο εκτιμώμενος χρόνος αποπεράτωσης των εργασιών και παράδοση συγκεκριμένου έργου είναι 36 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης.

 Τέλος, πέμπτο έργο, υπηρεσίες τεχνικού συμβούλου έργων της Ελληνικό Μετρό στη Θεσσαλονίκη, προϋπολογισμού περίπου 25.000.000 ευρώ. Το αντικείμενο της σύμβασης περιλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών από έναν έμπειρο τεχνικό σύμβουλο, ο οποίος θα διαθέτει την αναγκαία απαραίτητη τεχνογνωσία, προκειμένου να υποστηρίξει την Ελληνικό Μετρό στην υλοποίηση μελετών και έργων που αφορούν το βασικό έργο του μετρό Θεσσαλονίκης, την επέκταση προς την Καλαμαριά, την επέκταση προς το αεροδρόμιο, την επέκταση προς τις βορειοδυτικές συνοικίες και άλλα έργα προς ωρίμανση στην περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης. Υπενθυμίζω και επαναλαμβάνω ότι το μετρό στη Θεσσαλονίκη θα παραδοθεί στους πολίτες το Νοέμβριο του 2024 και το δεύτερο τρίμηνο του 2025 θα παραδοθεί και η επέκταση προς την Καλαμαριά. Πρόσφατα δε, ανακοινώσαμε ως πολιτική ηγεσία την πρόθεσή μας, αξιοποιώντας και τεχνικούς συμβούλους, να προχωρήσουμε στις επεκτάσεις του μετρό στη Θεσσαλονίκη, πρωτίστως προς τις βορειοδυτικές συνοικίες. Όλα αυτά είναι δημόσια διαθέσιμα και όποιος θέλει μπορεί να τα δει και να κάνει σχετικές παρατηρήσεις. Η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης ανέρχεται περίπου στα 25,2 εκατομμύρια ευρώ. Η σύμβαση αυτή θα χρηματοδοτηθεί από την Ε.Ε., πόρους ΕΣΠΑ 14 20 και ΕΣΠΑ 21 27 και από εθνικούς πόρους μέσω του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων. Διάρκεια σύμβασης 60 μήνες από την ημερομηνία που θα υπογραφεί. Ο συγκεκριμένος διαγωνισμός, καθώς και η προς υπογραφή σύμβαση ομοίως, διήλθαν όλα τα αναγκαία στάδια προσυμβατικού ελέγχου.

 Συνεπώς και τα 5 έργα που σήμερα ανέφερα και ανέλυσα είναι όλα δημόσια διαθέσιμα εδώ και ημέρες οι παρουσιάσεις τους, έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, έχουν περάσει όλα από το Ελεγκτικό Συνέδριο και είμαστε προς υπογραφή συμβάσεων τις επόμενες εβδομάδες. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καταρχάς, θα ήθελα κύριε Υπουργέ να σας ευχαριστήσω και εγώ για την ενημέρωση την οποία είχατε την ευχαρίστηση να μας κάνετε και υποχρέωση βέβαια, όπως προκύπτει από τον Κανονισμό. Να μου επιτρέψετε να σας συγχαρώ με την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα με την οποία ενεργείτε από την ημέρα που αναλάβατε τα καθήκοντά σας.

Το λέω αυτό γιατί δίνει η κυβέρνηση και εσείς προσωπικά μία μεγάλη προτεραιότητα στην περιφέρεια, η οποία τα προηγούμενα χρόνια, τις προηγούμενες δεκαετίες, είχε αδικηθεί εν σχέσει με το κέντρο. Βλέπω ότι το βάρος της κυβέρνησης τώρα και του Υπουργείου σας πέφτει στην περιφέρεια. Να αναφερθώ ειδικότερα στο μεγάλο έργο, το οποίο γίνεται στην πατρίδα μου και αν χρειαστεί, σε ενδεχόμενες δευτερολογίες, αν χρειαστεί και το επιτρέψει ο Πρόεδρος, να επανέλθω.

Πράγματι, στην πατρίδα μου, τη Λέσβο, η οποία ήταν ένα πολύπαθο μέρος, η Κυβέρνηση, από την πρώτη μέρα που ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας, δείχνει μεγάλο βάρος για την ανάπτυξη του νησιού και λόγω του ότι είχε υποστεί όλη αυτή την οπισθοχώρηση και στον τουρισμό αλλά σε όλους τους τομείς, εξαιτίας του μεταναστευτικού αλλά και της αδιαφορίας η οποία υπήρχε προηγούμενων κυβερνήσεων.

Το έργο αυτό που, όπως αναφέρατε, κύριε Υπουργέ, είναι ένα έργο αναπτυξιακό και χρήσιμο για τον τόπο. Τα νερά στη Λέσβο, όπως σε όλα τα νησιά μας, όπως ξέρετε, όλες οι μελέτες μας λένε αλλά και το Πανεπιστήμιο Αιγαίου όπως μας έχει ενημερώσει, υποχωρούν, ο υδροφόρος ορίζοντας έχει υποχωρήσει πάρα πολύ. Οφείλεται αυτό, βέβαια και στις πολλές γεωτρήσεις και καλλιέργειες που γίνονται και ήταν ένα έργο το οποίο θα λύσει πολλά προβλήματα, ειδικά το πόσιμο νερό στην πατρίδα.

Αναφερθήκατε, πριν συνεχίσω εδώ και για το μεγάλο έργο το αναπτυξιακό, που αφορούσε την οδική αρτηρία Καλλονής - … (δεν ακούγεται). Μια αρτηρία, η οποία είχε ξεκινήσει από πολύ παλιά χρόνια. Θα το πω αυτό, γιατί όλα πρέπει να τα λέμε, είχε ξεκινήσει σαν προγραμματισμός από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ αλλά όμως μείναμε στα χαρτιά. Έγιναν κάποιες μελέτες, οι οποίες επί των κυβερνήσεών μας επικαιροποιήθηκαν και στη συνέχεια άρχισε το έργο με την προηγούμενη κυβέρνηση μας και συνεχίστηκε τώρα.

Υπήρχε μια μεγάλη καθυστέρηση, το λέω αυτό προς ενημέρωση των συναδέλφων, στην προηγούμενη κυβέρνηση, στην Κυβέρνηση ΣΥ.ΡΙΖ.Α., που συνεχιζόταν το έργο με την εταιρεία ΤΟΞΟΤΗΣ. Ο πρόεδρος της εταιρείας είχε εμπλακεί τότε με την γνωστή περιπέτεια με τα κανάλια και τις εγγυητικές επιστολές, οι οποίες δεν είχαν αντίκρισμα για να ανταποκριθεί, με συνέπεια να δεσμευθούν οι καταθέσεις του και υπήρχε μια μεγάλη καθυστέρηση. Συνεχίσθηκε, βέβαια, το έργο στη συνέχεια, ειδικότερα όταν ανέλαβε η Κυβέρνησή μας και με εντολή του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη, το έργο έτρεξε όλα αυτά τα χρόνια και είχαμε τη χαρά να σας υποδεχθούμε στη Μυτιλήνη και εσάς προσωπικά.

Θέλω να ευχαριστήσω και τις υπηρεσίες σας και τις τεχνικές και τις διοικητικές, ύστερα από την εντολή – παραίνεση, που είπατε, για να τρέξει αυτό το έργο, το οποίο αυτή τη στιγμή έχει αλλάξει τη μορφή του νησιού.

Δε θα αναφερθώ στα άλλα έργα τα μεγάλα που έγιναν στο νησί μου, γιατί δεν είναι της αρμοδιότητας του Υπουργείου σας, οπότε μένω σε αυτό το μεγάλο έργο το οποίο έγινε, σε συνδυασμό με το Λιμάνι του Σιγριού, που πάλι επί των ημερών της Κυβέρνησής μας κατέστη ασφαλές και λειτουργικό.

Βέβαια, υπάρχουν κάποιες ελλείψεις, οι οποίες έχουν σχέση και με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όσον αφορά τη συχνότητα των δρομολογίων, αλλά είναι ένα ζήτημα το οποίο μελετάμε με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Το έργο, λοιπόν, αυτό, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε, έχει ξεκινήσει η σύλληψή του για να γίνει από το 2013. Ο διαγωνισμός έγινε το 2012, αρχίζει το 2013, στην εταιρεία που έγινε τότε, μια εταιρεία η οποία θεωρείται από τις πιο μεγάλες στην Ευρώπη και υπεύθυνες και προχωρήσαμε με ταχείς ρυθμούς. Ολοκληρώθηκε η μελέτη από την εν λόγω εταιρεία και, όπως πολύ σωστά είπατε, παρακολουθήσαμε και τον προσυμβατικό έλεγχο, αφού βγήκε ο προσωρινός μειοδότης και κατέστη και οριστικός μειοδότης. Τρέξατε το θέμα και πάλι, το τονίζω αυτό, χάρη σε εσάς το έργο αυτό έχει τελειώσει και δεν αποτελεί κάποια εύσχημο μνεία μόνο για σας. Το θέμα είναι ότι το αγαπήσατε το έργο, το είδατε, ήρθατε επί τόπου και αυτή τη στιγμή έχει τελειώσει και ο προσυμβατικός έλεγχος και περιμένουμε να υπογραφεί η σύμβαση με την ανάδοχο εταιρεία.

Βέβαια, υπήρξε μια μικρή καθυστέρηση, η οποία όμως οφειλόταν στην καθυστέρηση της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, την οποία πάλι οι υπηρεσίες σας την έτρεξαν και έτσι καλύφθηκε όλο αυτό το κενό.

Η δεύτερη φάση του έργου, δεν ξέρω αν θα γίνει η πρόβλεψη της δαπάνης, θα γίνει σε εύθετο χρόνο φαντάζομαι, όταν τελειώσει η πρώτη μελέτη, η πρώτη φάση του έργου. Νομίζω ότι εφόσον είναι προγραμματισμένο, φαντάζομαι ότι θα τελειώσει και η δεύτερη φάση, που αφορά την επέκταση όλης της άρδευσης, γιατί με την επέκταση στην περιοχή του Πολυχνίτου καλύπτεται περίπου το 80% του νησιού.

Αν κατάλαβα καλά, κύριε Υπουργέ, είπατε ότι ο χρόνος της κατασκευής της πρώτης φάσης θα είναι τρία χρόνια;

Είναι ένας χρόνος πολύ καλός, αν λάβουμε υπόψη τις πληροφορίες που είχαμε από άλλα φράγματα της ίδιας εκτάσεως που ήταν πολύ μεγαλύτερος.

Ο διαγωνισμός, όπως σας είπα, είχε εξηγήσει το 2012, τα τεύχη δημοπράτησης είχαν βγει έγκαιρα. Ωραία, αυτά ήθελα να πω. Θέλω και πάλι να σας ευχαριστήσω για την ταχύτητα με την οποία ενεργήσατε. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Μαμουλάκης, έχει το λόγο.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ’ αρχάς, να ευχαριστήσω κι εγώ, με τη σειρά μου, για την ενημέρωση την οποία λαμβάνουμε από τον αρμόδιο Υπουργό σήμερα, σε αντίθεση, δυστυχώς, με τα προηγούμενα έτη, της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου, όπου παρήλθαν τέσσερα και πλέον έτη χωρίς την παραμικρή ενημέρωση για κανένα απολύτως έργο, εννοώ προ της συμβασιοποίησής του.

Ξεκινάω, λοιπόν, την τοποθέτησή μου εδραζόμενη σε τρεις πυλώνες. Ξεκινάω από τα έργα τα οποία ανέφερε ο Υπουργός, μιλώ για τα αντιπλημμυρικού χαρακτήρα, εγγειοβελτιωτικού χαρακτήρα επίσης, καθώς και για τη διαχείριση υδάτινων πόρων. Έργα σημαντικά αναμφίβολα και σε μια εποχή που, αν μη τι άλλο, η κλιματική κρίση, η κλιματική αλλαγή, είναι ante portas.

Δε μπορώ, όμως, παρά να μην επισημάνω εύλογα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η επιτελικότητα μάλλον δεν είναι και τόσο υψηλά στην ατζέντα της παρούσας Κυβέρνησης, όπως τουλάχιστον ανέφερε στα πρώτα χρόνια διακυβέρνησής της. Εννοώ ότι υπάρχουν πολλές παλινδρομήσεις, χωρίς να θέλω να κατηγορήσω την παρούσα ηγεσία του Υπουργείου, γιατί τα γραπτά μένουν.

Βλέπω τις αποφάσεις εντάξεων, κύριε Υπουργέ και στο ΠΔΕ, αρχικά το 2022 και την απόπειρα της προηγούμενης ηγεσίας του κ. Καραμανλή, να ενταχθούν στο RRF. Υπήρξαν προσπάθειες ένταξης RRF.

Τι συνέβη, τι συνετελέσθη, εν τέλει;

Χάθηκε πολύτιμος χρόνος και υπήρξαν απεντάξεις των έργων αυτών, είτε λόγω μη ωρίμανσης είτε λόγω άλλων αναγκών. Σχετικά με αυτό, θα ήθελα να ακούσω και την επίσημη δικαιολογία ή αιτιολόγηση, αν θέλετε, του Υπουργείου, γιατί είχαμε αυτές τις εντάξεις και απεντάξεις συνάμα. Εγώ βλέπω εγγραφές στο ΠΔΕ από το 2022, των συγκεκριμένων έργων και βλέπουμε και διαγωνιστικές διαδικασίες, οι οποίες ξεκίνησαν την εποχή εκείνη και ολοκληρωθήκαν στην πορεία.

Άρα, είχαμε ένα χρονικό διάκενο, ένα δομικό χρονικό διάκενο δύο περίπου ετών. Τα έργα θα μπορούσαν να είχαν τρέξει ενδεχομένως, αν είχαν γραφεί από την αρχή στο ΠΔΕ.

Ένα σχόλιο γύρω από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων. Βλέπουμε και παρατηρούμε, επειδή παρακολουθούμε καθημερινά τις εντάξεις, με χαρά άκουσα την πρόθεση για αύξηση του ποσού στα 550 εκατομμύρια ευρώ αλλά ακόμα κι αυτό να συμβεί, αν συμβεί, που ελπίζουμε να γίνει, υπάρχει μια δομική σώρευση, επιφόρτιση του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Ο κ. Ταχιάος είχε αναφερθεί και το είχε παραδεχτεί δημοσίως ότι υπάρχει ζήτημα και με τα ΣΔΙΤ, το σκέλος δηλαδή που επωμίζεται το δημόσιο με ΠΔΕ, για τις λειτουργίες αλλά και οι εντάξεις αυτές. Αν είχαμε καταφέρει και είχαμε εντάξει στο Ταμείο Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης τα έργα αυτά, θα είχαμε ελευθερώσει ζωτικό χώρο, εννοώ ποσοτικό χώρο στο ΠΔΕ για άλλες δράσεις και άλλα έργα.

Αυτό φαντάζομαι είναι αντιληπτό. Είναι καθαρά θέμα μόχλευσης, που θα μπορούσε να βελτιώσει την παρουσία του δημοσίου σε επίπεδο επενδυτικό και αναπτυξιακό. Διότι όταν υπονομεύουμε ή μάλλον για να είμαι πιο ακριβής, υποθηκεύουμε το ΠΔΕ για τα επόμενα χρόνια γι’ αυτά τα έργα, που καλώς γίνονται, το τονίζω, τότε είναι αμφίβολο πως μπορούμε να σχεδιάσουμε την επόμενη πενταετία ή τέλος του «2020 – 2030».

Η εκτίμησή μας είναι ότι θα βαρέσει καμπανάκι το 2026, που λέμε κοινώς, η δυνατότητα του ΠΔΕ να αναπτυχθεί περαιτέρω και να εντάξει και άλλα έργα.

Δεν θέλω να κουράσω πολύ για τα ζητήματα που αφορούν τα φράγματα, τα αντιπλημμυρικά, τα εγγειοβελτιωτικά έργα κλπ, ένα σχόλιο όμως πραγματικά που νομίζω ότι προκαλεί θυμηδία και αναφέρομαι στο σημαντικό έργο των εγγειοβελτιωτικών έργων στην παραλίμνια περιοχή Αμβρακίας - Αμφιλοχίας και Βάλτων, μιλάω για την Αιτωλοακαρνανία προφανώς, ένα έργο σημαντικό που ωρίμασε επί χρόνια, που το έχει ανάγκη η περιοχή, όπως είπατε κύριε υπουργέ.

Αλλά, συγγνώμη, και το λέω και σε όσους μας ακούν, ένα έργο ύψους 60 εκατ. ευρώ, που η διαγωνιστική διαδικασία του προχώρησε και ολοκληρώθηκε με το ν.4412. καταφέραμε να πάρουμε έκπτωση 3,57%, όταν δίνει τη δυνατότητα ο ν.4412 για παραπάνω διαπραγμάτευση, όταν είναι εύλογα μικρό το ποσό, μονοψήφιο και ισχνό ποσοστό. Το λέω αυτό, γιατί έρχεται σε συνέχεια μιας άλλης υπόθεσης, που είχαμε συζητήσει με πρωτοβουλία σας κύριε Υπουργέ σε αντίστοιχη επιτροπή, είναι το έργο 100 εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη του προαστιακού προς την Ελευσίνα, 100 εκατ. ευρώ έργο, 1% έκπτωση, εδώ 60 εκατ. ευρώ έργο, 3,57% έκπτωση. Θέλω να πω ότι πάλι δεν ήταν υπό τη δική σας ηγεσία, απ’ ό,τι βλέπω ήταν από τον κ. Κώστα Καραμανλή, αλλά εν πάση περιπτώσει νομίζω ότι είναι ένα στοιχείο που δεν μπορώ παρά να το επισημάνω.

Έρχομαι τώρα στο τεχνικό κομμάτι, που αφορά το σημαντικό έργο, όπως είπατε χαρακτηριστικά πύλη εισόδου της χώρας μας, την επέκταση της Ιονίας Οδού, το τμήμα Ιωάννινα – Κακαβιά, στον κόμβο που τέμνει την Ιονία Οδό με την Εγνατία Οδό και άνωθεν αυτής, δηλαδή βόρεια, η Δωδώνη είναι το σημείο αναφοράς. Εδώ παρατηρούμε, κύριε Υπουργέ, κάτι που προβληματίζει. Όταν μιλάμε για μια πύλη εισόδου της Ελλάδος προς τα δυτικά βαλκάνια και δει την Αλβανία, θα περίμενα οι διατομές των εν λόγω αρτηριών να έχουν χαρακτηριστικά αυτοκινητοδρόμου και όχι να έχουμε δραματική μείωση της διατομής, πρακτικά Β2+1, που για τους γνωρίζοντες μηχανικούς, νομίζω ότι δεν περιποιεί τιμή εν έτει 2024.

Αυτή είναι η πραγματικότητα και βάζω το επιχείρημα το τεχνικό, γιατί όταν λέμε κάτι και το διανθίζουμε με λέξεις πρέπει να ακολουθείται και από τεχνική υποστήριξη και όταν απομειώνεις τη διατομή ενός δρόμου δεν νομίζω ότι είναι και ό,τι καλύτερο.

Επίσης ενεργοποιείτε δύο προαιρέσεις, πολύ καλώς . Να θυμίσω εδώ ότι μιλάμε για ένα έργο μελέτη – κατασκευή, δηλαδή επωμίζεται ο ανάδοχος. Εδώ η έκπτωση βέβαια είναι μεγαλύτερη, 17,5%, όπως ασκώ κριτική για τις εύλογα χαμηλές εκπτώσεις, αντίστοιχα λέω ότι αυτή η έκπτωση ενδεχομένως είναι σε επίπεδα λογικά, όμως, στο κομμάτι της προαίρεσης υπήρχε ο χρόνος. Τώρα έρχομαι σε δύσκολη θέση και εξαπολύω Πάρθια βέλη σε εσάς, χωρίς να έχω τέτοια διάθεση, γιατί εσείς έχετε την ηγεσία του Υπουργείου 10 -11 μήνες, όμως υπήρχε και ένα παρελθόν στο Υπουργείο, υπό την κυβέρνηση του κ. Μητσοτάκη και υπό τον κ. Καραμανλή. Πέντε έτη δεν μπορούσαμε να ωριμάσουμε τη συγκεκριμένη αρτηρία και να είναι ένας πραγματικός αυτοκινητόδρομος, που να χαιρόμαστε γι’ αυτό και να είμαστε υπερήφανοι γι’ αυτόν, παρά να έχουμε αυτή την τεχνική ταπείνωση της απομείωσης της διατομής; Είναι ένα εύλογο ερώτημα, που νομίζω ότι πρέπει να τεθεί επί τάπητος.

Για το ζήτημα του μετρό, προφανώς είτε η απόφαση ή έλεγχος νομιμότητας, σεβόμαστε απόλυτα, είναι κοινοποίηση άλλωστε της πράξης του Ελεγκτικού Συνεδρίου και καλώς ενημερωνόμαστε γι’ αυτό.

Θα ήθελα να κάνω μια παράκληση προς την ηγεσία του Υπουργείου. Κύριε Σταϊκούρα, θα θέλαμε μια ενημέρωση για την πορεία εξέλιξης του έργου, του κομβικού έργου, που αφορά τις ζωές των μισών πολιτών αυτής της χώρας, που είναι η επέκταση του μετρό στην Αθήνα, στο λεκανοπέδιο. Το λέω αυτό, γιατί οι προσλαμβάνουσες που έχουμε, τεχνικές και κοινωνικές, είναι ότι υπάρχουν εύλογες καθυστερήσεις και το λέω καλοπροαίρετα, θα θέλαμε μια ενημέρωση επ’ αυτού. Διότι, βλέπουμε ότι όντως έχουμε βγει εκτός χρονοδιαγραμμάτων, είναι ξεκάθαρο, το μετρό 4 και η επέκταση έχει προβλήματα, αυτή είναι η πραγματικότητα.

Θα θέλαμε, λοιπόν, να ενημερωθούμε για να δούμε πώς μπορούμε να κινηθούμε περαιτέρω, ώστε να επισπευσθεί μεν το έργο και να εξυπηρετήσει τους πολίτες, γιατί όταν συζητάμε ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα στην ποιότητα ζωής των πολιτών στην Αθήνα είναι το κυκλοφοριακό και η επέκταση αυτού του έργου θα βοηθήσει, θα αποφορτίσει το κυκλοφοριακό ζήτημα, αν μη τι άλλο νομίζω είναι ευθύνη μας να ζητάμε τέτοια ενημέρωση και δική σας υποχρέωση συνάμα να εκπληρώσετε την εν λόγω υποχρέωση.

Είμαι όσο πιο συνοπτικός γίνεται, δεν θέλω να κουράσω, ήρθαμε να ακούσουμε περισσότερο, καλή τη πίστει και καλή τη πρόθεση, αλλά δεν μπορούμε να μη γίνουμε και «ενοχλητικοί» ίσως, αλλά για κάποια θέματα που θεωρούμε ότι είναι κομβικής σημασίας.

Κλείνω, λοιπόν, λέγοντας το εξής.

Επί των φραγμάτων, θα πρέπει να βρούμε έναν τρόπο, ενδεχομένως ένας εν συνόλω φορέας που θα διαχειριστεί ένα μεγάλο ζήτημα, που δεν είναι άλλο από τους υδάτινους πόρους και δει τα φράγματα. Είχα δει την πρόθεση του Υπουργείου να προχωρήσει σε μεγάλου προϋπολογισμού έργα ΣΔΙΤ για τα φράγματα. Σας τονίζω ότι δεν υπάρχει καμία χώρα στην Ευρώπη αυτή τη στιγμή, που εκτελεί έργα μέσω ΣΔΙΤ για τη διαχείριση των φραγμάτων. Μπορεί κάλλιστα να το κάνει το δημόσιο, έχει την επάρκεια, τα κόστη δεν είναι δυσθεώρητα και μπορούν να λειτουργήσουν, άλλως θα επιφορτιστεί ακόμα περισσότερο το καταπονημένο ΠΔΕ, το οποίο διαθέτουμε, όσο διαθέτουμε. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω να σταθώ σήμερα στο πέμπτο θέμα της σημερινής ενημέρωσης, που αφορά στη μελέτη επέκτασης του μετρό της Θεσσαλονίκης, χωρίς να θέλω να υποτιμήσω τα υπόλοιπα 4, άλλωστε για το ένα από αυτά, για το Φράγμα του Τσικνιά στη Μυτιλήνη, θα πάρει το λόγο αργότερα και η βουλευτής του Κ.Κ.Ε. στη Μυτιλήνη, η Μαρία Κομνηνάκα.

Να πω, κύριε Υπουργέ, ότι το γνωρίζετε φυσικά, είμαστε σίγουροι ότι το γνωρίζετε, ότι είναι πολύ σκληρή η πραγματικότητα που ζουν οι Θεσσαλονικείς κάθε μέρα από την έλλειψη μέσων μαζικής μεταφοράς και οποιουδήποτε θα τολμούσα να πω σχεδιασμού υπέρ των μεγάλων αναγκών των κατοίκων της πόλης.

Το μετρό της Θεσσαλονίκης των 10 διαφορετικών κυβερνήσεων μέχρι στιγμής, που έχει κοστίσει τουλάχιστον μιάμιση φορά πάνω από την αρχική του σύμβαση, των τεσσάρων νεκρών εργατών και της πάνω από 45% μείωσης των αποδοχών των εργαζομένων του, έρχεται και πάλι στη Βουλή, με έναν βεβαίως ενημερωτικό χαρακτήρα και με μια καινούργια σύμβαση 25 εκατ. ευρώ για υπηρεσίες τεχνικού συμβούλου έργων της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. στο νομό Θεσσαλονίκης.

Το αντικείμενο της σύμβασης περιλαμβάνει την παροχή υπηρεσιών από έναν έμπειρο τεχνικό σύμβουλο, ο οποίος θα διαθέτει όπως λέτε την απαιτούμενη τεχνογνωσία, προκειμένου να υποστηρίξει την ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ στην υλοποίηση εκτελούμενων, αλλά και μελλοντικών μελετών και έργων, που αφορούν τόσο στο βασικό έργο, όσο και στην επέκταση του μετρό στην Καλαμαριά, στην επέκταση του μετρό προς το αεροδρόμιο, στην επέκταση του μετρό στις βορειοδυτικές συνοικίες και τα υπόλοιπα έργα προς ωρίμανση.

Το ερώτημα όμως εδώ, κύριε Υπουργέ, προκύπτει αβίαστα. Θα μπορούσε η ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. να διέθετε η ίδια αφ’ εαυτού της ένα τέτοιου είδους προσωπικό και ανθρώπινο δυναμικό, έτσι ώστε να μην καταφεύγει σε υπηρεσίες άλλων ιδιωτικών τεχνικών εταιρειών; Εμείς λέμε ότι φυσικά και θα μπορούσε, αν στελεχωνόταν από όλες διαδοχικά τις ελληνικές κυβερνήσεις, οι οποίες απέφυγαν ακριβώς αυτό να κάνουν. Το γιατί δεν έγινε βεβαίως όλοι το καταλαβαίνουν, δεν έγινε, προκειμένου τα πακέτα των εκατ. ευρώ, και το σημερινό των 25 εκατ. ευρώ δεν είναι μικρό, να μοιράζονται σε διάφορες ιδιωτικές τεχνικές εταιρείες. Αυτό ξεκινά με, στα χαρτιά ακόμα, επεκτάσεις του μετρό της Θεσσαλονίκης, γιατί εδώ δεν λειτουργεί ακόμη η βασική γραμμή και εσείς ξεκινάτε τις μελέτες για τις επεκτάσεις του μετρό της Θεσσαλονίκης, αναθέτοντάς τες βέβαια σε μια ιδιωτική τεχνική εταιρεία.

Βέβαια, θα πει εδώ κάποιος ότι δεν έγινε ακόμα η βασική γραμμή η οποία να θυμίσω εδώ για άλλη μια φορά ότι ξεκίνησε να κατασκευάζεται στη Θεσσαλονίκη από το 2006, δηλαδή, 18 χρόνια έχουν περάσει από τότε και πάμε για τα 20, ενώ μάλλον είναι παγκόσμια πρωτοτυπία το ότι στο αρχικό βασικό κομμάτι του έργου δεν προβλέφθηκε η σύνδεση της πόλης της Θεσσαλονίκης με το αεροδρόμιό της, έμεινε έξω από το βασικό έργο.

 Δεν θέλω να πω περισσότερα. Νομίζω ότι πρέπει να το ξέρετε, ότι δεν αντέχουν άλλη κοροϊδία πια ούτε οι εργαζόμενοι του έργου ούτε ο λαός της πόλης ο οποίος ταλαιπωρείται πραγματικά καθημερινά με την απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και στο κυκλοφοριακό το οποίο επιβαρύνθηκε, βεβαίως, ακόμα περισσότερο και με την κατασκευή του Fly Over. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Δελή. Το λόγο έχει ο κ. Βρεττός από τη «ΝΙΚΗ».

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

Κύριε Υπουργέ. όντως το έχω πει και άλλες φορές και άλλοι συνάδελφοι το έχουν παραδεχτεί ότι έχετε μια δημοκρατική ευαισθησία και ενημερώνετε πάντα για τα έργα αυτά που λίγα και περιορισμένα που έχετε τη δυνατότητα να εκτελέσετε, όμως κάθε φορά που μπαίνετε σε αυτή τη διαδικασία ενημέρωσης - και σας παρακαλώ να τη συνεχίσετε και να μην σταματήσετε - όλο και περισσότερο καταλαβαίνω ποιο είναι το πολιτικό πρόβλημα της Ελλάδος. Συγκεκριμένα το πολιτικό πρόβλημα της Ελλάδος δεν είναι τα στελέχη της ούτε οι αναπτυξιακές της προοπτικές, αλλά είναι η πολιτική διαφθορά και με ενοχλεί πάρα πολύ που ένας τόσο έμπειρος και μελετημένος Υπουργός όπως και εσείς μας φέρνετε εδώ να εγκρίνουμε μια Σύμβαση του Διευθύνοντος Συμβούλου και Αντιπροέδρου της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.». Δεν θα σταθώ ότι είναι φωτογραφία, το βλέπετε, έχετε συγκεκριμένα και ποια άτομα θα προσλάβετε.

 Ξέρετε ποιο είναι το τραγικό;

Σας παρακαλώ να την αποσύρετε, εκτός αν μου πείτε ότι εσείς 33 άτομα για 6 χρόνια, 60 μήνες, για να είμαι πιο σωστός 11 άτομα για πέντε χρόνια και 22 για τέσσερα χρόνια θα πληρωθούν και θα κοστίζουν στο Ελληνικό Δημόσιο 31.306.746 ευρώ και 24 λεπτά, δηλαδή, το έτος τα βάζω στα πέντε χρόνια, ενώ η συντριπτική πλειοψηφία κατά τα 2/3 είναι τέσσερα χρόνια. Εγώ σας βάζω στα πέντε χρόνια, για να μας πείτε εσείς και να απολογηθείτε, αν παίρνετε εσείς αυτά τα λεφτά, θα κοστίζουν στο Ελληνικό Δημόσιο τα 33 άτομα κατά έτος 6.261.349 ευρώ και δύο λεπτά.

Θέλετε, δηλαδή, να μας πείτε ότι ο κάθε υπάλληλος θα κοστίζει στο Ελληνικό Δημόσιο σε μια περίοδο που υποτίθεται αντιμετωπίζετε την ακρίβεια, 189.737 ευρώ και ογδόντα τέσσερα λεπτά;

 Δηλαδή, ο κάθε εργαζόμενος Ειδικός Επιστήμονας 15ετίας με φωτογραφία, όπου το πρόσωπο είναι συγκεκριμένο το κάνετε 12 χρόνια, γιατί αυτό ακριβώς φωτογραφίζει, θα έχει μισθό μηνιαίο, θα κοστίζει μηνιαίως 15.811 ευρώ, που δεν είναι 15.811 ευρώ, γιατί 15.811 είναι για τους 11. Για τους 22 θα είναι πάνω από 20.000 ευρώ.

 Κύριε Πρόεδρε, θα αφήσετε τον Πρόεδρο της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» να φθείρει πραγματικά, εκτός αν αποδείξετε εδώ ότι όταν παίρνουμε ένα τεχνικό σύμβουλο εμείς με φωτογραφικές διαδικασίες, περιγράφουμε τα προσόντα των εργαζομένων; Θα στοιχίζει 20.000 ευρώ το μήνα στο Ελληνικό Δημόσιο.

Αυτή είναι η διαδικασία σύμβασης ενός φορέα που εσείς προΐσταστε και εγκρίνετε και το εισαγάγετε εδώ;

 Τι θα μας πείτε, δηλαδή; Ότι αυτά τα χαρακτηριστικά προκαθορίζει ποια είναι; Δεν έχει ευθύνη ο σύμβουλος ο τεχνικός; Δεν είναι υπεύθυνος για να βγάλει το έργο; Δεν έχει ρήτρες;

Περιγράφετε εσείς και μας φέρνετε εδώ σε μια περίοδο που ο κόσμος δεν μπορεί να βγάλει όχι το εικοσαήμερο, πλέον, αλλά το δεκαπενθήμερο και όσους Υπουργούς Ακρίβειας και να αλλάξετε, δεν αλλάζει το αποτέλεσμα, γιατί έχετε αποφασίσει τα στελέχη τα δικά σας τα φωτογραφικά να τα πληρώνετε με 20.000 ευρώ το μήνα, γιατί έτυχε να είναι15 χρόνια σε ένα μελετητικό γραφείο.

Αυτή είναι πραγματικά η άποψη και η θέση σας που την φέρνετε εδώ στο Ελληνικό Κοινοβούλιο;

 Δεν βάλατε καθόλου μυαλό από τον ΟΣΕ;

 Καθόλου, τίποτα;

 Εγώ στέκομαι σε αυτό, επειδή τελικά το μόνο πρόβλημα για να αντιμετωπίσει κάποιος την πολιτική σας επιλογή είναι να σας διαβάζει, να διαβάζει τα στοιχεία σας, γιατί εκεί πλέον είχατε μάθει ότι κανείς δεν διάβαζε ή διάβαζε και δεν μίλαγε. Εμείς στη «ΝΙΚΗ» θέλουμε και να διαβάζουμε και ό,τι διαβάζουμε να το ανακοινώνουν στο λαό. Πέστε εσείς, αν έκανα κάπου λάθος στον υπολογισμό, ότι για 33 άτομα για 4 χρόνια θα δαπανήσει το Ελληνικό Δημόσιο 31.306.000 και κάτι ψιλά ευρώ, δηλαδή, για 33 άτομα το έτος θα δαπανά το Ελληνικό Δημόσιο 6.261.000 χιλιάδες και κάτι ψιλά ευρώ και για αυτά τα άτομα που είναι μηχανικοί εξαιρετικοί επιστήμονες, αλλά μηχανικοί για κάθε μήνα θα δαπανά το Ελληνικό Δημόσιο 20.000 ευρώ.

Δεν έχω να πω τίποτε άλλο.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Βρεττέ.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγενάκης Ελευθέριος, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

 Να δώσουμε τον λόγο στην Ανεξάρτητη Βουλευτή την κυρία Παπαϊωάννου.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ**: Κατ΄ αρχάς, θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να πιστώσω στα θετικά σας τη συχνή ενημέρωση του Κοινοβουλίου, αλλά από την άλλη πλευρά αναρωτιέμαι πόσες από τις παρατηρήσεις των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης λαμβάνονται τελικά υπόψιν. Αυτή είναι μια ρητορική ερώτηση – απορία, γιατί από ό,τι βλέπω δεν αλλάζει τίποτα σε ότι έχει αποφασιστεί.

 Θα ήθελα λίγο να επισημάνω κάτι στο θέμα του Μετρό της Θεσσαλονίκης. Μιλήσατε για την επέκταση προς Καλαμαριά η οποία θα είναι έτοιμη, αν άκουσα καλά, το δεύτερο εξάμηνο του 2025, δηλαδή, προς το τέλος του 2025.

Η Μίκρα είναι άρα το τελικό σημείο του Μετρό της Θεσσαλονίκης προς τα νοτιοανατολικά. Ίσως ξέρετε, αλλιώς σας το λέω, ότι η Μίκρα είναι μια αραιοκατοικημένη περιοχή που δεν εξυπηρετεί πολύ κόσμο, όμως εκεί θα καταλήγουν παρκάροντας, περίπου, 70.000 - 80.000 άνθρωποι από όμορους Δήμους, το Δήμο Θερμαϊκού – Περαία, Νέους Επιβάτες, Αγία Τριάδα, πιο πέρα Μηχανιώνα, από τον Τρίλοφο, από τη Θέρμη που είναι μια ταχύτατα αναπτυσσόμενη περιοχή με αλματώδη ανοικοδόμηση και όπου τα αυτοκίνητα που θα σωρεύονται χρειάζονται πρόβλεψη για χώρο στάθμευσης, αλλιώς δεν θα εξυπηρετούνται από το Μετρό οι άνθρωποι.

 Υπάρχουν 35 στρέμματα από ό,τι έχω πληροφορηθεί στην περιοχή τα οποία θα πρέπει να απαλλοτριωθούν. Πού βρίσκεται αυτή η απαλλοτρίωση, αν έχει αποφασιστεί, αν υπάρχουν χρήματα και τι σκοπεύετε να κάνετε, γιατί το Μετρό από μόνο του, αν δεν προσφέρει δυνατότητα πρόσβασης στους κατοίκους, ώστε να το χρησιμοποιήσουν, είναι άχρηστο ή λιγότερο χρήσιμο;

 Επίσης, πάλι για την επέκταση προς Καλαμαριά, να μου πείτε τι γίνεται με τα χρήματα τα οποία υπολείπονται για τη διάνοιξη της Οδού Πόντου που αν δε γίνει αυτή η διάνοιξη, γιατί λείπουν κάποια εκατομμύρια, δεν πρόκειται να εξυπηρετηθούν πάλι σταθμοί στην Καλαμαριά με τους ίδιους λόγους και με τα ίδια προβλήματα που είπα προηγουμένως για το σταθμό της Μίκρας;

 Μια άλλη ερώτηση: Τι ήταν αυτό το οποίο σας έκανε να εγκαταλείψετε την ιδέα της κυκλικής γραμμής του Μετρό προς τη Δυτική Θεσσαλονίκη η οποία είχε φτάσει σε σχετικό σημείο, ας μη πω ωριμότητας, αλλά είχε προχωρήσει και αυτή τη στιγμή να μιλάτε για μία επέκταση προς τα δυτικά που αφήνει μια μεγάλη περιοχή προς τα νοσοκομεία χωρίς να καλύπτεται; Ενώ θα μπορούσε με αυτή την κυκλική γραμμή να εξυπηρετηθούν πάρα πολλές συνοικίες, τώρα η μία πλευρά η τακτοποίηση και εξυπηρέτηση παραπέμπεται στην πράξη στις καλένδες;

 Αυτά ήθελα να σας πω και περιμένω τις απαντήσεις σας.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε, κυρία Παπαϊωάννου. Να πάμε τώρα στον κ. Ζαμπάρα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

 Ελάτε, κύριε Ζαμπάρα, έχετε το λόγο.

**ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ (ΜΙΛΤΟΣ) ΖΑΜΠΑΡΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Συμφωνώ ότι είναι ενημέρωση, κύριε Υπουργέ. Ταυτόχρονα, όμως, θα ήθελα να πω ότι ειδικά για το έργο που αφορά την περιοχή μου, τον Νομό Αιτωλοακαρνανίας, για τα έργα Εγγειοβελτιωτικά Έργα Παραλιμνίων Περιοχών Αμβρακίας – Αμφιλοχίας και Βάλτων, είναι θα λέγαμε ένα έργο που εδώ και πάρα πολλά χρόνια είχε παραπεμφθεί στις ελληνικές καλένδες. Από το 2006, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αυτό το έργο λέγονταν, ειπώνονταν ότι θα προχωρήσει, είχαν μεσολαβήσει πέντε - έξι χρηματοδοτικά εργαλεία και εδώ και 18 χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα.

Και το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί είναι πραγματικά ένα έργο ζωτικής σημασίας για την περιοχή, μιας και αφορά πέρα από μια μεγάλη περιοχή, μια περιοχή που κατά κανόνα έχει ανάγκη από το νερό για τις καλλιέργειες και είναι μια αγροτική περιοχή. Θα μπορούσαμε, κύριε Υπουργέ, να κάνουμε πάρα πολλά σημεία κριτικής και σε σχέση με τις ανεπάρκειες και σε σχέση με τις καθυστερήσεις και σε πολλά πράγματα.

 Νομίζω ότι η κριτική πρέπει να γίνεται για να υπάρχει και μία όχληση και μία πίεση στην κατεύθυνση υλοποίησης αυτών των έργων που είναι εξαιρετικά σημαντικές υποδομές και ελάχιστη προϋπόθεση ανάπτυξης αυτής της χώρας.

Θα ήθελα, όμως, με την τοποθέτησή μου πέρα από την κριτική να συμβάλλω και σε κάτι. Αναφερθήκατε, λοιπόν, σε αυτό το έργο, που ξαναλέω ότι είναι πολύ σημαντικό για την περιοχή. Υπάρχει ένα σημείο, κύριε Υπουργέ, που νομίζω ότι έχει εξαιρετικά μεγάλη σημασία, που αφορά την ύδρευση της περιοχής. Δηλαδή, πέρα από την άρδευση, υπάρχει αυτή τη στιγμή από τον Δήμο Αμφιλοχίας μια μελέτη, γιατί η ποιότητά του νερού είναι καλή οπότε δύναται να χρησιμοποιηθεί και για την ύδρευση της περιοχής. Σε μια περιοχή, που ξαναλέω, μιλώντας και με το Δήμο και με τους πολίτες, έχει εξίσου σημαντικό ζήτημα ύδρευσης.

Θα ήθελα να μου πείτε πολύ συγκεκριμένα τη στοχοθεσία σας σε σχέση με αυτό. Άρα, ένα συμπληρωματικό έργο. Υπάρχει η μελέτη για τη δημιουργία ενός διυλιστηρίου νερού που θα μπορεί αυτό το νερό, όταν θα ολοκληρωθούν τα έργα εγγείων βελτιώσεων για την περιοχή αυτή, να χρησιμοποιείται και για ύδρευση. Άρα, ξαναλέω ότι μπορούμε να κάνουμε κριτική. Υπάρχουν πάρα πολλά σημεία. Θα ήθελα, όμως, μια απάντηση συγκεκριμένη για δύο σοβαρά, σημαντικά και κρίσιμα ζητήματα. Το ένα ζήτημα, προφανώς, είναι το θέμα του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του έργου, που θα πρέπει να είναι σφιχτό και πολύ συγκεκριμένο.

Το δεύτερο, είναι πως μπορούμε να αξιοποιήσουμε αυτούς υδάτινους πόρους, αυτόν τον φυσικό πόρο που λέγεται νερό και για την ίδρυση μιας περιοχής, που ξαναλέω έχει πολύ οξύ πρόβλημα, εμφανίζει πολύ σοβαρό πρόβλημα. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστούμε και τον Υπουργό για την ενημέρωση. Θα ήθελα να κάνω δύο ερωτήσεις. Πρώτον, θα ήθελα να μιλήσω για το μετρό της Θεσσαλονίκης. Όπως συμβαίνει και με το μετρό της Αθήνας, κύριε Υπουργέ, το οποίο αφήνει ακάλυπτες πολλές πυκνοκατοικημένες περιοχές της Δυτικής Αθήνας, το έχουμε ξανά συζητήσει, όπως και το Αττικό Νοσοκομείο. Αντίστοιχα και η κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης, δεν έχει προβλεφθεί να εξυπηρετήσει μεγάλο μέρος της πόλης, αντιθέτως, έχει αφήσει εκτός κάλυψης πολλές ζωτικές περιοχές της με μεγάλο πληθυσμό. Έχετε, λοιπόν, πρόβλεψη να καλύψετε τα κενά με ισάξιες ποιότητας συγκοινωνίες, όπως συχνά δρομολόγια λεωφορείων σε ειδικούς λεωφορείων δρόμους ταχείας εξυπηρέτησης; Επίσης, πότε σκοπεύετε να συνδέσετε σιδηροδρομικώς το Αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης με το κέντρο της;

Μια άλλη ερώτηση αφορά την επέκταση της Ιονίας Οδού. Οι διεθνείς προδιαγραφές χαρακτηρισμού μιας οδού ως αυτοκινητόδρομο είναι συγκεκριμένες. Δηλαδή, τουλάχιστον, δύο ατόφιες λωρίδες ανά ρεύμα κυκλοφορίας. Δεύτερον, λωρίδα έκτακτης ανάγκης, πλάτους, τουλάχιστον, ενός μεγάλου φορτηγού. Τρίτον, διαχωριστική νησίδα και κατά προτίμηση με βλάστηση ενδιάμεσα με εκμηδενισμό του ενδεχόμενου μετωπικής σύγκρουσης. Έτσι όντως είναι η χάραξη όλων των αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της Ιονίας Οδού από το Αντίρριο μέχρι τη Θεσσαλονίκη, αλλά και της Εγνατίας Οδού από την Ηγουμενίτσα μέχρι τους Κήπους. Ωστόσο, από τη μελέτη της επέκτασης της Ιονίας Οδού μέχρι τα Ελληνοαλβανικά σύνορα μας δημιουργείται το συμπέρασμα ότι πρόκειται για την κατασκευή μιας διευρυμένης παλιάς Εθνικής Οδού και σε καμία περίπτωση, δεν ταιριάζει με προδιαγραφές αυτοκινητόδρομου. Η ερώτηση είναι γιατί δεν προβλέφθηκε κατασκευή ισάξια με αυτοκινητόδρομο, ιδιαίτερα σε διεθνή σύνδεση της χώρας μας; Επίσης, γιατί αυτή η κατασκευή ονομάζεται ως «αυτοκινητόδρομος», αφού στην ουσία δεν είναι αυτοκινητόδρομος; Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία Αθανασίου. Το λόγο έχει η κυρία Κεφαλά.

**ΓΕΩΡΓΙΑ (ΤΖΩΡΤΖΙΑ) ΚΕΦΑΛΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, θα είμαι σύντομη. Ευχαριστούμε και τον κ. Υπουργό, για την ενημέρωση και ευχόμαστε όλα αυτά τα έργα να υλοποιηθούν σε έγκυρο χρόνο.

Θα ήθελα να κάνω δύο ερωτήσεις. Ποιος ή τι ευθύνεται για τις καθυστερήσεις που οδήγησαν στην απένταξη τόσων μεγάλων έργων του Ταμείου Ανάκαμψης και στο να επιβαρυνθεί ο προϋπολογισμός; Δηλαδή, να καταλάβουμε από πού, ακριβώς, έρχονται αυτά τα κονδύλια; Για ποιον λόγο να χαθούν αυτά τα μεγάλα κονδύλια και να μην απορροφηθούν τα χρήματα από το Ταμείο Ανάκαμψης; Δεύτερον, τι γίνεται με τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την Ιονία Οδό συγκεκριμένα; Είχε εξαγγελθεί και εκεί, αν δεν κάνω λάθος, αλλά δεν έγινε συμπερίληψη και ένταξη του έργου που αφορά το οδικό δίκτυο που απομένει; Είχε συμπεριληφθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης, δηλαδή. Και αν γίνεται ο Υπουργός να μας δώσει κάποιες λεπτομέρειες για αυτά τα δύο. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία Κεφαλά. Το λόγο έχει ο κ. Μπάρκας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ, που μου δίνεται η δυνατότητα να μιλήσω σε μία Επιτροπή, που δεν είμαι μέλος.

Κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου, να αναφερθώ σε δύο έργα. Το ένα έργο έχει να κάνει με την κατασκευή έργων ύδρευσης Νομών Πρέβεζας – Άρτας – Λευκάδας. Το δεύτερο έργο έχει να κάνουμε με την επέκταση του κομματιού της Ιονίας Οδού από τα Γιάννενα προς την Κακκαβιά. Κύριε Υπουργέ, αρχικά, θα αναφερθώ στο έργο ύδρευσης. Πρέπει, όμως, να σας πω ότι τις ημέρες που διανύουμε η πόλη της Πρέβεζας, η πρωτεύουσα του Νομού, δεν έχει νερό και δεν έχει νερό, διότι παρά τις προσπάθειες της ΔΕΥΑΠ, ο αγωγός ύδρευσης από τον από τις πηγές του Αγίου Γεωργίου στην Πρέβεζα είναι ένας παλιός αγωγός όπου είναι υπερφορτωμένος και δεν μπορεί να σηκώσει το βάρος της ύδρευσης της πόλης της Πρέβεζας. Άρα, είναι επιτακτικό, είναι ανάγκη να γίνει το έργο αυτό σε μια περίοδο, μάλιστα, που ο Νομός Πρέβεζας, αλλά και τα παράλια του Νομού σηκώνουν πολύ μεγάλο βάρος από την αύξηση του τουρισμού. Η Ιόνια Οδός φέρνει πολύ κόσμο στην Πρέβεζα και αυτό είναι πολύ καλό. Παρόλα αυτά, το δίκτυο νερού δεν μπορεί να σηκώσει τόσο μεγάλο πληθυσμό. Είναι, λοιπόν, ανάγκη να γίνει το έργο αυτό. Να πω στην αναφορά σας ότι το έργο αυτό έχει ήδη, ανάδοχο και ο ανάδοχος αυτός προέκυψε, όταν το έργο εντάχθηκε αρχικά στο Ταμείο Ανάκαμψης.

Βέβαια, στη συνέχεια, απεντάχθηκε, βγήκε και δεν ξέρουμε τους λόγους. Οι προφανείς λόγοι, ή οι λόγοι που το Υπουργείο λέει, είναι ότι έγινε μια προτεραιοποίηση των έργων. Και επειδή κάποια έργα πήγαν στη Θεσσαλία, για να μπορέσει να βοηθηθεί ο κόσμος εκεί, λόγω της καταστροφής που έπαθε από τις πλημμύρες, το έργο αυτό, ενώ φαινόταν ότι θα ενταχθεί στο Ταμείο Ανάκαμψης, απεντάχθηκε.

Έρχεται τώρα και μπαίνει στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) που αφορά στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Καλό το σημείο, καλό αυτό που λέτε, κύριε Υπουργέ, ότι, τα επόμενα χρόνια, το ποσό που αναφέρεται στο συγκεκριμένο Υπουργείο θα αυξηθεί από 400 στα 550 εκατομμύρια. Ελπίζω αυτό το έργο, το οποίο τώρα θα το εντάξετε στο ΠΔΕ που αφορά στο Υπουργείο σας, ελπίζω να μην είναι σαν αυτά τα έργα που έμπαιναν στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, αλλά κάποια στιγμή έβγαιναν διότι υπήρχαν προβλήματα στη χρηματοδότηση ή στην εξέλιξη των έργων.

Εγώ, από μεριάς μου, θέλω να σας πω το εξής. Θα είμαι εδώ να χειροκροτήσω την απόφασή σας, κύριε Υπουργέ, να θέλετε να εντάξετε το έργο αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Συγγνώμη για τη διακοπή. Ανατρέχω στο διαδίκτυο: «14/6/2024. Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών. Αποφασίζουμε. Εγκρίνουμε την ένταξη στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων ΣΑΝΑ 271 των έργων με τα αντίστοιχα…» Και από κάτω είναι Τσικνιάς και το έργο, στο οποίο αναφέρεστε. Έχουν εγκριθεί.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ:** Ωραία. Λοιπόν, θα είμαστε εδώ για να παρακολουθούμε την εξέλιξη του έργου. Και ευελπιστούμε, κύριε Υπουργέ, πραγματικά το έργο αυτό να ολοκληρωθεί, διότι είναι ανάγκη για την περιοχή, για τις πόλεις που αναφέρεστε.

Το δεύτερο που ήθελα να πω, κύριε Υπουργέ, αφορά στην απόφαση του Υπουργείου σας να χρηματοδοτήσει την κατασκευή του έργου Γιάννινα-Κακαβιά. Εγώ δεν θα μπω στην αντιπαράθεση για την προτεραιοποίηση που κάνει το Υπουργείο.

Θέλω, όμως, να σας αναφέρω το εξής: Σε Ερώτηση που σας κατέθεσα, κύριε Υπουργέ, σε σχέση με έναν άλλο δρόμο, που ανήκει στα διευρωπαϊκά δίκτυα, την παραλιακή Οδό από την υποθαλάσσια ζεύξη Άκτιο-Πρέβεζα μέχρι την Ηγουμενίτσα. Κατέθεσα μία Ερώτηση και σάς ρώτησα αν υπάρχει κάποια Μελέτη, στο Γραφείο σας στο Υπουργείο και η οποία Μελέτη θα μπορούσε να μπει στη διαδικασία της χρηματοδότησης για την ολοκλήρωση κάποιου κομματιού του δρόμου αυτού. Το λέω αυτό, διότι αυτός ο δρόμος σηκώνει πάρα πολύ μεγάλο βάρος, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, με την αύξηση των αυτοκινήτων που επισκέπτονται την περιοχή –Πρέβεζα, όλα τα παραλιακά μέρη, Κανάλι, Βράχο, Λυγιά, μέχρι την Πάργα και την Ηγουμενίτσα. Και βεβαίως, κύριε Υπουργέ, διότι πάρα πολλά φορτηγά από το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας χρησιμοποιούν τον δρόμο αυτό. Η Απάντησή σας, κύριε Υπουργέ, ήταν ότι δεν υπάρχει ούτε μια μελέτη. Αυτή ήταν η Απάντηση του Υπουργείου σας. Ούτε μία μελέτη, η οποία θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί.

Εγώ το αναφέρω αυτό, διότι και εμείς οι Ηπειρώτες θα πρέπει, κάποια στιγμή, να πούμε και να σκεφτούμε με όλους τους φορείς –Πρωτοβάθμια, Δευτεροβάθμια Τοπική Αυτοδιοίκηση - ποια είναι η προτεραιοποίηση της ανάπτυξης της Ηπείρου. Βεβαίως, είναι πολύ σημαντικό το έργο, όμως είναι πάρα πολύ σημαντικό να δείτε και άλλα έργα που ανήκουν στα ευρωπαϊκά δίκτυα.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σάς ευχαριστούμε, κύριε Μπάρκα. Το λόγο έχει η κυρία Κομνηνάκα. Ορίστε.

**ΜΑΡΙΑ ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Η παρέμβασή μου θα περιοριστεί στο έργο που αφορά στο Φράγμα Τσικνιά. Αναφέρθηκε, εξάλλου, και προηγουμένως ο Γιάννης Δελής σε άλλα έργα, για τα οποία έγινε ενημέρωση από τον Υπουργό.

Ξεκινώντας, επειδή άκουσα -δεν θα αναφερόμουν- ότι στην αρχική παρέμβαση του Υπουργού συνδυάστηκε το έργο του Φράγματος Τσικνιά με την αναφορά στο έργο της Εθνικής Οδού Καλλονής-Σιγρίου. Και εκεί, επειδή όντως έγιναν τα εγκαίνια, όμως υπάρχουν ορισμένα αναπάντητα ερωτήματα και, παρεμπιπτόντως, τα θέτω επειδή ακριβώς τέθηκαν και από τον ίδιο τον Υπουργό:

Πρώτον, τους ιδιοκτήτες των ακινήτων, τα οποία απαλλοτριώθηκαν για να ολοκληρωθεί το έργο, πότε έχει σκοπό το Υπουργείο να τους αποζημιώσει; Διότι, μέχρι σήμερα, δεν έχουν πάρει ούτε ένα ευρώ για ένα έργο που μετά από πάνω από 10 χρόνια υποτίθεται ότι εγκαινιάστηκε.

Δεύτερον. Επειδή είναι γνωστό, στην τοπική κοινωνία, ότι, μετά ακριβώς τα εγκαίνια του έργου και όταν δόθηκε στην κυκλοφορία ο δρόμος, έχουν προκληθεί σειρά τροχαίων ατυχημάτων λόγω ελλείψεων που έχουν εντοπιστεί, σε σχέση με την ασφάλεια του οδικού δικτύου -έλλειψη κυκλικών κόμβων- και μάλιστα εκεί όπου έγιναν τα εγκαίνια από τον Πρωθυπουργό. Είτε σε άλλο σημείο, όπως αυτό στον κόμβο Λαμψάρνων-Άρνισσας, στον κόμβο Ανεμώτιας.

Και, βεβαίως, εγώ να θέσω ένα ερώτημα, που προκύπτει κυρίως από την οπτική εικόνα του έργου. Δεν ξέρουμε αν έχει γίνει και τεχνική ολοκλήρωση και παράδοση του έργου του Οδικού Δικτύου Καλλονής-Σιγρίου, γιατί πραγματικά προβληματίζει. Το λέω καλοπροαίρετα, γιατί είναι ένα έργο που πραγματικά το περίμεναν, για πάνω από μια 10ετία, οι κάτοικοι του νησιού. Όμως, προβληματίζει αν αυτή είναι πράγματι η τελική μορφή του έργου, όταν μιλάμε για μια εθνική οδό, που σε όλη της την έκταση δεν έχει ούτε για δείγμα κρασπεδόρειθρα, που είναι απαραίτητα για να μην διαβρωθεί η άσφαλτος, λίγα χρόνια μετά. Προβληματίζει οπτικά και το πάχος της ασφάλτου, αλλά δεν θέλω να μπω σε περισσότερες τεχνικές λεπτομέρειες. Όμως, θέτουμε το ερώτημα αν έχει ολοκληρωθεί τεχνικά η κατασκευή του έργου. Δηλαδή, αν έχει παραδοθεί και τεχνικά το έργο. Και με αυτό κλείνω, σε σχέση με τον οδικό άξονα Καλλονής-Σιγρίου. Και, βεβαίως, περιμένουμε να ακούσουμε και την απάντηση, σε σχέση με την αποζημίωση των ιδιοκτητών που έχουν απαλλοτριωθεί τα ακίνητα τους.

Τώρα, σε σχέση με το Φράγμα Τσικνιά. Είναι πράγματι ένα έργο που δεν ξεκίνησε να συζητιέται. Σωστά ειπώθηκε ότι συμβασιοποιήθηκε, πρώτη φορά δημοπρατήθηκε το 2013. Όμως, η συζήτηση για το Φράγμα Τσικνιά πάει πολύ πίσω, στη δεκαετία του ’90, όπου τότε πραγματικά είχε προβληματίσει το κατά πόσο χρειάζεται να υπάρξει ένα φράγμα για την άρδευση του κάμπου της Καλλονής, που ήταν πράγματι ένα πολύ χρήσιμο έργο και που το ζητούσε, τότε, όλη η τοπική κοινωνία. Τι ήταν αυτό που σταμάτησε την κατασκευή του φράγματος, από τη δεκαετία του ’90; Ήταν ο μεγάλος όγκος του φράγματος, στη μελέτη που έγινε. Και τότε υπήρξαν ενστάσεις από το τότε Υπουργείο Γεωργίας, με βάση περιβαλλοντικές μελέτες που είχαν γίνει και οι οποίες, επιστημονικά, δεν έχουν ανατραπεί μέχρι σήμερα. Όλος αυτός ο μεγάλος όγκος του φράγματος μπορεί να δημιουργήσει άλλου είδους προβλήματα στον Κόλπο της Καλλονής.

Είναι γνωστό ότι ο ποταμός Τσικνιάς τροφοδοτεί, σε καθοριστικό βαθμό, τον Κόλπο της Καλλονής και με γλυκό νερό, διατηρώντας σε φυσιολογικά επίπεδα την αλατότητα του κόλπου. Μιλάμε για έναν αρκετά ρηχό κόλπο, με εξατμίσεις κ.λπ. Χρειάζεται η τροφοδότησή του με γλυκό νερό, αλλά και με φερτά υλικά που συμβάλλουν σημαντικά στη διατήρηση του ιδιαίτερα μεγάλου ενάλιου πλούτου του Κόλπου της Καλλονής. Είναι γνωστό ότι είναι απαραίτητος για μεγάλη μερίδα αλιέων, που δραστηριοποιούνται στον κόλπο και οι οποίοι έχουν εκφράσει αυτές τις ανησυχίες.

 Δεν είναι οι μόνοι που έχουν εκφράσει αυτές τις ανησυχίες, σε σχέση με το τι επιπτώσεις μπορεί να έχει η κατασκευή του φράγματος σε ένα τόσο μεγάλο όγκο, διότι βεβαίως δεν αμφισβητεί κανένας την αναγκαιότητά του. Όμως ξαναλέω ότι από τη δεκαετία του 90 μέχρι σήμερα υπήρξαν διαφορετικές απόψεις σε σχέση με τον όγκο του, και το ότι θα μπορούσε αυτός να καλύπτεται με ένα μικρότερο φράγμα των 8 εκατομμυρίων κυβικών και όχι των 12κυβικών μέτρων όπου προβλέπεται σήμερα. Αυτός ήταν ο λόγος όπου σταμάτησε τότε το έργο και πέρασε από πολλές παλινωδίες μέχρι να φτάσει σήμερα για την συμβασιοποίηση του.

Επίσης, υπήρχε από τότε μεγάλο ενδιαφέρον για τη λειτουργία του, ως αρδευτικού φράγματος και επίσης δεν θα ήθελα να πω το ιστορικό, γιατί μετατράπηκε σε υδρευτικό ώστε να μπορέσει να μπει σε κάποια προγράμματα χρηματοδοτήσεων που δεν προέβλεπαν για αρδευτικά έργα. Σήμερα τελικά γεννάται ένας προβληματισμός. Είναι πράγματι αναγκαίος αυτού του όγκου και τονίζω ότι δεν αμφισβητούμε την ίδια την αναγκαιότητα της δημιουργίας του φράγματος, αλλά του όγκου αυτού του φράγματος.

 Πρώτον, τι συνέπειες θα έχει αυτό στον κόλπο της Καλλονής;

Δεύτερον, είναι πραγματικά αναγκαίος για να υδρευθεί η πόλη της Μυτιλήνης;

Δηλαδή για να μεταφέρεται πόσιμο νερό μετά από επεξεργασία καθώς είναι γνωστό ότι στον ποταμό Τσικνιά το νερό του δεν είναι πόσιμο χρειάζεται επεξεργασία και καθαρισμός, ώστε να μεταφερθεί με αντλιοστάσιο και με υδραγωγείο σε μια απόσταση 30 και πλέον χιλιομέτρων.

Κατά την γνώμη μας εκτινάσσοντας τελικά το κόστος του νερού, όταν υπάρχουν άλλες πηγές κοντά στην πόλη της Μυτιλήνης που θα μπορούσαν με την σωστότερη διαχείρισή τους να συνεχίσουν να υδροδοτούν με υψηλής ποιότητας πόσιμο νερό την πόλη και όχι βέβαια να φορτωθεί ένα πολύ μεγάλο κόστος για την ολοκλήρωση αυτού του έργου.

Τελικά αμφισβητείται αν είναι αναγκαίο να υπάρξει η υδροδότηση της πόλης της Μυτιλήνης από αυτό το φράγμα ή αν θα μπορούσαν αυτές οι ανάγκες να καλυφθούν από άλλα μικρότερης έκτασης φράγματα, ώστε να λειτουργούν κι άλλα, που επίσης έχουν εγκαταλειφθεί σε άλλα σημεία του νησιού. Βεβαίως κατά τη γνώμη μας δεν έχουν ανατραπεί επιστημονικά οι περιβαλλοντικές μελέτες που οδήγησαν όλα αυτά τα χρόνια να μην προχωράει σε αυτή την έκταση το φράγμα, ενώ υπήρχε από τότε η κατεύθυνση, ώστε να γίνει μια νέα μελέτη μιας μικρότερης έκτασης, πράγμα που θα μπορούσε πράγματι να είναι πολύ ευεργετικό για την άρδευση της πεδιάδας της Καλλονής. Έτσι, θα ήταν επαρκές να μπορούν να υδροδοτηθούν τα γύρω χωριά όπως την Αγία Παρασκευή που πράγματι έχει πρόβλημα.

Η μικρότερη έκθεση του έργου θα μπορούσε να καλύπτει αυτές τις ανάγκες, χωρίς βεβαίως να δημιουργεί ένα «φαρωνικό έργο» που έχει προβληματίσει, σε σχέση με άλλες επιπτώσεις που θα μπορεί να έχει. Σας ευχαριστώ, πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς, σας ευχαριστούμε πολύ κυρία Κομνηνάκα. Όμως πριν δώσω το λόγο στον κύριο Υπουργό για μια δεκάλεπτη τοποθέτηση που θα εμπεριέχει τις απαντήσεις στα σχόλια αλλά και τις ερωτήσεις, θέλω να σας πω ότι όλοι αποδεχθήκαμε σήμερα ότι αυτή η ενημέρωση επί τις συμβατικές ενημερώσεις σχετικά με έργα που ακολουθούν, είναι πολύ σημαντικές και βοηθούν στη διαφάνεια και στον κοινοβουλευτικό διάλογο.

Θέλω να σας πω ότι στην προηγούμενη ΙΗ` Βουλευτική Περίοδο καθώς συμπίπτει με την προηγούμενη τετραετία, είχε συνεδριάσει η επιτροπή μας για 26 ενημερώσεις, εκ των οποίων οι 19 αφορούσαν ενημέρωση για συμβάσεις και ήταν αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών.

Στη νέα Βουλευτική περίοδο βέβαια έχουν ήδη γίνει αρκετές συνεδριάσεις και εκτιμούμε ότι μέχρι το τέλος της τετραετίας θα είναι ακόμα περισσότερες οι ενημερώσεις για τα έργα, σε σχέση με την προηγούμενη τετραετία με βάση αυτά τα στοιχεία που έχουμε. Δεν πάω σε παλιότερες περιόδους και όποιος συνάδελφος θέλει μπορεί να τα αναζητήσει. Είναι πολύ εύκολα, προσβάσιμα τα στοιχεία, ώστε να μπορεί να βγάλει τα ανάλογα συμπεράσματα, γιατί πράγματι και το Προεδρείο της Επιτροπής πιστεύει ότι αυτές οι συνεδριάσεις βοηθούν τον Κοινοβουλευτικό Διάλογο, βοηθούν τη Διαφάνεια, βοηθούν την ενημέρωση του ελληνικού λαού για τα δημόσια έργα. Τον λόγο, έχει ο Υπουργός ο κύριος Χρήστος Σταϊκούρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Είναι «πρόδηλο» ότι θα μπορούσαμε να κάνουμε πέντε ενημερώσεις, αλλά επιλέξαμε να κάνουμε σήμερα μία για να σεβαστούμε τον χρόνο σας, αλλά κυρίως γιατί δεν είναι ο αριθμός των συνεδριάσεων η ουσία, αλλά είναι, η υλοποίηση των έργων. Θέλω να σας ευχαριστήσω για τις παρατηρήσεις, και βεβαίως εκ προοιμίου σας λέω ότι δεν μπορώ να απαντήσω σε όλα τα θέματα, γιατί πολλές φορές τίθενται θέματα που είναι εκτός του αντικειμένου που έχουμε σήμερα και χρειάζεται να δίνω αξιόπιστες απαντήσεις έχοντας και την τεχνική υποστήριξη αυτών.

 Ο δεύτερος λόγος που δεν μπορώ να απαντήσω σε ορισμένα θέματα, είναι γιατί αντιλαμβάνομαι την αγωνία συναδέλφων Βουλευτών από όλη την ελληνική επικράτεια που επιζητούν κι άλλα έργα. Αλλά, ας υλοποιούμε αυτά που έχουμε προγραμματίσει και σχεδιάζουμε και άλλα. Αυτό, αναφέρεται σαν παράδειγμα στον αγαπητό μου συνάδελφο κύριο Αθανασίου. Πράγματι υπάρχει δεύτερη φάση, αλλά τώρα ξεκινάμε την πρώτη φάση και πρέπει να τις συμβασιοποιήσουμε. Άκουσα, τον κύριο Μπάρκα να λέει να δούμε και άλλες μελέτες, για άλλα έργα.

Μέχρι τώρα ο προβληματισμός, ήταν για τα υφιστάμενα. Ο αγαπητός συνάδελφος ο κύριος Μπάρκας επειδή αναφέρθηκε, έχει πει στις 24/4/24 επικοινωνιακές «φιέστες» και φτηνούς εντυπωσιασμούς για δήθεν ανακοινώσεις εξασφάλισης χρηματοδότησης. Άρα, έπρεπε να δοθούν σήμερα απαντήσεις επί αυτών των θεμάτων για τα οποία έχουμε να συζητήσουμε. Τώρα, για κάποια τεχνικά θέματα για τον δρόμο προς την Λέσβο η πλειοψηφία των ιδιοκτητών έχει αποζημιωθεί. Μια ομάδα που εκκρεμεί να αποζημιωθεί, υπάρχει απόφαση στον Άρειο Πάγο. Επίσης, η σήμανση έχει ολοκληρωθεί. Πράγματι, όταν επισκεφθήκαμε τον δρόμο με τον Πρωθυπουργό μας σταμάτησαν κάποιοι πολίτες σε μια διασταύρωση και ζητήσανε κάποιες επιπλέον παρεμβάσεις.

Επιτόπου μιλήσαμε με την ανάδοχο εταιρεία παρουσία του συναδέλφου Βουλευτή, έτσι ώστε αν υπάρχουν κάπου ατέλειες να διορθωθούν. Για το φράγμα δεν ακούσαμε καμία ένσταση, τότε που ήρθαμε. Μάλιστα όπως γνωρίζουμε έχουν γίνει περιβαλλοντικές μελέτες, έχουν υπάρξει προβλέψεις, και υπάρχουν πάντα οι ειδικοί που κρίνουν, αξιολογούν, την επάρκεια ενός έργου. Αν υπάρχει περίσσευμα νερού μπορεί να χρησιμοποιηθεί για άρδευση. Κύριε Μαμουλάκη, οι διατομές προσδιορίζονται από ανάλυση κόστους-οφέλους. Δηλαδή ο συγκοινωνιακός φόρτος, θα πρέπει να δικαιολογεί την επένδυση ειδικά όταν υπάρχει χρηματοδότηση από ευρωπαϊκούς πόρους. Σε θέματα που αφορούν κύριε Βρεττέ το ζήτημα του κόστους, αλλά και του έργου για τη μελέτη, θέλω να σας πω ότι η αξία της σύμβασης στον ανάδοχο για τον τεχνικό σύμβουλο είναι 20,3 εκατομμύρια με απρόβλεπτα και χωρίς ΦΠΑ και με μέση έκπτωση 19,5. Όλα αυτά προκύπτουν με νόμο του Ιουλίου του 2017 που προσδιορίζει τις προ εκτιμώμενες αμοιβές. Υπάρχει κανονισμός δηλαδή το προ εκτιμώμενων αμοιβών για μελετητές και για μελέτες.

 Με βάση αυτόν τον τιμοκατάλογο βγαίνουν όλα τα έργα την τελευταία δεκαετία, δεν έγινε κάτι τώρα, καθώς υπάρχει στη Βουλή από το 2017. Τώρα, κάποιες επιπλέον παρατηρήσεις. Αναλύσεις όλων αυτών των έργων και πρώτα απ’ όλα, σας λέω ότι είναι δημόσια διαθέσιμες εδώ και μια εβδομάδα από το Υπουργικό Συμβούλιο του προηγούμενου Σαββάτου, αλλά όποιος θέλει να δει τα τεχνικά χαρακτηριστικά των έργων είναι δημόσια διαθέσιμα. Οι λόγοι που πολλές φορές πρέπει να αναζητήσουμε νέα χρηματοδοτικά εργαλεία, είναι τα χρονικά διαστήματα υλοποίησης των έργων. Όταν το Ταμείο Ανάκαμψης τελειώνει το 2025 και αν ένα έργο θέλει 4 χρόνια για να εκτελεστεί, καταλαβαίνετε ότι υπάρχει πίεση γιατί αλλιώς ούτε το έργο θα εκτελεστεί έγκαιρα, ούτε η χρηματοδότηση θα είναι εξασφαλισμένη. Αλλά ναι, πολλές φορές στην πορεία του χρόνου μπαίνουν και νέες προτεραιότητες, όπως είναι στη συγκεκριμένη περίπτωση η αποκατάσταση φυσικών καταστροφών για την κεντρική Ελλάδα, πρωτίστως όμως για την Θεσσαλία.

Εκεί το κόστος της αποκατάστασης θα υπερβεί τα 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Σε ότι αφορά το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θα υπερβεί τα 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Αντιλαμβάνεστε, ότι απαιτούνταν να βρούμε 1,4 δισεκατομμύρια ευρώ, προκειμένου να υλοποιήσουμε παρεμβάσεις σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, που θα στερήσουν πόρους από κάποια άλλα έργα τα οποία το προηγούμενο χρονικό διάστημα είχαμε αναπτύξει.

Τα έργα που έχουμε να υλοποιήσουμε ως Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, παραμένουν σταθερά στα 2,6 δισεκατομμύρια. Και χαίρομαι, γιατί πάρα πολλοί σήμερα εκθειάσατε το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Είπατε, καλό θα ήταν τα έργα να είναι μέσα στο Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το οποίο συχνά το κατηγορείται για το πού πηγαίνουν τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Φυσικά καμία αναφορά στο ποιοι εξασφάλισαν τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Σε κάθε περίπτωση, όμως, γιατί άκουσα και μια αίσθηση, ότι αν κάτι είναι από το Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, γιατί να μην είναι από το RRF;

Οι περισσότεροι πόροι είναι ευρωπαϊκά κονδύλια. Τα έργα στην Ελλάδα, εν πολλοίς οφείλονται σε ευρωπαϊκά κονδύλια. Το θέμα είναι από ποιο Ταμείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της Ε.Ε. θα προέλθει η άντληση των κονδυλίων και προσπαθούμε να εξασφαλίσουμε το μέγιστο αυτών. Τα έργα αυτά που μίλησα σήμερα δεν είναι και τα 5 από το Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα δύο ουσιαστικά είναι από το Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα άλλα είπα ότι είναι και ΕΣΠΑ είναι και άλλα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Δύο αλήθειες. Μια αλήθεια είναι και θα την επαναλάβω, ότι υπάρχουν απεριόριστες ανάγκες, ακούσαμε ορισμένες σήμερα, περιορισμένες χρηματοδοτικές δυνατότητες. Όλα τα έργα δεν γίνονται και θέλω να είμαι αξιόπιστος απέναντί σας. Πολλές φορές, επαναλαμβάνω τη λέξη ότι κάτι δεν γίνεται όταν δεν υπάρχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Θα υλοποιούμε έργα που έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Δεύτερη παρατήρηση. Ναι, το Εθνικό Π.Δ.Ε., κύριε Μαμουλάκη, έχετε δίκιο, δεν επαρκούσε καν για να πληρώσουμε υφιστάμενα έργα τα οποία αυτή τη στιγμή υλοποιούνται σε όλη την ελληνική επικράτεια και δεν βάζω καν μέσα τον Ντάνιελ. Άρα, αντιλαμβάνεστε, ότι έπρεπε από κοινού με το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών να αναζητήσουμε επιπλέον πόρους για να μπορέσουμε να είμαστε πιο αξιόπιστοι απέναντι στον ιδιωτικό τομέα στην υλοποίηση υφισταμένων έργων, βεβαίως και αυτοί πρέπει να υλοποιούν τα έργα έγκαιρα και εντός προϋπολογισμού, αναφέρθηκε αυτό, ταυτόχρονα να βρούμε πόρους για την αποκατάσταση των φυσικών καταστροφών του Ντάνιελ 1,4 δισ., αλλά να υλοποιήσουμε και μια νέα γενιά έργων, όπως είναι αυτά που μιλάμε σήμερα και τα 5. Άρα, χρειάζονταν η ενίσχυση του Εθνικού Π.Δ.Ε. και πιθανόν μελλοντικά, επειδή αυτό οφείλεται και στην πολύ καλή εκτέλεση του κρατικού προϋπολογισμού, αυτό να αυξηθεί ακόμα περισσότερο και προφανώς, οι αποφάσεις έκτακτης φορολόγησης επιχειρήσεων, συμβάλλει στην εμπέδωση δημοσιονομικού χώρου για να αυξηθεί το Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων σε διάφορα Υπουργεία και αναφέρομαι και στις σημερινές αποφάσεις της ελληνικής κυβέρνησης.

Οι διαγωνισμοί είναι διεθνείς που αναφέρει και δημόσιοι, που σημαίνει, ότι υπάρχουν προτάσεις οι οποίες υποβάλλονται από τον ιδιωτικό τομέα. Για παράδειγμα, μας κάνει έκπληξη καμιά φορά όταν υπάρχει χαμηλή έκπτωση. Ναι, αλλά ήταν 5 οι υποψήφιες επιχειρήσεις εταιρείες ανάδοχοι στο συγκεκριμένο έργο. Καταλαβαίνετε, ότι οι άλλοι δεν είχαν καν έκπτωση. Αυτό είναι ένα στοιχείο το οποίο πρέπει να συνεκτιμάται, διότι πολύ απλά είναι δημόσιος ο διαγωνισμός.

 Δεύτερη παρατήρηση. Κύριε Μαμουλάκη, επειδή είστε έμπειρος, στη πορεία αυτών των 10 μηνών, έχω δει μεγάλες εκπτώσεις και τα έργα να μην τελειώνουν και έχω δει μικρές εκπτώσεις και τα έργα να τελειώνουν έγκαιρα. Χρειάζεται μια ισορροπία. Διότι ξέρετε πάρα πολύ καλά, ότι στη πορεία των ετών προκύπτουν εκπλήξεις. Προκύπτει πληθωρισμός, αύξηση των πρώτων υλών, μη εύρεση εύκολα ανθρώπινου κεφαλαίου. Υπάρχει ανάγκη εύρεσης ανθρωπίνου κεφαλαίου. Στο αεροδρόμιο στο Καστέλι, αναζητάτε εναγωνίως κόσμος για να εκτελέσει το έργο ώστε να έχουμε πτήσεις το 2027 στο Καστέλι. Έχουμε εκτελέσει το 35% του έργου και όποτε θέλετε, επειδή ξέρετε πολύ καλά τη γεωγραφική περιοχή, σε όποιο έργο θέλετε και επισκέπτομαι στην Ελλάδα, σας κάνω πρόσκληση να πηγαίνουμε μαζί, δεν έχουμε να κρύψουμε κάτι, θέλουμε να τρέξουμε γρήγορα τα έργα και σας καλώ, όποτε θέλετε, να τα επισκεπτόμαστε μαζί και το κάνω συχνά. Άρα, το ποσοστό της έκπτωσης είναι κάτι που έχει πολλές διαστάσεις. Δεν βγαίνουν εύκολα συμπεράσματα. Το κρίσιμο θέμα είναι τα έργα να εκτελούνται εντός προϋπολογισμού και έγκαιρα.

Υδάτινα φράγματα, αξιοποίηση υδάτινων πόρων, πολύ μεγάλο κεφάλαιο. Ξέρετε, ότι η κυβέρνηση έχει αναλάβει κάποιες πρωτοβουλίες, ξεκινώντας από την Θεσσαλία, θα ακολουθήσουν και άλλες γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδος, έτσι ώστε να υπάρχει ένας συντονισμός στη διαχείριση των υδάτινων πόρων, μέσα και από φορείς. Δεν είναι επισπεύδων το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών στη διαχείριση των υδάτινων πόρων, ούτε στα αντιπλημμυρικά, παρά μόνο αν τα αντιπλημμυρικά χαρακτηριστούν ως εθνικής σημασίας, οπότε την ευθύνη υλοποίησης αυτών την αναλαμβάνει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Ο κ. Δελής έχει δίκιο για την εύλογη καχυποψία που υπάρχει στη Θεσσαλονίκη. Το πολιτικό σύστημα διαχρονικά και διαδοχικές κυβερνήσεις δεν ήμασταν αξιόπιστοι, κυρίως στους συμπατριώτες μας στη Θεσσαλονίκη. Πάρα πολλά έργα που έχουμε υποσχεθεί εκεί δεν έχουν υλοποιηθεί. Το Μετρό θα υλοποιηθεί όμως και θα ολοκληρωθεί το Νοέμβριο του 2024. Μίλησε, όμως, για την έλλειψη Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τουλάχιστον στη Θεσσαλονίκη και αυτό νομίζω ότι αναγνωρίζεται από την τοπική κοινωνία και από τη Δημοτική Αρχή, γιατί ήμουν πρόσφατα και έγινε δημόσια τοποθέτηση του Δημάρχου Θεσσαλονίκης, υπάρχει μια σημαντική αλλαγή στη καθημερινότητα του πολίτη σε ότι αφορά τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και αναφέρομαι στα 110 ηλεκτρικά λεωφορεία. 110 ηλεκτρικά λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη είναι το 1/3 του στόλου του ΟΑΣΘ. Γιατί τα 140 λεωφορεία στην Αθήνα, που είναι επίσης στους δρόμους της Αθήνας και τα βλέπετε στους δρόμους, είναι μικρότερο ποσοστό του συνολικού στόλου.

Άρα, εκεί η διαφοροποίηση είναι εμφανής και εκτιμούμε, ότι αρχές Ιουλίου θα πάμε να εγκαινιάσουμε και το σταθμό φόρτισης, που ήδη λειτουργεί, απλά θα ολοκληρωθούν οι εργασίες του τις επόμενες δυο εβδομάδες. Άρα, εκεί, για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, έχει γίνει μια πάρα πολύ σημαντική παρέμβαση για να βελτιωθεί η καθημερινότητα του πολίτη και θα συνεχίσουμε προς αυτή τη κατεύθυνση να κινούμαστε το επόμενο χρονικό διάστημα.

Ο κ. Βρεττός είπε, ότι σήμερα μιλήσαμε για λίγα και περιορισμένα έργα τα οποία εκτελούμε. Θα μου επιτρέψετε να σας πω, ότι σήμερα σας ενημέρωσα για τα πιο σημαντικά έργα. Αν θέλετε, όμως, κύριε Πρόεδρε, έχω τη δυνατότητα να καθίσουμε επί ώρες εδώ, να κάνουμε μια ειδική συνεδρίαση, θα την ήθελα και σας την προτείνω, γιατί θα ικανοποιήσει και πάρα πολλούς συναδέλφους που πολιτευόμαστε στην Επαρχία, για πάρα πολλά έργα τα οποία υλοποιούνται τους τελευταίους 10 μήνες σε όλη την Ελλάδα.

Τίτλοι: Αναβάθμιση κτιρίου Ελεγκτικού Συνεδρίου, ανακαίνιση κατασκευή Δικαστικών Μεγάρων, Ρέθυμνο, Ηράκλειο, Κως, Λαμία, Βόλος, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Τρίπολη, Καβάλα, δρομολόγηση νέων Αστυνομικών Μεγάρων, Πάτρα, Καρδίτσα, Βέροια, Λευκάδα, Αλεξανδρούπολη, αποκατάσταση κτιρίου Συμβουλίου της Επικρατείας, το Αρσάκειο Μέγαρο, νέες σχολικές εγκαταστάσεις, πήγαμε Νέα Μάκρη, Λυκόβρυση, Περιστέρι, Νέα Φιλαδέλφεια.

Στις Βρυξέλλες, όποιος πάει, πηγαίνετε σας παρακαλώ να δείτε το Κεστεκίδειο.

Ελληνικό σχολείο, το έκαναν οι Κτιριακές Υποδομές.

Πάντα μιλάω για τα έργα που έχει ευθύνη το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και οι φορείς αυτού, όπως είναι οι Κτιριακές Υποδομές. Νέο διθέσιο νηπιαγωγείο θεμελιώσαμε στην παραλία Άστρος, τη προηγούμενη εβδομάδα με τον κ. Κυριαζή πριν δέκα μέρες θεμελιώσαμε το δωδεκαθέσιο δημοτικό σχολείο στον Κάτω Νευροκόπι, Δικαστικό Μέγαρο στην Άρτα Καλλονής, γέφυρα στον Εύηνο στην Αιτωλοακαρνανία, τη δώσαμε στη κυκλοφορία, γέφυρα Φύλλωνστην Εύβοια από φυσικές καταστροφές του 2020, δόθηκε στην κυκλοφορία, Κερίτης στην Κρήτη, πεζογέφυρα στο Παλατάκι Χαϊδαρίου.

Όποιος πάει στο Χαϊδάρι στο Παλατάκι, η πεζογέφυρα είναι εξαιρετική. Δώσαμε στην κυκλοφορία πέντε πεζογέφυρες το τελευταίο χρονικό διάστημα. Ελικοδρόμιο στη Σαμοθράκη, εμπορικός λιμένας στο Σίγρι, μιλήσατε κύριε συνάδελφε. Άρα, έχουμε πάρα πολλά έργα. Δεν μίλησα καν για τον Ασωπό στην Κορινθία, το φράγμα Πηνειού στην Ηλεία. Όλα αυτά τους τελευταίους δέκα μήνες υπεγράφησαν συμβάσεις ή υλοποιήθηκαν τα έργα και πήγαμε και τα είδαμε. Δίκτυο άρδευσης στο νομό Τρικάλων, ταμιευτήρα στη Νέα Τρίγλια στη Χαλκιδική, αρδευτικό δίκτυο στην Ηράκλεια στη Φθιώτιδα, ύδρευση στη Φλώρινα. Άρα, έχουμε πολλά έργα, τα οποία καλό ήταν αν θέλετε να τα συζητήσουμε. Αυτή τη στιγμή 800 έργα υλοποιούνται σε όλη την ελληνική επικράτεια.

Αν μου επιτρέπετε, δύο τελευταίες παρατηρήσεις.

Η επέκταση του μετρό στην Καλαμαριά είναι δεδομένη. Οι 5 σταθμοί θα υλοποιηθούν και θα ολοκληρωθούν με το δεύτερο εξάμηνο του 2025. Δεν καταλαβαίνω πως το δεύτερο εξάμηνο του 2025 κατευθείαν πάει Δεκέμβρη 2025. Παρά ταύτα είναι και ο Δεκέμβριος μέσα στο δεύτερο εξάμηνο του 2025. Αλλά, για όλες τις άλλες προτάσεις που άκουσα, για γεωγραφικές περιοχές της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι κάναμε δημόσια παρουσίαση πριν από 20 μέρες στη Θεσσαλονίκη, ακριβώς για να παρουσιάσουμε ποιες είναι αυτές οι ανάγκες και να ακούσουμε από την αυτοδιοίκηση ποιες είναι οι προτάσεις τους. Ήδη έχει γίνει πολύ σοβαρή μελέτη και όποιος έχει προτάσεις εισηγήσεις επί των επεκτάσεων παράκληση να τις δώσει κατευθείαν σε μένα, να τις συζητήσουμε την Ελληνικό Μετρό για να δούμε πού βρισκόμαστε.

Αλλά οι προτάσεις της ελληνικής κυβέρνησης, της εταιρείας Ελληνικό Μετρό και των ειδικών είναι δημόσια διαθέσιμες εδώ και 20 μέρες, παρουσία της τοπικής αυτοδιοίκησης πέρα και πάνω από κόμματα, παρουσία δημοτικών αρχών, περιφέρειας, συναδέλφων μηχανικών στη Θεσσαλονίκη. Άρα, εδώ δεν ανακαλύπτουμε την πυρίτιδα, ερχόμαστε να διαβουλευτούμε κι αυτό κάναμε στην Θεσσαλονίκη.

Νομίζω ότι απάντησα στα περισσότερα. Σε ότι δεν έχω απαντήσει, υπάρχει ο κοινοβουλευτικός έλεγχος, διότι πολύ απλά είναι εξειδικευμένα θέματα, στα οποία θα χρειαστεί να έχω και το συγκεκριμένο υλικό μαζί μου. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ, για τον εξαιρετικό διάλογο που και πάλι έγινε σήμερα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής μας.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Αυγενάκης Ελευθέριος, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Παππάς Νικόλαος, Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Στολτίδης Λεωνίδας, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 15.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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