**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 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 4 Σεπτεμβρίου 2020, ημέρα Παρασκευή και ώρα 11.20΄, στην **Αίθουσα συνεδριάσεων της Ολομέλειας της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προεδρεύοντος αυτής, κ. Διονυσίου Σταμενίτη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις «Εργασίες ολοκλήρωσης του έργου: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου (Ε.Ο.16), Τμήμα Θέρμη-Γαλάτιστα (NR16.10-16.20) [από Χ.Θ. 18+640 έως Χ.Θ. 19+520 και από Χ.Θ. 22+980 (πέρας Ι/Κ Λακκιάς) έως Χ.Θ. 29+750 (Ν. Θεσ/νίκης) και από Χ.Θ. 23+957 έως 28+773 (Ν. Χαλκιδικής)] Κωδ. Αναφ. 5812».

  Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής. Επίσης, παρέστη ο κ. Κωνσταντίνος Κουτσούκος, Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ» Α.Ε..

Ο Προεδρεύων 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, Αντωνιάδης Ιωάννης, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μελάς Ιωάννης, Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Βούλτεψη Σοφία, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Σταμενίτης Διονύσιος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ξεκινάει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις «Εργασίες ολοκλήρωσης του έργου: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου».

Θα δώσουμε το λόγο στον κ. Υπουργό για μία εισαγωγική τοποθέτηση και στη συνέχεια, θα πάρουν τον λόγο οι συνάδελφοι που έχουν εγγραφεί στον κατάλογο, προκειμένου να διατυπώσουν τα ερωτήματά τους.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε σας ευχαριστώ πολύ. Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κατ’ αρχήν, θα ήθελα να ευχαριστήσω το σύνολο των συναδέλφων της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για την κατανόηση που έδειξαν για τη μεταφορά της συνεδρίασης. Όπως γνωρίζετε, έπρεπε να βρίσκομαι στη Θεσσαλονίκη, συνοδεύοντας τον Πρωθυπουργό στην επίσκεψη που κάνει πριν από τη Διεθνή Έκθεση.

Έρχομαι στο θέμα της σημερινής μας συνεδρίασης που αφορά σε ένα έργο που εκτελεί η «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» και αφορά στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Τμήμα Θέρμη-Γαλάτιστα στον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου. Αποτελεί ένα έργο, συνολικού προϋπολογισμού 29.000.000 ευρώ. Με την έκπτωση, βέβαια, που έχει επιτευχθεί, το συμβασιοποιημένο τεχνικό έργο θα είναι στα 11.300.000 ευρώ, συν ΦΠΑ, και εντάσσεται στο γενικότερο πλαίσιο της προτεραιότητας που έχουμε θέσει και ως Κυβέρνηση, αλλά και ως Υπουργείο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Αυτό το πετυχαίνουμε, ολοκληρώνοντας όλες τις τρέχουσες εκκρεμότητες και τα νέα έργα οδικής ασφάλειας, για τα οποία, μάλιστα, έχουμε εξασφαλίσει χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ύψους 450.000.000 ευρώ. Αυτά τα έργα θα είναι συγκεκριμένες παρεμβάσεις που θα γίνουν σε πάρα πολλά σημεία της Ελλάδος, έπειτα από μελέτη που έχει κάνει η «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.».

Το έργο, όμως, που συζητάμε σήμερα, αποτελεί ένα μέρος του ευρύτερου οδικού άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου και ανήκει σε αυτό που αποκαλούμε «δευτερεύον» εθνικό οδικό δίκτυο. Είναι μήκους 23,4 χιλιομέτρων. Είναι ένας δρόμος που αρχίζει από τον κόμβο της Θέρμης και καταλήγει στον ισόπεδο κόμβο της παράκαμψης του οικισμού της Γαλάτιστας. Σε όλο αυτό το μήκος έχουν, ήδη, γίνει κάποιες εργασίες, όπως στο Τμήμα από τη Θέρμη μέχρι τη Νέα Ραιδεστό και τη Λακκιά. Όμως, από το σύνολο των 23,4 χιλιομέτρων έχει ολοκληρωθεί, περίπου, ποσοστό 45%, δηλαδή, λιγότερο από 11 χιλιόμετρα.

Το, υπό εξέλιξη, λοιπόν, έργο περιλαμβάνει υπολειπόμενα τμήματα στα οποία θα γίνουν σειρά επεμβάσεων, είτε πρωτογενών, όπως η διαμόρφωση οκτώ ισόπεδων κόμβων, η εγκατάσταση ηλεκτροφωτισμού σε όλους τους κόμβους και η τοποθέτηση στηθαίων ασφαλείας νέων προδιαγραφών, είτε δευτερογενών παρεμβάσεων, όπως η αντιπλημμυρική αναβάθμιση με εργασίες αποχέτευσης ομβρίων και αποστράγγισης στη Νέα Ραιδεστό ή η ανακατασκευή τμημάτων κάθετων αγροτικών οδών στους ισόπεδους κόμβους.

Στο ερώτημα γιατί είναι αναγκαίο να γίνει αυτό το έργο, θα σταθώ σε δύο λόγους. Πρώτον, γιατί πρόκειται για εργασίες ενός ημιτελούς έργου, το οποίο, όπως θα σας πει και αργότερα ο Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.», έχει μία μεγάλη «ουρά». Ξεκινάει από το 2010. Συμβασιοποιήθηκε το 2012 και ήταν ένα έργο το οποίο το είχαμε «παρατήσει» ως Ελληνική Δημοκρατία, ειδικά τα τελευταία χρόνια. Επίσης, επειδή το έργο αυτό έχει συγχρηματοδοτηθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, για την περίοδο 2007-2013, και για ως phasing, για την περίοδο 2014-2020, αν το έργο αυτό δεν ολοκληρωθεί, έχουμε τον κίνδυνο επιστροφής ευρωπαϊκών κονδυλίων.

Επίσης, πρόκειται για ένα έργο, που βελτιώνει τα επίπεδα οδικής ασφάλειας για τις μετακινήσεις και οχημάτων και πεζών. Η εθνική οδός, άλλωστε, Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου εξυπηρετεί πολύ μεγάλους, πολύ υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, λόγω της αυξανόμενης οικιστικής ανάπτυξης, αλλά και με εποχιακές αιχμές, λόγω σύνδεσης με τουριστικές περιοχές, όπως είναι η Χαλκιδική αλλά και το Άγιο Όρος. Διαθέτει τεταμένη χάραξη σε πολλές θέσεις, με αποτέλεσμα να αναπτύσσουν τα οχήματα πολύ υψηλές ταχύτητες κι αυτό να δημιουργεί αρκετά προβλήματα.

Ως εκ τούτου, επειδή -όπως είπα και στην αρχή πρέπει ως χώρα σιγά-σιγά να δώσουμε πολύ μεγάλη προτεραιότητα σε ζητήματα οδικής ασφάλειας- το εν λόγω έργο κρίνεται, απολύτως, απαραίτητο.

Θα είμαι έτοιμος να ακούσω τις οποιεσδήποτε ερωτήσεις, που τυχόν έχετε, αλλά για τα τεχνικά σημεία θα απαντήσει και ο κ. Κουτσούκος, αν έχετε πιο εξειδικευμένες ερωτήσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Θα ήθελα, να προσθέσω ότι παραβρίσκεται στη συνεδρίαση της Επιτροπής μας ο κ. Κωνσταντίνος Κουτσούκος, Διευθύνων Σύμβουλος της Εγνατίας Οδού και θα τον παρακαλέσω, αν θέλει κάτι να συμπληρώσει, μπορεί να λάβει τον λόγο αμέσως τώρα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ» Α.Ε.):** Καλημέρα κι από εμένα. Αυτό που ήθελα, να προσθέσω, κατ’ αρχήν, σε ότι αφορά στο τεχνικό κομμάτι, είναι η διατομή του δρόμου αυτού. Μιλάμε για έναν δρόμο, ο οποίος έχει πλάτος οδοστρώματος 11 μέτρα. Δηλαδή, έχει, ουσιαστικά, μία λωρίδα κυκλοφορίας 375 μέτρα κι έχει κι ένα ασφαλτοστρωμένο έρεισμα στο 1,5 μέτρο. Είναι, δηλαδή, ένας οδικός άξονας, όχι σε επίπεδο αυτοκινητοδρόμου, αλλά, όπως είπε και ο Υπουργός προηγουμένως, είναι απαραίτητο να γίνει η βελτίωση οδικής ασφάλειας σε διάφορα σημεία.

Στο τμήμα, περίπου, 4 χιλιομέτρων, το οποίο βρίσκεται κοντά στη Γαλάτιστα, είναι το μοναδικό τμήμα, στο οποίο, ουσιαστικά, δεν βελτιώνουμε την υφιστάμενη χάραξη με βελτιώσεις οδικής ασφάλειας, αλλά κάνουμε μία νέα χάραξη, γιατί το τμήμα εκείνο των 3 - 4 χιλιομέτρων είναι ένα τμήμα, το οποίο για όσους γνωρίζουν την περιοχή, έχει πάρα πολλές στροφές και η βελτίωση οδικής ασφάλειας δεν θα μπορούσε να γίνει.

Κλείνοντας, θέλω μόνο να πω το εξής. Από το ιστορικό αυτού του έργου φαίνεται ότι κάτι, το οποίο ξεκίνησε, περίπου, 10 χρόνια πριν, -καθώς κατά το ήμισυ είχε μείνει ανολοκλήρωτο- ολοκληρώνεται τώρα. Αυτό, το οποίο σίγουρα θα ήθελα να πω ως παρατήρηση της Υπηρεσίας είναι ότι, προφανώς, τέτοιου είδους έργα πρέπει να ολοκληρώνονται πολύ νωρίτερα, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, και οι όποιες βελτιώσεις γίνονται είναι, από κάποιο σημείο και μετά, παρωχημένες.

Παρ’ όλα αυτά, θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό έργο που το περιμένει και όλη η τοπική περιοχή.

Αυτά, κατ’ αρχήν, και είμαι στη διάθεσή σας.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τώρα, θα προχωρήσουμε στις τοποθετήσεις των μελών της Επιτροπής, κάνοντας έναν κύκλο από έναν εκπρόσωπο κάθε Κόμματος. Τον λόγο έχει ο κ. Μπουτσικάκης.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Όπως είπε και ο κ. Κουτσούκος, η τοπική κοινωνία ζητάει αυτό το έργο, έτσι ώστε να μπορέσει να ανταπεξέλθει και στις δύσκολες καταστάσεις, οι οποίες επικρατούν αυτή τη στιγμή στον προκείμενο δρόμο.

Η οδική ασφάλεια έχει αποτελέσει προτεραιότητα της Κυβέρνησης και του ίδιου του Πρωθυπουργού από την αρχή της ανάληψης της διακυβέρνησης της χώρας. Είναι κατανοητό ότι η βελτίωση του επιπέδου των δρόμων στον τομέα της οδικής ασφάλειας είναι πάρα πολύ σημαντική, ενώ υπάρχει και κίνδυνος να χαθούν και τα χρήματα από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, γι’ αυτό και ο κ. Υπουργός επισπεύδει τη διαδικασία, ώστε να ολοκληρωθεί αυτό το έργο.

Θα ήθελα να σταθώ, όμως, σε ένα άλλο θέμα σήμερα. Όπως ακούσατε όλοι, σήμερα το πρωί, είχαμε ένα τραγικό γεγονός στις Ένοπλες Δυνάμεις, καθώς «χάθηκε» ένα στέλεχος των Ενόπλων Δυνάμεων. Θα ήθελα να εκφράσω τα θερμά μου συλλυπητήρια στην οικογένειά του, αλλά και στην οικογένεια των Ενόπλων Δυνάμεων. Καταλαβαίνετε ότι σε μία δύσκολη συγκυρία, όπως η σημερινή, και με τις προκλήσεις τις οποίες αντιμετωπίζουμε με σθεναρότητα και με σθένος απέναντι σε ένα γείτονα, ο οποίος είναι, μονίμως, προκλητικός, το μήνυμα είναι ξεκάθαρο, ότι είμαστε εδώ να αντιμετωπίσουμε όλα αυτά τα οποία καλούμαστε να απαντήσουμε. Είμαστε εδώ να υπερασπιστούμε και την τιμή αλλά και το κάθε μέτρο της χώρας μας. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βαρεμένος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Καταρχάς και εμείς εκφράζουμε τη λύπη μας, για την απώλεια του στελέχους των Ενόπλων Δυνάμεων.

Κύριε Υπουργέ, είναι ένα έργο που έχει την «περιπέτειά» του, όπως είπατε και εσείς, και για την αναγκαιότητα του δεν υπάρχει καμία αντίρρηση. Θα ήθελα να ρωτήσω το εξής. Επειδή αναφέρεται, στο άρθρο 1, ότι «από τα ανωτέρω προκύπτει ότι για το Κτηματολόγιο που αφορά στο τμήμα της νέας χάραξης και αποτελεί ουσιαστικό μέρος της εργολαβίας μέχρι σήμερα, δεν έχει συντελεστεί η απαλλοτρίωση», θα ήθελα να ρωτήσω, με αυτό το δεδομένο, που υπογραμμίζω, αν έχει «θεραπευτεί» αυτή η έλλειψη. Έχουν κατατεθεί τα χρήματα στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων; Σε αντίθετη περίπτωση, υπάρχει ο κίνδυνος να μπει σε νέα περιπέτεια το έργο με όλες αυτές τις συνέπειες.

Επειδή είστε εδώ σήμερα, μαζί με τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εγνατίας Οδού, θα ήθελα να αναφερθώ, κύριε Υπουργέ, στο ζήτημα της αλλαγής του οργανογράμματος στην Εγνατία Οδό. Με αυτή την αλλαγή, επανήλθαν σε διευθυντικές θέσεις στελέχη τα οποία κατηγορούνται με βαριές κακουργηματικές κατηγορίες. Το ξέρετε πολύ καλά. Σας είχα αναφέρει, με αφορμή μιας Επίκαιρης Ερώτησης, ότι επί του θέματος αυτού έχει ασχοληθεί, ενδελεχώς, η ελληνική Δικαιοσύνη και υπάρχει παραπεμπτικό βούλευμα του αρμόδιου Δικαστικού Συμβουλίου.

Επαναφέροντας, λοιπόν, τους κατηγορούμενους με βαριές κατηγορίες στις θέσεις αυτές, διαμορφώνεται το εξής παράδοξο. Άνθρωποι οι οποίοι είναι μάρτυρες δημοσίου συμφέροντος, για ένα σκάνδαλο που αφορά 72 εκ. ευρώ που κατεβλήθησαν αχρεωστήτως, να είναι τώρα προϊστάμενοι εκείνων που είναι μάρτυρες δημοσίου συμφέροντος. Τι κάνετε με αυτόν τον τρόπο; Βγάζετε δικαστικές απαλλακτικές αποφάσεις; Είναι πάρα πολύ «χονδροειδές» για να συμβαίνει με αυτόν τον τρόπο. Είναι «ωμό», είναι αντιθεσμικό.

Σας είχα ζητήσει και την άλλη φορά εάν θα επιδιώξετε να πάρετε πίσω τα λεφτά των 72,5 εκατομμυρίων ευρώ, που καταβλήθηκαν αχρεωστήτως. Περίπου, εμμέσως, προέκυψε, από την τοποθέτησή σας, ότι αυτό δεν πρόκειται να γίνει. Και ενώ δεν γίνεται αυτό, γίνεται το άλλο, που παρά είναι «χοντρό» για να περάσει απαρατήρητο, κ. Υπουργέ.

Θα ήθελα να κάνω και μία άλλη ερώτηση, πάλι, για την Εγνατία Οδό. Υπάρχουν πληροφορίες, ότι στην εταιρεία, το τελευταίο τουλάχιστον εξάμηνο, εργάζονται πολλά άτομα συγκεκριμένης εταιρείας που μισθοδοτούνται αναλόγως. Θα ήθελα να σας ρωτήσω, εάν αυτό ισχύει. Αν ισχύει, φαντάζομαι, ότι και εσείς θα κατανοείτε ότι πρόκειται για σύγκρουση συμφερόντων. Εάν χρειάζεται κάτι περαιτέρω να σας εξηγήσω, θα το κάνω, αλλά νομίζω ότι είναι προφανές.

Και επανέρχομαι τώρα σε ένα θέμα, μιας και είστε εδώ κ. Υπουργέ, για το έργο Πάτρα-Πύργος. Μπήκαμε στον δεύτερο χρόνο, από τότε που πήρατε, ως Κυβέρνηση, μία ακατανόητη απόφαση. Σε πρώτο πλάνο ακατανόητη, σε δεύτερο πλάνο κατανοητή και μάλιστα σε ένα συγκεκριμένο «βάθος». Διάβασα προχθές, ότι πρόκειται να πάτε, αν και είχατε πει από πέρσι τον Νοέμβριο ότι θα πηγαίνατε, στην Ευρώπη και θα πάρετε μαζί σας και τον Περιφερειάρχη. Λάθος; Δεν έχω κανένα λόγο, αλλά να το διευκρινίσετε. Αυτό ανακοινώθηκε και μάλιστα από τα τοπικά μέσα.

Αναρωτήθηκα, λοιπόν, θα πάει ο Υπουργός εκεί, στις αρμόδιες αρχές και στις αρμόδιες διευθύνσεις να κάνει τι; Να τους πιέσει; Κοιτάξτε, κύριε Υπουργέ, με το καλύτερο δυνατό σενάριο, από τη δική σας πλευρά, αυτή η ιστορία θα «τραβήξει» μέχρι το 2021 τουλάχιστον. Είναι δύο Αρχές, που πρέπει να αποφανθούν. Ρωτάω, λοιπόν, εκ μέρους του λαού της Δυτικής Ελλάδος, άξιζε τον κόπο να «τορπιλιστεί» το έργο με αυτόν τον τρόπο; Για να πετύχετε τι; Επειδή εσείς ο ίδιος έχετε δηλώσει, ότι έχετε υπογράψει ένα Μνημόνιο Συναντίληψης με την «Ολυμπία Οδό», σας το ζήτησα, σας το ζητάω και τώρα, με τον πιο επίσημο τρόπο, να μας φέρετε το Μνημόνιο στη Βουλή. Δεν είναι μυστικό του Κράτους, δεν είναι απόρρητο, ένα Μνημόνιο Συναντίληψης είναι, για να δούμε και εμείς τι, ακριβώς, συναντιληφθήκατε με τη συγκεκριμένη εταιρεία.

Επανέρχομαι, όμως και λέω, ότι μπήκε σε μία απίστευτη ταλαιπωρία το έργο. Πάμε για το 2021, ενώ το χρονικό όριο αποπεράτωσης του έργου είναι το 2023. Δεν είναι τότε; Εσείς είπατε ότι θα κάνετε αυτό που πρέπει να κάνετε, καθώς εκκρεμεί και η ιστορία με την Ευρώπη. Μπήκαμε στον δεύτερο χρόνο, και αν θυμάστε, σας το έχουμε επισημάνει επανειλημμένα και από αυτή την Αίθουσα και με όλους τους τρόπους, αλλά «αναμείνατε στο ακουστικό σας». Έχει την υπομονή ο κάτοικος της Δυτικής Ελλάδας να αναμένει και για ποιον λόγο; Μάλιστα, προβήκατε στη διάλυση των συμβάσεων, εν μέσω της πανδημίας. Αυτό, κατά τη γνώμη μας, όχι, απλώς, δεν είναι σωστό, αλλά αποτελεί και ύβρη, κατά την αρχαιοελληνική έννοια, μέσα στην πανδημία να προβαίνετε σε μία αμφιλεγόμενη, τουλάχιστον, ενέργεια.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πάμε στο πρώτο θέμα για τις απαλλοτριώσεις. Να ρωτήσετε τη δική σας Κυβέρνηση, γιατί άργησε το έργο. Τέσσερα χρόνια, δεν κάνατε τίποτα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** (ομιλών εκτός μικροφώνου): Εγώ, απλά σας ρώτησα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ δεν σας διέκοψα και άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή αυτά που είπατε. Τώρα, είστε υποχρεωμένος και εσείς να ακούσετε τις απαντήσεις. Έτσι λειτουργεί η κοινοβουλευτική δημοκρατία.

Πρώτον, ο λόγος που το έργο είχε καθυστερήσει όλα αυτά τα χρόνια ήταν οι απαλλοτριώσεις. Ρωτήστε αυτούς που πέρασαν από το Υπουργείο -κατά τη δική σας διακυβέρνηση- να σας πουν το ιστορικό. Το ιστορικό είναι, ότι εμείς μέσα σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, ξεμπλοκάραμε αυτό το έργο.

Σχετικά, με τα ζητήματα που αναφέρατε. Είχατε καταθέσει την Επίκαιρη Ερώτηση, όπως θυμάστε, και είχατε μιλήσει για τα ζητήματα αυτά. Σας είχα πει τότε, αυτό που συμβαίνει σε όλο τον δυτικό κόσμο, αλλά ένα κομμάτι του ΣΥΡΙΖΑ αρνείται να το καταλάβει. Δηλαδή, ότι δεν τους καταδικάζουμε τους ανθρώπους, χωρίς να γίνουν δικαστήρια. Έτσι λειτουργεί το κράτος δικαίου. Δεν είμαστε σε χώρες, όπως η Βενεζουέλα.

Φέρνετε ιστορίες παλιές, οι οποίες έχουν «ουρά» από το 2009 και έχουν τραβήξει μία δικαστική διαδρομή. Δυστυχώς, τα δικαστήρια στην Ελλάδα λειτουργούν με τις καθυστερήσεις. Μπορούμε εμείς να καταδικάζουμε ικανά στελέχη της Διοίκησης, χωρίς να υπάρχουν τελεσίδικες αποφάσεις; Δηλαδή, αυτό το πράγμα, πραγματικά κύριε Βαρεμένε, δεν το χωράει ο νους μου.

Και μάλιστα το θράσος σας -ως παράταξης- είναι ότι εσείς διαλύσατε την Εγνατία οδό. Τη διαλύσατε, γιατί, επί των δικών σας ημερών, τα πιο ικανά στελέχη, οι πιο ικανοί μηχανικοί, σηκώθηκαν και φύγανε, πάνω από σαράντα στον αριθμό. Και τώρα η καινούργια Διοίκηση, καλείται να κάνει το έργο που πρέπει να επιτελέσει ένας τόσο σημαντικός οργανισμός, δηλαδή, να προχωρήσει τις διαδικασίες παραχώρησης, να βάλει διόδια, να κάνει τις πιστοποιήσεις των σηράγγων. Επί ΣΥΡΙΖΑ, κάθε εξάμηνο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και σας «χτυπούσε το καμπανάκι» και σας έλεγε ότι, δεν είστε εντάξει στις υποχρεώσεις σας, με έναν οργανισμό που, πραγματικά, διαλύσατε. Ε, λοιπόν, όχι. Δεν βρισκόμαστε σε πρωινό τηλεοπτικό σόου. Πρέπει κάποτε να ειπωθούν αυτά τα πράγματα και να μην λέμε πράγματα που δεν ισχύουν.

Σε ότι αφορά στο Πάτρα-Πύργος. Πραγματικά, απορώ. Δεν καταλαβαίνετε, ότι εκτίθεστε με αυτά που λέτε, ότι διαλύσαμε τις εργολαβίες; Παραλάβατε ένα έργο το 2015 από την Κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου, με χρηματοδότηση και έτοιμο να δημοπρατηθεί. Το «σπάσατε» για να το δώσετε στον «αγαπημένο» σας εργολάβο. Τον «ΤΟΞΟΤΗ». Τον ξεχάσατε; Αυτόν με τα βοσκοτόπια, που πήρε τέσσερις εργολαβίες και μετά χρεοκόπησε. Και όταν ήρθαμε εμείς στα πράγματα, είχαμε έναν εργολάβο χρεοκοπημένο.

Και για να καταλάβετε ότι και εσείς οι ίδιοι, ως παράταξη, αποδέχεστε ότι ήταν λάθος η κατάτμηση, στο Άκτιο - Αμβρακία -που εκλέγεσθε από εκείνη την Περιφέρεια κύριε Βαρεμένε- το 2018 τι κάνατε; Κάνατε μία σύμβαση, καταργώντας την κατάτμηση. Στην ουσία, αναιρώντας αυτό το οποίο είχατε κάνει στο Πάτρα-Πύργος. Το Άκτιο-Αμβρακία μετά από δέκα χρόνια τώρα ξεμπλοκάρει.

Πρέπει, λοιπόν, κάποτε να καταλάβουμε, ότι αυτός που αναλαμβάνει να εκτελέσει ένα έργο, το οποίο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή από την Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να έχει σοβαρότητα, πρέπει να έχει το μέγεθος και την ικανότητα, όταν πάρει το έργο, να το τελειώσει. Ο κ. Καλογρίτσας, κύριοι συνάδελφοι, είχε δώσει εκπτώσεις πάνω από 50%. Οι άλλοι εργολάβοι που ήταν από πίσω και αυτοί έχουν τεράστια ζητήματα. Δεν υπήρχε, καμία μα καμία, άλλη επιλογή. Και είχατε και την Ευρωπαϊκή Ένωση, που σας έλεγε ότι κάνατε λάθος που κατατμήσατε το έργο.

Τι κάναμε εμείς; «Γέφυρα» από το 2021 μέχρι το 2027, έχουμε πλέον, χρηματοδότηση γι’ αυτό το έργο, ενώ κινδυνεύαμε με δημοσιονομική διόρθωση, γιατί δεν θα τελείωνε το έργο, έτσι, όπως το προχωρούσατε εσείς, το 2023. Πήραμε την έγκριση από την πρώτη Γενική Διεύθυνση. Παίρνουμε σε λίγες μέρες -θέλω να ελπίζω- την έγκριση από τη δεύτερη Γενική Διεύθυνση. Καταλαβαίνω ότι αυτές τις διαδικασίες μπορεί να μην τις καταλαβαίνουν οι πολίτες, γιατί οι διαδικασίες στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχουν τον χρόνο τους και τη γραφειοκρατία τους. Όμως, βήμα-βήμα, με σωστή στρατηγική, προσπαθούμε να σώσουμε αυτό το έργο και να γίνει αυτό το έργο.

Όμως, κάνουμε και κάτι άλλο, που καμία άλλη Κυβέρνηση δεν έκανε, και ειδικά η δικιά σας. Δεν θα περιμένουμε να θρηνούμε, κάθε χρόνο, σχεδόν 30 νεκρούς σε αυτόν τον δρόμο. Ήδη, δίνουμε 25 εκατομμύρια ευρώ, για να γίνουν παρεμβάσεις και έργα οδικής ασφάλειας. Δηλαδή, θα περιμένουμε να γίνει ένας δρόμος στα επόμενα δύο-τρία χρόνια και κάθε χρόνο θα θρηνούμε νεκρούς; Όχι. Έχει υποχρέωση η ελληνική Πολιτεία να βάλει κάποια χρήματα και βάζουμε ένα ποσό, το οποίο είναι πολύ μεγάλο για τα 77 χλμ., για να κάνουμε, ακριβώς, αυτές τις παρεμβάσεις που πρέπει να κάνουμε. «Ήπιες» παρεμβάσεις, για να μην σκοτώνεται κόσμος.

Στη συνέχεια, κάνατε μία ερώτηση για ένα στέλεχος. Ξέρετε, δεν γνωρίζω για ποιο στέλεχος μιλάτε. Αν θέλετε να το κατονομάσετε. Δεν ξέρω αν θέλει να απαντήσει ο κ. Κουτσούκος, αλλά νομίζω ότι μπαίνουμε σε μία περιπτωσιολογία. Κύριε Βαρεμένε, όταν κατηγορείτε κάποια στελέχη, ελάτε εδώ και ονοματίστε τα. Δεν υπάρχει πιο ανέντιμο πράγμα, από το να «πετάς λάσπη στον ανεμιστήρα». Πείτε το ευθέως, για να μπορεί και ο άνθρωπος, τον οποίο κατηγορείτε, να βγει και να αμυνθεί και αν θέλει να κινηθεί και νομικά εναντίον σας. Αυτό το πράγμα, ότι υπάρχουν στελέχη που έχουν κατηγορηθεί, δηλαδή, αυτή η υποτιθέμενη σκανδαλολογία, νομίζω ότι δεν έχει νόημα. Αν έχετε, κύριε Βαρεμένε, να πείτε κάτι και να κατηγορήσετε κάποιον, κάντε το ευθέως.

Εμείς ως Αντιπολίτευση τις κατηγορίες, ευθέως, τις λέγαμε. Για τον φίλο σας, τον κ. Καλογρίτσα, ευθέως, το λέγαμε. Δεν λέγαμε, γενικά και αόριστα, ότι υπάρχει μία εταιρεία. Ευθέως, σας βλέπουμε και σας τα λέμε, γιατί αυτή είναι η πραγματικότητα και γιατί δεν κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας.

Σε ότι αφορά στην ερώτηση που μου κάνατε για κάποιο στέλεχος που έχει σχέσεις με μία εταιρεία, ίσως, ο κ. Κουτσούκος να θέλει να πει κάτι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ» Α.Ε.):** Ήθελα να σας πω δύο μόνο πράγματα, για να γίνει περισσότερο αντιληπτό το τι αντιμετωπίζουμε στην εταιρεία.

Εμείς, αυτή τη στιγμή, ως «Εγνατία Οδός Α.Ε.» αντιμετωπίζουμε ένα μεγάλο πρόβλημα, το οποίο έχει έρθει από το παρελθόν. Αντιμετωπίζουμε μία μεγάλη έλλειψη προσωπικού. Ήμασταν 243 άτομα και είμαστε αυτή τη στιγμή, περίπου, στα 130. Από το 2018, η εταιρεία έχει, ουσιαστικά, βιώσει μια «τρομοκρατία» φυγής. Ικανά στελέχη έφευγαν από την εταιρεία, επειδή δημιουργήθηκε η δυνατότητα, μέσω φεκ προφανώς, να μεταταχθούν σε άλλους φορείς. Αυτό δημιούργησε τεράστιο πρόβλημα στην εταιρεία. Και ενώ είμαστε αυτή τη στιγμή με μειωμένο προσωπικό, έχουμε κληθεί και έχουμε υλοποιήσει σε μεγάλο βαθμό -και το λέω με πάσα ειλικρίνεια- ό,τι μπορούσαμε να κάνουμε από αναπτυξιακής πλευράς, για να μπορέσουμε να «ξεκολλήσουμε» έργα, τα οποία ήταν «κολλημένα» για χρόνια.

Στο σημείο αυτό, θέλω να μου επιτρέψετε, να πω μόνο μία κουβέντα. Πραγματικά, οι άνθρωποι που παρέμειναν στην εταιρεία, έχουν κάνει -και κάνουν μέχρι σήμερα- μία πάρα πολύ μεγάλη προσπάθεια, με δύο και τρία αντικείμενα, επιπλέον, των αντικειμένων που είχαν, όταν η εταιρεία ήταν πλήρης. Αυτό, λοιπόν, είναι ένα σημείο, το οποίο ειλικρινά θέλω να το γνωρίζετε, γιατί είναι πολύ σημαντικό και για τους ανθρώπους, οι οποίοι δίνουν την «ψυχή» τους εκεί.

Το δεύτερο σημείο, στο οποίο θέλω να απαντήσω, έχει να κάνει με το προσωπικό των συμβάσεων. Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» λειτουργούσε, ανέκαθεν, όλα της τα έργα και τη διαχείριση των έργων, μέσω συμβάσεων, δηλαδή, μέσω ενός τύπου outsourcing. Είχαμε, δηλαδή, συμβάσεις για τη συντήρηση, συμβάσεις για τα διόδια, συμβάσεις για την κατασκευή. Μέσα σε αυτές τις συμβάσεις, προβλέπεται μέσα στα τεύχη, όπως και στις νέες συμβάσεις που έχουμε τώρα, υποστηρικτικό προσωπικό από τον εκάστοτε ανάδοχο. Αυτό ισχύει από το 2005 και μετά. Από το 2010, ισχύει και στις συμβάσεις συντήρησης.

Άρα, υπάρχουν κάποια στελέχη, τα οποία, ουσιαστικά, ο ανάδοχος χρησιμοποιεί υποστηρικτικά για τις συμβάσεις τους. Όμως, είναι κάτι το οποίο συμβαίνει, εδώ και 15 χρόνια. Δεν γίνεται κάτι διαφορετικό τώρα. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Θα ήθελα, καταρχήν, να ξεκινήσω με το σημαντικό ζήτημα της οδικής ασφάλειας, το οποίο μας απασχολεί και στην αντίστοιχη Επιτροπή, στην οποία έχουμε κάνει και πάρα πολλές προτάσεις. Εκτός, όμως, από τα ζητήματα που έχουν να κάνουν με την Παιδεία, την Κυκλοφοριακή Αγωγή, την εκπαίδευση και τη σήμανση, υπάρχει μία σημαντική παράμετρος που αφορά στις υποδομές. Επομένως, καθετί που βελτιώνει τις υποδομές, που σχετίζονται με τα θέματα της οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο να προχωρά.

Με αφορμή αυτό που είπατε, κ. Υπουργέ, ότι υπάρχουν γύρω στα 500-550 εκατομμύρια για τη βελτίωση των υποδομών, που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, είναι θετικό. Αν μπορούσατε, καλό θα ήταν να μάς δώσετε κάποια στοιχεία, για το αν είναι προγραμματισμένα κάποια έργα αντίστοιχου μεγέθους. Φαντάζομαι, θα υπάρχουν και πολλά μικρότερα έργα. Και επειδή αναφερθήκατε και στο Πάτρα-Πύργος, ήθελα να ρωτήσω αν αυτές οι παρεμβάσεις που προγραμματίζετε με τα 25 εκατομμύρια, το οποίο, πραγματικά, είναι ένα μεγάλο ποσό για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενόψει, όμως, της αναγκαιότητας της γρήγορης έναρξης υλοποίησης του έργου, μετά από τη γνωστή ταλαιπωρία που είχε, εντάσσονται στη συνολική μελέτη του νέου αυτοκινητόδρομου.

Πότε υπολογίζετε ότι μπορεί να έχουμε την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κάτι που θα «ανοίξει» τον δρόμο, ώστε να επιταχυνθούν οι διαδικασίες; Επίσης, πότε θα δοθεί στη δημοσιότητα το αναφερόμενο Σύμφωνο Συναντίληψης με την «ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟ», για να λάβουμε γνώση του περιεχομένου; Τι είναι αυτό που καθυστερεί; Η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής; Κάτι άλλο; Επειδή τα είχαμε ρωτήσει και στη σχετική συζήτηση, θα ήθελα να μας δώσετε κάποιες διευκρινίσεις και κάποιες απαντήσεις, για να γνωρίζουμε περισσότερα στοιχεία όλοι μας γι’ αυτό το έργο, διότι θεωρώ ότι όλους μάς αφορά το ίδιο, ιδιαίτερα, όταν μετράμε ανθρώπινα θύματα, όπως και εσείς αναφέρατε πριν.

Θα ήθελα, επίσης, να μας δώσετε ό,τι στοιχείο έχετε και την πρόβλεψή σας για το νέο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του άξονα Άκτιο-Αμβρακία. Υπάρχουν οι γνωστές εξελίξεις με την ανάθεση των εργασιών του έργου, αλλά ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα που υπολογίζετε για την ολοκλήρωση της υλοποίησης αυτού του έργου;

Σε ότι αφορά στο άλλο κομμάτι, που αφορά και την Περιφέρειά μου στην Ήπειρο, το Γιάννενα-Κακαβιά και τους κάθετους άξονες προς την Πρέβεζα ή τη Θεσπρωτία, θα επανέλθω σε κάποια άλλη κοινοβουλευτική διαδικασία, διότι είναι ένα θέμα μεγάλο. Περιμένουμε εξελίξεις. Θέλουμε εξελίξεις. Είναι απαραίτητες, όχι μόνο για την Περιφέρεια Ηπείρου, αλλά και για τη χώρα μας, γιατί έχει να κάνει με τη διασύνδεσή της με τη βαλκανική ενδοχώρα. Θεωρούμε ότι είναι πρωταρχικής σημασίας, αλλά θα το αναπτύξουμε σε άλλη συζήτηση αναλυτικότερα, γιατί αν αναφέρω ένα - δύο στοιχεία παραπάνω απ’ όσα είπα, μάλλον, θα αδικήσω το ίδιο το έργο και τη σημασία του.

Επανερχόμενος στο ζήτημα της ολοκλήρωσης αυτού του έργου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου και συγκεκριμένα στο τμήμα Θέρμη-Γαλάτιστα, είναι βασικός λόγος η αναγκαιότητα της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Από τα στοιχεία που υπάρχουν έχει υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο και μεγάλα ποσοστά «βαριάς» κυκλοφορίας, αλλά και ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων. Εκείνο που έχει να κάνει με τα τεχνικά χαρακτηριστικά είναι, ότι πρόκειται -απ’ ό,τι κατάλαβα και απ’ ότι έχω πληροφορηθεί- για δίιχνο δρόμο. Το ερώτημα είναι, αν αυτή η δίιχνη διατομή είναι, τελικά, επαρκής για να αντιμετωπίσει τα προβλήματα, τα οποία επιβάλλουν την κατασκευή αυτού του έργου, όχι τώρα, αλλά, όπως είπατε, πολλά χρόνια πριν.

Επίσης, βασικός λόγος για την υλοποίηση του έργου είναι ότι, πρόκειται για ένα ημιτελές συγχρηματοδοτούμενο έργο, το οποίο, όπως είπατε κύριε Υπουργέ, αναφέρεται και στις δύο περιόδους, δηλαδή, και στο 2007-2013 και στο 2014-2020. Εγώ, θα ήθελα να ρωτήσω, αν πέρα από τις απαλλοτριώσεις, υπήρχαν και άλλα προβλήματα τεχνικής ή χρηματοδοτικής φύσεως. Δηλαδή, είχε δημοπρατηθεί στο σύνολό του το έργο; Είχε εξασφαλισμένη όλη τη χρηματοδότηση; Τι άλλα προβλήματα υπήρξαν; Γιατί, πράγματι, έχουμε μία μεγάλη καθυστέρηση. Εντάξει. Αρκεί, πλέον, να προχωρήσουμε και να ολοκληρωθεί αυτό το έργο.

Εν πάση περιπτώσει, θεωρώ ότι, επί της διαδικασίας, έχουν γίνει όσα προβλέπονται και υπάρχει μία έκπτωση, μάλλον, αναμενόμενη.

Από κει και πέρα, πρέπει να εστιαστεί η προσοχή όλων στην επίβλεψη για τη γρήγορη και σωστή ολοκλήρωση του έργου.

Υπάρχει ας πούμε ένα σημείο που αφορά στις εργασίες ασφαλτικού σκυροδέματος μεταβλητού πάχους. Αντιλαμβάνομαι τον τεχνικό λόγο, αλλά θα πρέπει να υπάρξει μία προσοχή, ώστε να μην υπάρξουν εκτροπές, ως προς την αρτιότητα της κατασκευής του έργου. Αυτά έχω να πω, μέχρι στιγμής. Αν χρειαστεί μπορεί να επανέλθω σε κάτι που, ενδεχομένως, παρέλειψα.

Πριν κλείσω, όμως, θέλω κι εγώ από την πλευρά μου να εκφράσω τα θερμά συλλυπητήρια στην οικογένεια του στελέχους των Ενόπλων Δυνάμεων, που έχασε τη ζωή του σε άσκηση την ώρα της υπηρεσίας του.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελής από το Κ.Κ.Ε..

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Σκοπεύω να μείνω στο θέμα της σημερινής συνεδρίασης και να πω εξαρχής, ότι ο δρόμος Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου αποτελεί ένα από τα πολλά σίριαλ. Ένα σίριαλ δεκαπενταετίας και περισσότερο, γιατί τόσος καιρός πέρασε, από τότε που αυτό το έργο προτάχτηκε, έναντι ενός άλλου -μέχρι τότε- μεγαλεπήβολου σχεδίου. Για όσους μένουν στην περιοχή της Θεσσαλονίκης το θυμούνται. Πρόκειται για τη λεγόμενη Ανατολική Περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, που, όπως έλεγαν τότε, θα συνδεόταν και με την εξωτερική Περιφερειακή. Για όλα αυτά έγιναν πάρα πολλές μελέτες, μέσω της «Εγνατίας Α.Ε.», με πολύ υψηλό κόστος. Τελικά, και αυτό το μεγαλεπήβολο έργο εγκαταλείφθηκε για χάρη του λεγόμενου «flyover», δηλαδή, του υπερυψωμένου οδικού άξονα.

Παρόλο, όμως, που το έργο αυτό, ο δρόμος, δηλαδή, Θεσσαλονίκης- Πολυγύρου, τελικά, προτάχθηκε έναντι των μεγαλεπήβολων σχεδίων που προαναφέρθηκαν -και αφορούσαν την εποχή εκείνη την Κυβέρνηση Καραμανλή, με Υπουργό τον κ. Σουφλιά- η κατασκευή του συγκεκριμένου δρόμου γίνεται με πάρα πολύ αργούς ρυθμούς και ως τώρα μονάχα σε ορισμένα τμήματα βελτιώθηκε η κατάσταση. Η συνολική εικόνα παραμένει η εικόνα ενός δρόμου της δεκαετίας του 1950 και με τις αντίστοιχες, βέβαια, προδιαγραφές εξυπηρέτησης των, τότε, αναγκών σε κυκλοφοριακό φόρτο, παρ’ όλο που οι σημερινές ανάγκες κυκλοφορίας αυτού του δρόμου δεν μπορούν να συγκριθούν, βέβαια, με τις τότε.

Η οδός αυτή, ως ανολοκλήρωτη για χρόνια, εξακολουθεί να έχει το «κακό της το χάλι». Δεν είναι υπερβολή αυτό. Ως σύνολο εξυπηρετεί, εκτός από τους οικισμούς της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, από τους οποίους διέρχεται μέσα από αυτούς ή είναι και ο μόνος βασικός δρόμος πρόσβασης, όπως είναι η Νέα Ραιδεστός, η Λακκιά, τα Βασιλικά κ.τ.λ., εξυπηρετεί, ταυτόχρονα, και όλη τη Βόρεια Χαλκιδική. Είναι, παράλληλα, εναλλακτική διαδρομή και για την πρόσβαση στο δεύτερο πόδι της Χαλκιδικής, μέσω του Πολυγύρου, αλλά και για την πρόσβαση στο τρίτο πόδι, στο Άγιο Όρος, μέσω της Αρναίας.

Προφανώς, αυτή η πρόσβαση στη Χαλκιδική, μαζί με τα όσα αναφέρονται για την Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης στη β΄ παράγραφο του σημειώματος που μάς έχει σταλεί, «βαραίνουν» όλα αυτά και εξηγούν το τι επιχειρείται να εξυπηρετηθεί από άποψη οικονομικής σημασίας και γιατί τώρα ενδιαφέρει περισσότερο ως προς την εξυπηρέτηση αυτού του οικονομικού στόχου.

Παραμένει, ωστόσο, -και αυτό πρέπει να ειπωθεί -και σήμερα παρά τη βελτίωση σε κάποια τμήματα, ένας δρόμος επικίνδυνος. Ένας δρόμος «καρμανιόλα», κυριολεκτικά, με πολλή κίνηση και πάρα πολύ συχνά τροχαία, συχνότατα θανατηφόρα, να είναι στην ημερήσια διάταξη. Και παρά την αναμφισβήτητη βελτίωση που θα προκύψει, με τις όποιες παρεμβάσεις προβλέπονται και μπαίνουν μπροστά από την εργολαβία των 12,5 χιλιομέτρων, που περιγράφεται στην εισήγηση, και με τη βελτίωση των ισόπεδων κόμβων, πολύ απέχει από το να γίνει ένας σύγχρονος ασφαλής αυτοκινητόδρομος σύγχρονων προδιαγραφών, γιατί τα βασικά χαρακτηριστικά αυτού του δρόμου, δομικά, σχεδιαστικά και κατασκευαστικά, ασφαλώς, και δεν αλλάζουν.

Εκτός από όσα αναφέρονται στο ενημερωτικό σημείωμα για τα χαρακτηριστικά της οδοποιίας, το πλάτος, τις ισόπεδες διαβάσεις αυτές, τις παρεμβάσεις που θα γίνουν τώρα, εξακολουθεί -και θα εξακολουθεί και όλο το επόμενο διάστημα- η διέλευση αυτού του δρόμου μέσα από τον «κορμό» μεγάλων οικισμών, όπως είναι η Νέα Ραιδεστός και, εν μέρει, τα Βασιλικά. Και παρ’ όλο που αυτή η διέλευση προβλέπεται να γίνεται με αρκετά βελτιωμένα χαρακτηριστικά, σε σχέση με όσα προϋπήρχαν, αυτή η διέλευση θα γίνεται πάντως, χωρίς πρόνοιες για αυξημένα μέτρα ασφαλείας για τους πεζούς, όπως για παράδειγμα, με ανισόπεδες διαβάσεις, υπόγειες ή υπέργειες.

Είναι προφανές, λοιπόν, με όλα όσα αναφέρουμε, ότι το συγκεκριμένο έργο αποτελεί άλλη μία περίπτωση χαρακτηριστική δημόσιου έργου μέσω εργολαβιών, το οποίο καθυστερεί για χρόνια και το οποίο, τελικά, αν το κρίνει κανείς με βάση τις σύγχρονες ανάγκες οδικής ποιότητας και ασφάλειας, ούτε τις ικανοποιεί με πληρότητα, ούτε τις ικανοποιεί με αρτιότητα. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΑΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να εκφράσω κι εγώ με τη σειρά μου, τα θερμά μας συλλυπητήρια στην οικογένεια του στελέχους των Ενόπλων Δυνάμεων.

Κύριε Υπουργέ, καταρχήν, δεν καταλάβαμε τον λόγο που μάς προσκομίσατε τόσα πολλά στοιχεία, με πληροφορίες επιπέδου επιτροπής τεχνικής αξιολόγησης για το συγκεκριμένο έργο, την ίδια στιγμή που πολλά άλλα θέματα, όπως τελευταία για τα ΕΛΤΑ, αποφασίζονται με τροπολογίες της τελευταίας στιγμής. Επίσης, δεν πρόκειται για ένα έργο με μεγάλο προϋπολογισμό, αν και καταλαβαίνουμε ότι είναι πολύ σημαντικό για την περιοχή. Όπως αναφέρατε, είναι ένα έργο που εκκρεμεί από προηγούμενη εργολαβία, ένα ατυχές φαινόμενο που, δυστυχώς, συμβαίνει πολύ συχνά. Φοβόμαστε δε, πώς ακόμη και οι εργολαβίες που είναι σε εξέλιξη αυτή τη στιγμή, θα έχουν την ίδια κατάληξη, με κριτήριο, βέβαια, τη μέχρι σήμερα εμπειρία.

Στο θέμα μας τώρα, η παρούσα εργολαβία αποτελεί ένα τμήμα της Εθνικής Οδού Θεσσαλονίκης- Πολυγύρου μεταξύ Θέρμης και Γαλάτιστας. Έχει συνολικό μήκος 23,4 χιλιόμετρα, από τα οποία με την παρούσα θα γίνουν επεμβάσεις στα 12,5 χλμ. Όπου κάνω λάθος να με διορθώσετε σας παρακαλώ.

Αυτές οι επεμβάσεις αφορούν μία νέα χάραξη 3 χιλιομέτρων, μεταξύ του 23ου και του 26ου χιλιομέτρου, ενώ τα υπόλοιπα είναι η διαπλάτυνση, η διαμόρφωση οκτώ ισόπεδων κόμβων και οι τεχνικές βελτιώσεις. Η εργολαβία είναι κόστους 14,1 εκατομμύριων ευρώ με Φ.Π.Α., μετά από την έκπτωση της αρχικής τιμής των 29 εκατομμυρίων ευρώ, πάλι, με ΦΠΑ.

Το αρχικό έργο δημοπρατήθηκε το 2012 και είχε προϋπολογισμό 36 εκατομμύρια ευρώ για 20,4 χιλιόμετρα, ενώ αναλήφθηκε με έκπτωση 42%, δηλαδή, με 20,9 εκατομμύρια ευρώ. Η ερώτησή μας είναι σε τι ποσοστό είχε ολοκληρωθεί.

Μαζί με αυτά που μας καταθέσατε σήμερα, έχουμε συνολικό κόστος 34,5 εκατομμύρια ευρώ, 20,9 εκατομμύρια ευρώ για 20,4 χιλιόμετρα, δηλαδή, ένα εκατομμύριο ευρώ το χιλιόμετρο, συν 14,1 εκατομμύρια ευρώ για 12,5 χιλιόμετρα. Οπότε, κατά μέσο όρο συνολικά, μιλάμε για 1,1 εκατομμύριο ευρώ το χιλιόμετρο. Η επόμενη ερώτησή μας, λοιπόν, είναι αν η δεύτερη εργολαβία είναι ακριβότερη λόγω της νέας χάραξης.

Η προθεσμία παράδοσης είναι σε τριάντα μήνες από την υπογραφή και θα αποδοθεί τμηματικά. Επομένως, θα παραδοθεί όλο το τμήμα το 2023, δηλαδή, δέκα χρόνια μετά την έναρξη. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε, εάν θα μπορούσε να επιταχυνθεί η παράδοση, γιατί πρόκειται, πραγματικά, για ένα πολύ σοβαρό έργο.

Ο αρχικός προϋπολογισμός τώρα της παρούσης είναι 29 εκατομμύρια ευρώ με ΦΠΑ και η προσφορά του μειοδότη, της «ΙΝΤΡΑΚΑΤ», είναι 14,1 εκατομμύρια, με μέση έκπτωση 51,6%. Απ’ ότι καταλάβαμε η χρηματοδότηση του έργου θα γίνει από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κεντρική Μακεδονία 2014-2020, ενώ συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και από Εθνικούς Πόρους. Επόμενη ερώτηση είναι ποιο ποσό, ακριβώς, αφορά στους εθνικούς πόρους.

Θα θέλαμε να προσθέσουμε, ότι την ίδια στιγμή, λίγο πιο κάτω, στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής, υπάρχει ένα «ορφανό» χιλιόμετρο στην Ποτίδαια, που «μπλοκάρει» και παραμένει, επί σχεδόν τρία χρόνια, με πιθανότητα να ολοκληρωθεί ως το τέλος του 2021. Γιατί, αλήθεια, σημειώνεται τόσο μεγάλη καθυστέρηση σε έναν δρόμο που ταλαιπωρεί τόσους Θεσσαλονικείς, αλλά και τουρίστες, όπως άλλωστε συμβαίνει και με την παρούσα εργολαβία;

Αν μου επιτρέπετε τώρα, το σημαντικότερο θέμα που θα έπρεπε να συζητηθεί είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς του Υπερταμείου, ο ΟΑΣΑ και η ΣΤΑΣΥ, που είναι σε «κακά χάλια», ειδικά λόγω της μη πληρότητας εξαιτίας της πανδημίας. Επίσης, ο ΟΑΣΘ και το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Σε ότι αφορά στον ΟΑΣΑ, πληροφορηθήκαμε πως θεσμοθετείτε με ΠΝΠ τη μίσθωση λεωφορείων από τα ΚΤΕΛ. Πιο συγκεκριμένα, τριακόσια λεωφορεία έως δέκα ετών με leasing, καθώς, επίσης, σύμπραξη με τα ΚΤΕΛ για 203 λεωφορεία και 550 οδηγούς. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε ποιος είναι ο λόγος; Δεν θα έπρεπε να συζητηθεί στη Βουλή ή μήπως το αποφασίζει το Υπερταμείο και δεν υπόκειται σε Κοινοβουλευτικό Έλεγχο; Με ποιους όρους γίνεται η μίσθωση; Ποιον θα επιβαρύνει το κόστος της;

Όπως έχουμε αναφέρει πολλές φορές, με δεδομένο ότι αυτές οι επιχειρήσεις, όπως και οι άλλες, μεταφέρθηκαν δωρεάν στο Υπερταμείο των δανειστών -πολλές χωρίς καν αξιολόγηση, ενώ λαμβάνουν επιπλέον τις αποφάσεις διαχείρισης- δεν έχουμε καμία υποχρέωση να τις χρηματοδοτούμε, ειδικά εάν δεν ενημερωνόμαστε.

Σε σχέση με τον ΟΑΣΘ, που έχει ελλείψεις και δεν ανήκει στο Υπερταμείο, ενημερωθήκαμε πως αγοράζει 50 μεταχειρισμένα λεωφορεία από την Λειψία, έναντι 11 εκατομμυρίων ευρώ το καθένα, ενώ υπάρχει, επιπλέον, σύμπραξη με τα ΚΤΕΛ για 125 λεωφορεία και θα προμηθευτείτε, ακόμη, 270 με leasing. Δεν νομίζετε πως απαιτείται ενημέρωσή μας για το συγκεκριμένο θέμα;

Σε σχέση με το Μετρό, προσλάβατε 655 άτομα στη ΣΤΑΣΥ και στον ΟΣΥ, ενώ προγραμματίζετε βελτιώσεις του τροχαίου υλικού. Αν δεν κάνουμε λάθος, στην αναβάθμιση 15 συρμών, που κινούνται στη γραμμή 1 του Μετρό και την αγορά 7 συρμών για τις γραμμές 2 και 3 του Μετρό. Η ερώτησή μας εδώ είναι, γιατί δεν έχουν γίνει προσθήκες στο Μετρό, που χρησιμοποιεί ο περισσότερος κόσμος, αλλά έγιναν στο τραμ; Ποιο είναι το κόστος αυτών των προσθηκών και ποιος το καλύπτει;

Τέλος, σε σχέση με το ηλεκτρονικό εισιτήριο, υπάρχει σε εξέλιξη μία διαμάχη μεταξύ του αρχικού προμηθευτή των εκδοτηρίων του Μετρό, της ισπανικής ΙΝΤΡΑ και της εταιρείας του ομίλου ΤΕΡΝΑ, η οποία ανέλαβε το ηλεκτρονικό εισιτήριο Hellas mark ticket. Τι συμβαίνει εδώ, ακριβώς; Μάλιστα, οι τρεις νέοι σταθμοί του Μετρό, Νίκαια, Κορυδαλλός και Αγία Βαρβάρα, λειτουργούν με ιδιώτες. Πρόκειται για μία μίνι ιδιωτικοποίηση; Ποιος τους πληρώνει, το Δημόσιο ή το Υπερταμείο; Πότε θα σταματήσουν τα προβλήματα με τις ελλείψεις εκδοτηρίων; Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ευχαριστούμε για την ενημέρωση, πρώτα απ’ όλα, και για το τηλεφώνημα την Τετάρτη το πρωί από το γραφείο σας για την αναβολή της ενημέρωσης. Θα ζητούσαμε πολλές φορές αυτά τα πράγματα να γίνονται και με τηλεδιάσκεψη αν είναι δυνατόν.

Τώρα, σε ότι αφορά στο συγκεκριμένο έργο, πολύ καλά κάνετε και αναβαθμίζετε το οδικό δίκτυο Θεσσαλονίκης - Πολυγύρου. Ένα οδικό δίκτυο που έχει πολύ μεγάλο φόρτο κυκλοφορίας, λόγω και εσωτερικών μετακινήσεων και εσωτερικού τουρισμού και οδικού τουρισμού από τις άλλες βαλκανικές χώρες, όπως είπατε, Χαλκιδική, Άγιον Όρος.

Το έργο είναι αναγκαίο να γίνει. Αν και μιλάμε για το οδικό δίκτυο Θεσσαλονίκης- Πολυγύρου, θα θέλαμε, κύριε Υπουργέ, παράλληλα, να ακούσουμε ως ΜέΡΑ25, και κάτι για τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως είναι το τρένο. Γιατί δεν αναπτύσσουμε τα τρένα στην Ελλάδα; Θα το αναφέρω και αργότερα στην τοποθέτησή μου. Χαιρόμαστε που απ’ ότι βλέπουμε δεν βάζετε διόδια στο τμήμα αυτό. Η ερώτηση είναι εάν θα βάλετε διόδια στο μέλλον. Εμείς, ως ΜέΡΑ25, είμαστε κατά των διοδίων.

Είπατε, κύριε Υπουργέ, για τη βελτίωση επιπέδου ασφάλειας οχημάτων και πεζών και πάρα πολύ σωστά το λέτε. Εγώ είμαι Βουλευτής από το Ηράκλειο Κρήτης και ξέρετε τα προβλήματά μας και με τον ΒΟΑΚ και με τα τροχαία.

Θα ήθελα τώρα να μπω σε κάποιες λεπτομέρειες του έργου. Λέτε πολύ σωστά για τη διαπλάτυνση, επέκταση, κατασκευή τεχνικών έργων, που αφορούν σε έργα αποχέτευσης, αντιπλημμυρικής προστασίας. Θα ήθελα να ρωτήσω στο σημείο αυτό, τι βαθμό ασφαλείας έχετε προβλέψει ως ΕΓΝΑΤΙΑ, διότι στο μέλλον θα έχουμε όλο και μεγαλύτερα και πιο ακραία καιρικά φαινόμενα. Ο βαθμός ασφαλείας, δηλαδή, πρέπει να είναι πολύ υψηλότερος, απ’ ότι στα έργα που κάναμε στο παρελθόν.

Η δεύτερη επισήμανση είναι ότι μιλάμε για 12,5 χιλιόμετρα με ένα κόστος 29 εκατομμύρια ευρώ με Φ.Π.Α., 23,5 εκατομμύρια ευρώ χωρίς ΦΠΑ, περίπου, στα 2 εκατομμύρια το χιλιόμετρο. Προσωπικά, το θεωρώ λίγο υψηλό. Ωστόσο, θα ήθελα να τονίσω το θέμα του ποιοτικού ελέγχου. Αναφέρεται ότι «ο ποιοτικός έλεγχος των υλικών και των κατασκευών θα γίνονται με μέριμνα και δαπάνη του αναδόχου και στον έλεγχο β΄ αυτά γίνονται από τον ανάδοχο με δαπάνη του, εν γνώσει της υπηρεσίας». Δηλαδή, αυτός που κάνει το έργο θα ελέγχει και το έργο; «Γιάννης κερνάει Γιάννης πίνει». Αυτό καταλαβαίνω. Αν καταλαβαίνω λάθος, παρακαλώ διορθώστε με.

Επίσης, τονίζεται ότι «τα αποτέλεσμα των ελέγχων αυτών συνιστούν δικαιολογητικά των ενδιάμεσων και τελικών πληρωμών, όπως καθορίζεται παρακάτω». Δηλαδή, από τους ελέγχους που κάνω εγώ στον εαυτό μου ως ανάδοχος, θα πληρώνομαι κιόλας. Είναι δυνατόν;

Τονίζεται, ακόμη, ότι «η σημείωση των ελέγχων αυτών είναι τόσο σημαντική, ώστε τυχόν παράλειψή τους να οδηγεί σε ανέκκλητες ποινικές ρήτρες». Πάλι το ίδιο θέμα.

Μιας και παρίσταται ο κ. Υπουργός και επειδή τυγχάνει να είμαι ο μοναδικός Βουλευτής από την Κρήτη στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας της Βουλής, θα ήθελα να αναφερθώ, όπως είπα και προηγουμένως, στο θέμα των τροχαίων ατυχημάτων και στα επίπεδα ασφάλειας οχημάτων και πεζών. Δεν πεθαίνουμε από τον κορονοϊό, πεθαίνουμε από τα τροχαία, λέμε στην Κρήτη, δυστυχώς. Στον πολύπαθο ΒΟΑΚ θα μπορούσαν να γίνουν αντίστοιχα έργα, όπως αυτής της μελέτης: διαπλατύνσεις, ανακαινίσεις, συντηρήσεις, κ.λπ..

Είπατε για τα έργα της «Εγνατίας Α.Ε.», ότι υπάρχει ένα κονδύλι 450 εκατομμύρια ευρώ, αν κατάλαβα καλά, από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Ο ΒΟΑΚ δεν υπάγεται στην Εγνατία. Είναι ένα θέμα.

Θα αναφερθώ στον Σοφοκλή Βενιζέλο, το 1950, τον είχε καλέσει το Ίδρυμα Rockefeller της Νέας Υόρκης, προκειμένου να κάνει μία μελέτη ανάπτυξης της Κρήτης και η οποία προέβλεπε τρένο στην Κρήτη. Γι’ αυτό ανέφερα και το τρένο στην Ελλάδα προηγουμένως. Εμείς από το ΜέΡΑ25 ζητάμε μέσα μαζικής συγκοινωνίας.

Εμείς ως Κρήτες έχουμε συμπαρασταθεί στους Μακεδόνες, στη Μακεδονία με τους Μακεδονομάχους. Περιμένουμε, λοιπόν, και από εσάς κάτι άμεσο, γρήγορο, να λυθεί το θέμα αυτό, διότι δεν πάει άλλο με τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

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

Θα απαντήσω στα ερωτήματα που τέθηκαν με τη σειρά, ξεκινώντας με τον συνάδελφο από το ΚΙΝ.ΑΛ. για τα 450 εκατομμύρια, απαντώντας έτσι και στην ερώτηση που έκανε ο αγαπητός συνάδελφος από το ΜέΡΑ25. Το γεγονός ότι αυτό το κάνει η «Εγνατία Α.Ε.» δεν σημαίνει ότι θα γίνει μόνο στη Μακεδονία. Είναι 7.500 σημειακές παρεμβάσεις σε όλη την Ελλάδα. Και για την Κρήτη, αν θυμάμαι καλά το νούμερο, αλλά μπορώ να το επιβεβαιώσω και να σας ενημερώσω, προβλέπονται πάνω από 25-30 εκατομμύρια για παρεμβάσεις που θα γίνουν για την οδική ασφάλεια μέχρι να ολοκληρωθεί ο ΒΟΑΚ.

Θέλω να κάνω μία γενική παρατήρηση, που θα ξεκαθαρίσει αυτό το ζήτημα. Όπως καταλαβαίνουμε, τα μεγάλα οδικά έργα ή τα μεγάλα έργα υποδομών έχουν μία διάρκεια. Αυτό, λοιπόν, δεν σημαίνει ότι θα περιμένουμε να ολοκληρωθούν, γιατί, όπως καταλαβαίνετε, η διαδικασία δημοπράτησης, συμβασιοποίησης και εκτέλεσης ενός έργου έχει τους χρόνους που έχει. Μάλιστα, εμείς προσπαθούμε αυτούς τους χρόνους να τους περιορίσουμε με τις πολύ συγκεκριμένες αλλαγές που θα κάνουμε στον ν. 4412, που είναι ο νόμος για τις δημόσιες συμβάσεις. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει, ότι δεν πρέπει να κάνουμε παρεμβάσεις, ακόμη και στους δρόμους που είναι προβληματικοί, ασχέτως αν μετά οι δρόμοι αυτοί θα κατασκευαστούν ξανά. Τα θέματα οδικής ασφάλειας και στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στην Ελλάδα είναι άμεσης προτεραιότητας. Επομένως, όχι δεν εντάσσονται αυτά τα 25 εκατομμύρια στο ευρύτερο σχέδιο του Πάτρα-Πύργος και στον σχεδιασμό που έχουμε να δώσουμε το έργο στην παραχώρηση.

Σε ότι αφορά στη Συμφωνία Συναντίληψης, δεν είναι Συμφωνία Συναντίληψης. Στην ουσία, είναι μία συμφωνία μεταξύ του Υπουργείου και του παραχωρησιούχου, που είναι ένας «καθρέφτης» αυτού που έχει, ήδη, γίνει με την υπόλοιπη παραχώρηση. Έχουν κάνει αρκετοί συνάδελφοι αιτήσεις εγγράφων και έχουμε δώσει όλα τα στοιχεία. Πολύ ευχαρίστως, να σας δώσω τους βασικούς όρους της συμφωνίας, αλλά δεν πρόκειται για κανένα μυστικό του Κράτους, το οποίο εμείς δεν είμαστε στη διάθεση να σας δώσουμε. Αυτό είναι ένα προσύμφωνο που υπάρχει, το οποίο θα τεθεί υπόψιν της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Κατά πάσα πιθανότητα και αυτό το προσύμφωνο και μερικά μέρη της συμφωνίας στη διαπραγμάτευση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις ερωτήσεις που θα θέσει, μπορεί να αλλάξουν.

Σε ότι αφορά στο οδικό δίκτυο Άκτιο - Αμβρακία. Επειδή μου θέσατε αυτή την ερώτηση, όπως και για το δίκτυο Γιάννενα - Κακαβιά, θα μου επιτρέψετε να πω κάτι γενικότερο. Τα τελευταία χρόνια ζήσαμε στην Ελλάδα ένα φαινόμενο που όλοι οι τοπικοί φορείς ζητούσαν αυτοκινητόδρομους τετράιχνους. «Θέλω και εγώ τον αυτοκινητόδρομό μου», αυτό ήταν το πάγιο αίτημα όλων των τοπικών φορέων. Σήμερα, έχουν αλλάξει τα δεδομένα, διότι από το 2015 και μετά, μετά από μία απόφαση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, ακόμη και όταν έχουμε «ώριμες» μελέτες, για να χρηματοδοτηθούν αυτά τα έργα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, πρέπει να περάσουν από μία συγκεκριμένη αδειοδότηση από τους jaspers, το λεγόμενο cost benefit analysis.

Επομένως, πολλά από τα έργα τα οποία είχαμε σχεδιάσει, εδώ και 10 - 15 χρόνια, ποτέ δεν τύγχαναν χρηματοδότησης και τι κάναμε οι περισσότεροι πολιτικοί; Το «τενεκεδάκι» το κλωτσούσαμε πιο μπροστά. Κοροϊδεύαμε τις τοπικές κοινωνίες, ότι θα γίνει το έργο, ενώ δεν τους λέγαμε την αλήθεια. Άκουσα κάπου «γιατί αυτός ο δρόμος είναι 11 μέτρα και όχι 24;» Όποιος ταξιδέψει στην Ευρώπη, θα διαπιστώσει ότι δεν είναι όλοι οι δρόμοι τετράιχνοι. Δεν έχουμε παντού τα λεγόμενα motor ways. Έχουμε και τα λεγόμενα express ways. Κάποτε πρέπει να καταλάβουμε ότι και με την καινούργια περιβαλλοντική πολιτική που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση και για τους στόχους που έχουμε για το 2050, θα προτιμούσα να πιέζουν την Κυβέρνηση για τα σιδηροδρομικά έργα παρά για τα οδικά. Αυτή είναι μία πολύ μεγάλη κουβέντα που πρέπει να γίνει κάποτε, αν η καινούργια γενιά έργων σε αυτή τη χώρα θα πρέπει να είναι τα σιδηροδρομικά.

Σε ότι αφορά, λοιπόν στο Άκτιο - Αμβρακία κλείνει ένας πολύ μεγάλος «κύκλος» μιας πολύ μπερδεμένης ιστορίας. Θα σας πω μόνο δύο νούμερα για να καταλάβετε, γιατί όλοι το αναφέρατε αυτό στις τοποθετήσεις σας, την «κακοδαιμονία» των εργολαβιών αυτών. Όταν ξεκίνησε το Άκτιο - Αμβρακία, που και αυτό ήταν κατάτμηση, δηλαδή, είχε σπάσει το έργο σε τέσσερα σημεία, το έργο συμβασιοποιήθηκε, μετά την έκπτωση, το 2010, αν θυμάμαι καλά, με 177 εκατομμύρια. Δηλαδή, όλο το έργο θα στοίχιζε 177 εκατομμύρια.

Μετά έγινε μία συμπληρωματική σύμβαση το 2018. Ξέρετε πόση ήταν η συμπληρωματική σύμβαση, δηλαδή, ο προϋπολογισμός της; Ήταν 150 εκατομμύρια. Αυτό το νούμερο μιλάει από μόνο του και αποδεικνύει για ποιον λόγο ήταν λάθος το Πάτρα-Πύργος να «σπάσει», διότι θα πληρώναμε αυτά τα λεφτά και το ζήτημα δεν ήταν αν θα γινόταν το έργο και πόσο θα κόστιζε. Το ερώτημα δεν είναι πότε θα τελείωνε το έργο, αλλά αν θα γινόταν το έργο. Στο Άκτιο – Αμβρακία, μετά από τόσα χρόνια, καταφέραμε και βρήκαμε μία λύση τελειωτική. Ήρθε ο μειοδότης, έγινε ανάδοχος, πέρασαν οι δέκα μέρες, δεν έχουμε ενστάσεις και τώρα η εταιρεία που το έχει αναλάβει, η «Μυτιληναίος», έχει να κάνει έναν αγώνα δρόμου, για να καταφέρει να τελειώσει το έργο, υπό την δική μας επίβλεψη, μέχρι το 2023. Γιατί μέχρι το 2023; Διότι αν δεν τελειώσει και μέχρι το 2023, θα απειληθούμε με δημοσιονομική διόρθωση, δηλαδή, θα γυρίσουμε τα λεφτά πίσω στην Ευρώπη.

Να έρθω στην τοποθέτηση του αγαπητού συναδέλφου από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος. Αναφέρατε ότι αυτό το έργο, για το οποίο μιλάμε σήμερα, πάει πίσω δεκαπέντε χρόνια. Το σημείωσα και θα μου επιτρέψετε να σας διορθώσω. Αυτό το έργο συμβασιοποιήθηκε το 2012 και δεν έχει καμία σχέση με την υπουργία του Γιώργου Σουφλιά. Απλά, σας το λέω, για να βάζουμε τα πράγματα στη σωστή τους διάσταση. Εμείς λέμε ότι αυτό το έργο ξεκίνησε το 2012, συμβασιοποιήθηκε το 2012 και έρχεται τώρα να ολοκληρωθεί, διότι, επί πέντε χρόνια, η προηγούμενη Κυβέρνηση δεν κατάφερε να λύσει το ζήτημα των απαλλοτριώσεων. Ίσως, έχει να κάνει και με το γεγονός, ότι ο προηγούμενος Υπουργός ήταν σε πλήρη διάσταση με την ηγεσία και τη Διοίκηση της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» και την «αποδεκάτισε» βγάζοντας 40 άτομα. Επομένως, η «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.» είχε αποδυναμωθεί πάρα πολύ.

Πολύ απέχει -μου είπατε- ο δρόμος από το να γίνει ένας σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος. Θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω με αυτό και να σας επαναλάβω ότι δεν σημαίνει ότι οι ασφαλείς και σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι, είναι όλοι οι αυτοκινητόδρομοι που είναι τετράιχνοι. Μπορείς να έχεις έναν ασφαλή και κλειστό αυτοκινητόδρομο -αυτό είναι το πιο βασικό- οι διαστάσεις του οποίου να είναι μικρότερες.

Σε ότι αφορά στο γιατί καθυστερούν τα έργα. Η «κακοδαιμονία» αυτή είναι μία «κακοδαιμονία» που ταλαιπωρεί τη χώρα μας εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Θα σας πω μόνο ένα στοιχείο. Στην Ελλάδα, αυτό που λέμε «slippage», η καθυστέρηση των έργων, είναι η διπλή απ’ ότι στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση. Εμείς προσπαθούμε στον ν.4412 να κάνουμε πολύ μεγάλες τομές, έτσι ώστε να μειωθεί ο χρόνος εκτέλεσης των έργων.

Όμως, μην ξεχνάτε αγαπητοί συνάδελφοι, ότι πέρα από το ζήτημα της εκτέλεσης, στα δημόσια έργα έχουμε να κάνουμε και με τις προσφυγές που γίνονται -θα μου επιτρέψετε να πω- για «ψύλλου πήδημα», έχουμε να κάνουμε με τις καθυστερήσεις με τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις και πολλές φορές με τα ζητήματα των απαλλοτριώσεων. Επομένως, είναι πολλά τα ζητήματα και αυτές είναι ευρωπαϊκές οδηγίες που πρέπει να ακολουθούμε.

Πάμε τώρα στην Ελληνική Λύση που θέσατε μία τεράστια «βεντάλια» θεμάτων και θα προσπαθήσω να απαντήσω, όσο πιο γρήγορα γίνεται. Γιατί ενημερώνουμε -μας λέτε- σήμερα γι’ αυτή τη Σύμβαση; Σας παραπέμπω στον Κανονισμό της Βουλής, άρθρο 32 παρ. 9, που λέει ότι «για όποιο έργο άνω των 20 εκατομμυρίων συμβασιοποιημένων ο Υπουργός είναι υποχρεωμένος να έρθει να σας ενημερώσει». Άρα, είναι ξεκάθαρο, πότε ερχόμαστε να ενημερώνουμε και πότε όχι. Δεν είναι επιλογή του Υπουργού, κατά το δοκούν, να ενημερώνει το Κοινοβούλιο. Το Κοινοβούλιο έχει μία συγκεκριμένη διαδικασία.

Μιλήσατε για τις μεγάλες εκπτώσεις. Νομίζω ότι απάντησα, έχετε δίκιο. Η μεγάλη «κακοδαιμονία» είναι οι μεγάλες εκπτώσεις. Εδώ, όμως, εμείς θα δρομολογήσουμε διαδικασίες, όπως την ιδιωτική επίβλεψη, όπως γίνεται σε όλη την Ευρώπη.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Τέλεια.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**Κυρία Πέρκα, εσείς έχετε τις αντιρρήσεις σας, αλλά καλό είναι να δείτε τι γίνεται και έξω από το μικρό μας χωριό μέσα στην Ελλάδα και να δείτε, πραγματικά, τι γίνεται στην υπόλοιπη Ευρώπη. Εξάλλου, το να λέτε «τέλεια» εσείς που κάνατε τον ν.4412 και τον τροποποιήσατε 315 φορές και «παγώσατε» όλα τα έργα, υπάρχει και ένα θράσος σε όλη αυτή την ιστορία. Εν πάση περιπτώσει, όλοι κρινόμαστε και θα δούμε τελικά τι θα γίνει.

Εμείς πιστεύουμε στην ιδιωτική πρωτοβουλία. Πιστεύουμε στα ΣΔΙΤ. Θέλουμε ιδιωτική επίβλεψη. Θέλουμε να βάλουμε τους ιδιώτες μέσα στην παραγωγή των δημοσίων έργων. Σήμερα -και θα σας το πει αυτό οποιοσδήποτε είναι πρωτοετής του Πολυτεχνείου- ότι, επί της ουσίας, στα μεγάλα δημόσια έργα δεν γίνεται επίβλεψη. Άλλωστε με τις παραχωρήσεις, που και σε αυτές ήταν εναντίον ο ΣΥΡΙΖΑ την εποχή της «επαναστατικής» Αριστεράς, τις υπογράψατε «μια χαρά» και συνεχίσατε τα έργα. Στις μεγάλες παραχωρήσεις των αυτοκινητοδρόμων, εσείς κάνατε επιβλέψεις με ιδιώτες και με τον ανεξάρτητο μηχανικό. Ας τελειώσει, λοιπόν, αυτό το «παραμύθι». Δεν ζούμε στην εποχή του Σοβιέτ. Ζούμε στον 21ο αιώνα. Τι να κάνουμε τώρα;

Αυτή είναι, λοιπόν, μία από τις πολλές λύσεις. Μία άλλη λύση και πρόταση θα είναι, ότι δεν θα επιτρέπουμε να είναι πάνω από 10% η έκπτωση μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου ενδιαφερόμενου. Θα ζητάμε διευκρινίσεις, έτσι ώστε να αποφεύγεται το φαινόμενο να έρχεται κάποιος και να δίνει, ασυνήθιστα, μεγάλες εκπτώσεις. Για τον ΟΑΣΑ μου είπατε, για το Υπερταμείο μου είπατε, για τα λεωφορεία μου είπατε. Νομίζω ότι είναι ξεκάθαρο αυτό που κάνει η Κυβέρνηση. Μεταφέρει συγκοινωνιακό έργο, διότι αυτή τη στιγμή και στον ΟΑΣΘ και στον ΟΑΣΑ δε μπορούμε με τον στόλο που έχουμε, να εξυπηρετήσουμε τους πολίτες, ειδικά, στην περίοδο της πανδημίας. Μάλιστα, για τα ΚΤΕΛ χρησιμοποιούμε νόμο, που έφερε ο ΣΥΡΙΖΑ, για την, απευθείας, ανάθεση. Ο ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος -υποτίθεται- ότι εναντιώνεται στους ιδιώτες, είχε κάνει συγκεκριμένη νομοθεσία, αφού είχε κάνει το τραγικό λάθος να κρατικοποιήσει τον ΟΑΣΘ, να μεταφέρει συγκοινωνιακό έργο στους ιδιώτες.

Εμείς, λοιπόν πιστεύουμε στο θεσμό του λίζινγκ, το οποίο συμβαίνει παντού. Να σας ενημερώσω, ότι όσον αφορά και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, το κόστος που έχει το ΚΤΕΛ είναι λιγότερο από το μισό. Το οχηματοχιλιόμετρο των ΚΤΕΛ στη Θεσσαλονίκη είναι 1,47, όταν ο ΟΑΣΘ το κάνει στο 3.90. Άρα, είναι 3 φορές πιο ακριβό.

Να σας πω και κάτι; Εμείς πρέπει να απολογούμαστε στο επιβατικό κοινό. Το επιβατικό κοινό, είμαι σχεδόν πεπεισμένος, ότι δεν το ενδιαφέρει, πλέον, ποιος ασκεί το συγκοινωνιακό έργο. Το Κράτος πρέπει να έχει την εποπτεία. Επομένως, στην Αθήνα μερικά περιφερειακά δρομολόγια δεν θα έπρεπε να είναι στον ΟΣΥ, γιατί ο ΟΣΥ είναι Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών. Τι σχέση έχει να έχουμε δρομολόγια των λεωφορείων, που πηγαίνουν στη Ραφήνα, όταν πηγαίνει και το ΚΤΕΛ στη Ραφήνα;

Επομένως, τι προσπαθούμε, να κάνουμε; Μία αναδιοργάνωση των δρομολογίων και να δώσουμε τα περιφερειακά δρομολόγια στα ΚΤΕΛ. Ο θεσμός του λίζινγκ θεωρώ ότι είναι μια πολύ μεγάλη μεταρρύθμιση, γιατί για πρώτη φορά στο Ελληνικό Δημόσιο, αντί να έχουμε μόνο λεωφορεία που αγοράζουμε, έχουμε λεωφορεία που τα κάνουμε λίζινγκ, με αποτέλεσμα να είναι πολύ πιο φθηνή και καλύτερη η υπηρεσία. Θεωρώ ότι αν πάμε στη Θεσσαλονίκη και δούμε τα 120 λεωφορεία, που εκτελούν τις διαδρομές των ΚΤΕΛ, όλοι θα διαπιστώσουν ότι το επιβατικό κοινό είναι πολύ ευχαριστημένο με την υπηρεσία που προσφέρουν.

Δε νομίζω, να ξέχασα κάποιον άλλον. Αναφορικά με τα 50 λεωφορεία από την Λειψία. Αυτά τα λεωφορεία δεν τα αγόρασε ο ΟΑΣΘ. Είναι δωρεά του Δήμου Θεσσαλονίκης στον ΟΑΣΘ. Εμείς στον ΟΑΣΘ κάνουμε διαγωνισμό λίζινγκ. Περιμένουμε την έγκρισή του από το Ελεγκτικό Συνέδριο και θα προμηθευτούμε με, ακόμη, 180 λεωφορεία, έτσι ώστε από τα 212 που μάς παρέδωσε ο κρατικός ΟΑΣΘ, σήμερα κυκλοφορούν πάνω από 350 λεωφορεία με τα ΚΤΕΛ, και μέχρι το τέλος του χρόνου, στις αρχές του επόμενου χρόνου, θα έχουμε, πλέον, 550 λεωφορεία σε όλη τη Θεσσαλονίκη, ένας αριθμός που είναι πολύ ικανός για να καλύψει τις ανάγκες του επιβατικού κοινού.

Να δώσω, κύριε Πρόεδρε, αν μου επιτρέπετε, τον λόγο στον κ. Κουτσούκο για δύο συγκεκριμένες ερωτήσεις, που έχουν τεθεί.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κουτσούκος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ» Α.Ε.):** Κατ’ αρχήν, σε σχέση με το αν μπορούν να επιταχυνθούν οι εργασίες, το χρονικό διάστημα που έχει προβλεφθεί, θεωρώ ότι είναι το κανονικό. Δε νομίζω ότι μπορεί να γίνει μεγαλύτερη επιτάχυνση. Ας ευχηθούμε όλοι ότι θα πάνε όλα καλά, γιατί σίγουρα υπάρχουν και οι διαδικασίες, οι οποίες στην πορεία, μπορεί να δημιουργήσουν θέματα. Πάντως, δεν εκτιμώ ότι θα δημιουργηθούν προβλήματα.

Το δεύτερο είναι σε σχέση με το ποσοστό των εθνικών πόρων. Είναι 15%, ενώ το 85% είναι η ευρωπαϊκή συνεισφορά.

Σε σχέση με το τι έφταιξε μέχρι τώρα, κατά την άποψή μου και με βάση αυτά τα οποία έχω μελετήσει μέχρι σήμερα, το μεγάλο θέμα των απαλλοτριώσεων ήταν ένα τεράστιο θέμα το οποίο κράτησε πίσω το έργο, αλλά πρέπει να παραδεχτούμε ότι ήταν και η αδράνεια. Λυπάμαι που το λέω, αλλά υπήρξε αδράνεια. Γι’ αυτό και εμείς, τους τελευταίους δέκα μήνες, ύστερα από την προτροπή του Υπουργείου, κινητοποιηθήκαμε και σίγουρα φτάσαμε στο σημείο αυτό. Όντως, δείχνει διατομή. Όσο για το αν θα έπρεπε να είναι τετράιχνα ή κάτι άλλο, θα έπρεπε να γίνει μία μελέτη σκοπιμότητας και να αποδείξει ότι αυτό θα έπρεπε να πάει σε κάποιο μεγαλύτερο επίπεδο αυτοκινητόδρομου. Δεν νομίζω ότι η περιοχή θα μπορούσε να το «σηκώσει». Οι βελτιώσεις που γίνονται αυτή τη στιγμή και άλλες που μπορούν να γίνουν νομίζω ότι είναι υπεραρκετές.

Σε σχέση με την επίβλεψη, η επίβλεψη ανήκει στην Εγνατία Οδό και δεν την κάνει ο ανάδοχος.

Σε σχέση με τα αντιπλημμυρικά, όντως, το θέμα των αλλαγών των καιρικών συνθηκών είναι σημαντικό. Όταν ξεκινάμε να μελετήσουμε και να υλοποιήσουμε ένα έργο, το οποίο έχει μελετηθεί μία δεκαετία πριν και έχουμε φτάσει στο 2020, ενώ το έργο έπρεπε να είχε λήξει από το 2012, προφανώς, όπως αντιλαμβάνεστε, υπάρχουν στο ενδιάμεσο αλλαγές. Υπάρχουν και τεχνικές αλλαγές και υπάρχουν και βελτιώσεις οι οποίες έχουν βγει, μέχρι και πέρσι. Τέτοιου είδους θέματα τα έχουμε αντιμετωπίσει και πιστεύω ότι θα τα αντιμετωπίσουμε και κατά τη διάρκεια του έργου.

Το τελευταίο που θέλω να πω, είναι ότι ακούστηκε κάτι για το θέμα της Ποτίδαιας. Το έργο της Ποτίδαιας, ήταν, επίσης, ένα άλλο έργο που ήταν πάρα πολύ «προβληματικό», γιατί τα τελευταία πέντε χρόνια δεν είχε γίνει τίποτα. Ο Υπουργός, κατά σύμπτωση, μου είχε τηλεφωνήσει και προσωπικά, γιατί δεν μπορούσε να αντιληφθεί για ποιον λόγο αυτό το έργο κρατούσε πέντε χρόνια και «μπλόκαρε» όλο τον τουρισμό στη Χαλκιδική. Όντως, έχει υπογραφεί η σύμβαση και για την Ποτίδαια, απλώς, ο προϋπολογισμός του έργου είναι γύρω στα 10 εκατομμύρια, γι’ αυτό δεν έχει παρουσιαστεί εδώ. Ξεκινάει από τον Σεπτέμβριο με μία διάρκεια 18 μηνών. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, ο Προεδρεύων της Επιτροπής, έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μελάς Ιωάννης, Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Βούλτεψη Σοφία, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Σταμενίτης Διονύσιος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα. Για καλή ή για κακή τύχη, έχω υπηρετήσει δώδεκα χρόνια ως Αντιδήμαρχος και ως Δημοτικός Σύμβουλος στον Δήμο, στον οποίο αφορά το έργο, οπότε τα πράγματα θα τα πούμε στην πραγματική τους βάση και δεν θα παρασυρθούμε από πολιτικές ή κομματικές ή υπουργικές υποκειμενικότητες.

Επίσης, πρέπει να σας πω, κύριε Καραμανλή, κύριε Υπουργέ, ότι με μεγάλη δυσκολία θα αποφύγω την πρόκληση να συζητήσω για την τοποθέτησή σας περί ιδιωτικοποίησης και των δημόσιων τεχνικών υπηρεσιών. Πριν από λίγο, ανακοινώσατε ότι δεν εμπιστεύεστε το Ελληνικό Δημόσιο και τους Έλληνες δημοσίους υπαλλήλους.

Δεν αναγνωρίζετε την ευθύνη επίβλεψης και θεώρησης του έργου από δημόσιες υπηρεσίες και σκέφτεστε, όπως και το σχέδιο νόμου του κ. Θεοδωρικάκου επιβεβαιώνει, να ιδιωτικοποιήσετε τις τεχνικές υπηρεσίες των Δήμων, του Δημοσίου εσείς, για να βάλετε τους ιδιώτες στη θεώρηση και επίβλεψη των έργων, όταν σαφέστατα ο ιδιωτικός τομέας καλά κάνει και έχει και κομμάτι στη μελέτη και κομμάτι στην κατασκευή. Όμως, μάλλον, φαίνεται ότι τα συμβόλαια και οι εξυπηρετήσεις δεν φτάνουν και θέλετε να τους βάλετε και σε άλλους τομείς, για να μην υπάρχει καμία δημόσια περιουσία, κανένα δημόσιο αγαθό και καμία ισχύς του Κράτους και της Πολιτείας. Προφανώς, αυτή είναι η λογική της Κυβέρνηση Μητσοτάκη, να τα ξεπουλήσει όλα χωρίς κανένα όφελος για τον τόπο. Ίσα ίσα εις βάρος του συμφέροντος του τόπου.

Θα ήθελα να ξεκαθαρίσω κάποια πράγματα και αφήστε τους συνδικαλισμούς. Δεν περνάνε σε αυτή την Αίθουσα. Ξέρουμε πολύ καλύτερα, ίσως, κάποια πράγματα. Το έργο δεν είναι ένα έργο που είναι αναγκαίο σήμερα, κύριε Υπουργέ. Ούτε είναι ένα έργο που είναι σημαντικό σήμερα. Το έργο έχει ξεπεραστεί από τον χρόνο. Το έργο ήταν αναγκαίο πριν 15 - 20 χρόνια. Το έργο σχεδιαζόταν ως συμπλήρωμα της Ανατολικής Εξωτερικής Περιφερειακής και της παράκαμψης των οικισμών προς Πολύγυρο και δεν ήταν κεντρικό έργο του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Μην πουλάτε «φύκια για μεταξωτές κορδέλες».

Το έργο, δυστυχώς, από Κυβερνήσεις του δικομματισμού, συμπεριλαμβανομένης της υπουργίας Σουφλιά, «μπλέχτηκε» σε έναν «κυκεώνα» 15 ετών που ταλαιπωρεί την περιοχή, γιατί προκηρύχθηκε χωρίς μελέτες. Αυτό ξέρετε να κάνετε: να δημοπρατείτε χωρίς μελέτες, χωρίς απαλλοτριώσεις, χωρίς υδραυλικό και αντιπλημμυρικό σχεδιασμό, χωρίς κόμβους και στη συνέχεια, να τα «ρίχνετε» στο «κακό» Δημόσιο. Εσείς το κάνετε το Δημόσιο έτσι, ώστε να είναι αναποτελεσματικό, για να το πουλήσετε μετά.

Αφήστε, λοιπόν, αυτά τα «παραμύθια». Εδώ θα μιλήσουμε ειλικρινώς. Έφθασαν σε σημείο οι Δήμοι και ο Δήμος Θέρμης συγκεκριμένα -και μην το αρνηθείτε- να κάνει κομμάτια του σχεδιασμού που δεν είχαν κάνει τότε. Το έργο προκηρύχθηκε, επί υπουργίας Σουφλιά και Μαγκριώτη. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Ερχόμαστε τώρα να συζητήσουμε για ένα έργο που έρχεται ως δεύτερη φάση, δεκαπέντε χρόνια μετά την πρώτη ένταξη και δημοπράτηση, για να λύσει προβλήματα, που ούτε αυτά, κύριε Διευθύνοντα Σύμβουλε, τα έχετε λύσει. Παρ’ ότι η προηγούμενη Διοίκηση κατάλαβε, ότι δεν βγαίνει πέρα, με πέντε παρατάσεις και πόσες αλλαγές εργολαβικού σχήματος, το προηγούμενο έργο, που κακώς δημοπρατήσαν οι Κυβερνήσεις της Ν.Δ. και του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και συντηρήσαν, προφανώς και «ωρίμασε» ένα καινούργιο έργο η Διοίκηση Αντωνούδη με την πολιτική ευθύνη της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Είχε μείνει μόνο το θέμα των απαλλοτριώσεων, γιατί τα τεύχη ήταν τελειωμένα, για το οποίο, έναν χρόνο τώρα, δεν έχετε κάνει κάτι. Στην ερώτηση του κ. Βαρεμένου, δεν απαντήσατε.

Απ’ ότι είδαμε στην εισήγηση προς το Διοικητικό Συμβούλιο, παραμένει το ζήτημα με τις απαλλοτριώσεις. Δεν ακούσαμε τι κάνατε τελικά, σχετικά με το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, διότι η περιοχή παραμένει σε ανησυχία. Θα τελειώσει το θέμα των απαλλοτριώσεων; Πολύ καλά ξέρω, ότι, καλώς, η προηγούμενη Διοίκηση ζήτησε να υπάρχει παρέμβαση και της τοπικής κοινωνίας και του πολιτικού δυναμικού, για να λυθεί το θέμα των απαλλοτριώσεων που καθυστερούσε πάρα πολλά χρόνια.

Άρα, λοιπόν, καλό είναι να μην κάνουμε συνδικαλισμό σε τούτη την Αίθουσα, γιατί γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά ποιοι δημιουργούν την «κακοδαιμονία» στα δημόσια έργα. Οι Κυβερνήσεις Ν.Δ. και ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Και θέλετε να τα ξεπουλήσετε όλα. Σας ξέρουμε, αυτοί είστε, αφήστε τα «παραμύθια». Η προηγούμενη Κυβέρνηση έβγαλε την Ελλάδα από το Μνημόνιο. Εσείς τη βάλατε στο Μνημόνιο. Το ζήτημα είναι τι κάνουμε τώρα στο νέο έργο.

Δεύτερο ζήτημα που θέλω να αναφέρω. Σαφέστατα, υπάρχουν θετικά στοιχεία που αφορούν στην οδική ασφάλεια, που έχει να κάνει με το νέο κομμάτι Αγία Αναστασία - Γαλάτιστα και με τους πολλούς κόμβους, όπως είναι ο Κόμβος της Περιστεράς, ο Κόμβος της Σουρωτής, οι δυο Κόμβοι των Βασιλικών και πολλοί ακόμη. Όμως, υπάρχει ένα ερώτημα, κύριε Υπουργέ, στο οποίο δεν έχετε λύσει. Το έργο είναι παλιό, έτσι και αλλιώς, συγκοινωνιακά. Όμως, διασχίζει τη Ραιδεστό, μία κωμόπολη, πλέον, και υπάρχουν, εκατέρωθεν της οδού, σχολεία, παιδικοί σταθμοί, πάρκα, ΚΑΠΗ και δεν έχει πάρει θέση η Κυβέρνησή σας για την αδειοδοτημένη παράκαμψη της Ραιδεστού. Έχετε άποψη ή δεν έχετε, σχετικά με αυτό, που είναι ένα ουσιαστικό έργο; Διαφορετικά, θα έχουμε πάλι τα «στραβά» της Πάτρας-Πύργου. Θέλετε να ακολουθήσετε αυτό το λανθασμένο μοντέλο, δηλαδή, της διέλευσης μέσα από κωμοπόλεις; Αυτό είναι ένα ζήτημα, που θα μπορούσε ίσως κάποιος να κάνει την ποιοτική διαφορά, διότι εμείς την κάναμε. Εγώ, είχα την ευθύνη αδειοδότησης του δεύτερου τμήματος. Υπέγραψα την περιβαλλοντική αδειοδότηση της Ανατολικής Εξωτερικής Περιφερειακής, που περιλαμβάνεται και η παράκαμψη Ραιδεστού.

Δεν βλέπω, όμως, να προχωράτε σε καμία χρηματοδότηση του «ώριμου» και αδειοδοτημένου έργου, είτε του δρόμου από Θεσσαλονίκη- Αεροδρόμιο-Καρδία, είτε του δρόμου της Ανατολικής Εξωτερικής. Τι κάνετε στη Θεσσαλονίκη; Έρχεστε να πουλήσετε την Εσωτερική Περιφερειακή. Κυριολεκτικά, σας αξίζει χειροκρότημα. Ένα έργο, δηλαδή, πολύ παλαιότερου σχεδιασμού, που δεν ήταν στον Εθνικό Στρατηγικό Σχεδιασμό, το ιδιωτικοποιείτε, κάνοντας ένα flyover, με μία περιβαλλοντική μελέτη που έχει απορρίψει το ΣτΕ και βγάζοντας περιβαλλοντική αδειοδότηση εκ νέου, με μελέτη που κατατέθηκε το 2010. Ξέρετε αν αυτό θα μπορέσει ποτέ να στηθεί; Δεν φτάνουν, δηλαδή, οι προσφυγές που έχουμε για το Μετρό, που θέλετε να καταστρέψετε τα αρχαία και την ιστορία της πόλης; Θέλετε να έχουμε κι άλλες προσφυγές, γιατί αίρετε τον αναδασωτέο χαρακτήρα του Σέιχ Σου; Αυτός είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός που εισάγετε τώρα εσείς στην Θεσσαλονίκη; Αυτή είναι η ευρωπαϊκή κουλτούρα; Να πηγαίνουμε κόντρα στο ΣτΕ, κόντρα σε περιβάλλον, ιστορία, με έργα τα οποία τα ξεπουλάμε, αντί να κάνουμε ένα σωστό έργο που χρειάζεται η πόλη;

Και σας βάζω ένα δίλημμα. Γιατί δεν χρηματοδοτείτε το έργο που είναι ενταγμένο, μελετημένο, σχεδιασμένο, που αφορά την πόλη μέχρι την Καρδία, που λύνει και το θέμα της Χαλκιδικής; Γιατί αφήνετε να υπάρχει αυτή η συμφόρηση κάθε σαββατοκύριακο; Γιατί δεν αφήνετε να υπάρχουν service road και οριοθετημένες χρήσεις, ώστε να μπαίνει και να βγαίνει ο καθένας σε έναν εθνικό αυτοκινητόδρομο, που είναι αδειοδοτημένο, σχεδιασμένο και απαραίτητο για την πόλη; Εσείς θέλετε να πουλήσετε την υφιστάμενη Εσωτερική Περιφερειακή και όσοι μπαίνουν στο υφιστάμενο «ίχνος» να πληρώνουν. Και να μας πείτε και σε ποιον θα πληρώνουν και πώς θα γίνει αυτό το περιβόητο ΣΔΙΤ του flyover, αν ποτέ περάσει από περιβαλλοντική αδειοδότηση και Συμβούλιο της Επικρατείας, γιατί θα έχετε και όλα αυτά τα ζητήματα μπροστά σας.

Άρα τι επιλέγετε να κάνετε; Να «πουλάτε φύκια για μεταξωτές κορδέλες», για ένα έργο που «δυναμιτίσατε» εσείς και καθυστερεί δεκαπέντε χρόνια και για το οποίο λέμε ότι έπρεπε να γίνει χτες. Και φταίγατε γιατί δεν έγινε. Κι’ όμως, «δυναμιτίζετε» το οτιδήποτε καλό βρίσκεται μπροστά σας και έρχεστε εδώ να μας κάνετε τον δάσκαλο. Δεν υπάρχουν τέτοια περιθώρια, πλέον, κ. Καραμανλή. Ας κάτσουμε να συνεργαστούμε, για να δούμε πώς θα βοηθήσουμε την περιοχή, που έχει σοβαρότατες καθυστερήσεις σε έργα.

Μαζί με τη χρεοκοπία της χώρας, χρεοκοπήσατε και τη Θεσσαλονίκη. Τι ήρθε χθες να μας πει ο κ. Μητσοτάκης; Να μας πει πώς προχωράνε τα έργα του ΣΥΡΙΖΑ, πώς προχωράει το γήπεδο του ΠΑΟΚ, πως προχωράει η ανάπλαση της Έκθεσης, το στρατόπεδο του Παύλου Μελά, το λιμάνι; Μα όλα αυτά δρομολογήθηκαν και «ξεκόλλησαν» από εμάς και μπήκαν σε πολύ ισχυρές «ράγες». Το μόνο που μας είπε είναι για ένα έργο που ξεκινήσαμε εμείς και τελείωνε, το Μετρό και ότι θα ιδιωτικοποιήσετε την Περιφερειακή. Όμως, για τη χρεοκοπία στη Θεσσαλονίκη δεν είπατε τίποτα. Για το ότι λείπουν 50 εκατομμύρια από τη ματαίωση της Έκθεσης δεν είπατε τίποτα. Ας πάμε να δουλέψουμε για την Πατρίδα μας, να δουλέψουμε για την οικονομία και την κοινωνία και αφήστε τα μεγάλα λόγια, κύριε Καραμανλή. «Χορτάσαμε». Φτάνουν τα μεγάλα λόγια. Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Να συμπληρώσω μόνο, ότι η συμμετοχή των ιδιωτών μηχανικών στους ελέγχους δόμησης, περιόρισε στο ελάχιστο ή και καθόλου την αυθαιρεσία και βοήθησε πάρα πολύ την κατασκευή.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Χωρίς τη χρήση μελετών, πλέον; Για τη θεώρηση; Γι’ αυτό μιλάμε, πλέον, στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Εσωτερικών.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Για τον έλεγχο δόμησης.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Δεν μιλάμε γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τρεις ιδιώτες μηχανικοί ελέγχουν την διαδικασία κατασκευής ιδιωτικών έργων.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Δεν μιλάμε γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Η συμμετοχή τους στην κατασκευή βοήθησε πάρα πολύ. Αν δεν το γνωρίζετε, αυτό συμβαίνει.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Επειδή είχαμε την ευθύνη στο Τεχνικό Επιμελητήριο και επειδή έχω διατελέσει και Πρόεδρος αντιπροσωπείας, ας μιλήσει η κυρία Πέρκα που γνωρίζει καλύτερα αυτά τα θέματα.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ ΠΕΡΚΑ(ΠΕΤΗ):** Είκοσι χρόνια έχουν περάσει. Ήμουν νια και γέρασα, κύριε πρόεδρε. Τα ίδια βλέπω και τα ίδια ακούω. Γι’ αυτά τα έργα συζητάμε από τότε που ήμουν νέα. Και στην Ποτίδαια ήμουν μηχανικός, επί των έργων, στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Μπορεί να με ξέρετε, κύριε Κουτσούκο. Και το έργο που συζητάμε σήμερα υπήρχε από τότε. Όλα τα έργα τα έχουμε παρακολουθήσει. Έχετε την ατυχία, κύριε Υπουργέ, να μην έχετε μόνο τον κ. Φάμελλο. Επί είκοσι πέντε χρόνια δουλεύω σε αυτό το αντικείμενο. Ξέρω πρόσωπα και πράγματα και νομοθεσίες και αδυναμίες. Θα σας έλεγα να κρατάτε χαμηλά τους τόνους. Ας δούμε όλοι τα λάθη μας, αλλά πρέπει να προχωρήσουμε και να βάλουμε και κάποιους κανόνες για να πάμε μπροστά.

Ξεκινώ, λοιπόν, και λέω κάποια απλά πράγματα. Γιατί καθυστερούν τα έργα; Βρήκε ο κ. Υπουργός ότι φταίει το Δημόσιο. Είναι μία εμμονική αντίληψη της Ν.Δ, ότι για όλα φταίει το Δημόσιο και ότι ο ιδιωτικός τομέας λειτουργεί καλά.

Μάς κατηγορείτε ότι είμαστε κατά του ιδιωτικού τομέα. Ούτε αυτό ισχύει. Δεν πρέπει να δουλεύουν όλα με τάξη και κανόνες; Δεν πρέπει, όταν σχεδιάζονται τα έργα, να υπόκεινται σε κάποιον σχεδιασμό στρατηγικό και να υπάρχουν μετρήσεις για το τι θα εξυπηρετήσουν;

Είπατε κάτι πολύ σωστό, κύριε Υπουργέ. Δηλαδή, ότι δεν γίνεται κάθε περιοχή να έχει έναν αυτοκινητόδρομο. Συμφωνώ. Πώς θα γίνει αυτό; Όταν τα έργα τα σχεδίαζαν οι Υπουργοί, τραβούσαν γραμμές σε έναν χάρτη με τον εργολάβο απέναντι για το πόσα θα βγάλει και έτσι έγιναν οι πέντε συμβάσεις παραχώρησης, που έχουν πολύ μεγάλο ποσοστό στο χρέος της χώρας, τις οποίες καταφέραμε εμείς να τελειώσουμε.

Μιλάμε για παρατημένα έργα, «λιμνάζοντα» που υπήρχαν και κάποιες ρήτρες. Εάν καθυστερήσει -λέει- η Αρχαιολογική Υπηρεσία έξι μήνες, ρήτρα το ελληνικό Δημόσιο. Τα «έπαιρναν» οι παραχωρησιούχοι, όπως και αν καθυστερήσουν οι απαλλοτριώσεις. Αλίμονο, μπορεί να καθυστερήσουν οι απαλλοτριώσεις πάνω από έξι μήνες; Πόσα χρόνια καθυστερούν οι απαλλοτριώσεις; Πάλι ρήτρες στο ελληνικό Δημόσιο. Αυτά είναι τα αίσχη στα δημόσια έργα, όπως είναι και στα εξοπλιστικά, και όπως φαίνεται είναι και στην υγεία. Όμως, τα δημόσια έργα, επειδή τα έχουμε παρακολουθήσει, τα έχουμε «τσακίσει», κύριε Υπουργέ.

Λέμε τώρα, ότι είναι μία καινούργια μέρα και πάμε να κάνουμε κάτι σωστό. Σας είχαμε φέρει μία τροπολογία στον νόμο, που είχατε καταθέσει, που αφορούσε στο κομμάτι για τις συμβάσεις παραχώρησης και είχαμε πει -δεν το κάνετε αποδεκτό, ίσως, και να μην ξέρατε ακριβώς το θέμα- να μην ξαναβρεθούμε στο σημείο να πληρώνει το ελληνικό Δημόσιο συμβάσεις παραχώρησης «ανώριμων» έργων και ρήτρες. Δηλαδή, να έχει γίνει το 100% ή το 50% και μέχρι να συμβασιοποιηθεί το υπόλοιπο 50% να έχουν βγει οι αποφάσεις από την Αρχαιολογική Υπηρεσία και να έχουν προχωρήσει οι απαλλοτριώσεις.

Το σημερινό έργο που συζητάμε είναι ένα δημόσιο έργο. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας είχε την ευθύνη, γιατί ήμουν εκεί και αυτά υπήρχαν ως ιδέες. Κάποιοι τα συζητούσαν, χωρίς μελέτες, χωρίς απαλλοτριώσεις, χωρίς τίποτα. Ξαφνικά, όλη η χώρα είχε γίνει ένα «εργοτάξιο», όπου κάποιοι επιτήδειοι έπαιρναν λεφτά. Υπήρχε ένας φοβερός ανταγωνισμός και στο τέλος έμειναν πέντε -αν είναι και τόσοι- εργολάβοι, για να κάνουν όλα τα έργα σε όλη τη χώρα. «Έσβησαν» οι μικρομεσαίοι, έγιναν οι απαράδεκτες εκπτώσεις και τα έργα έμειναν μισά.

Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, κύριε Υπουργέ, έχει την ευθύνη, λοιπόν, γι’ αυτό το έργο. Ρωτήστε τον κ. Ψωμιάδη. Ξεκινήστε να μάθετε τι έχει γίνει στις υπηρεσίες, που «κόλλησε» το έργο και γιατί. Και σήμερα φέρνετε εδώ -και καλώς- γιατί αυτά τα ημιτελή έργα πρέπει να τελειώνουν, όπως και πολλά, τέτοιου επιπέδου, έργα τέλειωσαν, επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ με τον νόμο που αξιοποιήσαμε για τα ολυμπιακά έργα, για να προχωρήσουν οι απαλλοτριώσεις. Λοιπόν, μην ξεκινάτε το έργο, χωρίς απαλλοτριώσεις.

Κύριε Υπουργέ, μας λέτε για το έργο Πάτρα - Πύργος, που είναι γνωστό. Αν δεν υπήρχε μία δημόσια υπηρεσία να παρακολουθεί τα συμβατικά στοιχεία, την πρόοδο του έργου, θα έβγαινε ποτέ έκπτωτος ο κ. Καλογρίτσας, τον οποίο φαντάζομαι ότι σήμερα τον έχετε και φίλο και τον επικαλείστε συνέχεια; Ποιος θα έβγαζε έκπτωτο τον κ. Καλογρίτσα, γιατί δεν τηρούσε τις συμβατικές του υποχρεώσεις; Όχι, δεν είναι δουλειά του Υπουργού. Καταλαβαίνετε ότι δεν ξέρετε από διοίκηση; Η Δημόσια Διοίκηση -και αυτός ήταν και ο στόχος της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ- ήταν ανεξάρτητη, με κανόνες, θεσμικά κατοχυρωμένη και δεν μπορούσε να παρέμβει Υπουργός στον μηχανικό του Δημοσίου και να του πει «υπέγραψε αυτόν τον λογαριασμό, υπέγραψε αυτό το συγκριτικό». Αυτό είναι ο στόχος σε αυτή τη χώρα, επιτέλους, να γίνουμε ένα σύγχρονο κράτος. Και μην μου λέτε για τον ιδιωτικό τομέα, ο όποιος κι αυτός πρέπει να μπει σε κανόνες. Ο καθένας, λοιπόν, πρέπει να τηρεί τις υποχρεώσεις του.

Ξέρουμε πάρα πολύ καλά, γιατί το έχουμε δει και σε άλλα σημεία της πολιτικής σας, ότι στον κατασκευαστικό και στον μελετητικό χώρο είναι γνωστά τα πρόσωπα και τα ονόματα. Οι μελετητές που θα κάνουν τον ανεξάρτητο μηχανικό, την ιδιωτική επίβλεψη, πολύ πιθανό, να πληρώνονται από τον ίδιο τον ανάδοχο που εκτελεί το έργο και αυτό είναι σωστό; Δεν είναι μόνο στο κατασκευαστικό κομμάτι τα λάθη που μπορεί να γίνουν, που τίθενται και θέματα με την ασφάλεια, αλλά είναι και στο οικονομικό κομμάτι και βέβαια είναι και οι λογαριασμοί.

Αν θέλετε να κάνουμε και μία συζήτηση, να σας πω σε ποια, ακριβώς, πώς δόθηκαν πάρα πολλά λεφτά παραπάνω, πώς κλέβουν, πως οι δημόσιοι υπάλληλοι μπαίνουν με «δεμένα τα χέρια», πώς έχουν παρέμβει, κατά καιρούς, οι Υπουργοί, οι πολιτικοί προϊστάμενοι, είτε είναι Περιφερειάρχες, είτε ότι άλλο είναι. Αυτό είναι το «χάλι» της χώρας και αυτό πήγαμε να φτιάξουμε.

Κάποιος συνάδελφος αναφέρθηκε στην οδική ασφάλεια. Είμαστε αρωγοί και πρέπει όλοι μαζί να το αντιμετωπίσουμε αυτό το θέμα. Ένα κομμάτι είναι οι υποδομές και πρέπει να τελειώσουν οι συμβάσεις παραχώρησης για να προχωρήσει.

Το δεύτερο πολύ σοβαρό ζήτημα είναι ο οδηγός. Είναι το όχημα, είναι η υποδομή, είναι το δίπτυχο όχημα - οδηγός. Αναφερθήκαμε στις άδειες οδήγησης. Δεν υπάρχει άλλη χώρα που να ξέρει όλος ο κόσμος τη «μίζα» που πρέπει να δώσεις, για να πάρεις την άδεια οδήγησης. Φέραμε έναν νόμο που βελτίωνε κάποια πράγματα και μπορεί σε μερικά σημεία να μην «δούλεψε». Διορθώστε τον. Ένας χρόνος και παραπάνω πέρασε και περιμένουμε ακόμη τον καινούργιο νόμο που θα παρακολουθούσε τους δρόμους με τις κάμερες. Που είναι; Σε ό,τι αφορά στην οδική ασφάλεια και τα έργα που πρέπει να τελειώσουν, συμφωνούμε. Εννοείται.

Είπατε για κάποιους τους προϋπολογισμούς, θα το παρακολουθήσουμε το συγκεκριμένο θέμα.

Σε ό,τι αφορά στο έργο Πάτρα-Πύργος, κάθε φορά λέτε τα ίδια, τα οποία είναι και βαρετά και δεν έχουν ουσία.

Επίσης, απάντησα και για τον κ. Καλογρίτσα.

Όμως, εγώ λέω το εξής. Πήρατε ένα δημόσιο έργο, που σημαίνει χωρίς διόδια, με δημόσιο τρόπο και θέλετε να κάνετε κάποιες αλλαγές. Ένα έργο έτοιμο και προχωρημένο, δηλαδή, με κάποιες εργολαβίες που «δούλευαν», το κάνετε με σύμβαση παραχώρησης, δηλαδή, με διόδια. Βάζετε και μία ιδιωτική επίβλεψη από πάνω, πληρώνει ο ελληνικός λαός, για δρόμους που δεν θα έχει πάλι. Σε ότι αφορά στην ιδιωτική επίβλεψη, παρακαλώ πάρα πολύ, αν θέλετε, να κάνουμε μία πολύ σοβαρή κουβέντα, για να δούμε τι ακριβώς σημαίνει επίβλεψη. Δεν θέλω να πιστέψω, ότι έχετε στο μυαλό σας, ότι δεν πρέπει να υπάρχει καθόλου Δημόσιο και η Εγνατία Οδός είναι Δημόσιο, κατά μία έννοια.

Αρά, να μπούνε κανόνες, γιατί αυτή την κουβέντα επειδή την «πετάτε» έτσι, θέλω να καταλάβω τι, ακριβώς, εννοείτε και τι, ακριβώς, κάνουμε εμείς. Και εγώ δεν θέλω ένα μεγάλο Δημόσιο, όπως δεν θέλω και ένα μικρό. Θέλω αυτό που χρειάζεται και με τις ειδικότητες που χρειάζεται, να δουλεύει ανεξάρτητα και να είναι θεσμικά κατοχυρωμένο.

Ιδιωτική επίβλεψη, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, σημαίνει μία, επιπλέον, δοσοληψία σε αυτόν τον δύσκολο χώρο των κατασκευών. Όπως είπαμε, οι ίδιοι άνθρωποι θα περιφέρονται. Θέλουμε ένα κατοχυρωμένο Δημόσιο, με μηχανικούς του Δημοσίου που έχουν κάνει τα μεγαλύτερα έργα -και αναφέρομαι στα ολυμπιακά έργα- έχουν την τεχνογνωσία, μπορούν να το κάνουν, αρκεί να είναι, θεσμικά, κατοχυρωμένοι. Η δουλειά τους είναι να εξασφαλίσουν το δημόσιο συμφέρον και ο ιδιώτης να προσαρμοστεί σε αυτούς τους κανόνες που επιβάλλει η Πολιτεία. Οτιδήποτε άλλο που καταργεί τον έλεγχο του Δημοσίου, εκεί που «πέφτει» δημόσιο χρήμα είναι, εκ του πονηρού.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Αντωνιάδης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε. Καταρχάς, να πω για το θέμα Πάτρα-Πύργου. Απορώ και εξίσταμαι πως ο ΣΥΡΙΖΑ θέτει ξανά αυτό το θέμα, ένα θέμα το οποίο αποτελεί ένα μνημείο ανευθυνότητας, ανικανότητας, ένα παράδειγμα προς αποφυγή. Νομίζω, ότι θα έπρεπε να γυριστεί και μία ταινία, για να τη βλέπουν οι επόμενες Κυβερνήσεις και να μείνει στην ιστορία, για να αποφύγουν όλα αυτά τα λάθη και την ανικανότητα, την οποία επέδειξε, τα προηγούμενα πέντε χρόνια, η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Ένα δεύτερο θέμα που πρέπει να σχολιάσω -και θα είμαι πολύ σύντομος- είναι ότι, εδώ και πάρα πολύ καιρό, κάποιοι υπερασπίζονται, μανιωδώς, τον δημόσιο χαρακτήρα της δημόσιας διοίκησης των Πανεπιστημίων, αυτοί που δεν έχουν βάλει, σε ό,τι λέγεται Δημόσιο, ένα «καρφί». Όλα τα σχολεία, όλα τα έργα, όλη η Δημόσια Διοίκηση, όλα τα δικαιώματα των δημοσίων υπαλλήλων, όλα δόθηκαν και έγιναν επί Κυβερνήσεων Ν.Δ. και ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ας μας πει η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ένα σχολείο και ένα πανεπιστήμιο που έχει χτίσει. Ένα σε όλη την Ελλάδα. Έχει αλλάξει μόνο μία πινακίδα και εκεί που έλεγε Τ.Ε.Ι., τώρα λέει Πανεπιστήμιο. Δεν έκανε τίποτα άλλο και βγαίνουν σήμερα και υπερασπίζονται τον δημόσιο χαρακτήρα, σε κάτι το οποίο έχει χτίσει η Ν.Δ. και το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Θα κλείσω, όμως, λέγοντας, ότι η Ν.Δ, όταν οι καιροί το επέβαλαν, κρατικοποιούσε διάφορα μέσα, όπως είναι η Ολυμπιακή, γιατί έτσι το επέβαλαν οι ανάγκες της εποχής. Όταν οι ανάγκες της εποχής άλλαξαν, τις ιδιωτικοποιούσε. Πρέπει να καταλάβετε, ότι οι καιροί αλλάζουν και ότι εμείς δεν μπορεί να «στρουθοκαμηλίζουμε» και να έχουμε το κεφάλι μας στην «άμμο» και κράτη τα οποία βρίσκονταν πολύ πίσω να μας έχουν προσπεράσει, γιατί εμείς είμαστε «βυθισμένοι» στις εμμονές μας.

Έρχομαι στο σημερινό έργο. Η Χαλκιδική αποτελεί ένα «στολίδι» για όλη την Ελλάδα και όλη τη Βόρεια Ελλάδα. Φέρνει προστιθέμενη αξία σε όλη την Ελλάδα και στη Βόρεια Ελλάδα. Είναι αυτονόητο, ότι έπρεπε να έχουν τελειώσει οι οδικοί άξονες, πρωτεύοντες, δευτερεύοντες και τριτεύοντες, εδώ και είκοσι χρόνια, ειδικά σε έναν τέτοιο νομό. Άρα, θεωρούμε δεδομένο, κ. Υπουργέ, ότι το δικό σας έργο είναι να δώσετε έναν αγώνα δρόμου με τη γραφειοκρατία και με τον χρόνο για να ολοκληρωθούν.

Έρχομαι, όμως, σε κάτι, επίσης, πολύ σοβαρό. Επειδή το έργο Πάτρα-Πύργος σάς έχει πάρει πάρα πολύ χρόνο, χρήμα, στελέχη και ενέργεια, υπάρχουν δύο Νομοί στη Βόρεια Ελλάδα, κ. Υπουργέ, που ακούνε στο όνομα Φλώρινα και Πέλλα. Το έχω δηλώσει, κατ’ επανάληψη, ότι η Φλώρινα είναι ο μοναδικός νομός, γιατί δεν δικαιούμαι να μιλήσω για την Πέλλα, που είναι μία βαλκανική επαρχία. Εάν έρθεις από τα Σκόπια το βράδυ και δεν καταλάβεις ότι πέρασες τον έλεγχο, νομίζεις ότι είσαι ακόμα στα Σκόπια, γιατί οι δρόμοι είναι βαλκανικών προδιαγραφών και θα γίνουμε ευρωπαϊκή κοινότητα, έστω κι αν είμαστε σαράντα χρόνια στην Ευρώπη.

Ο διπλανός Νομός της Κοζάνης έχει, εδώ και 25 χρόνια, κάθετη σύνδεση και εμείς δεν έχουμε. Από τους δεκαεννέα Νομούς, από τον Έβρο μέχρι τη Θεσπρωτία, όλοι έχουν κάθετη σύνδεση στην Εγνατία και οι μόνοι καθυστερημένοι Νομοί -και όχι με υπαιτιότητα δική μας- είναι η Φλώρινα και η Πέλλα. Είναι δίπλα σας ο κ. Κουτσούκος και θα παρακαλούσα να μάς ενημερώσει για την πορεία της μελέτης. Επιτέλους, να δούμε πότε θα γίνει αυτή η μελέτη. Δεν φταίει ο ίδιος. Χαίρομαι που το έχει αναλάβει και πιστεύουμε να τελειώσει.

Θα θέλαμε, κύριε Υπουργέ, να κάνετε μία σύσκεψη στην οποία να καλέσετε τον Περιφερειάρχη και τον κ. Κουτσούκο, γιατί η κατασκευή των οδικών αξόνων, πρωτεύουσας σημασίας, πρέπει να είναι και εθνική πολιτική του Υπουργείου σας. Η πρότασή μου είναι να κάνετε μία σύσκεψη. Είπατε ότι δεν είναι άμεση ευθύνη διοικητική, είναι, όμως, πολιτική ευθύνη δική σας και της Κυβέρνησης, σε έναν Νομό, που αν πάτε, θα δείτε ότι επικρατεί θρήνος και οδυρμός.

Έχουν κλείσει, ήδη, οι δύο Μονάδες του Αμυνταίου. Πάνω από 1.600 άτομα έχουν φύγει και ψάχνουν δουλειά στη Γερμανία. Τουλάχιστον, σε κάποια τέτοια έργα, με τα οποία μπορούμε να ανακουφίσουμε την περιοχή, καλό είναι να το κάνουμε.

Γι’ αυτό, θα ήθελα μία μικρή ενημέρωση από τον κ. Κουτσούκο. Θέλω να απευθύνω και μία παράκληση προς εσάς. Μετά την Έκθεση Θεσσαλονίκης, ας κάνετε μία σύσκεψη, καλώντας τον κ. Κουτσούκο, τους Βουλευτές, τους Δημάρχους που εμπλέκονται και τον Περιφερειάρχη, για να δούμε την πορεία. Να δούμε και το δεύτερο κομμάτι, γιατί φανταστείτε από τα 50 χιλιόμετρα, γίνεται μελέτη μόνο για τα 25. Τι γίνεται για το υπόλοιπο; Θέλουμε και τη δική σας στήριξη και επίβλεψη.

Σας ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε για την υπεράσπιση της Πέλλας. Μπορώ, όμως, να πω ότι, εδώ και έναν χρόνο, το Υπουργείο Μεταφορών και ο κ. Καραμανλής έχουν κάνει πάρα πολλά πράγματα, σε ότι αφορά στην Πέλλα και τις παρακάμψεις Χαλκηδόνας και Γιαννιτσών. Έχουν μπει σε μία στέρεη βάση και γι’ αυτό χαρακτηρίστηκε ως «εθνικής σημασίας» ο δρόμος Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσά- Έδεσσα-Φλώρινα.

Αυτό μας δίνει μία μεγάλη ευελιξία και ταχύτητα για τις απαλλοτριώσεις και περιμένουμε μέχρι το τέλος του 2020, με αρχές του 2021, να έχουμε και τις ανακοινώσεις για την ένταξη των έργων σε μεγάλα χρηματοδοτικά προγράμματα.

Τον λόγο έχει ο κ. Καιρίδης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΙΡΙΔΗΣ:** Δεν μπορώ να αντισταθώ στον πειρασμό να κάνω ένα σύντομο σχόλιο για κάποια πράγματα που ακούστηκαν από έναν Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, που έχει να κάνει με την εκδίωξη από το Δημόσιο στελεχών που τελούν υπό κατηγορία, αλλά δεν έχουν καταδικαστεί. Ο Υπουργός έδωσε την πρέπουσα απάντησή του, ότι στη φιλελεύθερη Δημοκρατία και στο σωστό κράτος δικαίου δεν μπορείς να καταδικάσεις κάποιον, πριν έχεις δικαστική κρίση, απλώς και μόνο, επειδή διώκεται.

Ωστόσο, θα κρατήσω ως θετικό, κάτι που θεωρώ ότι αποτελεί «αναδίπλωση» για κάποιους στην Αντιπολίτευση. Δηλαδή, να συμφωνήσουμε ότι, όταν έχουμε δικαστική καταδίκη και έχουμε να κάνουμε με επίορκους στο Δημόσιο, τουλάχιστον, αυτοί να απομακρύνονται, διότι στο παρελθόν είχαμε κραυγές και φωνές από κάποιους στην Αντιπολίτευση που θεωρούσαν ότι δεν θα έπρεπε με τίποτα να «αγγίξουμε» τους καταδικασθέντες. Δεν μπορεί να διώχνουμε κάποιους που δεν έχουν καταδικαστεί, αλλά να κρατάμε κάποιους που έχουν καταδικαστεί. Μάλιστα, είχαμε μία περίπτωση πρωτόδικων αποφάσεων και ξεσηκώσατε «θύελλα» να τελεσιδικήσει η απόφαση και μετά. Είναι γνωστά αυτά και έγιναν πριν το 2015, πριν σοβαρευτούμε.

Πάρα πολύ σύντομα, θέλω να ρωτήσω για την Εγνατία, έναν Οργανισμό «κακοποιημένο», ο οποίος θα μπορούσε, πραγματικά, να αποτελέσει πρότυπο για τον ελληνικό δημόσιο τομέα. Δεν είναι γνωστή, όσο θα έπρεπε, η τεράστια εμπειρία που έχει η Εγνατία Οδός στην κατασκευή έργων υψηλότερης ποιότητας. Η Εγνατία έφερε μία «επανάσταση» στον χώρο της οδοποιίας στη χώρα μας. Η ποιότητά της είναι «κόσμημα», σε σχέση με τον ΠΑΘΕ και τους υπόλοιπους οδικούς άξονες της χώρας. Καινοτόμησε, πρωτοπόρησε και άνοιξε δρόμους.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά χάρη στην τεράστια εμπειρία που απέκτησε, κατάφερε, στο παρελθόν, να διεκδικήσει και να πάρει έργα στο εξωτερικό σε πολύ ανταγωνιστικές συνθήκες, όντας, είτε μελετητής, είτε επιβλέπων, είτε ως project manager και ούτω καθεξής, στα Βαλκάνια και αλλού, γιατί ήταν από τις λίγες που συμμετείχαν σε διεθνή έργα με τέτοια εμπειρία, έχοντας πίσω της έναν αυτοκινητόδρομο επτακοσίων χιλιομέτρων στη Βόρεια Ελλάδα.

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, υπήρξε η απαξίωση, η φυγή στελεχών, η «κατάρρευση» και αναρωτιέμαι, τούτων δοθέντων, ποιο είναι το όραμα της νέας Διοίκησης της Εγνατίας, μιας και σας έχουμε εδώ, κύριε Διευθύνοντα Σύμβουλε, αλλά και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου για την ανάπτυξη της Εγνατίας, σχετικά με το αν θα επανέλθει σε αυτόν τον ρόλο που είχε παίξει πριν το 2015; Δηλαδή, αν υπάρχουν αυτές οι προοπτικές ή αν είναι μία διαχείριση μιας φθίνουσας πορείας, εν πάση περιπτώσει, αξιοπρεπέστερη από το παρελθόν, αλλά φθίνουσας, έτσι και αλλιώς, ή αν θα έχουμε, πραγματικά, μία εταιρεία για την οποία θα υπερηφανευόμαστε με διεθνείς πια προοπτικές, όχι μόνο στην Ελλάδα, όπως είχε συμβεί στο παρελθόν. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Πάνας.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό θέμα της συζήτησης της Επιτροπής, αφορά σε μεγάλο βαθμό την ιδιαίτερη Πατρίδα μου, τη Χαλκιδική και έτσι μου η δίνεται ευκαιρία ως Βουλευτής του Νομού, κάνοντας μία σύντομη ιστορική αναδρομή, να εξάρω τη σημασία που έχουν για τον Νομό μας τέτοιου είδους αναπτυξιακά έργα.

Το οδικό δίκτυο Πολύγυρος- Θέρμη, το τελευταίο κομμάτι του δρόμου από τον οδικό άξονα που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τον Πολύγυρο Χαλκιδικής, έχει χωριστεί σε επιμέρους τμήματα, εκ των οποίων ένα είναι αυτό που συζητάμε σήμερα, το τμήμα Γαλάτιστα- Θέρμη, που αποφασίστηκε να υλοποιηθεί ως έργο από την Εγνατία Οδό, ως αναθέτουσα αρχή, με μειοδότρια εταιρία την ΙΝΤΡΑΚΑΤ.

Η πραγματική, όμως, σημασία του έργου, που εμείς στη Χαλκιδική γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά, είναι ότι συνδέει τις δύο πρωτεύουσες της Θεσσαλονίκης και της Χαλκιδικής στη βόρεια Ελλάδα, δηλαδή, τη Θεσσαλονίκη και τον Πολύγυρο και αποτελεί κεντρικό άξονα σύνδεσης της βόρειας Χαλκιδικής και του Αγίου Όρους με τη Θεσσαλονίκη.

Ακούγοντας, λοιπόν, αυτές τις χαρακτηριστικές τοποθεσίες, μπορεί κανείς να καταλάβει, ότι πρόκειται για έναν κεντρικό και απαραίτητο οδικό άξονα για τη διασύνδεση των περιοχών της κεντρικής Μακεδονίας με πολλούς κατοίκους, αλλά και μεγάλη επισκεψιμότητα και έντονο τουριστικό ενδιαφέρον. Το συνολικό κόστος του έργου θα ανέλθει στο ποσό των 30 εκατομμυρίων ευρώ και θα συγχρηματοδοτηθεί από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014-2020, το Ευρωπαϊκό Ταμείο και τους εθνικούς πόρους.

Εύχομαι ο προγραμματισμός που έχει ανακοινωθεί να ολοκληρωθεί άμεσα και αυτό πρακτικά να σημαίνει, ότι το 2023 η Χαλκιδική θα έχει έναν σύγχρονο οδικό άξονα, που αποτελεί μία πολυετή διεκδίκηση των τοπικών φορέων και κατοίκων. Το έργο αυτό, μάλιστα, είχε έρθει και στη φάση της μελέτης, της δημοπράτησης και της έγκρισης από το Ελεγκτικό Συνέδριο, από το 2005, επί Κυβέρνησης ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Τότε, βέβαια, δεν ευοδωθήκαν οι ενέργειες και ερχόμαστε μετά από δέκα χρόνια σε έναν Νομό, με πολύ ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά και με μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις, όπως η Χαλκιδική, να έχουμε μπροστά μας μία πολύ μεγάλη πρόκληση.

Οι επεμβάσεις οι οποίες θα γίνουν είναι πάρα πολύ σημαντικές και βοηθούν στον όλο «απεγκλωβισμό», αλλά, κυρίως, στο να μην έχουμε ζητήματα σε ένα συγκεκριμένο δίκτυο, που τα προηγούμενα χρόνια χαρακτηρίστηκε ως δρόμος «καρμανιόλα», παρουσιάζοντας εξαιρετικό υψηλό δείκτη ατυχημάτων. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα έργο με αντίκτυπο στην κοινωνία, στην οικονομία, στις μετακινήσεις, στο εμπόριο, στον τουρισμό και στη συνολική εικόνα της Χαλκιδικής και των γύρω περιοχών. Πρόκειται για ένα έργο συνολικής αναβάθμισης της ποιότητας της ζωής των πολιτών, από αυτά που συνηθίζω να λέω, ότι αξίζουν στη Χαλκιδική και ότι πρέπει, πάση θυσία, να παλέψουμε για να το αποκτήσει. Άλλωστε, παρ’ όλο που μιλάμε για έναν Νομό, τόσο τουριστικό και τόσο κοντά στη συμπρωτεύουσα και έναν Νομό που φέρει αυτές τις συγκοινωνιακές δυσκολίες, μέχρι στιγμής, έχει ελλιπείς υποδομές σε βασικούς τομείς και αυτό κυρίως πρέπει να αλλάξει.

Ειλικρινά, εύχομαι και θέλω να πιστεύω, έχοντας εδώ και τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Εγνατίας , ότι στα χρηματοδοτικά πλαίσια του 2021- 2027 την ίδια τύχη θα έχουν και τα περιφερειακά οδικά δίκτυα, όπως η σύνδεση της Εγνατίας Οδού, στο ύψος του Αγίου Προδρόμου, Οδικά Δίκτυα Πολυγύρου-Ιερισσού και Τρυπητής- Ουρανούπολης, για τα οποία έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές μελέτες.

Χαίρομαι, που επίσης, έγινε ανακοίνωση και επίσημα για το «ορφανό» χιλιόμετρο της Ποτίδαιας, ένα πολύ μεγάλο ζήτημα, και εύχομαι αυτοί οι 18 μήνες να είναι, πραγματικά, 18 μήνες υλοποίησης του έργου που θα «απεγκλωβίζει» τουριστικά την περιοχή της νότιας Χαλκιδικής. Θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί ο τουρισμός, οι επιχειρήσεις και ο αγροτικός τομέας, όλο αυτό το χρονικό διάστημα, έχουν περάσει πάρα πολλά και συνεχίζουν να πονούν με ένα πάρα πολύ δύσκολο χειμώνα μπροστά τους.

Όμως, στη μάχη που δίνουμε πρέπει να είμαστε όλοι μαζί, πρέπει να την δώσουμε όλοι μας και τέτοια έργα, έστω και την ύστατη στιγμή που υλοποιούνται, πρέπει να επικροτούνται από το σύνολο των πολιτικών δυνάμεων, των φορέων και των πολιτών.

Κι από αυτό το βήμα, θέλω να πω και εγώ με τη σειρά μου στους συμπολίτες μου, στη Χαλκιδική, ότι θα καταβάλω κάθε δυνατή προσπάθεια για να πάρει, πλέον, η Χαλκιδική αυτά που της αναλογούν και να γίνει πάλι πρωταγωνίστρια σε ένα πολύ σημαντικό κομμάτι των υποδομών, μιας και αυτό χρειάζεται.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Ολοκληρώσαμε τις τοποθετήσεις των ομιλητών.

Τον λόγο έχει ο κ. Βαρεμένος για μία δεύτερη παρέμβαση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, εγώ προσπάθησα να έχω έναν σοβαρό διάλογο μαζί σας, όσο δύσκολο κι αν είναι αυτό. Καμιά φορά, αποδεικνύεται και τιτάνιο, αλλά εν πάση περιπτώσει, ας προσπαθήσουμε να συνεννοηθούμε σε αυτή εδώ την Αίθουσα στην ελληνική γλώσσα, στα προφορικά τώρα, γιατί τα γραπτά είναι πιο δύσκολα.

Εγώ κύριε Υπουργέ είπα το εξής. Λέτε σε μένα ότι κατηγορώ ανθρώπους. Εγώ; Σας ανέφερα, ότι από την ελληνική Δικαιοσύνη υπάρχει παραπεμπτικό βούλευμα για κάποιους ανθρώπους. Δεν σας ζήτησα να καταδικάσετε. Σας είπα, όμως, ότι δεν μπορείτε και να αθωώνετε. Έγινε αντιληπτό; Στην ελληνική γλώσσα που μιλάμε, όσο την μιλάμε. Ρωτώ, λοιπόν, έγινε αντιληπτό; Όχι να καταδικάσετε, αλλά όχι και να αθωώσετε. Όχι να επιβραβεύσετε πριν το τέλος της δικαστικής διαδικασίας. Δεν έχετε το δικαίωμα αυτό.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Από πού προκύπτει αυτό;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Από που προκύπτει; Από την αναβάθμιση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τον κ. Καιρίδη τον ακούσατε; Εκτίθεστε με αυτά που λέτε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Λέω ότι κάποιοι είναι κατηγορούμενοι και μου λέτε ότι θέλετε και ονόματα. Εγώ δεν τους γνωρίζω προσωπικά τους ανθρώπους, όπως δεν γνωρίζω και έναν, εκ των κατηγορουμένων, που τον τοποθετήσατε στη Διοίκηση του ΟΑΣΘ. Ούτε αυτόν γνωρίζω προσωπικά και ούτε θέλω να τον γνωρίσω. Σας ανέφερα, όμως, ότι δεν έχετε το δικαίωμα αυτό και δεν το έχετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αλήθεια;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Βεβαίως.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Από ποιον νόμο δεν έχουμε αυτό το δικαίωμα;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Από ποιον νόμο; Είναι στοιχειώδης δεοντολογία.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Στοιχειώδης δεοντολογία;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Στοιχειώδης πολιτική δεοντολογία, όταν αναλαμβάνει κάποιος και θέλει μάλιστα να οργανώσει σε «υγιή» βάση μία εταιρεία, περιμένει να αποφανθεί η Δικαιοσύνη και ακολούθως πράττει όπως νομίζει και ορθά.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Βαρεμένε, παρακαλώ θα πρέπει να ολοκληρώσετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Μισό λεπτό, κύριε πρόεδρε. Με συγχωρείται, γιατί προσπαθώ να συζητήσω με τον Υπουργό με βάση επιχειρήματα και δεδομένα. Στο Πάτρα - Πύργος έρχεστε κάθε φορά εδώ και επιδίδεστε σε μία «Καλογριτσιάδα». Εγώ τι σας έχω πει;

Τι σας έχουμε πει; Στον επόμενο. Έκπτωτος; Ο επόμενος να περάσει σύμφωνα με τα θεσμικά ειωθότα. Και να σας πω και κάτι; Βρίσκεστε μία φάση πίσω. Είναι φίλος σας τώρα ο Καλογρίτσας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δικός μου είναι; Μήπως κάνουμε παρέα και δεν το ξέρω;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Είναι φίλος σας τώρα ο Καλογρίτσας, το λέω για να σας προφυλάξω.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δικός μου φίλος είναι;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Είπατε προηγουμένως, κάνοντας κάποιο σχόλιο στην ομιλία της κυρίας Πέρκα, ότι το μετατρέψαμε σε παραχώρηση. Μήπως, αυτό ήταν όλο το μυστικό και ταλαιπωρείτε ένα έργο; Και τι σας ζητάω; Σας ζητάω το εξής: δώστε μου ένα χρονικό όριο για την αποπεράτωση του έργου. Συγκεκριμένα. Όπως σας ζήτησα προηγουμένως, στο προηγούμενο θέμα, με ένα ναι και ένα όχι. Σας δίνω και το δικαίωμα να με διακόψετε, αν θέλετε, αφού θέλετε και τον διάλογο. Σας ζήτησα προηγουμένως, εάν θα αναζητήσετε τα 75 εκατομμύρια ευρώ, που, αχρεωστήτως, κατεβλήθησαν από το Δημόσιο. Ένα ναι ή ένα όχι και αν είναι ναι, πώς;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα τα δικαστήρια το κάνουν αυτό, κύριε Βαρεμένε. Είναι σε δικαστική διαδικασία.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Βαρεμένε, σας παρακαλώ, επαναλαμβάνουμε τις ίδιες ερωτήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Εν προκειμένω, πρέπει να είστε επισπεύδων. Πρέπει να είστε επισπεύδων. Αυτό λέω.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Θα σας παρακαλέσω, κύριε Βαρεμένε να ολοκληρώσετε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ:** Θα ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, σε αυτή την Αίθουσα είμαστε για να συζητάμε σοβαρά. Έρχεστε και λέτε διάφορα άσχετα πράγματα, όπως ότι εμείς δεν είμαστε υπέρ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Όχι, κύριε Υπουργέ, είμαστε υπέρ της υγιούς επιχειρηματικότητας που γίνεται στη βάση ορισμένων standards σε ένα ευρωπαϊκό κράτος. Υπέρ αυτής της επιχειρηματικότητας είμαστε και το ξέρετε πολύ καλά.

Και να σας πω και κάτι άλλο, έστω κι αν είναι δύσκολο να γίνει αντιληπτό. Κάποτε, τον θείο σας, τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, τον είχαν κατηγορήσει για «σoσιολμανία», επειδή διεκδίκησε κάτι από τον ρόλο του Κράτους, ο οποίος είναι διαιτητικός ο ρόλος αυτός, κύριε Καραμανλή. Είναι διαιτητικός ο ρόλος του Κράτους και αυτόν διεκδίκησε ο θείος σας και κατηγορήθηκε για «σοσιολμανία». Ειλικρινά, δεν καταλαβαίνω, πώς στέκεστε πολιτικά και επαναλαμβάνετε αυτά -να μου επιτραπεί- τα επιχειρήματα που είναι λίγο «φθηνά».

Για το έργο Άκτιο - Αμβρακία, κύριε Υπουργέ, σας πληροφορώ ότι ασχολούμαι από τότε που αναπληρωτής Υπουργός ήταν ο κ. Καλογιάννης. Αν θέλετε ρωτήστε τον. Ήταν ένας εργολάβος, ο οποίος έπρεπε να έχει κηρυχθεί έκπτωτος, προ πολλών ετών. Ο κ. Καλογιάννης τότε, επικαλείτο ορισμένα γεγονότα και δεν μπορούσε να προχωρήσει σε αυτό. Όταν ανέλαβε ο ΣΥΡΙΖΑ είχε «πέσει» αυτό το έργο 100 εκατομμύρια ευρώ.

Και να σας πω και κάτι, γιατί λέτε για τον προηγούμενο Υπουργό. Ό,τι επιπλέον έγινε για το τίμημα στο έργο Άκτιο - Αμβρακία, έγινε κατόπιν δικαστικής αποφάσεως. Σας το λέω αυτό, να το λάβετε υπόψιν σας, για όσα παράδοξα συμβαίνουν τελευταία, σε ορισμένους διαγωνισμούς. Εδώ είμαστε και θα το ξανασυζητήσουμε.

Εν πάση περιπτώσει, κάνω μία πρόσκληση στη σοβαρότητα. Πήγατε και κάνατε βόλτα στο αμαξοστάσιο. Δεν είναι καρουζέλ το Μετρό.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Βαρεμένε, σας παρακαλώ πολύ, σας παρακαλώ πολύ.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Συγνώμη, με αυτή τη λογική, αν πάμε έτσι, κύριε Πρόεδρε, θα πρέπει να μιλάω για μιάμιση ώρα. Έκανα μία πρωτολογία δέκα λεπτά για ένα συγκεκριμένο θέμα. Τα «ανοίξατε», όμως, όλα τα θέματα. Καθόμαστε εδώ, δυόμισι ώρες, και τα συζητάμε. Αυτό τώρα είναι το «θέατρο του παραλόγου». Υπάρχουν διαδικασίες κοινοβουλευτικού ελέγχου. Πραγματικά, ποτέ δεν έχω πει όχι στο να έρθω να απαντήσω. Τώρα πηγαίνουμε από το ένα θέμα στο άλλο. Συγγνώμη, αλλά αυτό δεν είναι σοβαρή συζήτηση. Αν θελήσω να απαντήσω στον κ. Βαρεμένο πρέπει να μιλάω για είκοσι λεπτά.

Εδώ ήρθαμε για μία συγκεκριμένη διαδικασία. Είναι ξεκάθαρος ο Κανονισμός της Βουλής. Δίνουμε δευτερολογία στον κ. Βαρεμένο, τώρα δευτερολογία και στο ΚΙΝΑΛ, μετά θα ζητήσουν όλοι. Να το κάνουμε αυτό, αλλά αν «ανοίγουμε» όλα τα θέματα, καταλαβαίνετε ότι δεν μπορώ να μπω στη διαδικασία να απαντώ επί παντός επιστητού. Εδώ ήρθαμε για ένα συγκεκριμένο θέμα, το οποίο το υποβαθμίζουμε ως ελληνικό Κοινοβούλιο, αγαπητοί συνάδελφοι. Όταν «ανοίγουμε» άλλα ζητήματα, υποβαθμίζουμε αυτό που συζητάμε. Συγνώμη, που το λέω αυτό, αλλά εσείς το υποβαθμίζετε, «ανοίγοντας» διακόσια θέματα. Υπάρχουν διαδικασίες κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Είμαι από τους λίγους Υπουργούς, που κάθε φορά που γίνεται μία Ερώτηση, έρχομαι εδώ και απαντάω. Λοιπόν, ας κάνουμε μία άλλη συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου για όποια θέματα θέλετε. Είμαι, πραγματικά, στη διάθεσή σας. Αλλά είναι κρίμα αυτό το, πραγματικά, πολύ σημαντικό έργο, κατά την άποψή μου, το οποίο έχει «κακοφορμίσει» να υποβαθμίζεται. Και εδώ είναι και συνάδελφοι που εκλέγονται σε αυτές τις Περιφέρειες. Ο μόνος που μίλησε πραγματικά γι’ αυτό το έργο, ήταν ο αγαπητός συνάδελφος από τη Χαλκιδική, που εκπροσωπεί το ΚΙΝ.ΑΛ., ο κ. Πάνας.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κύριε Γκόκα, ένα λεπτό μόνο επί του θέματος, για να κλείσουμε με τον κ. Υπουργό, γιατί περιμένουν συνάδελφοι την απάντηση του.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Η συζήτηση για το θέμα, όπως ανέφερα και στην πρώτη μου τοποθέτηση, αναφερόμενος στα χαρακτηριστικά του έργου, αναδεικνύει, απλώς, το διαχρονικό πρόβλημα που έχουμε στην υλοποίηση των έργων. Ποια έργα κάνουμε, πώς τα επιλέγουμε, πώς εκτελούνται. «Άνοιξαν» πολλά θέματα και από εμάς, αλλά και από τον κ. Υπουργό, που μπήκε σε κάποια ζητήματα. Προφανώς, θα γίνουν άλλες συζητήσεις ειδικές ή και γενικές για να τοποθετηθούμε. Απλώς, σε σχέση με τα προβλήματα που υπάρχουν, εφόσον θα δευτερολογήσει ο Υπουργός, αν μπορεί να μας πει δυο πράγματα παραπάνω για το τι, ακριβώς, εννοεί για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στα δημόσια έργα. Υπάρχει συμμετοχή από την πλευρά της κατασκευής, ούτως ή άλλως. Σε κάθε περίπτωση, πώς και με ποιον τρόπο, θα μπορέσει να διασφαλιστεί -θα το συζητήσουμε όταν έρθει η ώρα, γιατί τώρα δεν μπορούμε να κάνουμε αυτή τη συζήτηση σε ένα λεπτό-, ο δημόσιος έλεγχος και το δημόσιο συμφέρον. Είναι βασικά για εμάς. Βέβαια, θα περιμένουμε, ακριβώς, τις διατάξεις για να δούμε πώς θα τοποθετηθούμε όταν έρθει.

Τέλος, σε σχέση με τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι επιλογές του μεγέθους των δρόμων. Είναι κατανοητό αυτό το πλαίσιο που υπάρχει. Πώς μπορούμε σε αυτό το πλαίσιο να δούμε τις περιπτώσεις συγκεκριμένων μειονεκτικών περιοχών, όπως συμβαίνει και με άλλους τομείς υποδομών ή και εθνικής σημασίας. Επανέρχομαι, δηλαδή, συγκεκριμένα για τον άξονα Γιάννενα – Κακαβιά, ο οποίος έμεινε έξω από την παραχώρηση, με την προοπτική να υλοποιηθεί ως συνέχεια της Ιόνιας Οδού και όχι να υποβαθμιστεί. Ευχαριστώ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πραγματικά, ο κ. Φάμελλος έχει πολύ χιούμορ. Ειλικρινά. Ξέρετε στην πολιτική η γραμμή μεταξύ της σοβαρότητας και της μη σοβαρότητας είναι πολύ λεπτή. Κατηγορεί ο κ. Φάμελλος και ο ΣΥΡΙΖΑ την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη, που στην κρίση της πανδημίας έχει στηρίξει το Κράτος, τους πάντες και τα πάντα, όπως άλλωστε έχει γίνει σε όλη την Ευρώπη, αλλά αυτή είναι η πολιτική που ακολουθείτε. Μας κατηγορείτε, ότι ιδιωτικοποιούμε τα πάντα. Μιλάτε σοβαρά, κύριε Φάμελλε; Εσείς που δεσμεύσατε για 99 χρόνια όλες τις ΔΕΚΟ στο Υπερταμείο, ενώ προεκλογικά λέγατε τα αντίθετα; Απορώ δεν ντρέπεστε να βγαίνετε να τα λέτε αυτά; Νομίζετε ότι οι ψηφοφόροι σας και οι δικοί μας ψηφοφόροι και όλοι οι ψηφοφόροι έχουν μνήμη χρυσόψαρου;

Καταρχήν, είδα και μία διαφοροποίηση με το ΣΥΡΙΖΑ. Φαίνεται ότι τα πολλά προβλήματα που έχετε εσωτερικά, βγαίνουν και στις κοινοβουλευτικές παρουσίες. Η κυρία Πέρκα και κ. Βαρεμένος μίλησαν για τη χρησιμότητα αυτού του έργου απ’ ότι κατάλαβα και ότι πρέπει να γίνει. Ο κ. Φάμελλος, μάς λέει ότι δεν πρέπει να γίνει αυτό το έργο. Συνεννοηθείτε, κ. Φάμελλε με τους συναδέλφους σας, γιατί είπατε ότι δεν πρέπει να γίνει αυτό το έργο και ότι είναι ξεπερασμένο. Στα Πρακτικά πηγαίνετε να δείτε τι είπατε, εκτός εάν δεν θυμάστε τι λέτε. Συνεννοηθείτε μεταξύ σας, λοιπόν, γιατί προφανώς το Κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης είναι «κολλημένο στις λάσπες» και δεν μπορείτε να συνεννοηθείτε για τα απλά.

Σε ότι αφορά σε όλα τα άλλα που είπατε, πολύ ευχαρίστως, να σας απαντήσω και να σας πω ποια είναι η βασική αρχή της ιδιωτικής επίβλεψης. Η βασική αρχή της ιδιωτικής επίβλεψης είναι αυτό που συμβαίνει σε όλον τον πολιτισμένο κόσμο. Και εμείς το έχουμε πει αυτό ως Αντιπολίτευση στο Πρόγραμμα Υποδομών που είχαμε παρουσιάσει. Και μάς ψήφισε ο κόσμος και γι’ αυτό. Τι λέμε λοιπόν; Λέμε, ότι, όπως πολύ σωστά είπε ο κ. Σταμενίτης, με τους ελεγκτές δόμησης τελείωσε η αυθαιρεσία στις πολεοδομίες. Θυμάστε τι γινόταν στις πολεοδομίες; Οι αγαπημένοι υπερασπιστές του «πατερούλη» δημοσίου; Τα θυμάστε; Τα «λαδώματα» τα θυμάστε, κ. Φάμελλε; Αυτούς υποστηρίζετε. Θα έπρεπε να ντρέπεστε. Έχετε κάνει και στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Δεν τα ξέρετε αυτά;

Ήρθε λοιπόν και είπε κάτι σωστό και έγινε πράξη. Δηλαδή, η εποπτεία ανήκει στο ελληνικό Δημόσιο. Ο δημόσιος υπάλληλος αναβαθμίζεται, δεν υποβαθμίζεται, διότι είναι αδιανόητο να πιστεύουμε, ότι για κάθε έργο μπορεί να έχουμε έναν δημόσιο υπάλληλο να κάνει επίβλεψη. Εξάλλου, αυτό το μοντέλο το έχετε χρησιμοποιήσει και εσείς με τον ανεξάρτητο μηχανικό σε όλες τις συμβάσεις παραχώρησης, σε αυτές που ήσασταν εναντίον.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν διέκοψα κανέναν. Θα κάτσετε τώρα και θα τα ακούσετε, διότι «το ψέμα έχει κοντά ποδάρια» και είναι ελεεινό εκ μέρους σας να παραπληροφορείτε για άλλη μία φορά το Σώμα του ελληνικού Κοινοβουλίου. Λοιπόν, αφού συμφωνήσετε τελικά ή διαφωνήσετε, αν είστε υπέρ αυτού του έργου ή όχι, συνεννοηθείτε τρεις άνθρωποι είστε.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχετε συνεννοηθεί; Έρχεστε, λοιπόν, εσείς και κατηγορείτε την Κυβέρνηση για ιδιωτικοποίηση, όταν το μόνο πράγμα που κάνατε, είναι να ακολουθήσετε και εσείς την πεπατημένη και τις συμβάσεις παραχώρησης να συνεχίσετε και να ολοκληρώσετε, πληρώνοντας, μάλιστα, «πανωπροίκια» στους εργολάβους 750 εκατομμύρια. Μπράβο σας! Συγχαρητήρια!

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποιες απαλλοτριώσεις; Κυρία Πέρκα μην μιλάτε, δεν ξέρετε τι λέτε και εκτίθεστε. Ακούστε, τι είπε η κυρία Πέρκα, γιατί αυτό δεν έχει ξαναειπωθεί ποτέ. Λέει «γιατί να φταίει το Δημόσιο για τις ρήτρες αρχαιολογίας και απαλλοτριώσεων;» Δηλαδή, έρχεται ένας ιδιώτης και λέει στο Δημόσιο θα σου κάνω αυτό το έργο. Αν, όμως, το έργο αυτό καθυστερήσει με δική σου υπαιτιότητα, ποιος θα το πληρώσει αυτό; Δηλαδή, πρέπει οι απαλλοτριώσεις σε αυτή τη χώρα να κρατάνε 500 χρόνια;

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρία Πέρκα, σας παρακαλώ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πέρκα, εγώ δεν διέκοψα κανέναν. Θα ακούσετε την απάντηση. Έρχεται, λοιπόν, σήμερα η Κυβέρνηση και χρησιμοποιεί τη διαδικασία του 7α για να γίνονται οι απαλλοτριώσεις πιο γρήγορα. Δηλαδή, περνάμε για τα μεγάλα εθνικά έργα, με διαδικασίες εξπρές, τις απαλλοτριώσεις από το Υπουργικό Συμβούλιο.

Να απαντήσω, επιτέλους, και για το έργο, διότι τα θίξατε όλα τα θέματα, αλλά για το συγκεκριμένο έργο δεν είπατε. Μας «κουνάτε το δάχτυλο», εσείς που πέντε χρόνια δεν κάνατε τίποτα για τις απαλλοτριώσεις. Σας πληροφορώ, ότι οι απαλλοτριώσεις, εννοείται ότι έχουν ολοκληρωθεί και γι’ αυτό περνάει το έργο από τη Βουλή.

Επίσης, είπε η κυρία Πέρκα για τα διπλώματα οδήγησης. Ποιοι; Εσείς που κρατήσατε «ομήρους» 100.000 ανθρώπους;

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τέσσερα χρόνια τι κάνατε γι’ αυτό κυρία Πέρκα;

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ)ΠΕΡΚΑ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έναν νόμο τον οποίο τον διαλύσατε.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου).

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τι να «ξηλώσουμε», αφού δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Ακούστε, φέρατε έναν νόμο για τα διπλώματα, ο οποίος νόμος έβαλε στην «ομηρία» 100.000 οδηγούς. Δεν μπορούσαν να βγάλουν διπλώματα, διότι δεν μπορούσατε να τον εφαρμόσετε. Σήμερα που μιλάμε, ο κόσμος πάει και βγάζει δίπλωμα και σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα θα αναθεωρήσουμε αυτόν τον θεσμό. Έλεος, λοιπόν, με το ψέμα. Έλεος, με το ψέμα.

Θα ήθελα να απαντήσω στο θέμα που θέσατε και εσείς, αυτό της ιδιωτικής επίβλεψης. Ο θεσμός της ιδιωτικής επίβλεψης υπάρχει στην «Εγνατία οδό Α.Ε.», από τότε που ιδρύθηκε και λέγεται construction manager.Μην παίζουμε με τις λέξεις σε αυτή την Αίθουσα. Μην παίζουμε με τις λέξεις σε αυτή την Αίθουσα.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Φάμελλε, θέλετε να παίξουμε με τις λέξεις; Εσείς στην Αριστερά έχετε μία τάση γενικά να αλλάζετε την έννοια των όρων. Ιδιωτική επίβλεψη, λοιπόν, επί της ουσίας υπάρχει, στα έργα παραχώρησης που έγιναν. Τα πέντε μεγάλα έργα έγιναν με ιδιωτική επίβλεψη. Ο ανεξάρτητος μηχανικός έκανε την επίβλεψη. Τι λέμε, λοιπόν, εμείς για να ξεμπλοκάρει η διαδικασία; Ένας Δήμος, που είναι μικρός Δήμος και δεν έχει τεχνική υπηρεσία να μπορεί να πάρει από ένα μητρώο μηχανικών, άρα, δίνουμε δουλειά και τους μηχανικούς, όπως γίνεται με τους ελεγκτές δόμησης, έναν μηχανικό να κάνει την επίβλεψη, πάντα, υπό την εποπτεία -κ. Βαρεμένε και έχετε δίκιο σε αυτό- των τεχνικών υπηρεσιών του Δημοσίου. Αυτή τη λογική δεν την ανακαλύψαμε από το κεφάλι μας. Ακολουθείται σε όλες τις χώρες της Ευρώπης.

Αποτελεί -κατά την άποψή μου- απίστευτη υπερβολή εκ μέρους σας να μας «κουνάτε το δάχτυλο» για τον ν.4412, για έναν νόμο που εσείς τροποποιήσατε και ήταν ευρωπαϊκή οδηγία. Τον φέρατε να τον ψηφίσουμε στο τέλος του 2016 και «παγώσατε», στην κυριολεξία, επί δύο χρόνια, όλα τα δημόσια έργα. Ρωτήστε όλους τους Δημάρχους. Στη συνέχεια, αφού καταλάβατε το μέγεθος της αστοχίας, διότι νομοθετούσατε πάντα στο «γόνατο», ήρθατε και τροποποιήσατε αυτόν τον νόμο πάνω από 300 φορές.

Έφερε η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ νόμο για τις δημόσιες συμβάσεις, τον ν.4412. Τους είχαμε πει τότε ότι αυτό που κάνετε είναι «εγκληματικό». Όχι μόνο εμείς και το ΚΙΝ.ΑΛ. και το Τεχνικό Επιμελητήριο και όλοι οι φορείς και είπαμε ότι θέλει πολύ μεγάλη προσοχή να νομοθετήσουμε. Νομοθετήσατε, δεν είχατε έτοιμες τις κυα για τις επιτροπές, δηλαδή, τη δευτερογενή νομοθεσία. Καθυστερήσατε δεκατέσσερις μήνες να βγάλετε τη δευτερογενή νομοθεσία. Τα κάνατε, όπως τα κάνατε. Τροποποιήσατε τον νόμο τριακόσιες τριάντα φορές και έρχεστε και μας «κουνάτε το δάχτυλο». Και να τον αλλάξουμε, θα τον αλλάξουμε σωστά, κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Τέσσερις μήνες το λέω.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θέλει δουλειά για να τον αλλάξουμε, γιατί εμείς δεν νομοθετούμε στο «γόνατο». Δεν είμαστε της θεωρίας εμείς, της θεωρίας και της φιλοσοφίας. Έχουμε κάτσει με Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή όλα τα Υπουργεία. Επισπεύδων Υπουργείο είναι το Υπουργείο Ανάπτυξης και θα έρθει ένας νόμος για λόγους καλής νομοθέτησης, χωρίς τροπολογίες, συνολικά και θα αλλάξει. Έχουμε μιλήσει με τους Δήμους, έχουμε μιλήσει με τις Περιφέρειες, έχουμε μιλήσει με το ΤΕΕ.

Να κλείσω, λοιπόν, λέγοντας, ότι εδώ διακρίνεται, ποιοι είναι σοβαροί, κύριε Βαρεμένο και ποιοι δεν είναι. Ποιος είναι αυτός ο οποίος ξέρει να νομοθετεί, ποιος δεν ξέρει να νομοθετεί και ποιος, πραγματικά, λέει τα πράγματα με το όνομά τους. Όταν, λοιπόν, αναφέρεστε σε 400 θέματα, δείχνετε αδυναμία να έχετε έναν σοβαρό πολιτικό λόγο. «Πετάγεστε» από το ένα θέμα στο άλλο, για να περάσετε τα προβλήματα που, προφανώς, έχετε στην παράταξή σας, τα οποία, μάλιστα, φάνηκαν σε αυτήν εδώ την Αίθουσα. Άλλα έλεγε ο κ. Φάμελλος για το συγκεκριμένο έργο, άλλο έλεγε η κυρία Πέρκα. Όταν, λοιπόν, σοβαρευτείτε και συνεννοηθείτε μεταξύ σας, να μας το πείτε και εμάς για να κάνουμε έναν σοβαρό διάλογο. Σοβαρός διάλογος με αυτή τη διαδικασία, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορεί να γίνει. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό το σημείο ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις εργασίες ολοκλήρωσης του έργου για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον οδικό άξονα Θεσσαλονίκης - Πολυγύρου.

Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Υπουργό για την πολυεπίπεδη ενημέρωση, αλλά και τους συναδέλφους μας για τη «γόνιμη» συζήτηση.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Καιρίδης Δημήτριος, Μελάς Ιωάννης, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Σταμενίτης Διονύσιος, Βαρεμένος Γεώργιος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Φάμελλος Σωκράτης, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Δελής Ιωάννης, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 13.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ**