**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 30 Σεπτεμβρίου 2024, ημέρα Δευτέρα και ώρα 13.15΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)του Μεγάρου της Βουλής, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού».

Στη συνεδρίαση παρέστη ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κατσώτης Χρήστος, Τσοκάνης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κτενά Αφροδίτη, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα και καλή εβδομάδα. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού».

Στη συνεδρίαση παρίσταται ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

Όσον αφορά στον προγραμματισμό των συνεδριάσεων, η πρότασή μου είναι η επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου να ολοκληρωθεί σε τρεις συνεδριάσεις. Ειδικότερα, η σημερινή συνεδρίαση θα αφιερωθεί στη συζήτηση επί της αρχής και οι επόμενες δύο, οι οποίες προτείνω να διεξαχθούν αύριο Τρίτη 1η Οκτωβρίου θα διατεθούν στην ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και ώρα 13:00 και στη συζήτηση επί των άρθρων, ώρα 16:00. Αμφότερες θα διεξαχθούν στην αίθουσα που βρισκόμαστε σήμερα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη», δηλαδή στη 223.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα οι Εισηγητές και Ειδικοί Αγορητές να προτείνουν τους φορείς που επιθυμούν να κληθούν στην αυριανή συνεδρίαση. Θα παρακαλούσα οι προτάσεις σας να κατατεθούν και γραπτώς στη Γραμματεία της Επιτροπής, ώστε να καταρτιστεί ο σχετικός κατάλογος τον οποίο θα αναγνώσω στη συνέχεια της σημερινής συνεδρίασης.

Τον λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Σούκουλη, προκειμένου να προτείνει τους φορείς που θα κληθούν για ακρόαση. Ελάτε, κυρία Σούκουλη, έχετε το λόγο.

**ΜΑΡΙΑ - ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ - ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Προτείνω να συμμετέχουν στην επόμενη συνεδρίαση, το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), η παραχωρησιούχος εταιρεία μέχρι τις 5 Οκτωβρίου «ΑΤΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ Α.Ε.» δια του Διευθύνοντα Συμβούλου της, η «ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ Α.Ε.», η εταιρεία που είναι νέα παραχωρησιούχος και το Σωματείο Εργαζομένων της Αττικής Οδού. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης, ο Εισηγητής της Μειοψηφίας. Ελάτε, κ. Μαμουλάκη.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Νομίζω ότι είναι αποκρυσταλλωμένη η εικόνα αυτών που πρέπει να κληθούν. Προφανώς το ΤΑΙΠΕΔ, η παραχωρησιούχος εταιρεία που πράγματι κατασκεύασε το έργο και το παραδίδει εντός ολίγων ημερών, όπως και η νέα πλέον κατάσταση η νέα αντισυμβαλλόμενη πλέον με το ΤΑΙΠΕΔ εταιρεία, που επίκειται να αναλάβει το έργο. Και προφανώς και ο Σύλλογος Εργαζομένων, που όπως γνωρίζουμε υπάρχει, για να διατυπώσει τις απόψεις του. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Θα παρακαλούσα να καταθέσετε και γραπτώς τις προτάσεις σας. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ, ο κ. Πάνας, μέσω υπηρεσιών Webex. Κύριε Πάνα, μας ακούτε;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Καλησπέρα σας. Θα ήθελα να προσθέσω και τον Πρόεδρο του Συλλόγου Μελετητών Ελλάδας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος, η κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»):** Ευχαριστώ. Προτείνουμε την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ) και τον Σύλλογο Εργαζομένων στην Αττική Οδό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κυρία Μανωλάκου.

Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ», η κυρία Αθανασίου.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ–ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Η «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ» προτείνει την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, την Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος, το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ» και το Σωματείο Οδηγών Ταξί Αττικής. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια της «ΝΕΑΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ», η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Κι εμείς καλούμε την (ΕΜΔΥΔΑΣ), την Ένωσης Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων και το Σωματείων των Εργαζομένων στην Αττική Οδό. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της «ΝΙΚΗΣ», ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Καλημέρα. Ακούστηκαν κάποιοι φορείς που έχουν κληθεί από προηγούμενα κόμματα. Θα ήθελα με ενδιαφέρον και θα παρακαλέσω το Προεδρείο να κάνει ό,τι μπορεί για να παραστεί και ο εκπρόσωπος της LAMDA DEVELOPMENT, η οποία είναι η εταιρεία που έχει κάνει μια μελέτη από ό,τι έχουμε δει στον τύπο, σχετικά με την επέκταση της Αττική Οδού. Και θα ήθελα με ενδιαφέρον να δω αυτή τη μελέτη - δεν ξέρω αν έχει γίνει αποδεκτή από την Κυβέρνηση. Αλλά επειδή προφανώς στα 25 χρόνια εκμετάλλευσης της Αττικής Οδού έχει ασχοληθεί και με την ολοκλήρωση και επέκταση της Αττικής Οδού, θα ήθελα πραγματικά να ρωτήσουμε τον εκπρόσωπο της LAMDA DEVELOPMENT να μας πει τη γνώμη του, για να αξιολογήσουμε και το κατά πόσον είναι συμφέρουσα η σύμβαση για το ελληνικό δημόσιο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κ. Βρεττέ.

Το λόγο ο Ειδικός Αγορητής της «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ», ο κ. Καζαμίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ–ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Θα ήθελα αρχικά να παρατηρήσω ότι οι προθεσμίες για τις δύο επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής είναι ασφυκτικές. Γνωρίζουμε βεβαίως ότι αυτό το νομοσχέδιο έχει κατατεθεί πολύ αργά, ότι υπάρχει μέσα μια ρήτρα που λέει ότι αν καθυστερήσει λίγο περισσότερο το δημόσιο θα επιβαρυνθεί και θέλουμε καταρχήν να εκφράσουν τη διαμαρτυρία μας για το γεγονός ότι έφτασε στη Βουλή την τελευταία στιγμή. Στο εντελώς παραπέντε. Και γι’ αυτό είμαστε υποχρεωμένοι τώρα να κάνουμε μια συνεδρίαση σήμερα, με το ζόρι δύο μέρες, μετά αφότου κατατέθηκε το νομοσχέδιο, το βράδυ της Παρασκευής κατατέθηκε και είναι 250 σελίδων. Αύριο οι φορείς θα κληθούν, θα πρέπει να τους ακούσουμε. Και αμέσως μόλις τους ακούσουμε, θα πρέπει να κάνουμε μια τελευταία συνεδρίαση στην οποία ό,τι ακούσαμε και ό,τι προλάβαμε να καταγράψουμε, χωρίς να διαβάσουμε τα Πρακτικά, θα πρέπει να το επεξεργαστούμε και να το συζητήσουμε στις τέσσερις το απόγευμα. Αυτά τα πράγματα μας βρίσκουν εντελώς αντίθετους. Θεωρούμε ότι θα έπρεπε από την πλευρά του Υπουργείου να υπάρχει μεγαλύτερος σεβασμός στη Βουλή και στις διαδικασίες επεξεργασίας των νομοσχεδίων, όπως αυτές περιγράφονται στον Κανονισμό της Βουλής.

Έρχομαι τώρα στους φορείς. Κάποιοι ακούστηκαν προηγουμένως. Θα επαναλάβω αυτούς, αλλά και μια σειρά άλλων που προτείνουμε εκ μέρους της «ΠΛΕΥΣΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ». Καταρχήν, θα θέλαμε να κληθούν ο Σύλλογος Ιδιοκτητών Ι.Χ . Επιβατικών Αυτοκινήτων, η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΟΦΑΕ), η Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, ο Συνήγορος του Καταναλωτή, η WWF Ελλάς Περιβαλλοντική Οργάνωση, το Σωματείου Εργαζομένων Αττικής Οδού, η Κίνηση Πολιτών κατά των Διοδίων του Δήμου Αταλάντης, το ΤΑΙΠΕΔ, το Ινστιτούτο του Καταναλωτή (ΙΝΚΑ) και ο Συνήγορος του Πολίτη. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς. Οι παρατηρήσεις σας καταγράφηκαν. Αυτό που μπορώ να προσθέσω εγώ είναι ότι η Διάσκεψη των Προέδρων έχει αποφασίσει να εισαχθεί στην Ολομέλεια την Πέμπτη το νομοσχέδιο. Οι προθεσμίας είναι πάντα πιεστικές στο κοινοβουλευτικό έργο. Ωστόσο, όπως είπατε και εσείς, τηρούνται έστω και οριακά.

Να πάμε τώρα στον κ. Κόντη, τον Ειδικό Αγορητή από τους «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ», για να καταθέσει την πρότασή του για τους φορείς.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Το Ινστιτούτο Προστασίας του Καταναλωτή, τη Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, το Συνδικάτο Επαγγελματιών Οδηγών Φορτηγών Αυτοκινήτων, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Οδηγών Ταξί και την Ένωση Πολυτέκνων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε, κ. Κόντη.

Θα παρακαλέσω για μία ακόμη φορά να δοθούν γραπτώς οι προτάσεις σας στην Γραμματεία της Επιτροπής μας. Εισερχόμαστε τώρα, κυρίες και κύριοι, στον κύκλο των τοποθετήσεων των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών. Όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να λάβει το λόγο παρακαλώ επίσης να ενημερώσει τη Γραμματεία της Επιτροπής μας.

Το λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας, η κυρία Σούκουλη.

**ΜΑΡΙΑ ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Σήμερα είναι μια μέρα βαθιάς θλίψης για την Κορινθία μας. Από χθες το μεσημέρι, ο Δήμος Ξυλοκάστρου– Ευρωστίνης δοκιμάζονται και, δυστυχώς, συνοδεύεται όλη αυτή η τεράστια ζημιά και περιουσιών και φυσικού κάλλους με την απώλεια δύο νέων ανθρώπων. Θέλω να στείλω τα ειλικρινή μου συλλυπητήρια και στις συζύγους και στα παιδιά αυτών των ανθρώπων, των ηρώων - επιτρέψτε μου να πω. Αιωνία τους η μνήμη. Όσον αφορά τη συζήτηση για την Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, μια κύρωση που μας φέρνει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Δε μπορώ να μην τονίσω ότι αφορά σε ένα πολύ σημαντικό οδικό άξονα της χώρας, έναν αυτοκινητόδρομο που άλλαξε την κυκλοφοριακή ροή στο λεκανοπέδιο της Αττικής, αλλά και στις μετακινήσεις των όμορων Περιφερειών. Ένα έργο υποδομής που βελτίωσε την καθημερινότητα εκατομμυρίων πολιτών και μας έκανε να αισθανθούμε ότι πλησιάζουμε τις καλές πρακτικές των προηγμένων ευρωπαϊκών κρατών.

Η Σύμβαση που έρχεται για συζήτηση και κύρωση στην Επιτροπή μας και σε λίγες μέρες στην Ολομέλεια του Ελληνικού Κοινοβουλίου καλύπτει και τις ανάγκες του «σήμερα» της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και της εθνικής μας οικονομίας και παράλληλα εξασφαλίζει την ελάφρυνση των νέων γενιών του «αύριο» από βάρη του παρελθόντος. Πράττουμε, δηλαδή, ακριβώς, αυτό που δεσμεύτηκε και ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και η Κυβέρνησή μας, αλλά και όλοι εμείς, η Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας. Προχωράμε με σταθερά βήματα για τη δημιουργία της Ελλάδας που προοδεύει και συγκλίνει με την προηγμένη Ευρώπη και, ναι, αυτό το επιτυγχάνουμε πέρα από ιδεολογικές ιδεοληψίες, αγκυλώσεις με σύμπραξη με τον Ιδιωτικό Τομέα, με διαφάνεια με ακέραια προσήλωση στην εξυπηρέτηση του δημοσίου συμφέροντος, υιοθετώντας καλές πρακτικές που αποδείχτηκαν στην πράξη ότι υπηρέτησαν πρώτα και πάνω από όλα τους πολίτες παρέχοντάς τους υπηρεσίες υψηλού επιπέδου που αποδείχθηκαν στην πράξη ότι υπηρέτησαν την ελληνική οικονομία, την απασχόληση, αλλά και την υγιή επιχειρηματικότητα που είναι απαραίτητη για την πρόοδο της χώρας.

 Συγκεκριμένα, η διαχείριση του εν λόγω αυτοκινητοδρόμου έχει υπογραφεί με την από 23/5/996 Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με το ν. 2445/1996, ΦΕΚ Α` 274 και η διάρκειά της λήγει στις 5/10/2024. Για το λόγο αυτό κατέστη αναγκαία η διεξαγωγή διαγωνισμού από το ΤΑΙΠΕΔ για την εκ νέου παραχώρηση, όπου και προέκυψε η σύμβαση που έρχεται προς κύρωση στην Επιτροπή μας και ακολούθως στην Ολομέλεια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο στρατηγικός στόχος της νέας Σύμβασης Παραχώρησης, είναι η διατήρηση της αξίας του Αυτοκινητόδρομου, καθώς και η αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών λειτουργίας του Οδικού Άξονα προς όφελος των χρηστών, αλλά και των πολιτών στην ευρύτερη περιοχή. Η σύμβαση παραχώρησης προβλέπει το ποσό ανταλλάγματος των 3,27 δισ. €, ποσό που είναι το υψηλότερο στην ιστορία του ΤΑΙΠΕΔ και όπως έχει ήδη ανακοινώσει η Κυβέρνηση, αυτό το οικονομικό αντάλλαγμα που θα διατεθεί θα είναι για τη μείωση του δημοσίου χρέους, το οποίο μόνον από αυτή τη συναλλαγή περιορίζεται σχεδόν κατά 1,5 μονάδα του ΑΕΠ. Πέραν αυτού του εφάπαξ ανταλλάγματος προβλέπεται μέσα στο άρθρο ότι «ο παραχωρησιούχος θα αποδίδει ετησίως στο ΤΑΙΠΕΔ ποσοστό επί της πάσης φύσεως εσόδων από την εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου» που υπολογίζεται γύρω στα 7,5%, ενώ κατά τη διάρκεια της παραχώρησης θα υλοποιήσει και επενδύσεις και δαπάνες αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού ύψους περίπου 480 εκατ. €. Συν το ότι προβλέπεται και καινούργια εξίσωση, μια και στη σύμβαση προβλέπεται - μέσα σε έναν υπολογισμό τελών διοδίων - μια μείωση του Τέλους από τα 2,8 € στα 2,5 €, όταν ξεκινήσει η παραχώρηση, 6 Οκτωβρίου του τρέχοντος. Η μείωση αυτή αφορά στις κατηγορίες οχημάτων: Επιβατικά Ι.Χ., Ελαφρά Εμπορικά Οχήματα και Αυτοκίνητα με Τροχόσπιτα.

Όπως χαρακτηριστικά τόνισε και ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, η Σύμβαση Παραχώρησης της Αττικής Οδού είναι η μεγαλύτερη από τις 9 συνολικά αποκρατικοποιήσεις που ολοκλήρωσε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών τον τελευταίο χρόνο. Γίνεται, επομένως, κατανοητό σε όλους ότι πρόκειται για μια Σύμβαση τεράστιας σημασίας για το Ελληνικό Κράτος, και, βεβαίως, οφείλουμε να εξάγουμε τη δουλειά και Του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Χρήστου Σταϊκούρα, διότι είναι η πρώτη φορά στην Ελλάδα, που ο αυτοκινητόδρομος περνά με διαγωνισμό σε μια νέα περίοδο παραχώρησης, με νέο παραχωρησιούχο, κάτι που, σίγουρα, απαιτεί μεθοδικότητα και άρτιο συντονισμό, προκειμένου να διευθετηθούν όλες οι απαραίτητες ρυθμίσεις, ώστε να προχωρήσει η διαδικασία άμεσα και αποτελεσματικά. Θα δούμε και στην κατ άρθρον εξέταση της Σύμβασης΄, διατάξεις που διασφαλίζουν την επαρκή συντήρηση, την εύρυθμη λειτουργία του οδικού άξονα, αλλά, κυρίως, την προστασία του δημόσιου συμφέροντος και, φυσικά, των πολιτών-χρηστών της. Η συσσωρευμένη εμπειρία υλοποίησης της πρώτης σύμβασης μας επέτρεψε και την καλύτερη κατάρτιση της σύμβασης που συζητούμε, με κύριο στόχο τη διασφάλιση της ορθής εκτέλεσης της Σύμβασης Παραχώρησης και του έργου. Ενδεικτικά, προβλέπονται οι σχετικοί όροι για την άσκηση των υποχρεώσεων εκ μέρους του παραχωρησιούχου, όπως είναι η εξασφάλιση της διαρκούς διαθεσιμότητας του έργου παραχώρησης, με σκοπό να μην παρεμποδίσουν οι χρήστες από το να χρησιμοποιούν ελεύθερα τον Αυτοκινητόδρομο. Ο παραχωρησιούχος θα αξιολογείται κάθε 2 έτη, αλλά και μεμονωμένα επί των βασικών δεικτών απόδοσης και σε περίπτωση αδυναμίας επίτευξης των στόχων προβλέπεται η επιβολή χρηματικών ποινών και άλλες κυρώσεις, ανάλογα με την υστέρηση στην προβλεπόμενη επίδοση.

Σημαντικό, επίσης, είναι ότι επαναλαμβάνεται η υποχρέωση του παραχωρησιούχου να συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους που καθορίζονται στους συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους του έργου, όπως, επίσης, και με τα οριζόμενα στις περιβαλλοντικές άδειες, ενώ υποχρεώνεται να συντάσσει ετησίως εκθέσεις περιβαλλοντικής διαχείρισης του έργου παραχώρησης με επακόλουθη διαδικασία δημοσιοποίησής τους.

Όσον αφορά στη δυνατότητα επιβολής τελών διοδίων που έχει ο παραχωρησιούχος, τίθενται και οι συγκεκριμένοι όροι και οι προϋποθέσεις για την αναπροσαρμογή τους.

Τέλος, ρυθμίζονται οι υποχρεώσεις αποδοχής ελέγχου του έργου της παραχώρησης προ της λήξης της περιόδου παραχώρησης απόδοσης των στοιχείων του έργου παραχώρησης κατά τη λήξη της και τυχόν υποχρεώσεων μετά από επιθεώρηση του Δημοσίου από πλευράς παραχωρησιούχου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε μπροστά μας τη νέα Σύμβαση Παραχώρησης της Αττικής Οδού, ενός αυτοκινητόδρομου που άλλαξε τη ζωή των κατοίκων του Λεκανοπεδίου προς το καλύτερο. Πρόκειται για ένα έργο υποδομών που θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι είναι κομβικής σημασίας για την Ελληνική Κοινωνία, αλλά και για την Εθνική Οικονομία, ένα έργο υποδομών που απέδειξε ότι η σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα μπορεί να λειτουργήσει αποδοτικά και για τα 2 μέρη και δεν υπάρχει ισχυρότερο κριτήριο επιτυχίας αυτού του έργου από την ίδια τη χρήση του αυτοκινητοδρόμου. Οι πολίτες της ευρύτερης περιοχής το προτιμούν για την ποιότητα των υπηρεσιών που αποκομίζουν, για την οδική ασφάλεια που τους παρέχει και, γενικότερα, γιατί σταθμίζουν ότι το όφελος υπερκαλύπτει το κόστος της χρήσης του.

Ως Πολιτεία έχουμε χρέος να συνεχίσουμε σε αυτόν τον ασφαλή δρόμο προόδου και σταθερότητας, εναρμονισμένοι με τις ιδιαίτερες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν σήμερα στην πατρίδα μας, μακριά από τις «σειρήνες» της καθυστέρησης, της οπισθοδρόμησης, προστατεύοντας, πάνω από όλα και πρώτα από όλα, το δημόσιο συμφέρον. Αυτό δεσμευτήκαμε απέναντι στον Ελληνικό Λαό και αυτό πράττουμε. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς την κυρία Σουκούλη.

Το λόγο έχει αμέσως τώρα ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Μαμουλάκης.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Καταρχάς, να ξεκινήσω κι εγώ με τις ευχές μου, αν είναι δυνατόν να έχουμε γρήγορη και άμεση κατάσβεση της πυρκαγιάς στην Κόρινθο, όπου ήδη έχουμε θρηνήσει δύο συμπολίτες μας. Βέβαια, δε μπορώ παρά να στηλιτεύσω την κίνηση του κ. Κικίλια, του Υπουργού, ο οποίος έσπευσε στις αρχές του Σεπτέμβρη, να πανηγυρίσει - και μάλιστα με μορφή πάρτι - εντός του διημέρου της ΔΕΘ τη λήξη της περιόδου, η οποία, φυσικά, δεν έχει λήξει, όσον αφορά στην πυροπροστασία του τόπου μας. Οφείλει η πολιτεία, οφείλει η κυβέρνηση, να πράξει τα δέοντα και να είναι πάντα σε κατάσταση «alarm», διότι το μέτωπο από ό,τι μαθαίνουμε είναι μεγάλο. Ευτυχώς δεν υπάρχουν άλλα ισχυρά μέτωπα στη χώρα, οπότε ελπίζουμε και ευελπιστούμε και θα πιέσουμε θεσμικά, στο μέτρο του δυνατού, ώστε να υπάρχουν τα κατάλληλα μέτρα και να κλείσει αυτός ο κύκλος που δυστυχώς και φέτος το καλοκαίρι μας στοίχισε πολύ περιβαλλοντικά και όχι μόνο και με απώλεια ανθρώπινων ζωών.

Τώρα, ξεκινάμε από τη θεσμική προσέγγιση της συγκεκριμένης κύρωσης σύμβασης παραχώρησης που, όπως είπε προηγουμένως και ο συνάδελφος από την Πλεύση Ελευθερίας, πραγματικά δεν εναρμονίζεται με τα κοινοβουλευτικά ήθη και γίνομαι πιο συγκεκριμένος. Η σύμπτυξη και η πίεση χρόνου σε όλες τις εκφάνσεις της. Πρώτον, Παρασκευή αργά το βράδυ, σχεδόν σε Σάββατο, έρχεται μία σύμβαση 246 σελίδων, αν δεν κάνω λάθος, με ότι αυτό συνεπάγεται για το Σώμα, για όλους εμάς που καλούμαστε να τη μελετήσουμε και να τοποθετηθούμε δύο εικοσιτετράωρα μετά. Δεν είναι μόνο αυτό, αλλά είναι κοινή επιθυμία της κυβέρνησης, φαντάζομαι, κοινοβουλευτικά να επισπευσθεί και η συζήτηση στο Ελληνικό Κοινοβούλιο για την εν λόγω κύρωση, μια κύρωση σύμβασης που, ως απόλυτο μέγεθος, αν μη τι άλλο, το ποσό είναι τέτοιο και η παραχώρηση, η υποδομή του ελληνικού δημοσίου τέτοια, που νομίζω ότι θα ήταν σωστό ηθικά, κοινοβουλευτικά να συζητηθεί εκτενώς, σχοινοτενώς, εις τρόπον ώστε να αποκτήσει εικόνα και ο Έλληνας πολίτης και όχι μέσα σε δύο εικοσιτετράωρα και απ’ ότι φαντάζομαι Ολομέλεια την Πέμπτη να έχει κύρωση. Αυτό είναι κάτι το οποίο η κυβέρνηση σε αυτά τα έξι χρόνια μας έχει συνηθίσει. Δεν είναι προσόν του Υπουργείου Υποδομών. Το έχουμε δει σε πολύ χειρότερες εκφάνσεις σε άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες άλλων υπουργείων, αλλά δεν μπορούσαν να μην συζητηθεί λίγο πιο αναλυτικά.

Ένα ερώτημα το οποίο, φαντάζομαι, θα κληθεί να απαντήσει ο κύριος Υπουργός είναι απλό. Μου προκαλεί εντύπωση γιατί επισπεύδων Υπουργείο σήμερα και δώσης κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, είναι το Υπουργείο σας, κύριε Σταϊκούρα, όπου, βεβαίως, έχει λόγο και ρόλο. Αλλά τώρα, πλέον, δεν υπάρχει κατασκευαστικό υποκείμενο. Δηλαδή, πέραν του maintenance κομματιού, της συντήρησης, που έχει κάποιες εργασίες, έχουμε δει πετασμάτων και λοιπών, δεν έχει εργοληπτικό σκέλος μέσα. Το λογικό, επειδή έχετε θητεύσει και στο Υπουργείο Οικονομικών, θα ήταν να ήταν εδώ σήμερα στη θέση σας ο κύριος Χατζηδάκης, ο οποίος, μάλιστα, έχει κάνει και δηλώσεις κατά τη διάρκεια της υπογραφής της Σύμβασης. Αυτό είναι ένα εύλογο ερώτημα, καθαρά κοινοβουλευτικό, αλλά οφείλω να το θέσω επί τάπητος. Τώρα, τι έχουμε. Έχουμε την κορυφαία, ίσως, υποδομή, βάση αρτηρίας και απόδοσης, απόδοσης χρηματοοικονομικής και όχι μόνο, στη χώρα. Έχουμε μια υποδομή η οποία ολοκλήρωσε την απόσβεση της. Ο προηγούμενος παραχωρησιούχος, ουσιαστικά, όφειλε να κατασκευάσει ένα βαρύ τεχνικά έργο όπως ήταν η Αττική Οδός, να το λειτουργήσει και να αποσβέσει με τη λήξη της συγκεκριμένης παραχώρησης. Εδώ, λοιπόν, έχουμε μια πρωτοβουλία της κυβέρνησης 5 έτη αυξημένη, στα 25 έτη πλέον. Πάμε σε μια παραχώρηση. Πράγματι , το είπε και η κυρία συνάδελφος τη συμπολίτευσης προηγουμένως, είναι η πρώτη φορά στην ιστορία του ελληνικού δημοσίου που καλείται η πολιτεία να διαχειριστεί μια τέτοια υποδομή η οποία οιονεί, ναι, μπορεί να έχει σοβαρά πρόσοδα για το ελληνικό δημόσιο. Εν προκειμένω, είδαμε τον πλειοδοτικό διαγωνισμό, ο οποίος προχώρησε και ολοκληρώθηκε με θεατές και αθέατες πτυχές. Εν πάση περιπτώσει, έχουμε μια ανάδοχη κατάσταση στην οποία επ’ αυτού συζητάμε.

Τώρα, εδώ, υπάρχει ένα ζήτημα. Το ζήτημα, καταρχάς, είναι καθαρά πολιτικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Μια τέτοια υποδομή, η οποία προφανώς προσδίδει έσοδα στο ελληνικό δημόσιο. Το πολιτικό σκέλος είναι πως επιθυμούμε τέτοιες υποδομές να λειτουργούν στη χώρα και τα πρότυπα και τα παραδείγματα, good practices ή όχι, στο εξωτερικό. Στα λιμάνια, το έχουμε πει πολλές φορές και με την πρόσφατη ιδιωτικοποίηση και του Λιμένος Ηρακλείου, σε λίγο και του Λιμένος Πατρών και του Λιμένος Ηγουμενίτσας, μια αέναη αρεσκεία στην ιδιωτικοποίηση των υποδομών, των πυλών εισόδου της πατρίδας μας, με ότι αυτό συνεπάγεται για το μέλλον.

Το ίδιο πρέπει να λειτουργεί και στις αρτηρίες, στις οδικές αρτηρίες. Τα 25 έτη για μία παραχώρηση στις οποίες υπάρχουν κάποια ζητήματα που θα θέσουμε σήμερα, όσο προλάβαμε με τη μελέτη της σύμβασης, αλλά θα επανέλθουμε και στην αυριανή, βέβαια, συνεδρίαση εν είδει ερωτημάτων. Για παράδειγμα, βλέπουμε ότι προβλέπεται μετά το 5ο έτος μια αύξηση έως και 30% στα διόδια τέλη τα οποία θα επιβάλλονται. Βέβαια με τον μέσο όρο, πάντα, να κινείται στα 2,5 ευρώ ως τιμή εκκίνησης.

Μια παρατήρηση εδώ. Προσέξτε, κύριε Σταϊκούρα. Κατασκευάστηκε ένα έργο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, τι επωμίσθει ο προηγούμενος ανάδοχος για να το κατασκευάσει, βαρύ τεχνικό έργο. Το ξέρετε πολύ καλά, 70 χιλιόμετρα ανάπτυγμα με ιδιαίτερα τεχνικά και χρέωνε όλους εμάς τους φορολογούμενους με 2,50, 2,80 ευρώ μετά από λίγα χρόνια, για την κατασκευή και τη λειτουργία. Και εδώ τι έχουμε; Εδώ έχουμε μόνο τη λειτουργία. Ένα, ευτυχώς, καλά κατασκευασμένο έργο που, βεβαίως, θέλει συντήρηση, αλλά είναι καθαρά έσοδα. Δεν έχει επενδυτικό άγχος, επενδυτικό βάρος η παραχωρησιούχος εταιρεία που καλείται τώρα να το λειτουργήσει. Και έχουμε το ίδιο ύψος ή, τέλος πάντων, μερικώς μειωμένο στα 2,50 ευρώ αρχής γενομένης σε μερικά εικοσιτετράωρα.

Άρα εδώ υπάρχει ένα εύλογο ερώτημα. Γιατί το initial price, το αρχικό τίμημα, για τα διόδια τέλη είναι τόσο υψηλό; Λες και καλείται να κατασκευάσει μια νέα Αττική Οδό η νέα παραχωρησιούχος. Και πάμε τώρα σε κάτι ακόμα πιο κρίσιμο. Πράγματι υπάρχει ένας μέσος όρος που πρέπει να διατηρείται στα 2,50 ευρώ. Πρώτον, ο ενδεικτικός δείκτης τιμών, που επένδυσαν σαν παραδοχή το Σεπτέμβρη. Να σας θυμίσω, το ξέρετε καλά και από την προηγούμενή σας θητεία, ο Σεπτέμβρης είναι πάντοτε υψηλότερος, βάσει τιμαριθμικών αποτιμήσεων, μήνας του έτους για τη χώρα μας. Γιατί λοιπόν εκκινούμαστε από τον Σεπτέμβρη; Ένα ερώτημα. Για να σας προλάβω, δεν είναι θέμα Σεπτέμβρη με Σεπτέμβρη που θα παραμείνει το ποσοστό, ενδεχομένως μερικώς αυξημένο. Είναι γιατί αρχικά θα υπολογίσετε από το Σεπτέμβρη του 2025 εν προκειμένω γιατί είναι ο πρώτος Σεπτέμβρης που θα υπάρχει στη σύμβαση παραχώρησης;

Ξαναεπανέρχομαι, όμως, στο μείζον. Είναι το εξής. Στο 5ο έτος μπορεί ο παραχωρησιούχος να επιβάλλει έως και 30% αύξηση των διοδίων τελών, προσέξτε, σε περιόδους χρονικές που αυτός θα κρίνει. Βεβαίως, διατηρώντας το μέσο όρο στα 2,50 ευρώ εν προκειμένω. Όταν έχουμε το annual average daily traffic, δηλαδή την ετήσια μέση ημερήσια κυκλοφορία, που είναι το «ευαγγέλιο» για να βγει οποιαδήποτε πρόγνωση και πρόβλεψη στο χρόνο. Λέω το εξής, λοιπόν. Το επιχείρημα είναι ότι πρέπει να μειωθεί η κίνηση. Ο δρόμος είναι κορεσμένος. Το βιώνουμε όλοι όσοι χρησιμοποιούμε την Αττική Οδό σε ιδιαίτερες κρίσιμες χρονικές περιόδους. Όμως δεν είναι μόνο το Παρασκευή – Κυριακή, επιστροφή είτε πρωινές ώρες που ταλαιπωρούνται Αθηναίοι και επισκέπτες και λοιποί.

Εκεί δίνουμε τη δυνατότητα στη σύμβαση να μπορεί ο παραχωρησιούχος να αυξήσει έως και 3,30 ή 3,40 ευρώ το διόδιο τέλος στις περιόδους αιχμής; Πιστεύουμε, πραγματικά, ότι αυτό το τέλος, το αυξημένο, θα αποτρέψει τον πολίτη να χρησιμοποιήσει την Αττική Οδό; Μιλάμε για εργαζόμενους ως επί το πλείστον που, ούτως η άλλως, και 15 ευρώ να είναι το τέλος θα χρησιμοποιήσουν τη αρτηρία γιατί δεν έχουν άλλη προσέγγιση για να πάνε στη δουλειά τους με ασφάλεια και έγκαιρα. Τουλάχιστον οι περισσότερες περιπτώσεις.

Άρα, τι γίνεται εδώ; Δημιουργούμε ένα παράθυρο, για να μην πω κερκόπορτα, υπερβάλλουσας κατάστασης όσον αφορά τα έσοδα του παραχωρησιούχου και, εν πάση περιπτώσει, αφού γίνεται αυτό, πώς δεν αποτιμάται για το ελληνικό δημόσιο ώστε να έχουμε καλύτερη τιμή; Προσέξτε, εδώ κινδυνεύουμε να έχουμε μια κατάσταση για 20 χρόνια, δεδομένου ότι μπορεί να έχει αυτή τη δυνατότητα που ενεργοποιείται για τον ανάδοχο παραχωρησιούχο από το 5ο έτος και μετά. Από το 5ο μέχρι το 25ο έτος, κατά το δοκούν, να αυξάνει την τιμή έως και 30% σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους που αυτός κρίνει. Προφανώς, οι περίοδοι και οι χρόνοι αιχμής είναι αυτοί που θα διαλέξει ο παραχωρησιούχος και θα κρατήσει το μέσο όρο χαμηλότερο όταν στις νυχτερινές ώρες θα κατεβάζει το τίμημα ενδεχομένως και στο 1,50 ευρώ. Μα το πλήθος, το μεγάλο, το πλήθος το μεγάλο είναι και τα έσοδα τα πολλά, θα είναι στις ώρες αιχμής. Το τονίζω αυτό. Τώρα, για να ξέρουμε τι παραδίδουμε. Εμείς έχουμε πολιτικές διαφορές, εξόχως ενδιαφέρουσες κατ’ εμέ, όσον αφορά το πώς θεωρούμε ότι πρέπει να χρησιμοποιείται μια δημόσια δομή. Θεωρούμε ότι η Αττική Οδός θα μπορούσε κάλλιστα, με μια στελεχιακή ενίσχυση, από τη στιγμή που δεν έχει κατασκευαστικό έργο μπροστά, να τη διαχειριστεί το ελληνικό δημόσιο και να έχει πάρα πολλά έσοδα. Γνωρίζουμε τη δέσμευση του 2011, η οποία υπεβλήθη από τα τότε μνημόνια, αλλά είναι μια διαφορά που, νομίζω, εμείς την αποτυπώνουμε.

Πάμε λίγο σε κάποια ζητήματα που θέλουμε- και στην πρώτη Επιτροπή οφείλουμε θεσμικά- να τα ζητήσουμε και πιο συγκεκριμένα, κύριε Σταϊκούρα, στην παράγραφο 3-3, «Προσαρτήματα σειρά ισχύος του εσωτερικού άρθρο 3 της σύμβασης παραχώρησης, ορίζεται ότι το κείμενο της παρούσας σύμβασης αποτελεί το μόνο σε ισχύ κείμενο το οποίο θα υποβληθεί από το Δημόσιο για να κυρωθεί με νόμο, εξαιρουμένων των προσαρτημάτων του». «Εξαιρουμένων των προσαρτημάτων του» λέει και είναι αντιληπτή η μη-κύρωση με νόμο των προσαρτημάτων, ωστόσο δεν είναι αντιληπτό, γιατί δεν κατατέθηκαν στο Σώμα προς πληροφόρηση και κατανόηση των λαμβανομένων στη σύμβαση στοιχείων μέσω των προσαρτημάτων. Ουσιαστικά λοιπόν θεωρούμε, ότι εκ των ουκ άνευ την υποχρέωσή σας να καταθέσετε, εν είδει πληροφόρησης στο Σώμα, και όλα τα προσαρτήματα της σύμβασης.

Και πιο συγκεκριμένα, για να αναφέρουμε και στο Σώμα, κύριε Πρόεδρε, απουσιάζουν τα εξής προσαρτήματα: Πρώτον, υπόδειγμα συμβατικών εγγράφων, δεύτερον, πρωτόκολλο παράδοσης-παραλαβής χώρου εκτέλεσης του έργου, τρίτον, λειτουργία και συντήρηση, τέταρτον, νομιμοποιητικά έγγραφα, πέμπτον, ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης, έκτον, μερίδιο παραχωρησιούχου σε κεφαλαιακή δαπάνη ειδικής μεταβολής της νομοθεσίας, έβδομο, χρηματοοικονομικό μοντέλο, όγδοο, αναπροσαρμογή σύμβασης λειτουργίας χρηματοοικονομικού μοντέλου λόγω γεγονότος αναπροσαρμογής, ένατο, σύμβασης ανεξάρτητου μηχανικού, δέκατο, σύμβαση λειτουργίας, ενδέκατο, σύμβαση μελέτης συντήρησης, δωδέκατο, η δεσμευτική προσφορά και δέκατο τρίτο, πράξη σύστασης παραχωρησιούχου. Στο εσωτερικό άρθρο 3 της σύμβασης παραχώρησης για την αμοιβή παραχώρησης, είναι το ποσό των 3,270 δις ευρώ που πρέπει να καταβληθεί προ ή κατά την ημερομηνία έναρξης παραχώρησης. Παράλληλα προβλέπεται, η ετήσια αμοιβή για κάθε έτος, αν δεν κάνω λάθος, στο 7,5%.

Νομίζω ότι και αυτό είναι κάτι σημαντικό, ώστε να είμαστε ενήμεροι για να μπορούμε να τοποθετηθούμε και ευκρινώς για τα ζητήματα που διέπουν τη συγκεκριμένη σύμβαση και το τονίζω για άλλη μια φορά, είναι μία σύμβαση η οποία είναι καινοφανής για τα ελληνικά δεδομένα, καινοφανής όχι για τη σύνταξη αυτή- καθ’ αυτή, όσον αφορά ότι κληρονομούμε καθαρό ένα ακίνητο, μία υποδομή, η οποία έχει τρομακτικές δυνατότητες εσόδων βεβαίως και ο τρόπος με τον οποίο γίνεται, είναι κάτι το οποίο θα συζητήσουμε και εκτενώς στις υπόλοιπες Επιτροπές. Νομίζω ότι έθεσα κάποια εύλογα ερωτήματα, υπάρχουν κι άλλα θέματα τα οποία θεωρούμε ότι είναι αρκετά σημαντικά, αλλά επειδή φαντάζομαι ότι η επιχειρηματολογία από πλευράς Κυβέρνησης για την ευελιξία που δίδει στον παραχωρησιούχο να επιβάλλει υψηλότερα διόδια- τέλη δηλαδή-είναι ουσιαστικά για να καταπολεμήσει ή να απομειώσει ουσιαστικά τη μεγάλη κίνηση στους δρόμους της Αττικής Οδού, να σας πω ότι ο δρόμος έχει συγκεκριμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, το πλήθος των οχημάτων αυξάνεται ραγδαία στο Λεκανοπέδιο τα επόμενα χρόνια και δεν δημιουργεί καμία συνθήκη ανάσχεσης η επιβολή διοδίων υψηλότερων, γιατί πάλι ο δρόμος αυτός θα χρησιμοποιείται. Οι άνθρωποι είναι αναγκασμένοι εκ των πραγμάτων, μη έχοντας άλλη σοβαρή επιλογή, να οδηγηθούν και να οδηγούνται προς την Αττική Οδό.

Άρα με αυτά τα ερωτήματα και αυτές τις παρατηρήσεις, ολοκληρώνω την πρώτη μου τοποθέτηση, κύριε Πρόεδρε και έχω και μια παράκληση, γιατί άκουσα από το πλαίσιο των ωρών για την Ακρόαση Φορέων αύριο και την Τρίτη, αν δεν κάνω λάθος, άρα αυτό σημαίνει, λοιπόν, ότι συμπτύσσεται η «κατ’ άρθρον» με την «β΄ ανάγνωση», όπως το έχουμε ξανακάνει σε άλλες κυρώσεις;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι, αυτό ακριβώς είναι, δε θα γίνει η «β΄ ανάγνωση», θα είναι η «κατ’ άρθρον», εφόσον θα έχουν προηγηθεί στη 1μμ οι φορείς και στις 4μμ, αύριο Τρίτη το απόγευμα, θα γίνει η «κατ’ άρθρον» συζήτηση, όπως πολύ καλά είπατε, έχουμε κάνει και σε άλλες κυρώσεις.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ.Μαμουλάκη, τον Εισηγητή της Μειοψηφίας και θα δώσω τον λόγο τώρα στον Ειδικό Αγορητή του ΠΑΣΟΚ, τον κ. Πάνα, ο οποίος συμμετέχει στη συνεδρίαση μας μέσω των υπηρεσιών WebEx.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ»):** Καλησπέρα σας. Στο εν λόγω σχέδιο νόμου, το ζήτημα που αντιμετωπίζει η αξιολογούμενη ρύθμιση είναι η κύρωση της από 12ης Σεπτεμβρίου 2024, Σύμβαση Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού, μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ και της «Νέα Αττική Οδός Παραχώρησης» δηλαδή της ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ. Οι βραχυπρόθεσμοι στόχοι της αξιολογούμενης ρύθμισης, σύμφωνα πάντα με την αιτιολογική έκθεση, είναι η διευκόλυνση της εγκατάστασης του νέου παραχωρησιούχου στον αυτοκινητόδρομο της Αττικής Οδού κατά την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης, καθώς και η συμπλήρωση των ρυθμίσεων της σύμβασης παραχώρησης, σε μία σειρά από επιχειρησιακά θέματα, ενώ ως μακροπρόθεσμος στόχος αναφέρεται, η διατήρηση της αξίας του αυτοκινητοδρόμου για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

Το έργο, βέβαια, μας παραπέμπει στην περίοδο των μεγάλων έργων που έχουν υπογραφεί επί ΠΑΣΟΚ, έργα που συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη της χώρας, έργα όπως το Ρίο-Αντίρριο, το Μετρό, που παρ` όλες τις κριτικές που ασκήθηκαν από τις επόμενες κυβερνήσεις, τελικά τα αποδέχθηκαν. Η Αττική Οδός από την πλευρά της, αποτελεί τον περιφερειακό αυτοκινητόδρομο της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας, με τη μέση ημερήσια κυκλοφορία να ξεπερνά τα 240.000 οχήματα. Για τη διαχείριση, επίσης, του αυτοκινητόδρομου, έχει υπογραφεί η από 23/5/1996 Σύμβαση Παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με το ν.2445/1996 και η διάρκειά της η οποία λήγει 5/10/2024. Το κόστος της κατασκευής κατανεμήθηκε το 32%- 420 εκατομμύρια ευρώ- κατέβαλε το Δημόσιο μαζί με τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ γύρω στα 675 εκατομμύρια ευρώ ήταν τα δάνεια που εξασφάλισε η κοινοπραξία με την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου. Περίπου, βέβαια, 175 εκατομμύρια ευρώ ήταν η ιδία συμμετοχή της κοινοπραξίας που την εκμεταλλεύεται. Αναφορικά με το θέμα της απόσβεσης των κεφαλαίων που τοποθετήθηκαν κατά την κατασκευή της Αττικής Οδού και ως εκ τούτου, η επιστροφή του οδικού άξονα στο ελληνικό Δημόσιο, η παραχωρησιούχος κοινοπραξία έχει την υποχρέωση να κατασκευάσει πενταετή διάρκεια κατασκευής και στη συνέχεια να λειτουργήσει το έργο 18 χρόνια κατ’ ανώτατο όριο, με αντάλλαγμα την είσπραξη διοδίων στη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης. Σύμφωνα, λοιπόν, με τη σύμβαση, η περίοδος παραχώρησης λήγει τον Οκτώβριο του 2024. Από το 2006, επίσης, έχει αρχίσει να διανέμει μέρισμα στους μετόχους η «Αττική Οδό», καθώς μέχρι τότε αποπληρώνουν τα δάνεια. Μέχρι σήμερα ο οδικός άξονας των 70 χιλιομέτρων έχει εισπράξει από τα διόδια αρκετά δισ. ευρώ- άνω των 4 δις- και καθαρά κέρδη πολλών εκατομμυρίων. Εδώ, λοιπόν, δημιουργείται μια αντίφαση και μία αναντιστοιχία, όσον αφορά την επίτευξη του στόχου της μέγιστης απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου της παραχωρησιούχου.

Στις γενικές παρατηρήσεις, για άλλη μια φορά, γνωρίζοντας το χρονικό διάστημα λήξης της σύμβασης, έρχεται προς ψήφιση η κύρωση της νέας, με την ενημέρωση να γίνεται σε εμάς μόλις λίγες μέρες πριν την είσοδο του σχεδίου νόμου στη Βουλή. Οικονομικά στοιχεία για τα κέρδη των εταιριών διαχείρισης, ωφέλειες η απώλειες για το ελληνικό Δημόσιο, ωφέλειες ή βελτιώσεις των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους χρήστες της Αττικής Οδούς, προφανώς είναι στοιχεία τα οποία, για κάποιο λόγο δεν μας κοινοποιούνται, ώστε να έχουμε πλήρη γνώση και ενημέρωση, για να έχουμε τεκμηριωμένα και ποσοτικά στοιχεία από το ΤΑΙΠΕΔ, όπως συγκοινωνιακές και οικονομικές μελέτες, κατά πόσον οι όροι που υπογράφει η σύμβαση της Κυβέρνησης της σύμβασης παραχώρησης και τις συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, εκπληρώνουν τον σκοπό τους, δηλαδή να λειτουργούν προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος.

Ο Πρωθυπουργός μάλιστα, έσπευσε να προαναγγείλει τη μείωση της τάξης του 10% στα διόδια- από 2,8 ευρώ στα 2,5 ευρώ- αποκρύπτοντας ότι αυτό προβλεπόταν στη σύμβαση και αφορά μόνο πέντε έτη και ότι υπάρχει η δυνατότητα, πιθανότητα αμέσως μετά, να εκτοξευθούν τα 3,25 ευρώ ανά διέλευση. Σε κάθε περίπτωση, το αντίτιμο των διοδίων- το 2,8 ευρώ- σήμερα έχει οριστεί στην παλαιά σύμβαση και περιλαμβάνει την απόσβεση του κόστους κατασκευής της οδού, τη συντήρηση και τη λειτουργία αυτής στη διάρκεια της παραχώρησης. Στη νέα σύμβαση παραχώρησης που φέρνετε προς κύρωση στη Βουλή, δεν περιλαμβάνεται η κατασκευή νέων μεγάλων έργων και οι συμβατικές υποχρεώσεις του νέου παραχωρησιούχου και που οι οποίες θα αφορούν αποκλειστικά και μόνο τη λειτουργία της συντήρησης της οδού. Συνεπώς, η μείωση της τιμής των διοδίων στη νέα σύμβαση καθίσταται επιβεβλημένη και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να προβάλλεται ως αποτέλεσμα κυβερνητικής επιλογής. Ερωτήσεις επίσης, τίθενται, για ποιο λόγο δεν έχουμε δραστική μείωση της τιμής των διοδίων στη νέα σύμβαση, αφού πλέον ο νέος παραχωρησιούχος θα έχει να αποσβέσει σημαντικά λιγότερα έξοδα, συγκριτικά με την προηγούμενη σύμβαση, που περιλάμβανε και το κόστος κατασκευής τους. Θεσμική, λοιπόν, υποχρέωση της Πολιτείας, θα ήταν ο διαρκής κρατικός έλεγχος της αυστηρής τήρησης των όρων της σύμβασης, έτσι ώστε να διασφαλίζονται το σύνολο των συμφερόντων των εμπλεκομένων μερών. Η ανυπαρξία, λοιπόν, μηχανισμού επίβλεψης και διαφάνειας στα πρότυπα ελέγχου των συμβάσεων των δημοσίων έργων θα δημιουργήσει στρεβλώσεις, όπως αντιλαμβάνεστε για το δημόσιο συμφέρον. Ως εκ τούτου, όμως κρίνεται επιβεβλημένη η επαρκής τεκμηρίωση και η αιτιολόγηση του Υπουργείου κατά πόσο η προηγούμενη παραχώρηση έληξε μέσα στα χρονικά όρια της Σύμβασης και να αιτιολογεί τις μεγάλες χρονικές υπερβάσεις.

 Στις ερωτήσεις τις οποίες θα θέλαμε να θέσουμε στον Υπουργό και το Υπουργείο είναι αν θα έπρεπε - και νομίζουμε ότι θα έπρεπε - να του έχουν γνωστοποιηθεί οι απαραίτητες συγκοινωνιακές, οικονομοτεχνικές και η μελέτη σκοπιμότητας για την παραχώρηση της λειτουργίας της Αττικής Οδού, ώστε να τεκμηριώνεται η αξία του τιμήματος και η αξία του ποσοστού που παίρνει το Ελληνικό Δημόσιο στο χρόνο της μελλοντικής παραχώρησης. Επίσης, ότι η κυβέρνηση οφείλει να αιτιολογήσει με βάση συγκοινωνιακές και τεχνικοοικονομικές μελέτες και όχι επικοινωνιακές ανακοινώσεις πώς μια ελάχιστη μείωση της τάξης του 10% επί του αρχικού αντιτίμου των διοδίων σε έναν, ήδη, κατασκευασμένο αυτοκινητόδρομο αντικατοπτρίζει το βέλτιστο οικονομικό αντίτιμο για το δημόσιο συμφέρον και επίσης αν η προηγούμενη παραχώρηση έληξε στα χρονικά όρια της Σύμβασης και με ποια στοιχεία τεκμηριώνεται η τυχόν χρονική υπέρβαση αυτή. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς τον Πάνα.

Δίνω αμέσως τώρα το λόγο στην κυρία Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΤΙΚΟ ΚΟΜΜΑ ΕΛΛΑΔΑΣ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω και εγώ από την πυρκαγιά στην Κορινθία. Τραγικός είναι ο απολογισμός, δύο νεκροί, αλλά και ζημιές σε σπίτια, καμένα δάση, καλλιεργήσιμες εκτάσεις και εδώ υπάρχουν ερωτήματα για το τι πρόληψη υπήρξε. Βεβαίως, αυτό που είναι το πρώτο και βασικό είναι να στηριχτούν οι πληγέντες και να ξεκινήσει η πλήρης αποκατάσταση των ζημιών και κυρίως μέτρα πρόληψης για τον κίνδυνο κατολισθήσεων στις καμένες εκτάσεις με τις πρώτες βροχές. Φυσικά συλλυπητήρια στις οικογένειες των δύο εθελοντών που έχασαν τη ζωή τους, προσπαθώντας να βοηθήσουν συγχωριανούς τους.

Έρχομαι τώρα στη Σύμβαση. Εξ αρχής δηλώνουμε ότι το Κ.Κ.Ε. καταψηφίζει την κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης της Αττικής Οδού, γιατί είμαστε ενάντια στην ιδιωτικοποίηση των οδικών αξόνων. Πληρώνουμε βροχή από διόδια με το που βγαίνουμε από την πόρτα του σπιτιού μας, όταν οι δρόμοι έχουν φτιαχτεί με λεφτά του λαού. Ειδικά, η Αττική Οδός είναι ο οδικός άξονας της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και βασικό τμήμα του οδικού δικτύου του Νομού Αττικής, δηλαδή, θα έπρεπε να έχουν φτιαχτεί και άλλοι τέτοιοι οδικοί άξονες, χρειάζονται. Ωστόσο, συνολικά όλες οι Συμβάσεις Παραχώρησης λειτουργούν σε βάρος του συμφέροντος του λαού και των κοινωνικών αναγκών. Ειδικά αυτή της Αττικής Οδού, όπως αναλυτικά εξηγεί σε ανακοίνωσή της η Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών, μιλάω για την ΕΜΔΥΔΑΣ, υπήρξε πιλότος για πολλές που ακολούθησαν και για αυτό αποκαλείται και ως Λεόντιος. Υπογράφτηκε από την αμαρτωλή σοσιαλδημοκρατία της κυβέρνησης Σημίτη το 1996, περιέχοντας τον όρο ότι θα μπορούσε να διακοπεί η περίοδος παραχώρησης που λήγει τον Οκτώβριο του 2024, εάν θα είχε ξεπεράσει η απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου το 13%, δηλαδή, είχε τη μέγιστη απόδοση το μετοχικό κεφάλαιο της παραχωρησιούχου και τότε θα ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει το έργο στο Ελληνικό Δημόσιο.

 Ουσιαστικά η παραχωρησιούχος όχι μόνον το κάλυψε, αλλά το είχε ξεπεράσει, όμως με διάφορα τερτίπια το συγκάλυπταν και οι ίδια, αλλά και οι εναλλασσόμενες κυβερνήσεις (Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, ΠΑΣΟΚ, συμμαχικά σχήματα και λοιπά). Ποτέ δεν κάνανε έλεγχο όλες αυτές οι κυβερνήσεις που μεσολάβησαν, αλλά δεχόντουσαν αυτό που η Κοινοπραξία φρόντιζε να εμφανίζει, δηλαδή, εμφάνιζε υπέρογκα έξοδα και δαπάνες μειώνοντας έτσι στο ελάχιστο τα καθαρά κέρδη. Η γνωστή συνταγή, δηλαδή, ληστρικής κερδοφορίας με τις πλάτες των κυβερνήσεων, γιατί με το κεφάλαιο είναι και όχι με το λαό. Το ίδιο δε γίνεται και με τους ενεργειακούς ομίλους και το πανάκριβο ηλεκτρικό ρεύμα και άλλα;

 Μάλιστα έφτασαν χρονιές που η συντήρηση του αυτοκινητόδρομου έφτανε να στοιχίζει ακόμα και ένα εκατομμύριο ευρώ ανά χιλιόμετρο. Μα καλά, έναν αυτοκινητόδρομο 70 χιλιομέτρων με τι τον έστρωναν και τον συντηρούσαν; Με χρυσάφι; Η Σύμβαση, λοιπόν, της Αττικής Οδού άλλωστε δεν προέβλεπε κανένα πλαφόν στο κόστος συντήρησης του αυτοκινητόδρομου, οπότε στοίχιζε όσο ήθελαν οι εργολάβοι, όμως με έναν έλεγχο στα συνολικά έσοδα, στα αθροιστικά κέρδη και στο ύψος των μερισμάτων στους μετόχους γρήγορα έβγαζες το συμπέρασμα της ληστείας που γινόταν και για αυτό η ΕΜΔΥΔΑΣ με συγκεκριμένα νούμερα και αναλύσεις όχι αεριτζίδικα την ονομάζει «σκανδαλώδη Σύμβαση» αναδεικνύοντας τη ληστεία. Απόσβεση, λοιπόν, έγινε, κέρδη δισεκατομμυρίων απόλαυσε η Κοινοπραξία.

Θα έπρεπε ο οδικός άξονας της Αττικής Οδού να δοθεί στον λαό χωρίς διόδια, δηλαδή, να καταργηθούν και μάλιστα να χρησιμοποιείται και από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (Αστικά Λεωφορεία και λοιπά), αλλά ταυτόχρονα να κατασκευαστεί και νέος παράλληλος οδικός άξονας, αφού σήμερα η Αττική Οδός μπουκώνει και πληρώνουμε διόδια και καθυστερήσεις έχουμε πάμπολλες και καθημερινές. Αυτό το αναφέρω, γιατί στη Σύμβαση υπήρχε ο όρος απαγόρευσης της κατασκευής παράλληλου αυτοκινητοδρόμου από το κράτος, εξασφαλίζοντας έτσι τη μονοπώληση και κερδοφορία στους Ομίλους. Έτσι ποδοπατάτε τις λαϊκές ανάγκες και βασανίζετε καθημερινά τους εργαζόμενους να φτάσουν έγκαιρα και με ασφάλεια στις εργασίες τους. Όχι, λοιπόν δεν καταργείτε τα διόδια, αν και έχει γίνει απόσβεση, αλλά τα διαιωνίζετε προκλητικά, ξεδιάντροπα στο νέο παραχωρησιούχο τη «ΓΕΚ – ΤΕΡΝΑ» μέσα από αυτή τη Σύμβαση που έχουμε μπροστά μας. Τι κάνει ο νέος Όμιλος; Ακολουθεί την ίδια συνταγή του προηγούμενου. Ιδρύει ξανά δύο Εταιρείες, η μία αναλαμβάνει τη διαχείριση και η άλλη τη συντήρηση και εκμετάλλευση του οδικού άξονα, δοκιμασμένο σχήμα, πολύ αποδοτικό, χρυσοφόρο.

Αντί, λοιπόν, να καταργήσετε τα διόδια μας κοροϊδεύετε. Λέτε ότι το οικονομικό αντάλλαγμα ύψους 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ θα διατεθεί για τη μείωση του δημόσιου χρέους και έτσι μόνο από αυτή τη συναλλαγή περιορίζεται σχεδόν κατά ενάμιση μονάδα του ΑΕΠ. Αυτό είναι άλλοθι για να συνεχίσετε να αρμέγετε τους εργαζόμενους στα διόδια, αφού ένας εργαζόμενος θα συνεχίσει να πληρώνει 5 ευρώ για να χρησιμοποιεί την Αττική Οδό που δεν φημίζεται ούτε για την ασφάλεια, ούτε για την εξυπηρέτηση, αν κρίνουμε από το καθημερινό μποτιλιάρισμα, τα συχνά ατυχήματα και το φιάσκο του εγκλωβισμού στα χιόνια το 2022. Αυτό εσείς το ονομάζετε αξιοποίηση δημόσιας περιουσίας και δημόσιο συμφέρον.

Για να φανεί δήθεν η φιλολαϊκή πολιτική της κυβέρνησης, αν και είναι αντιδραστική και φιλομονοπωλιακή, εμφανίζεται στην υπογραφή της νέας Σύμβασης Παραχώρησης της Αττικής Οδού το επίτευγμα ότι τα διόδια σε αυτόν τον οδικό άξονα θα μειωθούν από τα 2,8 ευρώ στα 2,5 ευρώ. Αυτό είναι κοροϊδία, γιατί ο Όμιλος που την εκμεταλλεύεται θα εξακολουθήσει να θησαυρίζει από έναν δρόμο που φτιάχτηκε με χρήματα του ελληνικού λαού και επιπλέον δεν έχουν περάσει ούτε 5 μήνες από όταν η κυβέρνηση επέβαλε αυξήσεις 8% στα διόδια του υπόλοιπου εθνικού δικτύου, όπου κουμάντο κάνει η ίδια η Εταιρεία που αναλαμβάνει και την Αττική Οδό.

 Συγκεκριμένα, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ ελέγχει το 100% των συμβάσεων των οδικών παραχωρήσεων, Νέα Οδός, δηλαδή, Ιόνια Οδός και Αθηνών - Λαμίας και η κεντρική οδός είναι η Ε65 και έχει μερίδιο 17% στην Ολυμπία Οδό, ενώ έχει κερδίσει και περιμένει την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και τριών κάθετων οδικών αξόνων της, ποσοστό 75% για 35 έτη. Δεν της κόστιζε τίποτα το μπουρμπουάρ των 30 λεπτών ανά διέλευση στην Αττική Οδό, αφού θα τα αναπληρώσει και μελλοντικά, γιατί κρύβετε ότι αυτό προβλεπόταν στη Σύμβαση. Αφορά μόνο πέντε χρόνια και υπάρχει η δυνατότητα, η πιθανότητα αμέσως μετά να εκτοξευθούν στα 3,25 ευρώ ανά διέλευση, σύμφωνα και με την πρόσφατη ανακοίνωση της Ε.Μ.Δ.Υ.Δ.Α.Σ..

Ωστόσο, θέλω να τονίσω ότι δεν υπάρχει καμία αναφορά για τους εργαζόμενους στην Αττική οδό. Είναι περίπου 200 άτομα που απολύθηκαν από ό,τι μαθαίνουμε, αύριο στην ακρόαση ίσως μας πουν περισσότερο. Είναι κρεμαστοί, ζουν μέσα στην αγωνία και στην ανασφάλεια για το τι θα είναι αύριο. Ως συνήθως σε κάθε παραχώρηση δημόσιας περιουσίας είτε λιμάνια, είτε αεροδρόμια, είτε αυτοκινητόδρομοι κ.λπ., οι εργαζόμενοι, πάντα θεωρούνται «βαρίδι» και πετιούνται σαν στημένες «λεμονόκουπες». Πολλοί, όμως, από αυτούς τους εργαζόμενους είχαν 10, 15, 20 χρόνια δουλειάς στην κοινοπραξία, έχουν οικογένειες, μικρά παιδιά. Ζητάμε και πρέπει να πάρετε μέτρα προστασίας, εξασφαλίζοντας το δικαίωμά τους στην εργασία, με τα ίδια δικαιώματα που είχαν. Όπως και το άλλοθι που προβάλλει η κυβέρνηση για το οικονομικό αντάλλαγμα ύψους 3,27 δισ. ότι θα διατεθεί για τη μείωση του δημοσίου χρέους. Εδώ, ναι, θέλετε να καλύψετε και δικαιολογήσετε, αφενός, τις ιδιωτικοποιήσεις και τα διόδια για να γίνουν αδιαμαρτύρητα αποδεκτά, αν και πρέπει να καταργηθούν. Ταυτόχρονα, η καλλιέργεια προσδοκιών και αυταπατών, πηγαίνει αγκαλιά και πακέτο με την προσπάθεια ενοχοποίησης του λαού, ότι έχει την πρώτη ευθύνη για την εκτόξευση του κρατικού χρέους. Μάλιστα, όλα τα αστικά κόμματα διακινούν την άποψη, ότι ζούσαμε τόσα χρόνια πάνω από τις δυνατότητές μας και για αυτό ήρθε η κρίση, την οποία, αυθαίρετα και παραπλανητικά ονομάζουν «κρίση χρέους». Η αλήθεια είναι τελείως διαφορετική. Το κρατικό χρέος δημιουργήθηκε διαχρονικά και εκτοξεύτηκε από την πολιτική στήριξη των συμφερόντων και των κερδών του κεφαλαίου. Και σε αυτό, περιέχονται με τον έναν ή τον άλλον τρόπο οι έμμεσες και άμεσες ενισχύσεις για το κεφάλαιο και για τις φοροαπαλλαγές.

Ακόμα και τώρα στη Δ.Ε.Θ. ανακοινώθηκαν μειώσεις στις εργοδοτικές εισφορές, αλλά και οι εισφοροαπαλλαγές για τους επιχειρηματικούς ομίλους, οι κρατικές εγγυήσεις για φτηνά τραπεζικά δάνεια, η χρηματοδότηση έργων και υποδομών, με αποκλειστικό κριτήριο την καπιταλιστική κερδοφορία. Ούτε ένα ευρώ δεν δαπανήθηκε για τον λαό. Αντίθετα, οι εργαζόμενοι καλούνται να ματώνουν για ένα χρέος που δεν δημιούργησαν. Επίσης, ούτε ένα ευρώ από την πιθανή ελάφρυνση δεν πρόκειται να μετατραπεί σε αυξήσεις μισθών και συντάξεων, κονδύλια για την υγεία την παιδεία και τις σύγχρονες λαϊκές ανάγκες, αυτές εμπορευματοποιούνται για να κερδίζει το κεφάλαιο οι όμιλοι. Το χρέος είναι του κεφαλαίου και οριστική λύση από τη σκοπιά των λαϊκών συμφερόντων και αναγκών, θα δώσει η μονομερής διαγραφή του από την εξουσία του λαού. Εκεί χρειάζεται να κατατείνει ο αγώνας και η συμμαχία του λαού, εκεί αξίζει να καταθέτουν κάθε θυσία τους οι εργαζόμενοι και τα λαϊκά στρώματα. Βλέπουμε, όμως, ότι για το ιδιωτικό χρέος δεν λέτε και δεν κάνετε τίποτα που πνίγει τα νοικοκυριά, δεν το αντιμετωπίζετε, για αυτό και δεν κάνετε δεκτή και την πρόταση νόμου του Κ.Κ.Ε., που έχει καταθέσει επανειλημμένα, για την ανακούφιση της λαϊκής οικογένειας από τα χρέη που μαζικά μετατρέπονται σε πληθώρα πλειστηριασμών.

Καταψηφίζουμε, λοιπόν, τη Σύμβαση, γιατί είναι η φιλοσοφία της αντιλαϊκής πολιτικής σας που εφαρμόζετε, όχι μόνο από εσάς, αλλά και από όλες τις κυβερνήσεις. Ακούσαμε και τα κόμματα, δεν ζητάνε κατάργηση διοδίων και ας έχει απόσβεση, συμφωνείτε. Έχετε μια σύμπνοια να πληρώνει και να ματώνει ο λαός, για να κερδίζει το κεφάλαιο. Ζητάμε κατάργηση των διοδίων, ελεύθεροι δρόμοι, είναι ιδιοκτησία του λαού και δεν μπορεί να το εκμεταλλεύεται το κεφάλαιο. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία Μανωλάκου.

Στο σημείο αυτό, να ευχαριστήσω και την κυρία Αθανασίου, που παραχωρεί τη σειρά της στον Ειδικό Αγορητή της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”», κ. Βρεττό, προκειμένου να παραβρεθεί σε επίκαιρη ερώτηση που είναι προγραμματισμένη για αυτή την ώρα.

Ελάτε, κύριε Βρεττέ, έχετε τον λόγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, τη συνάδελφο για την παραχώρηση και εσάς, κύριε Πρόεδρε. Ξεκινάμε με συλλυπητήρια στους δύο νέους οικογενειάρχες, οι οποίοι, προσπαθώντας να προστατεύσουν την περιουσία συνανθρώπου τους βρήκαν αυτό τον οδυνηρό θάνατο. Πιστεύω ο κύριος Υπουργός, επειδή βιάστηκε να πανηγυρίσει, να είναι αρτιμελής και να μπορέσει, τουλάχιστον, να περιορίσει τις περαιτέρω συνέπειες από αυτή την πυρκαγιά που φαίνεται ακόμα ανεξέλεγκτη. Τώρα για τη συγκεκριμένη Σύμβαση. Μια Σύμβαση που ευνοεί εκλεκτούς ντόπιους ολιγάρχες, δημιουργώντας, μάλλον, θα πω κατασκευάζοντας, μιας και μιλάμε για κατασκευαστικές, τις προϋποθέσεις για άλλο ένα κράτος εν κράτει. Γιατί, τελικά, τι είναι όλες αυτές τις συμβάσεις; Είναι, ακριβώς, η απομάκρυνση όλων των δικαιωμάτων των πολιτών να έχουν πρόσβαση σε δρόμους, οι οποίοι, διευκολύνουν τη ζωή τους και οι οποίοι, έχουν δημιουργηθεί και κατασκευαστεί από χρήματα δικά τους. Γιατί, τι είναι αυτό; Είναι ένα καινούργιο έργο; Όχι. Είναι μια διαχείριση και σε μια διαχείριση, προφανώς, ενώ ακούγεται ελκυστικό το τίμημα, δεν είναι έτσι, γιατί κανείς μας δεν πιστεύει ότι αυτοί οι επιχειρηματίες ξαφνικά αποφάσισαν τη συγκεκριμένη Σύμβαση, αυτή η κοινοπραξία επιχειρηματιών, να χάσουν, να μπούνε μέσα.

Περνώντας τα στοιχεία από το ΓΕΜΗ και διαβάζοντας τον ισολογισμό που καταθέτει η κοινοπραξία αυτή, που παραχωρεί τη θέση της, γιατί μετά κουράστηκα να πάω πιο πίσω, το 2015 29 εκατομμύρια κέρδη μετά φόρων, πριν φόρους 50 εκατομμύρια. Θα λέω μετά φόρων, γιατί, αν πω τα κέρδη προ φόρων, θα πει κάποιος ότι εισπράττει το κράτος. Το 2015, λοιπόν, ήταν 29 εκατομμύρια, το 2016 ήταν 44.680.000, το 2017 ήταν 68.880.000, για να φτάσουμε στο 2023, που τα κέρδη μετά φόρων είναι 83.443.000 εκατομμύρια. Δεδομένης της αύξησης, φανταζόμαστε ότι η διαχειρίστρια πλέον εταιρεία και όχι η προηγούμενη, που είχε και κατασκευαστικές δαπάνες, θα συνεχίσει να αυξάνει τα κέρδη της. Και μάλιστα ακούστηκε, ως «τυράκι» από τα επίσημα χείλη του Πρωθυπουργού, ότι για 5 χρόνια θα έχουμε μείωση 30 λεπτά στη διέλευση των οχημάτων. Αλήθεια, δηλαδή, για 5 χρόνια θα μειωθεί κατά 10,7% το αντίτιμο της διέλευσης και μετά από 5 χρόνια θα αυξηθεί κατά 30%. Θα είστε αυστηροί τότε. Καταρχήν, δεν θα είστε, διότι αποκλείεται τέτοια καταστροφική κυβέρνηση να έχει τέτοια μακροημέρευση, αλλά οι εταιρείες θα παραμείνουν. Το πολιτικό προσωπικό είναι αναλώσιμο. Τουλάχιστον αυτό που έχει συμβιβαστεί δεν το προστατεύετε εσείς.

Υπολόγιζα εγώ, με τη διελευσιμότητα που έχει και λένε τα στοιχεία, όλα τα δημοσιευμένα, που είναι γύρω στα 26.300.000 αυτοκίνητα, τα 0,30 λεπτά είναι ένα σημαντικό ποσό. Γύρω στα 26 εκατομμύρια, δηλαδή, από τα κέρδη, τα 86 μετά φόρων και όχι προ φόρων, θα μείνουν στους καινούριους επιχειρηματίες, χωρίς να υπολογίσουμε την αύξηση της διαλευσιμότητας. Θα μείνουν τουλάχιστον, με τις σημερινές προϋποθέσεις, 50 εκατομμύρια το χρόνο. Και βάλτε στα 25 χρόνια, συν θα μας πουν και οι εφορίες, τις επεκτάσεις, για να δούμε τελικά γιατί δεν μας λέτε ποια είναι η προβλεπόμενη, εφόσον είστε έτοιμοι διαχειριστές του δημοσίου χρήματος. Ποια είναι η διελευσιμότητα που υπολογίζετε να αποκτήσει η Αττική Οδός. Ποια θα είναι η κίνηση όλων αυτών των οχημάτων, έτσι ώστε να σας πούμε εμείς, με μπακαλίστικους λογαριασμούς, όπως κάθε ένας νοικοκύρης κάνει, κάθε μήνα, στα 900 ευρώ που παίρνει -500 για το ενοίκιο του, 150 για το ρεύμα και για τη μαναβική του στις 20 μέρες. Ξέρετε, αυτοί οι άνθρωποι ξέρουν καλύτερους λογαριασμούς, γιατί δεν θέλουν να τα φάνε. Θέλουν να περάσει η οικογένειά τους.

Και ας έρθουμε εμείς στα της Σύμβασης. Ξέρετε ότι –γιατί το έχετε νομοθετήσει- καμία παραχώρηση λιμανιών, είτε Αττικής Οδού, είτε άλλης αποκλειστικής χρήσης και μη ανταγωνιστικού έργου από το δημόσιο, εκτός της Αττικής Οδού, δεν υποχρεούνται να καταβάλλουν ανταποδοτικά τέλη. Δείτε και τα σκουπίδια που διαχειρίζονται μέσα στην Αττική Οδό, όταν βγαίνουν ή μπαίνουν στις εισόδους από τους δήμους, που γίνεται το κομφούζιο για να ενταχθούν και να μπούνε μέσα σε αυτό τον οδικό άξονα. Ούτε σκουπίδια παράγουν απ’ έξω. Δηλαδή, όλοι οι χρήστες πηγαίνουν από το ελικόπτερο και μπαίνουν στην Αττική Οδό. Και όχι μόνον αυτό. Είναι τόσο ανάλγητοι αυτοί οι επιχειρηματίες, όπου και στον Ασπρόπυργο που τέθηκε θέμα και πήγαν στα δικαστήρια, σχετικά με τα ανταποδοτικά τέλη, αυτοί που έχουν σαν πρόσημο τα κοινωνικά καλά να παρουσιάζουν τις εταιρείες τους, που έχουν –υποτίθεται- κοινωνική ευθύνη, πηγαίνουν στο δήμο πίσω και ζητούν πίσω και με τόκο 6% αυτά που τόλμησαν να δώσουν στην αρχή, διότι τα θεωρούσαν φυσιολογικά.

Επομένως, νομοθετείτε ακριβώς για ένα κλειστό κλαμπ ντόπιων ολιγαρχών, με τέτοιους τρόπους έτσι ώστε να δημιουργείται κράτος εν κράτει. Για ποιους λόγους; Προφανώς, γιατί θεωρείτε ότι βοηθούν στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Αλήθεια, ποιο είναι το όφελος της ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας; Αυτοί οι λίγοι φόροι που δίδονται; Αν, δηλαδή, το διαχειρίζονταν το κράτος, δεν θα αποδίδονταν αυτοί οι φόροι; Ή δεν θα τούς επιβάρυνε τους πολίτες, ή θα περνούσαν στα δημόσια ταμεία.

Και, εν πάση περιπτώσει, αυτοί οι φόροι που εσείς λέτε ότι δεν υπάρχει το ανθρώπινο προσωπικό να τους διαχειριστεί, να τους εισπράξει ή να συντηρήσει αυτούς τους δρόμους, γιατί πιστεύετε ότι αυτές οι εταιρείες το κάνουν με το αζημίωτο; Γιατί πιστεύετε ότι εσείς αυτά τα λεφτά, που λέτε ότι θα τα δώσει το ΤΑΙΠΕΔ και θα τα δώσει για την εξαγορά μέρους του χρέους, για ποιο λόγο το κάνετε αυτό; Δηλαδή, τι νόημα έχει, μιας και έχετε υπάρξει Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και αν θέλετε απαντάτε σε αυτό, να προ αγοράσετε ρυθμισμένα χρέη; Ένας μικρός επιχειρηματίας, σε μια γειτονιά, αν έχει ρυθμίσει τα χρέη του και βρίσκεται σε αναπτυξιακή πορεία –όπως δηλώνετε ότι βρίσκεται η χώρα μας- δεν πάει να τα αγοράσει. Θέλει να τα έχει στην τσέπη του, μετρητά, ή να τα δώσει αυτά τα λεφτά, που έρχονται από τον κόπο και τον ιδρώτα του, στην οικογένειά του. Εσείς πάτε να προ αγοράσετε συσσωρευμένες δόσεις δημοσίου χρέους. Για ποιο λόγο; Για να ρίξετε φαινομενικά το ποσοστό; Με ενδιαφέρει να ακούσω. Και με ενδιαφέρει, γιατί τελικά θα είστε η μοναδική χώρα, γιατί αυτό κάνετε, που αγοράζετε ρυθμισμένα χρέη για να ρίξετε ποσοστιαία. Γιατί, σε λίγο, θα μπουν και τα ΗΡΑΚΛΗΣ, θα μπούνε και τα άλλα στο δημόσιο χρέος, για να δούμε που θα πεταχτεί/εκτιναχθεί αυτό το δημόσιο χρέος. Διότι υποτίθεται ότι γι’ αυτό πουλάτε. Αλλά, για να προχωρήσουμε. Υπάρχει πραγματικά ανταγωνισμός; Είπατε ότι υπάρχουν ρυθμίσεις. Είναι οξύμωρο, δηλαδή, μόνο στο ελληνικό δημόσιο, να υπάρχουν οι γνωστές εταιρείες που να παίρνουν όλα τα έργα. Τρομερό αυτό. Πώς το καταφέρνετε, δεν μπορώ να το καταλάβω. Και, καμιά φορά, αν υπάρχουν υψηλής τεχνολογίας προϊόντα ή υλικά, που πρέπει σε κάποια έργα να υπάρχουν, να υπάρχει και ένα μικρό μερίδιο των διεθνών εταιρειών στην κοινοπραξία, έτσι ώστε να μπορούν να πουλήσουν ή να εμπορευθούν τα δικά τους προϊόντα. Επομένως, δεν υπάρχει κανένα εχέγγυο ότι ο ανταγωνισμός αυτός, παρόλο ότι είναι διεθνής, ουσιαστικά είναι και αδιάβλητος.

Δεν υπάρχει κανένα εχέγγυο προστασίας των χρηστών της Αττικής Οδού. Διότι, το πρόσφατο παράδειγμα απέδειξε ότι όταν οι καιρικές συνθήκες βγήκαν λίγο από το όριο, δεν μπόρεσαν να έχουν τα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα οι εγκλωβισμένοι εντός της Αττικής Οδού. Επομένως, όσον αφορά τις επεκτάσεις που προβλέπονται, περιμένω να ακούσω αν τελικά κληθεί και ο φορέας της εταιρείας, που έκανε δωρεάν τη μελέτη επέκτασης της Αττικής Οδού, της LAMDA DEVELOPMENT. Θα δούμε τι έχει να μας πει και για ποιο λόγο, σε συνεργασία με την ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ θέλει να μαζεύει όλο τον κόσμο, όλους τους πολίτες, που έχουν τη δυνατότητα. Διότι, σε λίγο καιρό, όλο και λιγότεροι θα έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν την Αττική Οδό. Και τελικά φαίνεται ότι «όλοι οι δρόμοι δεν οδηγούν στη Ρώμη». Δυστυχώς, οι δρόμοι της Αττικής Οδού -και όχι μόνον- οδηγούν στο Ελληνικό. Επομένως, «Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει», όσον αφορά τη μελέτη επέκτασης.

Κανένα κοινωνικό πρόσημο. Πραγματικά, ανακοινώθηκε από την εταιρεία ΑΙΓΑΙΟΥ – μάς ενημερώσατε και εσείς, προς τιμήν σας- ότι θα υπάρξει, σε προηγούμενη σύμβαση, μία κοινωνική αντιπαροχή από τα επιπλέον κέρδη, δηλαδή από αυτά που έχει καταβάλει ο ελληνικός λαός, και τα οποία θα επιστρέψουν σε κάποιους χρήστες της ΑΙΓΑΙΟΥ. Αλήθεια, εμείς, όταν κάναμε πρόταση -και θα επιμένουμε όπως και εδώ- οι πολύτεκνοι ακριβώς, στα πλαίσια της εθνικής πολιτικής για το δημογραφικό που εξαγγέλλεται συνεχώς, να δείξετε ότι πραγματικά έχουν δικαίωμα, ένα αγαθό που έχουν πληρώσει για την κατασκευή του, να το χαίρονται και αυτοί χωρίς εμπόδια. Λοιπόν, εδώ, θα φέρουμε, και σε αυτήν τη Σύμβαση, Τροπολογία. Και θέλουμε ακριβώς να αρνείστε εσείς, εν τοις πράγμασι, να δίνετε δικαιώματα που δικαιούνται. Πόσοι είναι οι πολύτεκνοι; Πόσοι είναι αυτοί που έχουν πληρώσει με το μερίδιό τους; Εδώ μιλάμε για δισεκατομμύρια, πακτωλούς χρημάτων. Σιγά μην ο Λάτσης ή ο Περιστέρης ή κάποιος άλλος επιχειρηματίας πάθει κάτι. Αλλά και αν δεν μπορούν αυτοί να του δώσουν, γιατί όντως πρέπει να τους βοηθήσουμε γιατί υποφέρουν οικονομικά, εσείς ως κράτος, στο πλαίσιο της εθνικής στρατηγικής, τι θα απαντήσετε, στην πρότασή μας; Ότι σε αυτήν την ιδιαίτερη και τόσο σημαντική, για την κοινωνική συνοχή, ομάδα των πολυτέκνων, δεν θα της δώσετε το δικαίωμα να έχει πρόσβαση, συμμετοχή και κίνηση στην Αττική Οδό.

Επομένως, θα θέλαμε ακριβώς αυτές τις παρατηρήσεις να θέσουμε, σε πρώτο πλάνο, γιατί πραγματικά όλη αυτή η Σύμβαση θέλει εξέταση σημαντική. Και ελπίζουμε να μας απαντήσετε, μέχρι να έρθει, ποια είναι η κίνηση που εσείς προβλέπετε να έχει η Αττική Οδός, για να αξιολογήσουμε κι αν το τίμημα, όπως το παρουσιάζετε ως ελκυστικό, ότι είναι ελκυστικό. Εμείς δεν πιστεύουμε, γιατί πραγματικά ο τρόπος παρουσίασης εδώ είναι αιφνιδιαστικός και κατά τέτοιο τρόπο μάλιστα και παρελκυστικός, γιατί τα δημοσιεύματα λέγανε πριν από αρκετό καιρό ότι θα υπήρχε ένα μεταβατικό στάδιο εφόσον, επιτρεπότανε από τη νομοθεσία αναμονής του προηγούμενου παραχωρησιούχου έτσι ώστε πραγματικά δεν σας εμποδίζει κάτι, που έρχεται τόσο βιαστικά και είναι μόνο αυτό, που τελικά φαίνεται να εμποδίσει είναι η δεινή κατάσταση, στην οποία βρίσκονται τα οικονομικά της χώρας και γι’ αυτό είστε οι υπαίτιοι μόνο εσείς. Γιατί, αν τελικά εσείς φέρνετε τόσο γρήγορα αυτή τη σύμβαση για να πάρετε τα χρήματα αυτά, να τα βάλετε για εξαγορά κάποιων δόσεων του ελληνικού χρέους, τότε δείχνει πόσο η οικονομία μας δεν έχει απλώς γυάλινα πόδια, αλλά ήδη καταρρέει και τα δημοσιεύματα το επιβεβαιώνουν ότι έρχονται καινούργιοι πλέον ελεγκτές, για να ελέγξουνε, πώς θα έρθουν τα καινούργια μνημόνια.

Μη γελάτε, ο κόσμος το πιστεύει αυτό γιατί ήδη έχει καταρρεύσει η οικονομία του κόσμου. Εσείς, αν πιστεύετε ότι πάτε καλά δείξτε το με παροχές σε αυτούς που πραγματικά έχουν ανάγκη και όχι σε ευκολίες στους επιχειρηματίες που είναι ίδιοι, οι ίδιοι σταθερά και αμετακίνητα. Ευχαριστώ, πολύ.

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

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. « ΔΙΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ ΄΄ΝΙΚΗ΄΄»):** Εμείς, δεν την ψηφίζουμε έτσι απλώς και σας το λέω αυτό, γιατί μπορεί να λείπω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. : Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης-Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος, Βέττα Καλλιόπη, Γιαννούλης Χρήστος, Ζαμπάρας Μιλτιάδης (Μίλτος), Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κατσώτης Χρήστος, Τσοκάνης Χρήστος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κτενά Αφροδίτη, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Παπαϊωάννου Αρετή.

 Εντάξει, κ. Βρεττέ. Τον λόγο έχει η κυρία Μαρία Αθανασίου, Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «Ελληνική Λύση- Κυριάκος Βελόπουλος».

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ- ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Η Ελληνική Λύση, εκφράζει τα συλλυπητήριά της για τα δύο θύματα της πυρκαγιάς της Κορίνθου. Επίσης, δηλώνει και τη δυσαρέσκειά της για μια πυρκαγιά στο τέλος του Σεπτεμβρίου, με τόσες επιπτώσεις που έχει τόσο στο περιβάλλον, καταστροφικές για το περιβάλλον, αλλά και με μεγάλες συνέπειες πάλι καταστροφικές για τις περιουσίες των πολιτών. Συζητούμε σήμερα στην Επιτροπή, το σχέδιο νόμου με το οποίο κυρώνεται η σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού για 25 χρόνια, έναντι ανταλλάγματος, τριών 27 δισεκατομμυρίων ευρώ. Με κοινή ανακοίνωση των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, η Κυβέρνηση, μας ενημέρωσε ότι το ποσό αυτό είναι το υψηλότερο στην ιστορία του ΤΑΙΠΕΔ, ενώ κατά τη διάρκεια της παραχώρησης του παραχωρησιούχος θα υλοποιήσει επενδύσεις και δαπάνες αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού ύψους 380 εκατομμυρίων ευρώ. Εδώ λοιπόν, περιλαμβάνονται διατάξεις για τη διασφάλιση της επαρκούς συντήρησης, της εύρυθμης λειτουργίας του οδικού άξονα και της προστασίας του Δημοσίου συμφέροντος. Ο παραχωρησιούχος, θα αξιολογείται κάθε δύο έτη, αλλά και μεμονωμένα επί των βασικών δεικτών απόδοσης. Σε περίπτωση αδυναμίας επίτευξης των στόχων, προβλέπεται η επιβολή χρηματικών ποινών και άλλες κυρώσεις ανάλογα με την υστέρηση στην προβλεπόμενη επίδοση. Όπως έχει ήδη ανακοινώσει η κυβέρνηση, το οικονομικό αντάλλαγμα των 3,27 δις ευρώ, θα διατεθεί για τη μείωση του δημόσιου χρέους, το οποίο μόνο, από αυτή τη συναλλαγή περιορίζεται σχεδόν κατά μιάμιση μονάδα του ΑΕΠ.

Η σύμβαση υπεγράφη στις 12 Σεπτεμβρίου, ωστόσο με βάση τα όσα έχει ανακοινώσει η κυβέρνηση, η νέα Αττική Οδός αναλαμβάνει υπηρεσία από τις 6 Οκτωβρίου δεδομένου, ότι στις 5 Οκτωβρίου συγκεκριμένα τα μεσάνυχτα της 5 Οκτωβρίου, λήγει η υφιστάμενη σύμβαση με την Αττική Οδό και τις Αττικές Διαδρομές. Έτσι προφανώς η κυβέρνηση, δικαιολογεί το άκρως αιφνιδιαστικό της εισαγωγής της κύρωσης της σύμβασης στη Βουλή. Μελετώντας, τα επιμέρους στοιχεία της σύμβασης και πριν προχωρήσουμε στην κατ’ άρθρον εξέτασή της διαπιστώνουμε, πως από την έναρξη της παραχώρησης ο παραχωρησιούχος, δηλαδή, η νέα Αττική Οδός, αποκτά αυτόματα πρόσβαση στη συνδρομητικές συμβάσεις και τα τέλη διοδίων. Πιο συγκεκριμένα, η Εταιρεία Αττική Οδός (ΑΕ), παραδίδει αμελλητί στον παραχωρησιούχο με ταυτόχρονη κοινοποίηση στο Δημόσιο και τον παραχωρητή, τις συμβάσεις που έχει συνάψει, είτε η ίδια, είτε η εταιρεία Αττικές διαδρομές ΑΕ και οι οποίες αφορούν στη λειτουργία και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου. Εν συνεχεία, ο δε παραχωρησιούχος εντός μίας εργάσιμης ημέρας από τη γνωστοποίηση αυτή, προσδιορίζει με σχετική δήλωσή του προς το Δημόσιο και τον παραχωρητή, κοινοποιούμενη και προς τις εταιρείες Αττική Οδό ΑΕ και Αττικές Διαδρομές ΑΕ κατά περίπτωση, τις συμβάσεις ως προς τις οποίες προτίθεται να υποκατασταθεί στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Εταιρείας Αττική Οδός ΑΕ ή της Εταιρείας Αττικές Διαδρομές.

 Διαπιστώνουμε λοιπόν, ότι υπολείπεται μόλις μια βδομάδα από την έναρξη της εφαρμογής της σύμβασης και ακόμα δεν έχουν γνωστοποιηθεί οι συμβάσεις που έχει συνάψει, ο παραχωρησιούχος και οι οποίες αφορούν στη λειτουργία και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου, αλλά ούτε και έχουν προσδιοριστεί με σχετική δήλωση του παραχωρησιούχου προς το Ελληνικό Δημόσιο και τον παραχωρητή, αλλά ούτε και προς τις Εταιρείες Αττική Οδός ΑΕ και Αττικές Διαδρομές (ΑΕ). Κατά περίπτωση οι συμβάσεις προς τις οποίες προτίθεται αυτός να υποκατασταθεί στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις της Εταιρείας Αττική Οδός ΑΕ και Αττικές Διαδρομές. Δηλαδή, ο παραχωρησιούχος είναι αυτός ο οποίος θα αποφασίσει σε ποιες συμβάσεις θα υποκατασταθεί και αυτό δεν έχει γίνει ακόμα μία μόλις εβδομάδα, πριν την υποκατάσταση. Είναι προφανώς ότι δεν υφίσταται παρά ελάχιστο χρονικό περιθώριο διόρθωσης οποιασδήποτε έλλειψης, είτε πλήρωσης όποιου άλλου κενού προκειμένου, να τηρηθούν τα ασφυκτικά χρονοδιαγράμματα και να μην υπάρξει κενό από τη συντομότατη λήξη, τα μεσάνυχτα της 5ης- προς 6ης Οκτωβρίου της υφιστάμενης σύμβασης.

 Ως προς τις προϋποθέσεις για την έναρξη παραχώρησης. Η σύμβαση παραχώρησης ορίζει ότι για την επίτευξη της ημερομηνίας παραχώρησης, θα πρέπει να πληρούνται σωρευτικά οι υποχρεώσεις του Δημοσίου. Αυτές είναι, η ψήφιση από τη Βουλή του …….. νόμου και η δημοσίευσή του, το να ικανοποιηθούν τυχόν εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η παράδοση του χώρου εκτέλεσης του έργου με την υπογραφή του πρωτοκόλλου παράδοσης παραλαβής, ή παραδώσεις στον παραχωρησιούχο του επικαιροποιημένου μητρώου με τα δεδομένα περιουσιακό στοιχείο.

 Επιπροσθέτως, για την επίτευξη της ημερομηνίας παραχώρησης, θα πρέπει ταυτόχρονα η αρχική μέτοχος, να προσκομίσει την εγγυητική επιστολή δεσμευτικής επένδυσης, ο παραχωρησιούχος να προσκομίσει τις εγγυητικές επιστολές καλής εκτέλεσης λειτουργίας και συντήρησης, να έχει γίνει η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του παραχωρησιούχου κλπ. Το ερώτημα το οποίο τίθεται εν προκειμένω είναι προφανώς, το εάν έχουν ήδη πληρωθεί οι εν λόγω προϋποθέσεις; Αν υπήρχε απαιτούμενος χρόνος, να ολοκληρωθούν οι απαιτούμενες διαδικασίες, αφότου, πρώτα έχει ελεγχθεί η πλήρωση των προϋποθέσεων αυτών επαρκώς και λεπτομερειακά ως προς το περιεχόμενο, την ορθότητα, την πληρότητα, αλλά και την τελική προσαρμογή του στα συμφωνηθέντα; Μπορεί λοιπόν, μέσα σε τόσο ασφυκτικό διάστημα, να έχουν ελεγχθεί αυτά επαρκώς και σε βάθος, ή μήπως η βιασύνη να γίνουν όλα αυτά εντός χρονοδιαγράμματος έχουμε επιπόλαιές διεκπεραίωσης, οι οποίες θα δημιουργήσουν προβλήματα στο μέλλον;

 Ως προς την αμοιβή παραχώρησης και τις δεσμευτικές επενδύσεις, διαπιστώνουμε ότι με βάση τη σύμβαση παραχώρησης ο νέος παραχωρησιούχος, υποχρεούται στην καταβολή της αμοιβής παραχώρησης, δηλαδή, τα 3,27 δις ευρώ με τα οποία η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, κέρδισε τον διαγωνισμό του ΤΑΙΠΕΔ, την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης. Παράλληλα, ο παραχωρησιούχος, θα αποδίδει ετησίως στο ΤΑΙΠΕΔ, ποσοστό που θα ανέρχεται σε 7,5% επι τοις πάσης φύσεως εσόδων από την εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου. Εξάλλου, σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης, η αρχική μέτοχος, δηλαδή, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ δεσμεύεται, να καταβάλει στην παραχωρησιούχο Νέα Αττική Οδό ΑΕ ως, δεσμευτική επένδυση ποσό ύψους 671,7 εκατομμύρια ευρώ. Εξ αυτών, τα 494 εκατομμύρια ευρώ, αποτελούν το μετοχικό κεφάλαιο και τα 174,6 εκατομμύρια ευρώ, το δευτερογενές χρέος

Τα κεφάλαια αυτά και ιδίως εκείνα που προορίζονται για το μετοχικό κεφάλαιο, θα πρέπει να καταβληθούν πριν την έναρξη παραχώρησης. Στη σύμβαση παραχώρησης, ορίζονται και τα βασικά τέλη διοδίων, όπου για παράδειγμα ως προς τα επιβατικά οχήματα το ύψος των διοδίων καθορίζεται μαζί με το ΦΠΑ στα 2,5 ευρώ, από 2,80 ευρώ, που ισχύουν μέχρι σήμερα, ενώ προβλέπεται κάθε χρόνο και τιμαριθμική προσαρμογή. Μετά την πενταετία, προβλέπεται στον παραχωρησιούχο η δυνατότητα να προτείνει τη λειτουργία διαφοροποιημένων διοδίων, για διαφορετικές χρονικές περιόδους και έτσι μπορεί, να επιλέξει το τέλος, με κριτήριο τις ώρες. Παραδείγματος χάρη, ώρες αιχμής και ώρες εκτός αιχμής ή και τους διαφορετικούς τύπους ημερών παραδείγματος χάρη καθημερινές, σαββατοκύριακα και αργίες ή ακόμα και διαφορετικούς σταθμούς διοδίων. Για να εφαρμοστεί το διαφοροποιημένο δίοδο τέλος, θα πρέπει η μέση ωριαία ταχύτητα διαμπερούς κυκλοφορίας και κατεύθυνση αιχμής διάρκειας τουλάχιστον δυο ωρών, να είναι χαμηλότερη από 45χιλιόμετρα την ώρα για 30 μέρες εντός περιόδου 6 συνεχόμενων μηνών της θερινής περιόδου, 15 Ιουνίου με 31 Αυγούστου. Ωστόσο, η κυβέρνηση θα πρέπει να διασφαλίσει κάποια στοιχειώδη εγγύηση προς τους χρήστες της Αττικής Οδού, ως προς το ότι ο παραχωρησιούχος δεν θα αυθαιρετήσει στον προσδιορισμό του ύψους του τέλους διοδίων και ότι δεν θα ορίσει στο μέλλον κατά το δοκούν υπέρογκες χρεώσεις διοδίων με σκοπό το κέρδος, ακόμα και αν αποδίδεται στο ελληνικό δημόσιο και δη στο ΤΑΙΠΕΔ το 7,5% πάσης φύσεως εσόδων από την εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου. Αυτό δεν θα πρέπει να αποτελέσει κριτήριο για τέλη διοδίων τέτοια, που να μην αντέχουν οι χρήστες της Αττικής Οδού.

Επίσης, με τις διατάξεις του νομοσχεδίου καθορίζονται οι υποχρεώσεις δημοσίου και παραχωρησιούχου και οι περιπτώσεις αποζημιώσεων. Εξάλλου, με τις διατάξεις του νομοσχεδίου και ως προς το σκοπό ορθής λειτουργίας και εφαρμογής της σύμβασης και του έργου, καταγράφεται η ευθύνη του παραχωρησιούχου για τις βασικές υποχρεώσεις λειτουργίας και τη συντήρηση και επισκευή του έργου παραχώρησης. Συγκεκριμένα, προβλέπονται οι σχετικοί όροι για την άσκηση των υποχρεώσεων εκ μέρους του παραχωρησιούχου, όπως είναι η εξασφάλιση της διαρκούς διαθεσιμότητας του έργου παραχώρησης με σκοπό να μην παρεμποδιστούν οι χρήστες από το να χρησιμοποιούν ελεύθερα τον αυτοκινητόδρομο. Δηλαδή, να μην κλείσει η λειτουργία της Αττικής Οδού για κανένα λόγο. Είναι πρόσφατο το παράδειγμα της χιονόπτωσης και του εγκλωβισμού χιλιάδων αυτοκινήτων τον Ιανουάριο 2022, λόγω κακής ενημέρωσης και παντελούς έλλειψης συντονισμού των αρμοδίων υπηρεσιών, παρότι η πρόγνωση του καιρού ήταν σαφής και απολύτως ακριβής ως προς την πρωτοφανή σφοδρότητα του φαινομένου αλλά και ως προς τον ακριβή χρόνο εμφάνισής του. Παρόλα αυτά είχαμε χιλιάδες εγκλωβισμένων οδηγών και επιβατών σε ακραίες συνθήκες και όπως αποδεικνύεται από θαύμα δεν θρηνήσαμε ζωές. Όλα αυτά στο κεντρικότερο αυτοκινητόδρομο της πρωτεύουσας, για την άριστη λειτουργία του οποίου δίνονταν τότε ανεπιφύλακτα εγγυήσεις. Θα διδαχτεί η κυβέρνηση από τα λάθη του παρελθόντος ή θα εξαρτάται από τις καιρικές διαθέσεις;

Περαιτέρω, προβλέπονται οι δείκτες απόδοσης βάσει των οποίων θα αξιολογείται η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου από τον παραχωρησιούχο. Περιγράφονται αναλυτικά ζητήματα που αφορούν στην εκπόνηση μελετών και στην εκτέλεση κατασκευών, εκ μέρους του παραχωρησιούχου. Προβλέπονται ο τρόπος και η διαδικασία χρηματοδότησης και αναχρηματοδότησης του έργου. Αναλυτικότερα, προβλέπεται το χρονοδιάγραμμα καταβολών δεσμευτικής επένδυσης που προβλέπει τις ημερομηνίες και τα ποσά, τα οποία πρέπει να καταβληθούν. Επίσης ,αναφέρεται ότι απώτατη ημερομηνία ολοσχερούς καταβολής της δεσμευτικής επένδυσης του παραχωρησιούχου, είναι ημερομηνία της συμπλήρωσης των δύο ετών από την ημερομηνία της έναρξης παραχώρησης.

Προβλέπονται οι όροι και οι προϋποθέσεις αποζημίωσης του παραχωρησιούχου εκ μέρους του δημοσίου και αντιστρόφως, όπως και οι όροι και οι προϋποθέσεις διακανονισμού για τυχόν ευθύνη των μερών. Καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις άσκησης των δικαιωμάτων παρέμβασης και πρόσβασης από πλευράς δημοσίου στη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση του έργου παραχώρησης. Αποτυπώνονται ο ορισμός των γεγονότων ανωτέρας βίας και παρατεταμένης ανωτέρας βίας και οι όροι και οι προϋποθέσεις ευθύνης, τόσο του δημοσίου όσο και του παραχωρησιούχου για κάθε περίπτωση. Προβλέπονται οι λόγοι και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της σύμβασης παραχώρησης από το δημόσιο και τον παραχωρητή, όπως και ο χρόνος και τα αποτελέσματα της καταγγελίας αυτής.

Τέλος, προβλέπονται οι λόγοι και οι προϋποθέσεις άσκησης του δικαιώματος καταγγελίας της σύμβασης παραχώρησης από τον παραχωρησιούχο, όπως και ο χρόνος και τα αποτελέσματα της καταγγελίας αυτής. Κύριοι, πρόσφατα ψηφίσατε την παράταση της χρονικής ισχύος των όρων παραχώρησης του λιμένος Θεσσαλονίκης για τον κύριο λόγο τον οποίο συνομολόγησε ο κύριος Πρωθυπουργός στην διεθνή έκθεση Θεσσαλονίκης, ότι το ελληνικό δημόσιο δεν ήταν έτοιμο να εκτελέσει τους όρους και τις υποχρεώσεις του έναντι του αντισυμβαλλόμενου του. Στο θέμα της Αττικής Οδού θα είναι ή θα εκτεθεί και θα ενεργοποιήσει ποινικές ρήτρες έναντι του παραχωρησιούχου, οι οποίες θα επιβαρύνουν οικονομικά τους φορολογούμενους πολίτες; Βέβαια στην από κύρωση σύμβαση ρυθμίζονται θέματα εταιρικής και λειτουργικής φύσης του παραχωρησιούχου, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο παραχωρησιούχος συνιστά ανώνυμη εταιρεία που έχει συσταθεί από τον πλειοδότη του διαγωνισμού ειδικώς για τη σύναψη και εκτέλεση της κυρούμενης σύμβασης παραχώρησης και ότι διευκρινίζεται ο αποκλειστικός σκοπός της εν λόγω εταιρείας και τίθενται περιορισμοί στη δυνατότητα μεταβίβασης των μετοχών της. Ειδικότερα, προβλέπεται μηχανισμός ενημέρωσης του δημοσίου για τις μεταβολές στο μετοχικό κεφάλαιο του παραχωρησιούχου, ώστε να καθίσταται ευχερέστερη η άσκηση εποπτείας επί της δραστηριότητάς του. Περαιτέρω προβλέπονται χρονικοί περιορισμοί στη μεταβίβαση μετοχών, ώστε να διασφαλίζεται ότι κατ’ ελάχιστον τα πρώτα έτη της παραχώρησης οι αρχικοί μέτοχοι οι οποίοι αξιολογήθηκαν και στο πλαίσιο της διαγωνιστικής διαδικασίας, θα παραμένουν στο μετοχικό κεφάλαιο του παραχωρησιούχου και θα εισφέρουν με τη χρηματοοικονομική και τεχνική εμπειρία τους στη λειτουργία του παραχωρησιούχου.

Τέλος, αντιμετωπίζεται το ζήτημα της πιθανής εισαγωγής του παραχωρησιούχου στο χρηματιστήριο. Κύριοι, ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών δήλωσε ότι η σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού είναι η μεγαλύτερη από τις εννέα συνολικά αποκρατικοποιήσεις που ολοκλήρωσε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών τον τελευταίο χρόνο, αποκρατικοποιήσεις που δίνουν ώθηση στην οικονομία, τις επενδύσεις, την απασχόληση. Η Αττική Οδός είναι ένα έργο κρίσιμο για την καθημερινότητα εκατομμυρίων κατοίκων και επισκεπτών της πρωτεύουσας. Η παρούσα σύμβαση που κατατίθεται στη Βουλή, διασφαλίζει την περαιτέρω αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου και τη σημαντική μείωση του δημοσίου χρέους. Ο δε κύριος Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ανέφερε, ότι με τη νέα σύμβαση πραγματοποιείται ομαλά η μετάβαση στο νέο καθεστώς παραχώρησης και εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου, ο οποίος αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος κυκλοφορίας στο λεκανοπέδιο της Αττικής με υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Η κυβέρνηση διατείνεται ότι με αυτή τη σύμβαση επιβεβαιώνεται, ότι και στην Ελλάδα η συνεργασία του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα μπορεί να είναι διαφανής και επωφελής και για τα δύο μέρη. Δύναται δηλαδή να καλύπτει το δημόσιο συμφέρον μέσω της άμεσης χρηματοδότησης της λειτουργίας και της συντήρησης, ενώ ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του οδικού άξονα, μια σύμπραξη με την οποία η χώρα μεγεθύνεται οικονομικά, αναπτύσσεται βιώσιμα και ισχυροποιείται ολόπλευρα. Προς τι λοιπόν ο κύριος Υπουργός αισθάνθηκε την ανάγκη να δηλώσει ότι επιβεβαιώνεται η διάφανη και διαυγής συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα; Μήπως αυτή ακριβώς η δήλωσή του συνιστά ομολογία, ότι η διαφάνεια και η ωφέλεια δεν είναι αυτονόητες στις συμβάσεις σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα;

Η εκμετάλλευση και η αξιοποίηση της Αττικής Οδού αποτελεί εμβληματική δραστηριότητα, η οποία μπορεί να αποφέρει στα δημόσια ταμεία πολύ σημαντικά έσοδα αλλά την ίδια στιγμή μπορεί να αποτελέσει και όχημα για αδιαφανείς οικονομικές συναλλαγές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό θα σας ανακοινώσω τους φορείς που κληθούν αύριο και είναι οι εξής. ΤΑΙΠΕΔ, Αττικές Διαδρομές Α.Ε., ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε., Σωματείο Εργαζομένων Αττικής Οδού, Σύλλογος Μελετητών Ελλάδος, Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων, Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών, Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδας, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος και Συνήγορος του Καταναλωτή. Πάντα ισορροπημένα και μάλιστα με εύνοια προς τα μικρότερα κοινοβουλευτικά κόμματα, αφού από την κυβέρνηση και την αξιωματική αντιπολίτευση έχουμε από τρεις προτάσεις, αντίστοιχες είναι και από τα μικρά κόμματα.

Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ)**: Αγαπητοί συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, θα ξεκινήσω την παρέμβασή μου και θα σας διηγηθώ μια ιστορία. Το μακρινό 1996, το ελληνικό δημόσιο υπογράφει τη σύμβαση παραχώρησης για την Αττική Οδό με την παραχωρησιούχο κοινοπραξία η οποία κυρώθηκε από τη Βουλή με τον ν.2445/96. Τότε ήταν Υπουργός ΥΠΕΧΩΔΕ, ο Κώστας Λαλιώτης επί κυβέρνησης Σημίτη. Η μετοχική σύνθεση της παραχωρησιούχου κοινοπραξίας μετά από πολλές αλλαγές, αγοραπωλησίες μεριδίων, πτωχεύσεις κτλ., κατέληξε να απαρτίζεται από τις ΕΛΛΑΚΤΩΡ 65,75%, ΑΒΑΞ 34,21% και την γαλλική Egis Project με 0,04%. Η σύμβαση παραχώρησης της Αττικής Οδού ανήκει στην πρώτη γενιά μαζί με τη γέφυρα Ρίου Αντιρρίου. Σύμφωνα με τη σύμβαση αυτή, η μέγιστη διάρκεια της περιόδου παραχώρησης της προσδιορίστηκε στα 23 χρόνια από την έναρξη της παραχώρησης και άρα λήγει το 2024. Ωστόσο υπήρχε η δυνατότητα η επιστροφή του έργου στο ελληνικό δημόσιο να γίνει νωρίτερα από την ημερομηνία λήξης του χρόνου παραχώρησης και το κρίσιμο μέγεθος το οποίο θα καθόριζε τον χρόνο επιστροφής του έργου στο ελληνικό δημόσιο, είναι το ποσοστό μέσης απόδοσης μετοχικού κεφαλαίου. Είναι προφανές επομένως, ότι όσο μεγαλύτερη είναι η κερδοφορία του αναδόχου τόσο συντομεύεται ο χρόνος εκμετάλλευσης του έργου για τον ανάδοχο. Συγκεκριμένα, το ελληνικό δημόσιο και ο ανάδοχος συμφώνησαν ότι η μέση απόδοση μετοχικού κεφαλαίου ανέρχεται σε 11,6% και υπό την προϋπόθεση ύπαρξης αυξημένων εσόδων, το ελληνικό δημόσιο συμφώνησε ο ανάδοχος να λάβει επιπλέον της συμφωνημένης απόδοσης ποσοστό έως και 1,5%. Επομένως, φτάσαμε στο 13,1%.

Η ιδιαιτερότητα αυτής της σύμβασης της Αττικής Οδού σε σχέση με τις συμβάσεις παραχώρησης της δεύτερης γενιάς είναι ότι το χρονικό σημείο επιστροφής του έργου νωρίτερα από την ημερομηνία λήξης του χρόνου παραχώρησης εξαρτάται από την κερδοφορία του παραχωρησιούχου και όχι από τα έσοδα της σύμβασης παραχώρησης. Εδώ θα κάνω μια παρατήρηση και θα θυμίσω ότι οι πέντε συμβάσεις δεύτερης γενιάς, που πράγματι εκεί γινόταν με βάση τα έσοδα και όχι την κερδοφορία, είχαν όμως άλλα προβλήματα, ήταν απίστευτες συμβάσεις τις πλήρωσε πολύ το ελληνικό δημόσιο, γιατί οι χρόνοι για απαλλοτριώσεις, οι χρόνοι για τις αρχαιολογικές εκσκαφές ήταν 6 μήνες και ένας χρόνος, που δεν γίνεται σε κανένα έργο, πολλές ρήτρες, κόλλησαν τα έργα. Μεγάλη ιστορία. Ωστόσο, είχαν αυτό το σημείο, το οποίο αποδείχτηκε πολύ σημαντικό. Γιατί; Τα έσοδα του αναδόχου διαμορφώνονται κυρίως από την είσπραξη των διοδίων, που με τη σειρά τους εξαρτώνται από την κίνηση και από το ύψος των διοδίων αλλά και από την εμπορική εκμετάλλευση των χώρων σταθμών εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών, τα ΣΕΑ. Ο έλεγχος, όμως, των εξόδων του αναδόχου αποτελεί το δύσκολο εγχείρημα. Αφού η «Αττική Οδός» εμφανίζει υπέρογκα έξοδα, που αποδίδει για τη συντήρηση και τη λειτουργία στην εταιρεία «Αττικές Διαδρομές» κι εδώ αρχίζουν τα όμορφα. Εμφανίζεται το παράδοξο φαινόμενο, ένα κολοσσιαίο ποσό να παρουσιάζεται σαν έξοδο της εταιρείας «Αττική Οδός Α.Ε.» ενώ δια της εταιρείας «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» το καρπώνονται οι εταιρείες μέτοχοι της εταιρείας «Αττική Οδός, γιατί είναι ίδιες οι εταιρείες. Με τη μεθόδευση, δε, αυτή να μην υπολογίζεται στην απόδοση των ιδίων κεφαλαίων αυτών των εταιρειών και παρουσιαζόταν αυτό το τεράστιο έξοδο.

Με λίγα λόγια, ενώ η Αττική Οδός θα έπρεπε να έχει επανέλθει ήδη στο ελληνικό δημόσιο, το μεγάλο κόλπο των ενδοομιλικών συναλλαγών παρατείνει την περίοδο παραχώρησης του έργου μέχρι σήμερα, που λήγει, για να συνεχίσει το μεγάλο πάρτι των δις εις βάρος των κορόιδων, βλέπε ελληνικό δημόσιο, φορολογούμενοι, με άλλον βέβαια παραχωρησιούχο πια, τη ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, που αν μπει κανείς στην επίσημη σελίδα του ομίλου της θα δει τον πανηγυρισμό για την αύξηση των εσόδων, μετά από τη συζήτηση αυτής της παραχώρησης, ότι θα αυξηθούν πολύ τα έσοδά της κ.τ.λ., είναι μια μεγάλη επιτυχία.

Άλλωστε, τα καθαρά κέρδη των μετόχων σημείωσαν αύξηση 20%, αλλά αυτό δε μας ενδιαφέρει. Πρόκειται για σύμβαση παραχώρησης, όπως όλες οι συμβάσεις παραχώρησης, όχι απλά λεόντειας αλλά ληστρικής. Αξίζει να αναφέρουμε πως κατανεμήθηκε το κόστος κατασκευής της Αττικής Οδού. Το 32%, 420 εκατομμύρια ευρώ, το κατέβαλε το ελληνικό δημόσιο μαζί με τη συγχρηματοδότηση της Ευρώπης, δηλαδή το πληρώσαμε εμείς οι πολίτες, δημόσιο χρήμα και η συγχρηματοδότηση, γύρω στα 675 εκατομμύρια ευρώ ήταν τα δάνεια που εξασφάλισε η κοινοπραξία με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, η ιδία συμμετοχή της κοινοπραξίας ήταν περίπου 175 εκατομμύρια ευρώ. Βεβαίως, το ελληνικό δημόσιο κάλυψε και το κόστος των απαλλοτριώσεων, που ήταν πάνω από 1 δισ., συνήθως οι απαλλοτριώσεις σε τέτοιες περιοχές στοιχίζουν όσο το έργο και παράπλευρα έργα υποδομής, π.χ. ο προαστιακός, που ανατέθηκε στην κοινοπραξία, περίπου 600 εκατομμύρια ευρώ.

Τώρα, εδώ, κύριε Υπουργέ, σε αυτή την ιστορία θέλω να μου πείτε που βρίσκεται το όφελος του ελληνικού δημοσίου. Ακόμη και αυτό, γιατί η όλη ιστορία με τις συμβάσεις παραχώρησης η ρητορική ήταν ότι αναλαμβάνει ρίσκο ο παραχωρησιούχος, χρήμα αλλά και ρίσκο έναντι οποιουδήποτε κινδύνου. Ακόμα όμως και αυτό, η ανάληψη του ρίσκου από τον επενδυτή, κατέρρευσε πλήρως στην περίοδο της οικονομικής κρίσης, με τους παραχωρησιούχους να απαιτούν και να λαμβάνουν αποζημιώσεις λόγω μείωσης της κυκλοφορίας. Άρα, δεν ανέλαβαν κανένα ρίσκο και επομένως των εσόδων από τα διόδια, μειώθηκαν τα έσοδα.

Με λίγα λόγια, το κράτος διέσωσε τους χρεοκοπημένους παραχωρησιούχους, αφού δε μπορούσαν να τηρήσουν τη συμβατική υποχρέωσή τους. Ήταν συμβατική υποχρέωση να μπορούν να εξασφαλίζουν τη διαρκή χρηματοδότηση των έργων. Το ελληνικό δημόσιο αύξησε τη συνολική συμμετοχή του κατά περισσότερα από 2 δις. ευρώ, με υπέρογκες αποζημιώσεις στους κατασκευαστές, μιλάμε για όλες τις συμβάσεις και αύξηση της χρηματοδοτικής συμβολής του, χωρίς να αναλάβει οποιοδήποτε αντάλλαγμα, π.χ. μεταβολή της μετοχικής σύνθεσης. Αυτό το είδαμε και στις αεροπορικές και το είδαμε παντού. Αυτό έγινε την προηγούμενη περίοδο. Σε όλο τον κόσμο, δηλαδή, με την ευκαιρία θα το αναφέρω, όπου το δημόσιο διέσωσε αεροπορικές εταιρείες, παραχωρησιούχους κ.τ.λ., έπαιρνε ως αντάλλαγμα, είτε κάποιες μετοχές είτε κάποιους όρους πιο αυστηρούς περιβαλλοντικούς, κάτι γινόταν, με γνωστά παραδείγματα, τα έχω αναφέρει σε άλλα νομοσχέδια.

Αντίστοιχες διεκδικήσεις έγιναν αποδεκτές από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας εξαιτίας και των περιορισμών της κυκλοφορίας από τα μέτρα αντιμετώπισης της πανδημίας. Ακόμα και το τελευταίο επιχείρημα μιας νεοφιλελεύθερης ιδεοληπτικής άποψης, που λέει ότι οι ιδιωτικές εταιρείες έχουν την τεχνογνωσία, την επάρκεια και την ευθύνη, να παρεμβαίνουν επιτυχώς και εγκαίρως στις αστοχίες του κράτους, θάφτηκε σε 30 πόντους χιόνι. Θυμόμαστε όλοι τι έγινε. Η πραγματικότητα, δηλαδή, για άλλη μια φορά, επιβεβαίωσε την άποψή μας ότι η αντιμετώπιση των φυσικών καταστροφών ανήκει στο κράτος, με αρμοδιότητες στο σχεδιασμό, πρόληψης, αποκατάστασης και συνεχή μείωση των συνεπειών των καταστροφών.

Ομοίως, όμως, επιβεβαιώθηκε ότι τα έργα υποδομής που είναι απαραίτητα για την κοινωνική, παραγωγική, περιβαλλοντική και πολιτισμική συνοχή και ευημερία, πρέπει να ανήκουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους. Έρχεστε σήμερα, κύριε Υπουργέ και μας λέτε να εγκρίνουμε τη συνέχιση του σκανδάλου, όπου ο νέος παραχωρησιούχος πια, η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, συνεχίζει το ίδιο δοκιμασμένο σχήμα, με την ίδρυση πάλι δύο εταιρειών, τη «Νέα Οδό Παραχώρηση ΜΑΕ» και τη «Νέα Αττική Οδό Λειτουργεία Α.Ε.», που θα αναλάβει τη διαχείριση. Ακριβώς το ίδιο μοντέλο. Ο ανάδοχος, λοιπόν, θα αναλάβει για τα επόμενα 25 χρόνια μια έτοιμη υποδομή, αποκομίζοντας σημαντικά κέρδη. Άλλωστε, η τάση πλέον του ιδιωτικού τομέα είναι να επενδύει όχι τόσο στην κατασκευή υποδομών όσο κυρίως στην εκμετάλλευση, τη συντήρηση και λειτουργία έτοιμων υποδομών, με σημαντική επιβάρυνση, βεβαίως, του κόστους για τους χρήστες.

Έρχομαι τώρα στο επιχείρημα, το οποίο βλέπω παίζει στο τύπο πολύ, φαντάζομαι ότι θα το υπογραμμίσει, το έχει πει και ο Πρωθυπουργός, στην επικείμενη μείωση του κόστους των διοδίων, από 2,80 ευρώ σε 2,5 ευρώ το μήνα. Η μείωση των διοδίων κυριαρχεί παντού. Πουθενά, όμως, δεν αναφέρεται ότι μετά από πέντε χρόνια υπάρχει πρόβλεψη η τιμή αυτή να αφορά τον μέσο όρο των χρεώσεων και όχι κάθε Ι.Χ.. Συγκεκριμένα, με βάση τη νέα σύμβαση, προβλέπεται ότι κατά τις ώρες αιχμής 7 έως 9 το πρωί και 4 έως 6 το απόγευμα, τα διόδια μπορούν να αυξηθούν κατά 30%, δηλαδή 3,25 ευρώ ανά Ι.Χ., με την προϋπόθεση ότι τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας θα μειωθούν αισθητά, ώστε ο μέσος όρος να παραμείνει στα 2,5 ευρώ. Τις ώρες αιχμής όμως κινείται το 25% με 30% των συνολικών χρηστών της οδού και μάλιστα κυρίως όσοι πηγαίνουν ή επιστρέφουν από την εργασία τους. Αυτοί, λοιπόν, είναι που θα αναγκαστούν να πληρώσουν ακριβότερα από όλους τους άλλους.

Αν τελικά γίνει ετήσια τιμαριθμική αναπροσαρμογή και στην περίπτωση της Αττικής Οδού, όπως προβλέπεται στις προβλέψεις της σύμβασης παραχώρησης, τότε μείωση των διοδίων στα 2,5 ευρώ θα εξανεμιστεί σύντομα και τα διόδια θα υπόκεινται στις ορέξεις του πληθωριστικού τέρατος, που όλοι έχουμε καταλάβει ότι τα τελευταία δύο τρία χρόνια είναι ανεξέλεγκτο.

Επιπλέον, πολύ σημαντικό είναι ότι ενώ στην προηγούμενη σύμβαση υπήρχε ανώτατο συμβατικό όριο διοδίων – τελών, στη νέα σύμβαση δεν υπάρχει αυτό το όριο, δεν υπάρχει αυτή η πρόβλεψη. Άρα, ξεκινάμε με 2,5 ευρώ διόδια, είναι άγνωστο όμως που αυτά θα καταλήξουν. Εδώ, κύριε Υπουργέ, θα κάνουμε μια πρόταση. Η πρόταση είναι να υπάρχει σύνδεση on line της αρμόδιας υπηρεσίες του δημοσίου με το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας του παραχωρησιούχου, για την παρακολούθηση και έλεγχο της κυκλοφορίας, όπως ίσχυσε με την ΕΥΔΕ ΕΛΣΕΠ, δηλαδή λειτουργίας και συντήρησης έργων παραχώρησης. Στη συνέχεια διαφοροποιήθηκαν οι υπηρεσίες, τώρα δεν ξέρω ακριβώς που βρίσκεται, αλλά τυχαίνει να γνωρίζω πάρα πολύ καλά ότι αυτά τα στοιχεία στέλνονταν με καθυστέρηση 10 λεπτών, ώστε να μπορούν, εν τω μεταξύ, να τα επεξεργάζονται όπως έπρεπε.

Ένα άλλο ένα σημείο κρίσιμο της σύμβασης, που τη διαφοροποιεί από την προηγούμενη προς το χειρότερο, είναι ο ανεξάρτητος μηχανικός. Ενώ στη σύμβαση παραχώρησης προβλεπόταν ότι ο τελευταίος θα τύχει της σύμφωνης γνώμης του κυρίου του έργου, δηλαδή του ελληνικού δημοσίου, τώρα η εν λόγω σύμβαση έχει ήδη υπογραφεί και φυσικά δεν διορθώνεται το λάθος της αρχικής σύμβασης, ο ανεξάρτητος μηχανικός να πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο. Ελεγκτής και ελεγχόμενος, καταλαβαίνετε. Αυτό το έχουμε αναδείξει εδώ και πολλά χρόνια. Πρόκειται, δηλαδή, στην πραγματικότητα, για έναν εξαρτημένο ανεξάρτητο μηχανικό. Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι σε κάθε περίπτωση αντί το ελληνικό δημόσιο να προετοιμαστεί εγκαίρως για την ανάληψη της διαχείρισης, λειτουργίας και συντήρησης της Αττικής Οδού, την απένταξή της από το ΤΑΙΠΕΔ και την επιστροφή της στο δημόσιο, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας φρόντισε να συνεχίσει και να ξαναυπογράψει μια νέα λεόντεια σύμβαση. Δε μπορούμε να συναινέσουμε προφανώς σε μια σύμβαση που καθόλου δεν προασπίζει το δημόσιο συμφέρον. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Πέρκα, Ειδική Αγορήτρια της Νέας Αριστεράς.

Το λόγο έχει ο κύριος Καζαμίας, Ειδικός Αγορητής της Πλεύσης Ελευθερίας.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Η Σύμβαση ανάμεσα στο δημόσιο και στην ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε., για την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού για τα επόμενα 25 χρόνια, έρχεται στο τέλος μιας προηγούμενης Σύμβασης, η οποία είχε ξεκινήσει το 1996 όταν η Αττική Οδός τέθηκε υπό λειτουργία. Η Πλεύση Ελευθερίας πιστεύει ότι είναι ζωτικής σημασίας όταν φτάνουμε στο τέλος συμβάσεων, όπως αυτή που είχε το ελληνικό δημόσιο με την εταιρεία που διαχειριζόταν την Αττική Οδό μέχρι και τώρα, θα πρέπει να υπάρχει μια διαδικασία λογοδοσίας και απολογισμού καθώς και λογιστικού ελέγχου τού πώς έγινε η διαχείριση της Αττικής Οδού τις προηγούμενες περίπου τρεις δεκαετίες. Αυτό το πράγμα δεν φαίνεται να έρχεται μαζί με το νομοσχέδιο που συζητάμε, ενώ στην πραγματικότητα έχουμε το τέλος μιας εποχής και την αρχή μιας νέας. Επίσης, στην αρχή της συνεδρίασης, για να κλείσω με τα διαδικαστικά, η Πλεύση Ελευθερίας έθεσε το ζήτημα της τελευταίας στιγμής υποβολής του νομοσχεδίου στη Βουλή, διότι υπάρχει η πιεστική προθεσμία των αρχών του Οκτωβρίου μέχρι την οποία πρέπει να υπογραφεί αυτή η Σύμβαση. Η Σύμβαση, όμως, υπεγράφη στις 12 Σεπτεμβρίου. Από τις 12 Σεπτεμβρίου μέχρι σήμερα που συζητάμε τη Σύμβαση στην πρώτη συνεδρίαση της Επιτροπής, έχουν μεσολαβήσει 18 μέρες. Θα μπορούσε να είχε έρθει μία βδομάδα, δέκα μέρες νωρίτερα και αισθανόμαστε ότι αυτό δεν είναι τυχαίο. Αυτό γίνεται με όλες σχεδόν τις προθεσμίες που αντιμετωπίζει η Βουλή. Δηλαδή, ο τελευταίος του οποίου οι προθεσμίες λαμβάνονται υπόψη και γίνονται σεβαστές από την πλευρά της κυβέρνησης, φαίνεται να είναι η Εθνική Αντιπροσωπεία. Αυτό πιστεύουμε ότι είναι και απαξιωτικό και υποτιμητικό για τη Βουλή και βεβαίως μέσα από τη Βουλή για όλη τη δημοκρατική διαδικασία.

Επομένως, θεωρούμε ότι αυτή η Σύμβαση έπρεπε να είχε έρθει νωρίτερα. Συνεδριάζουμε σήμερα και αύριο θα έχουμε δύο συνεδριάσεις όλη την ημέρα με την ακρόαση φορέων και την τρίτη συνεδρίαση, ούτως ώστε να προφτάσουμε να συζητήσουμε και να ψηφιστεί το νομοσχέδιο αυτό στην Ολομέλεια πριν τελειώσει αυτή η εβδομάδα. Αυτές οι ασφυκτικές διαδικασίες μάς βρίσκουν αντίθετους και είναι απαραίτητο να το υπογραμμίσουμε, γιατί νομίζουμε ότι είναι ενδεικτικό μιας στάσης που έχει η κυβέρνηση απέναντι στις κοινοβουλευτικές διαδικασίες.

 Έρχομαι τώρα στην στους βασικούς όρους της Σύμβασης που έχουμε μπροστά μας. Καταρχάς η Σύμβαση παρέχει την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού για 25 χρόνια από τον επόμενο μήνα στην ιδιωτική εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, με αρχικό αντίτιμο 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ. Υπάρχουν και άλλα, θα υπάρχει συμμετοχή κατά 7,5% στα έσοδα από την εκμετάλλευση μελλοντικά, αλλά το βασικό αντίτιμο των 3,27 δισεκατομμυρίων έχει προβληθεί στη δημοσιότητα ως ένα τεράστιο ποσό, διότι είναι η μεγαλύτερη ιδιωτικοποίηση που έχει πραγματοποιήσει το ΤΑΙΠΕΔ. Επίσης, ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, ο κύριος Χατζηδάκης, τον οποίο βέβαια έχουμε να δούμε στη Βουλή πάρα πολύ καιρό, νομίζω από τότε που έγινε η συζήτηση σχετικά με τον ρόλο του στο σκάνδαλο των παρακολουθήσεων, ελπίζουμε να τον δούμε κάποια στιγμή, εν πάση περιπτώσει, ο κύριος Χατζηδάκης, όταν υπέγραψε τη Σύμβαση είπε ότι με το ποσό αυτό μπορούμε να μειώσουμε ισόποσα το δημόσιο χρέος σχεδόν κατά μιάμιση μονάδα του ΑΕΠ μόνο από αυτή τη συναλλαγή. Αυτό ακούγεται εντυπωσιακό, αλλά δεν είναι ακριβές. Το ποσό των 3,27 δισεκατομμυρίων είναι για 25 χρόνια, δεν είναι για ένα χρόνο. Άρα, αυτό που συμβαίνει είναι ότι επειδή εισπράττεται σύμφωνα με τη Σύμβαση τώρα, μοιάζει σαν να έχει μια σημαντική συμβολή στο δημόσιο χρέος. Το δημόσιο χρέος, βέβαια, έτσι όπως προβάλλεται, δεν θα είναι πάρα πολύ διαφορετικό ούτε και σε 25 χρόνια. Εν πάση περιπτώσει, η συμβολή για τα 25 χρόνια που θα έχουν τα 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ που εισπράττει το δημόσιο ως αποτέλεσμα αυτής της Σύμβασης, είναι λιγότερο από ένα τοις χιλίοις του ΑΕΠ για τα προβλεπόμενα αυτά 25 χρόνια, με σημερινές τιμές δηλαδή.

Αλλά το ζήτημα δεν είναι μόνο αυτό. Το ζήτημα είναι ότι δυστυχώς αυτά τα έσοδα δεν πάνε για να αυξήσουν τα έσοδα του προϋπολογισμού και συνεπώς να ωφελήσουν με χειροπιαστό τρόπο τους πολίτες. Θα καταλήξουν στο ΤΑΙΠΕΔ και από το ΤΑΙΠΕΔ θα μπουν στη μαύρη τρύπα του χρέους, το οποίο κατά την άποψη της Πλεύσης Ελευθερίας είναι ένα μη βιώσιμο χρέος. Μη βιώσιμο χρέος σε απλά ελληνικά, σημαίνει ότι είναι ένα χρέος, το οποίο όσο και να το ξεπληρώνουμε δεν θα εξοφληθεί και αυτό είναι το πρόβλημα που θέτουμε εμείς. Ότι δηλαδή, τα έσοδα του δημοσίου, αντί να χρησιμοποιούνται για να βελτιώσουν τις δημόσιες υπηρεσίες, για να επιστρέψουν στον πολίτη, μπαίνουν στην μαύρη τρύπα του χρέους, το οποίο, κατά τη γνώμη μας, είναι ένα χρέος που θα έπρεπε να είχε γίνει γι΄ αυτό λογιστικός έλεγχος, και το οποίο, επειδή ακριβώς δεν είναι βιώσιμο, δεν πρέπει να εξυπηρετείται με τον τρόπο που το εξυπηρετεί η κυβέρνηση τώρα. Συνεπώς, φοβόμαστε ότι τα έσοδα από αυτή την ανάθεση, θα αποβούν προς όφελος άλλων και όχι των Ελλήνων πολιτών και αυτό μας θλίβει ιδιαίτερα.

 Έρχομαι τώρα στην πλευρά της Σύμβασης που υποτίθεται ότι βελτιώνει κάπως οριακά τις συνθήκες για τους χρήστες της Αττικής Οδού και αυτό αφορά την προσωρινή μείωση του ύψους των διοδίων για το επιβατικό Ι.Χ., γιατί υπάρχουν και άλλες χρεώσεις για διαφορετικού τύπου οχήματα. Για τα επιβατικά Ι.Χ, από 2,80 ευρώ, που είναι σήμερα, στα 2,50 ευρώ για μία περίοδο. Όπως ειπώθηκε νομίζω νωρίτερα και από άλλους Βουλευτές της αντιπολίτευσης, η μείωση αυτή δεν επιφέρει μακροχρόνια κάποιο όφελος, διότι, καταρχήν υπάρχουν οι σχετικές ρήτρες για τη τιμαριθμοποίησή της με αυτόματο τρόπο όταν τελειώσει η περίοδος των πέντε ετών κατά την οποία η μείωση αυτή ισχύει. Δηλαδή, μετά από πέντε χρόνια, θα υπάρχει αυτόματη τιμαριθμοποίηση των διοδίων. Θεωρούμε ότι τη στιγμή που δεν υπάρχει αυτόματη τιμαριθμοποίηση των μισθών των δημοσίων υπαλλήλων, δεν υπάρχει αυτόματη τιμαριθμοποίηση, δηλαδή, αυτόματη αύξηση στο ύψος του πληθωρισμού, για να μας καταλαβαίνουν όσοι παρακολουθούν, των μισθών στον ιδιωτικό και στο δημόσιο τομέα, αν θέλετε, δίνουμε το πράσινο φως, σε μεγάλες επιχειρήσεις όπως είναι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ που θα εκμεταλλεύεται την Αττική Οδό για τα επόμενα 25 χρόνια, να μπορεί να αυξάνει το κόστος με τρόπο ο οποίος δεν θα μπορέσει -γιατί δεν υπάρχει αυτόματη τιμαριθμοποίηση των μισθών- δεν θα μπορέσει να αντιστοιχηθεί από τους μισθούς των πολιτών. Και αυτό βεβαίως σημαίνει ότι σε πραγματικούς όρους θα ακριβαίνουν τα διόδια μετά την περίοδο κατά την οποία θα έχει φιξαριστεί το μειωμένο, το ελάχιστα μειωμένο κόστος των διοδίων, κατά 2,50 ευρώ.

Επίσης, υπάρχει και η πρόβλεψη για την αύξηση των διοδίων, μετά την περίοδο αυτή, κατά 30% για τις ώρες αιχμής, 30% των 2,5 ευρώ, όπως ειπώθηκε προηγουμένως, μας πάει κοντά στα 3,25 ευρώ. Δηλαδή, αν λάβουμε υπόψη μας αυτά τα στοιχεία, για να το φανταστεί καλύτερα ο πολίτης, είναι πάρα πολύ πιθανό, μάλλον είναι το πιθανότερο, σύμφωνα με αυτή τη Σύμβαση, μετά από μία προσωρινή μείωση των διοδίων στην Αττική Οδό από 2,80 ευρώ που είναι σήμερα σε 2,50 ευρώ, σε οκτώ με δέκα χρόνια ένα Ι.Χ. να πληρώνει κοντά στα 4 ευρώ για να μπορεί να κάνει έστω και ένα χιλιόμετρο μέσα στην Αττική Οδό και να περάσει π.χ. από την Κηφισίας στη Μεσογείων, ή δύο χιλιόμετρα ή τρία. Αυτό είναι πάρα πολύ υψηλό κόστος και πρέπει οι πολίτες να καταλάβουν ότι περιέχεται στη Σύμβαση η δυνατότητα σε πέντε με δέκα χρόνια να πληρώνει κάθε Ι.Χ. κοντά στα 4 ευρώ αντί των 2,80 που πληρώνει τώρα, και αυτό πρέπει να ληφθεί υπόψη δεδομένου ότι η χρέωση των 2,80 ευρώ, η οποία είναι πάρα πολύ υψηλή, ήταν σταθερή για πάρα πολλά χρόνια. Άρα, δεν είναι εγγυημένα τα χαμηλά διόδια για τους πολίτες. Απεναντίας, υπάρχει μια προσωρινή εγγύηση και επίσης, υπάρχει ταυτόχρονα μία εγγύηση ότι θα αυξηθούν ή θα μπορούν να αυξηθούν με βάση τη σύμβαση, τουλάχιστον, ραγδαία αμέσως μετά το τέλος αυτής της περιόδου.

Επίσης, δεν υπάρχει κάποια πρόβλεψη, κι αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο έχουν όλοι οι χρήστες της Αττικής Οδού. Η Αττική 0δός είναι αυτή τη στιγμή μήκους 70 χιλιομέτρων. Ένας που διανύει 70 χιλιόμετρα στην Αττική Οδό και ένας που θέλει να κάνει ένα χιλιόμετρο για να διευκολυνθεί να περάσει από μία από τις κάθετους λεωφόρους στην αττική οδό σε μια άλλη, χρεώνονται το ίδιο ποσό. Δεν υπάρχει πρόβλεψη για κλιμακωτή χρέωση στους χρήστες της Αττικής Οδού. Κι αν κάνεις δε, λάθος και βγεις από λάθος έξοδο πρέπει να χρεωθείς διπλά κι αυτό είναι κάτι το οποίο παθαίνουν πάρα πολλοί πολίτες. Αυτά όλα θα έπρεπε να υπάρχουν και αυτό είναι το γενικότερο ζήτημα που θέτουμε από την πλευρά μας, θα έπρεπε να υπάρχει μια χάρτα με τα δικαιώματα των χρηστών της Αττικής Οδού. Όταν έχουμε έναν αξονικό δρόμο ο οποίος περνάει από την καρδιά της πρωτεύουσας και ο οποίος χρησιμοποιείται ημερησίως από περίπου 250.000 οχήματα, 250.000 οχήματα, δηλαδή πρόκειται για οχήματα τα οποία μεταφέρουν, ενδεχομένως, πάνω από το ένα δέκατο του πληθυσμού της πρωτεύουσας κάθε μέρα μέσα από αυτό το δρόμο, θα πρέπει αυτοί οι άνθρωποι να έχουν κάποια δικαιώματα απέναντι στην επιχείρηση που εκμεταλλεύεται την Αττική Οδό και δεν φαίνεται πουθενά να υπάρχει πρόβλεψη κάποιος χάρτης δικαιωμάτων για αυτούς τους πολίτες. Και μέσα σε αυτό το χάρτη θα έπρεπε να υπάρχουν επίσης και προβλέψεις για τα κλιμακωτά διόδια σε περίπτωση που κάνουν μικρή χρήση της Αττικής Οδού.

 Έρχομαι τώρα στο ζήτημα των όρων που συνοδεύουν τη σύμβαση αυτή, αναφορικά με τις υποχρεώσεις που έχει η ιδιωτική επιχείρηση που θα την εκμεταλλεύεται για τα επόμενα 25 χρόνια. Ένας από τους όρους είναι ότι θα πρέπει η επιχείρηση αυτή να κάνει επενδύσεις, και είναι καλό το ότι η επιχείρηση αναμένεται να κάνει επενδύσεις, αλλά το πρόβλημα είναι ότι όταν τίθενται τέτοιοι όροι, και τα είδαμε στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένα Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να υπάρχουν σαφείς ποινές για τη μη εκτέλεση των επενδύσεων. Όχι σαφείς ποινές γενικώς, γιατί υπάρχουν κάποιες τέτοιες, αλλά σαφείς ποινές για τη μη εκτέλεση των επενδυτικών έργων, το ύψος των οποίων, σύμφωνα με τη σύμβαση φτάνει τα 380 εκατομμύρια ευρώ.

Επίσης, υπάρχουν σχετικές αναφορές για την προστασία του περιβάλλοντος. Είναι ένα μεγάλο εκτεταμένο κεφάλαιο για το τι πρέπει να κάνει η επιχείρηση που θα εκμεταλλεύεται την Αττική Οδό για να προστατεύει το περιβάλλον. Ωστόσο, πολλά από τα στοιχεία - δεν λέω όλα - πολλές από τις προβλέψεις που υπάρχουν στο κεφάλαιο για την προστασία του περιβάλλοντος, είναι γενικόλογες προβλέψεις. Λέει εδώ πέρα «προκειμένου οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου παραχώρησης, να εναρμονιστούν με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές εκπόνησης των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, θα πρέπει να εκπονηθεί συμπληρωματική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων». Αυτή είναι η γλώσσα. Οι όροι στους οποίους αναφέρεται η σύμβαση εδώ, θα πρέπει να εναρμονιστούν με τις εφαρμοστέες προδιαγραφές. Δεν ορίζονται αυτά. Θα πρέπει κάποιος να ερμηνεύσει τι κρύβεται και κρύβονται πάρα πολύ όροι και πάρα πολλές εφαρμοστέες προδιαγραφές εκπόνησης μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτά απαιτούν μία ρυθμιστική αρχή, και αυτό είναι ένα ζήτημα το οποίο η Πλεύση Ελευθερίας, έχει θέσει στο επίκεντρο όλων των συζητήσεων για την εκποίηση, την ιδιωτικοποίηση των περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου.

Όταν ιδιωτικοποιείται ένας σημαντικός δρόμος, όπως η Αττική Οδός, ένα σημαντικό λιμάνι, όπως το λιμάνι του Πειραιά και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, είναι απαραίτητο να υπάρχει μία κρατική ρυθμιστική αρχή και να προβλέπεται και η σύνθεσή της και ο ρόλος της και οι εξουσίες της μέσα στο νομοσχέδιο, κάτι το οποίο λείπει από εδώ . Η οποία ρυθμιστική αρχή, να επιβλέπει για τα 25 χρόνια, τι κάνει και τι δεν κάνει ο παραχωρησιούχος που έχει αναλάβει να εκμεταλλευτεί αυτό το περιουσιακό στοιχείο. Γιατί λείπουν αυτά τα πράγματα. Ποιος δηλαδή θα επιβλέψει ότι θα τηρηθεί αυτή η σύμβαση κατά γράμμα, διότι αυτό πρέπει να γίνει σε μία πετυχημένη ιδιωτικοποίηση από την ιδιωτική εταιρεία η οποία θα αναλάβει την εκμετάλλευση της Αττικής Οδού. Δυστυχώς, δεν φαίνεται. Η σύμβαση απλώς αναφέρεται σε υποχρεώσεις που έχει η επιχείρηση, αλλά στο ποιος θα τις επιτηρεί και πώς θα βεβαιώνεται ότι αυτές τηρούνται σε καθημερινή βάση είναι ένα γράμμα κενό, δεν υπάρχει τίποτα.

Θα κλείσω κύριε Πρόεδρε, αναφερόμενος στο θέμα των φυσικών καταστροφών και της διέλευσης στην Αττική Οδό. Είχαμε, βεβαίως, όπως αναφέρθηκαν και άλλοι ομιλητές, το πρόσφατο παράδειγμα των φυσικών καταστροφών του χιονιού στην Αττική Οδό, το οποίο οδήγησε σε παράλυση ουσιαστικά της Αττικής Οδού. Όταν έχουμε έναν αξονικό δρόμο όπως αυτόν, από τον οποίο εξαρτάται η κίνηση όλης της πρωτεύουσας στην ουσία, η ομαλή διακίνηση των οχημάτων σε αυτόν τον δρόμο είναι ζωτικής σημασίας. Είναι υποχρέωση της επιχείρησης που εκμεταλλεύεται το δρόμο να εξασφαλίζει συγκεκριμένες υπηρεσίες, ούτως ώστε να μπορεί να υπάρχει ομαλή διακίνηση των οχημάτων. Όταν μπαίνει κανείς στην Αττική Οδό δηλαδή, και υπάρχει συμφόρηση η οποία τον καθυστερεί για μεγάλο διάστημα και πληρώνει 2,80 ή 2,50 ευρώ για να μπει και να διευκολυνθεί, και βλέπει μια κίνηση η οποία τον καθυστερεί περισσότερο από ότι θα τον καθυστερούσαν οι μικρότεροι δρόμοι, πλην της Αττικής Οδού. Πώς είναι δυνατόν να εξυπηρετηθεί αυτός ο πολίτης; Πώς είναι δυνατόν να μην διαμαρτύρεται αυτός ο πολίτης για τις κακές συνθήκες με τις οποίες παραχωρούνται οι δρόμοι που ανήκουν στο δημόσιο, παραχωρούνται σε ιδιώτες; Βεβαίως θα διαμαρτυρηθεί. Είναι, με άλλα λόγια, η υποχρέωση της εταιρείας να διατηρεί την ομαλή κίνηση μέσα στην Αττική Οδό και σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών, αλλά και σε ομαλές περιπτώσεις, ρυθμίζοντας αναλόγως ή λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα ούτως ώστε να ρυθμίζεται η ομαλή κίνηση.

Θα κλείσω με ένα σύντομο σχόλιο, συζητάμε αυτή τη στιγμή, κύριε Πρόεδρε, τους όρους της παραχώρησης αυτής της επιχείρησης σε ιδιώτη και αυτές είναι οι κριτικές που είχε να κάνει η Πλεύση Ελευθερίας ως προς αυτό. Στην τρίτη συνεδρίαση, θα ήθελα- και αυτό είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να συζητήσει και η κυβέρνηση, όχι μόνο εμείς- να συζητηθεί και η σοφία της παραχώρησης, δηλαδή κατά πόσο είναι σωστό να παραχωρηθεί αυτός ο δρόμος σε ιδιώτη, και όχι να μείνει στα χέρια του Δημοσίου, δεδομένου ότι είναι ένας δρόμος που χρησιμοποιείται από πολλούς και θα μπορούσε να επιφέρει πολύ σημαντικά έσοδα στο δημόσιο, πέρα από αυτά που επιφέρει η σύμβαση παραχώρησης. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Καζαμία.

Θα κλείσουμε τον κύκλο των Ειδικών Αγορητών με τον κ. Κόντη από τους Σπαρτιάτες. Ελάτε, σας ακούμε.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, συζητάμε για την παραχώρηση της υποδομής της Αττικής Οδού και αρχίζοντας από το βασικό πλαίσιο της σύμβασης όπως διατυπώνεται στο άρθρο 5, το συμβατικό αντικείμενο, παραχωρούμε την πλήρη εκμετάλλευση της Αττικής Οδού στον παραχωρησιούχο. Είναι μία πλήρης παραχώρηση που μεταφέρει τη διαχείριση, λειτουργία, συντήρηση, και το πιο σημαντικό, την εκμετάλλευση της Οδού στην ιδιωτική πρωτοβουλία, συγκεκριμένα στην εταιρεία ΤΕΡΝΑ. Ουσιαστικά, το κράτος αποχωρεί από τον έλεγχο της υποδομής παραχωρώντας την ευθύνη για τα έσοδα στον ιδιωτικό τομέα. Και αυτή η παραχώρηση έρχεται χωρίς τις απαραίτητες ασφαλιστικές δικλείδες για την προστασία των πολιτών από πιθανές υπερβολές στη χρέωση των υπηρεσιών στο μέλλον όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, στο άρθρο 18 γίνεται ιδιαίτερα σαφές ότι ο παραχωρησιούχος έχει την πλήρη εξουσία να καθορίζει τα διόδια που θα επιβληθούν στους χρήστες και ενώ αυτή η πρακτική υποστηρίζει ως μέσο για να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα του έργου, η απουσία σαφών ορίων και μηχανισμών ελέγχου σημαίνει ότι οι πολίτες θα είναι απολύτως εκτεθειμένοι σε αυξήσεις των διοδίων. Ποιοι μηχανισμοί υπάρχουν για να διασφαλίσουν ότι οι αυξήσεις δεν θα είναι υπερβολικές και ποια είναι η ρήτρα διαφάνειας και ο κοινωνικός έλεγχος των τιμολογίων; Η πολιτική των διοδίων είναι ένα βαρύ οικονομικό φορτίο για τους πολίτες. Η σύμβαση ορίζει ότι η τιμολόγηση θα παραμείνει στα χέρια του παραχωρησιούχου χωρίς να υπάρχει καμία ρήτρα κοινωνικής ευθύνης ή ελέγχου από το δημόσιο. Είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι η Αττική Οδός αποτελεί τον ζωτικότερο οδικό άξονα για τους κατοίκους της Αττικής που καθημερινά χρησιμοποιούν τον δρόμο αυτό για τις μετακινήσεις τους.

Οι ήδη επιβαρυμένοι πολίτες από το σημαντικό κόστος των διοδίων και ειδικά κάποιοι οι οποίοι τη χρησιμοποιούν καθημερινά, δεν αντέχουν να δουν στο μέλλον περαιτέρω αυξήσεις και θα περίμεναν εγγυήσεις και διαφάνεια για το αντίθετο, ακόμη και για τη μείωση σταδιακά του κόστους των διελεύσεων. Ας δούμε το ζήτημα των διοδίων αναλυτικά. Η τιμή τους ορίζεται από την σύμβαση και όπως προαναφέρθηκε, δεν υπάρχει Μηχανισμός ελέγχου των αυξήσεων. Το Δημόσιο, όπως καθορίζει το άρθρο 18, δεν έχει καμία αρμοδιότητα να επιβάλλει αλλαγές ή να περιορίσει τις τιμές, μπορεί να τα αυξηθεί ο παραχωρησιούχος χωρίς να δώσει λογαριασμό. Έτσι, ανοίγει η πόρτα για ανεξέλεγκτες αυξήσεις και δεν μας εγγυάται κανείς, ότι στο μέλλον δεν θα δούμε ακόμα μεγαλύτερες και δυσανάλογες, για το βαλάντιο των πολιτών, αυξήσεις. Έχουμε στα χέρια μας κάποια μελέτη που να αποδεικνύει ότι οι αυξήσεις στα διόδια θα είναι δικαιολογημένες, έχουμε διασφαλίσει ότι οι πολίτες δε θα πληρώνουν υπέρογκα ποσά για τις καθημερινές τους μετακινήσεις και πως μπορούμε να υπερασπιστούμε αυτή τη σύμβαση ενώ γνωρίζουμε, ότι η κύρωση ίσως οδηγήσει, όπως δείχνουν τα πράγματα, στο μέλλον, σε άλλες επιβαρύνσεις;

Στο ζήτημα αυτό της κατανομής των κινδύνων στο άρθρο 6 γίνεται σαφές, ότι η σύμβαση παραχώρησης μεταφέρει πολλούς από τους κινδύνους της λειτουργίας της Αττικής Οδού στο Δημόσιο, ενώ ο παραχωρησιούχος απαλλάσσεται από πολλές ευθύνες. Ουσιαστικά, οι ιδιώτες διασφαλίζουν τα κέρδη τους, ενώ οι πολίτες και το κράτος παραμένουν εκτεθειμένοι σε κινδύνους. Για παράδειγμα, το κόστος που προκύπτει από φυσικές καταστροφές ή απρόβλεπτες καταστάσεις, όπως νομοθετικές αλλαγές, επιβαρύνει το Δημόσιο. Αυτό σημαίνει, ότι σε περίπτωση οποιουδήποτε προβλήματος που δεν έχει προβλεφθεί από τη σύμβαση, το Δημόσιο- δηλαδή οι φορολογούμενοι πολίτες- θα κληθούν να καλύψουν το κόστος. Γιατί πρέπει να αναλάβουμε το ρίσκο αυτό σαν Δημόσιο, ενώ οι ιδιώτες μόνο να αποκομίζουν κέρδη; Είναι άνιση η κατανομή ευθυνών και ενάντια στα συμφέροντα των πολιτών. Είναι αναγκαίο να τονιστεί, ότι στο άρθρο 6 γίνεται λόγος για τη γνώση των συνθηκών του έργου και την κατανομή των κινδύνων, αλλά δεν υπάρχει πρόβλεψη για την ισότιμη ανάληψη των κινδύνων αυτών από παραχωρησιούχο και κράτος και αυτό είναι ένα σοβαρό έλλειμα της σύμβασης που πρέπει να διορθωθεί πριν την κύρωσή της. Εδώ θέλουμε να ρωτήσουμε το εξής, το συνολικό κόστος είναι 3,27 δις ευρώ. Αυτό, κύριε Υπουργέ, πιστεύουμε, ότι διανείμετε στα 25 χρόνια, δηλαδή θα πληρωθούν άμεσα αυτά τα χρήματα ή θα τα πληρώνουν κατ’ έτος;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Τώρα, άμεσα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Γιατί διάβαζα ότι είχαν ένα θέμα με την εγγυητική επιστολή και μέχρι να εκδώσουν εγγυητική επιστολή, γιατί αν ήταν για να πληρώνονται κάθε χρόνο, θα μπορούσα να την αναλάβω και εγώ με τα έσοδα που έχει και θα πλήρωνα και εγώ το βαλάντιο που είναι 128 εκατομμύρια το χρόνο, αν δεν κάνω λάθος. Το ζήτημα της χρηματοδότησης του έργου είναι κρίσιμο. Στο άρθρο 15 αναφέρεται, ότι η χρηματοδότηση θα πραγματοποιηθεί μέσω δανείων που θα λάβει ο παραχωρησιούχος με το Δημόσιο να διασφαλίζει την εκτέλεση του έργου και να καλύπτει ενδεχόμενες ζημιές. Σημαίνει, λοιπόν, ότι ο παραχωρησιούχος θα επωφεληθεί από τη χρηματοδότηση χωρίς να αναλάβει το πλήρες ρίσκο της αποπληρωμής. Αν οι συνθήκες αλλάξουν ή κάτι πάει στραβά με την εκτέλεση του έργου, το Δημόσιο θα είναι αυτό που θα κληθεί να καλύψει το κενό. Η σύμβαση πρέπει να επανεξεταστεί και στο σημείο αυτό, ώστε ο παραχωρησιούχος να αναλάβει πλήρως τις ευθύνες που του αναλογούν και να μην μετακυλήσει τα κόστη στο Δημόσιο.

Είδαμε ότι και στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης- γιατί το ΤΑΙΠΕΔ εύκολα πουλάει ό,τι μπορεί να πουλήσει και δεν νομίζω να έχει μείνει και τίποτε ακόμη από μεγάλα κρατικά συμφέροντα- έχουμε έναν παραχωρησιούχο ο οποίος το ανέλαβε το 2018, κύριε Υπουργέ- και το αναφέρω σαν παράδειγμα αυτό- υποσχόμενος να πληρώσει 200 εκατομμύρια και την επέκταση την ψηφίσαμε πρόσφατα. Αν κάνει κανείς μια αναδρομή στα κέρδη που εμφανίστηκαν πριν από την περσινή χρονιά, η οποία δημοσιεύτηκε προχθές μόλις από τον ΟΛΘ, η οποία ανακοίνωσε 62% αύξηση επί των κερδών της προηγούμενης χρονιάς, εμείς γνωρίζαμε μέχρι εκείνη τη χρονιά, τα όποια κέρδη ήταν 40 εκατομμύρια. Βλέπουμε, ότι ο παραχωρησιούχος έχει ήδη αποκομίσει σε κέρδη αυτά τα 200 εκατομμύρια, τα οποία δεν έχει επενδύσει, ζητάει άλλα 5 χρόνια να πάει μέχρι το 2030, που μπορεί πάλι να μην επενδύσει γιατί δεν υπάρχει ο έλεγχος ή κάποιες ρήτρες, να πάρει άλλα 200 ή 400 εκατομμύρια, στο σύνολο να έχει πάρει 600 εκατομμύρια σε 10 χρόνια, να φύγει και απλά χωρίς να έχει βάλει τίποτα παρά 2-3 εκατομμύρια, να έχει πάρει 600 εκατομμύρια. Αυτές οι συμβάσεις δεν ακολουθούνται από ρήτρες διασφάλισης των πολιτών και ρήτρες διασφάλισης στην πραγματοποίηση των στόχων που βάζει για την επένδυσή του. Είχαμε ζητήσει τότε μάλιστα, σε κάθε παραχώρηση, να δούμε τα business plan ή το master plan και όλως παραδόξως, η απάντηση είναι, ότι μπορούμε να τα πάρουμε σε 2-3 χρόνια, τότε θα τα καταθέσει ο ίδιος και είχαμε πει, ότι είναι πρωτοφανές στα παγκόσμια χρονικά, να γίνονται τέτοιου είδους παραχωρήσεις.

Όπως και να έχει για τη σύμβαση αυτή που συζητάμε, επίσης πρέπει να δούμε τη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος κατά τη διάρκειας παραχώρησης. Στο άρθρο 11 γίνεται λόγος για την προστασία, ωστόσο με γενικές και αόριστες διατυπώσεις. Δεν υπάρχουν μηχανισμοί ελέγχου συγκεκριμένοι, αλλά και κυρώσεις σε περίπτωση παραβίασης των περιβαλλοντικών όρων. Είναι γνωστό, ότι πολλές εταιρείες επιδιώκουν να μειώσουν το κόστος παραβιάζοντας περιβαλλοντικούς όρους. Κάποιος πρέπει να ελέγχει, ότι οι περιβαλλοντικοί όροι τηρούνται και είναι μία ευαίσθητη περιοχή που περνάει η Αττική Οδός, η οποία σίγουρα δεν μπορεί να επιβαρυνθεί με έργα τα οποία θα προκαλέσουν ζημιά στις γύρω περιοχές.

Στο άρθρο 31 η σύμβαση προβλέπει, ότι το έργο θα επιστραφεί στο Δημόσιο μετά την ολοκλήρωση της περιόδου παραχώρησης. Ωστόσο, δεν υπάρχουν σαφείς προβλέψεις για την κατάσταση στην οποία θα παραδοθεί το έργο. Τι θα συμβεί αν η Αττική Οδός παρουσιάζει εκείνη την εποχή προβλήματα στο τέλος της παραχώρησης, φθορές ή σημαντικά θέματα, τα οποία δεν έχει φροντίσει να λύσει ο παραχωρησιούχος; Θα βρεθούμε αντιμέτωποι με τεράστια έξοδα για αποκατάσταση της υποδομής ή των υποδομών και το βάρος πάλι θα πέσει στους πολίτες. Δεν υπάρχει καμία ρήτρα που να διασφαλίζει, εκτός αν δεν την ξέρουμε, ότι ο παραχωρησιούχος θα παραδώσει το έργο σε μία κατάσταση καλή ή όπως προβλέπεται να είναι μετά τις επενδύσεις που θα κάνει.

Επίσης ένα θέμα είναι η προστασία των προσωπικών δεδομένων των χρηστών της Αττικής Οδού. Στο άρθρο 30 γίνεται λόγος για την προστασία των προσωπικών δεδομένων αλλά με διατυπώσεις ασαφείς. Ποιος θα έχει πρόσβαση στα δεδομένα και ποιος θα τα διαχειρίζεται; Υπάρχει κίνδυνος εκμετάλλευσης των προσωπικών δεδομένων των πολιτών και η σύμβαση δεν προβλέπει σαφείς κανόνες για την αποτροπή αυτή.

Επίσης για τον ανεξάρτητο μηχανικό, όπως σημείωσαν προηγουμένως συνάδελφοί, σίγουρα ο ρόλος του είναι να διασφαλίσει, ότι το έργο εκτελείται με τρόπο που συμμορφώνεται με τους όρους σύμβασης και ότι τα συμφέροντα του Δημοσίου προστατεύονται. Η ανεξαρτησία του και η αρμοδιότητά του στο να επιβλέπει τις εργασίες και την ποιότητα και να επιλύει διαφορές, τον καθιστούν κρίσιμο παράγοντα και είναι απαραίτητη στο να είναι ανεξάρτητος, όπως υποδηλώνεται και από το όνομά του. Δεν πρέπει να έχει καμία σχέση με τον παραχωρησιούχο ή με εταιρείες οι οποίες θα εμπλέκονται στην εκτέλεση του έργου και σίγουρα οι αξιολογήσεις του είναι βασικές και αντικειμενικές, στο θέμα της προάσπισης των συμφερόντων του Δημοσίου. Αυτό προβλέπεται στο άρθρο 10 και εκεί πρέπει να δώσουμε μία μεγάλη σημασία, για να δούμε ότι δεν θα ξεφύγουμε από αυτό.

Σίγουρα η ΤΕΡΝΑ- αυτή επειδή αυτή αναλαμβάνει- θα προβεί, σύμφωνα με την αγαπημένη της συνήθεια, στη δημιουργία δύο εταιρικών φορέων SPV - Special Purpose Vehicle. Η μία εταιρεία θα είναι υπεύθυνη για τη χρηματοδότηση και εκμετάλλευση και η άλλη εταιρεία θα είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και συντήρηση. Εδώ θα πρέπει να δούμε τον ρόλο που θα έχει η καθεμία και τον έλεγχο που θα μπορεί να έχει σε αυτή την αρχική φάση το Δημόσιο, ώστε να μην υπάρχουν παρεκτροπές από την πρόθεσή μας.

Επίσης αναφέρθηκε- και το αναφέρουμε και εμείς- ότι δεν υπάρχουν προτάσεις για τα άτομα με αναπηρία, τους ΑμεΑ και τους πολύτεκνους, ειδικά για την Αττική Οδό και δεν μιλάμε για τη γενική μείωση της διέλευσης. Ειδικά τα άτομα με αναπηρία, λόγω και της ανάγκης πολλών από αυτών να μεταφέρονται συχνά, αντιμετωπίζουν αυξημένα κόστη μεταφοράς λόγω των ειδικών αναγκών. Η δωρεάν μειωμένη διέλευση για τις πολύτεκνες οικογένειες, δεν είναι μέσα όμως και αυτές αντιμετωπίζουν αυξημένα έξοδα μετακίνησης, ειδικά αν ζουν μακριά από τα αστικά κέντρα και ειδικά σε περιπτώσεις οικογενειών οι οποίες ζουν σε περιοχές που κάνουν μια μικρή διέλευση στην Αττική Οδό, δηλαδή, βγαίνουν από του Παπάγου – ας πούμε - και πρέπει να πάνε στην Αγία Παρασκευή τα παιδιά τους σχολείο και μπορεί να μένει κάποιος κοντά στο νεκροταφείο του Παπάγου που είναι πάνω στην Αττική Οδό και να πρέπει να κατέβει κάτω στη Μεσογείων, να κάνει ολόκληρη διέλευση διαφορετική. Θα μπορούσαμε, λοιπόν, να προβλέψουμε για κοντινές εκτροπές, δηλαδή, μια συν δύο εισόδων ή εξόδων με βεβαίωση της κατοικίας ή και του σχολείου των παιδιών ή της εργασίας να απαλλάσσονται από τα διόδια για την προσβασιμότητα αυτή. Δεν θέλω να αναφερθώ στα έσοδα της Αττικής Οδού που θα συζητήσουμε στις επόμενες συνεδριάσεις και θα περιμένουμε την ακρόαση των φορέων, γιατί έχουμε και κάποιες απορίες. Θα πούμε περισσότερα στις άλλες συνεδριάσεις. Γενικά για την ψήφιση επιφυλασσόμεθα για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Κόντη. Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Ειδικών Αγορητών αυτή την ώρα. Θα δώσουμε το λόγο στον κ. Υπουργό για τη δική του τοποθέτηση. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να ξεκινήσω εκφράζοντας και εγώ, όπως και οι συνάδελφοί μου στην Επιτροπή, τα ειλικρινή συλλυπητήριά μου στις οικογένειες των δύο νέων ανθρώπων, που έχασαν χθες τη ζωή τους στη δασική πυρκαγιά της Κορινθίας. Επί του θέματος τώρα, θα κάνω μια παρέκκλιση στην αρχή για να το συνδυάσω λίγο με αυτό που είπε η αγαπητή συνάδελφός του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος, περί κουμάντου που κάνουν κάποιοι στις παραχωρήσεις και περί της δυνατότητας που έχουμε να μειώνουμε διόδια. Θέλω να σας ενημερώσω, όπως είχατε ζητήσει και εσείς ορθώς από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, ότι από αύριο υλοποιείται μια δέσμευση που είχαμε αναλάβει, όταν συζητούσαμε την αναχρηματοδότηση των αυτοκινητοδρόμων Αιγαίου. Υπενθυμίζω ότι στον αυτοκινητόδρομο Αιγαίου, κυρία Μανωλάκου, είναι κάποιος άλλος παραχωρησιούχος. Να θυμίσω ότι τότε είχαμε πει ότι από την αναχρηματοδότηση την οποία πετύχαμε, προφανώς είχε ωφέλεια και ο ιδιωτικός τομέας με το τραπεζικό σύστημα, απόρροια της καλής πορείας της ελληνικής οικονομίας, για να απαντήσω και σε ένα άλλο ερώτημα, αλλά είχε μια ωφέλεια για πρώτη φορά και το Ελληνικό Δημόσιο 15,8 εκατομμύρια ευρώ. Τότε είχα δεσμευτεί προσωπικά ότι αυτά τα 15,8 εκατομμύρια ευρώ δεν θα πάνε γενικώς στον κουβά των εσόδων του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, αλλά θα επιστραφούν στους πολίτες που είναι χρήστες αυτού του οδικού άξονα.

Πετύχαμε από σήμερα το βράδυ ξημερώματα, δηλαδή, από 1η Οκτωβρίου μέχρι τέλος του 2025, γιατί μετά το τέλος του 2025 σύμφωνα με τις εκτιμήσεις και τις προβλέψεις θα πρέπει ο κρατικός προϋπολογισμός να συμβάλει, άρα οι Έλληνες φορολογούμενοι και πάλι, οπότε μέχρι τότε να έχουμε μια σημαντική μείωση των διοδίων που σε αυτό το κομμάτι των αυτοκινητοδρόμων Αιγαίου, ουσιώδες και σημαντικό τμήμα του οδικού άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη τα διόδια θα είναι μειωμένα κατά 3 ευρώ και αυτό θεωρώ ότι είναι μια σημαντική συλλογική επιτυχία επ ωφέλεια των πολιτών. Άρα, ό,τι είχα δεσμευτεί πριν από δύο μήνες και συζητούσαμε και κάποιοι από εσάς αμφισβητήσατε ότι θα το πετύχουμε, το καταφέραμε. Η έκπτωση είναι 17%, έχει βγει συγκεκριμένη ανακοίνωση και προσέξτε αφορά το σύνολο των Ελλήνων πολιτών.

 Τώρα, θα ήθελα λίγο εισαγωγικά να κρατήσουμε λίγο απόσταση από τη Σύμβαση και να δούμε τι συζητάμε. Πρώτα από όλα συζητάμε μια παραχώρηση. Ένα ουσιώδες ερώτημα που εθίγη από τον συνάδελφό της «Πλεύσης Ελευθερίας» είναι, μπορούμε και πρέπει να κάνουμε παραχωρήσεις ή πρέπει αυτά να τα κάνει το δημόσιο; Θέλω, εκ προοιμίου, να σας πω ότι δεν μπορεί το Ελληνικό δημόσιο και για οικονομικούς λόγους να υλοποιήσει όλα αυτά τα έργα. Θέλω να σας πω ότι σήμερα στο Υπουργικό Συμβούλιο το πρώτο θέμα συζήτησης ήταν το νέο μεσοπρόθεσμο δημοσιονομικό και διαρθρωτικό σχέδιο, σύμφωνα με το οποίο σε όλη την Ευρώπη υπάρχουν πλέον οροφές δαπανών και αξιολογούνται οι χώρες στην πορεία των δημόσιων οικονομικών, πρωτίστως των μακροοικονομικών μεγεθών από το αν θα υλοποιούν αυτές τις οροφές δαπανών όχι τόσο στα πρωτογενή πλεονάσματα, αλλά από τις οροφές των δαπανών. Αυτό σημαίνει συνεπώς ότι πρακτικά δεν μπορεί η χώρα, δεν μπορεί η ελληνική οικονομία, όπως δεν μπορούν και πολλές άλλες ευρωπαϊκές οικονομίες να υλοποιήσουν ή να συντηρήσουν τέτοια έργα, γιατί και η υλοποίηση και η συντήρηση των υποδομών είναι εξαιρετικά σημαντικά για τη χώρα, πάντα με όρους αυξημένης βιωσιμότητας. Μιας και μίλησα για τη βιωσιμότητα, να υπενθυμίσω ότι αυτοί οι δείκτες που έχουν να κάνουν με τις οροφές δαπανών συναρτώνται άμεσα με τη βιωσιμότητα του δημοσίου χρέους και το ελληνικό δημόσιο χρέος σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα των φορέων που το αξιολογούν είναι βιώσιμο, γιατί θέλω να σας πω και να επαναλάβω κάτι, που όσο μπορούσα στο δημόσιο διάλογο τα προηγούμενα χρόνια το έλεγα και το επαναλάμβανα. Όταν ένας πολίτης έχει μια οφειλή σε μια τράπεζα δεν παίζει μόνο ρόλο πόση είναι η οφειλή του, αλλά παίζει πολύ σημαντικό ρόλο – μη σας πω και σημαντικότερο - η χρονική διάρκεια αποπληρωμής αυτού. Το χρέος συνεπώς είναι προφανώς βιώσιμο όσο χαμηλότερο είναι και όσο ετησίως έχεις να πληρώνεις λιγότερες δόσεις.

Το χρέος με διαδοχικές πρωτοβουλίες κυβερνήσεων - πάντα το έχω πει αυτό - έχει πετύχει να έχει χαρακτηριστικά βιωσιμότητας και για όσους επιμένουν στον δείκτη χρέους προς Α.Ε.Π., ήδη, έχει μειωθεί κατά 40 ποσοστιαίες μονάδες και θα δείτε τα στοιχεία. Εάν θυμάμαι καλά θα φτάσουμε στο 135% του Α.Ε.Π. το 2028, πολύ κάτω από κάποιες άλλες ευρωπαϊκές οικονομίες. Αυτά όλα συνεπώς, καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη στο βαθμό που εκτελούμε δημόσια έργα ή και συντηρούμε τον παραχωρήσεων. Αυτό κάνουμε και στην Εγνατία Οδό για να συντηρηθεί και μάλιστα βαριά συντήρηση άνω του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ, ένας σημαντικός οδικός άξονας της χώρας.

Δεύτερον, είμαι από τους πολίτες - βλέπω στην Αίθουσα αρκετούς σαν εμένα - που έναν οδικό άξονα Αθήνα - Λαμία τον έκανα εκ γενετής πάρα πολύ συχνά. Θυμάστε νομίζω πως ήταν οι οδικοί άξονες στην Ελλάδα πριν από πολλές παραχωρήσεις. Μιλούσαμε τότε για το Πέταλο του Μαλιακού. Σήμερα δεν μιλούμε για το Πέταλο του Μαλιακού. Θα προσπαθήσω συνεπώς μέχρι την Ολομέλεια, ήδη, αυτή την άσκηση την τρέχουμε το τελευταίο δίμηνο, να σας παρουσιάσω μια εικόνα του πώς συνδυάζονται οι παραχωρήσεις με κάτι που δεν μετράτε εύκολα, αλλά είναι εξαιρετικά σημαντικό, με την οδική ασφάλεια, με τη ζωή του πολίτη. Άρα, αυτό να μην το βγάζουμε ποτέ από την εξίσωση, γιατί είναι σημαντικό.

Τρίτον, άκουσα για τη διάκριση μεταξύ της μιας παραχώρησης και της άλλης και λέτε ότι στη μία κατασκευάζουμε και στην άλλη συντηρούμε, γιατί να υπάρχει τόση απόσταση, γιατί να είναι τέτοια τα διόδια, γιατί να είναι τόσο το τίμημα. Αλήθεια, όταν έχετε ένα σπίτι ίδια συντήρηση θέλει καινούργιο το σπίτι και ίδια συντήρηση θέλει μετά από 25 χρόνια;

 Όταν έχετε ένα άλλο περιουσιακό στοιχείο ίδιο κόστος συντήρησης έχει τη μία φορά ίδιο κόστος συντήρησης την άλλη; Αυτό τι σημαίνει; Αυτό σημαίνει ότι στο τμήμα της συντήρησης προφανώς η μία περίοδος έχει μεγαλύτερο κόστος από την προηγούμενη.

 Δεύτερο και συναφές, για αυτό σας είπα θέλει ολοκλήρωση της σκέψεως μου, εάν τυχόν πήγαινε κάποιος και άλλαζε κάποιους όρους στη Σύμβαση, το τίμημα θα ήταν το ίδιο; Προφανώς το τίμημα θα ήταν διαφορετικό, γιατί για να δηλώσει κάποιος την πρόθεσή του και να καταβάλει ένα τίμημα, προφανώς έχει συνεκτιμήσει, μεταξύ άλλων, συγκοινωνιακές και άλλες μελέτες που υπήρχαν στη συγκεκριμένη περίπτωση. Άρα, το τίμημα θα ήταν λιγότερο, το όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο θα ήταν μικρότερο, το χρέος θα μειωνόταν λιγότερο, οι οροφές δαπανών θα ήταν πιο χαμηλές και επομένως θα μπορούσαμε να βοηθήσουμε την ελληνική οικονομία πολύ λιγότερο από ό,τι τη βοηθάμε σήμερα. Άρα, όταν ακούτε για μείωση του δημοσίου χρέους, αυτό, προφανώς, είναι μια δύσκολη άσκηση και δυσνόητη για τον πολίτη - κατανοητό - επιστρέφει με έμμεσο τρόπο στον πολίτη.

Επίσης, άκουσα για την Αττική Οδό. Πράγματι, ομολογώ ότι έχει σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Φαντάζεστε την Αττική χωρίς Αττική Οδό; Εδώ τώρα φτάσαμε στο σημείο να συζητάτε για τις επεκτάσεις της Αττικής Οδού. Ερχόμαστε να μιλήσουμε για πρότυπες προτάσεις, για άλλες παραχωρήσεις. Άρα, αντιλαμβάνεστε την αξία που έχει η Αττική Οδό για τους πολίτες της Αττικής. Ναι, ναι, θα θέλαμε να είναι καλύτερες οι συνθήκες σήμερα, να μην είναι 70 χιλιόμετρα, να είναι πολύ περισσότερα. Να συζητήσουμε και για άλλα έργα στην Αττική και πρέπει να κάνουμε παρεμβάσεις στην Αττική. Μην ξεχνάμε ποτέ, ότι η Αττική θα ήταν εντελώς διαφορετική χωρίς την Αττική Οδό. Ξεκινάω, συνεπώς, έτσι να το συνδέσω αυτό, με κάτι που άκουσα από έναν αγαπητό συνάδελφο, για το τι κάνουμε σήμερα. Σήμερα ουσιαστικά κυρώνουμε την υπογραφή μιας Σύμβασης. Θα με βοηθήσει πάρα πολύ, να σας πω ότι δεν κυρώνουμε μόνο τη Σύμβαση, έχουμε κάτι άλλες διατάξεις, θα καταλάβετε την αξία αυτών των διατάξεων. Άρα, σήμερα ουσιαστικά κυρώνουμε την υπογραφή μιας Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών, προσέξτε, τις λέξεις, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού. Και ναι, θα το επαναλάβω, κυρία συνάδελφε. Αυτό επιβεβαιώνει ότι και στην Ελλάδα, η συνεργασία του Δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα μπορεί να είναι διαφανής, γιατί υπήρξαν προβληματισμοί από κάποιους συναδέλφους, αλλά και αποδοτική για τις δύο πλευρές.

 Άρα, για να είμαι συνεπής στην εκφορά του λόγου μου, μπορώ να σας πω ότι είναι ωφέλιμη και για τα δύο μέρη, γιατί; Από τη μία πλευρά, καλύπτει το δημόσιο συμφέρον μέσω της χρηματοδότησης, σας έδωσα ήδη απάντηση, της λειτουργίας, σας έχω δώσει απάντηση, αλλά και της συντήρησης του αυτοκινητόδρομου. Θέλει η πολιτεία, συνεπώς, να έχει διασφαλίσει τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία και τη συντήρηση και προφανώς και ο ιδιωτικός τομέας θα κάνει τι; Την εκμετάλλευση αυτού. Μην ξεχνάμε ότι μιλάμε για ένα μια ιδιωτική επιχείρηση. Προφανώς και η ιδιωτική επιχείρηση δεν θα κοιτάξει την κερδοφορία; Προφανώς και εκεί υπάρχουν χιλιάδες εργαζόμενοι, ξέρετε. Και όσο καλύτερα πηγαίνει η ελληνική οικονομία τόσο περισσότερο μπορούν όλοι αυτοί οι φορείς να αποκτήσουν ακόμα περισσότερα δημόσια έργα, να βγουν σε διεθνείς δημόσιους διαγωνισμούς. Και προφανώς όλα αυτά, να λειτουργήσουν επ’ωφελεία της ανάπτυξης, της δημιουργίας νέων θέσεων απασχόλησης και εγώ το τονίζω πάντα, της ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής.

Άρα, εδώ έχουμε έναν συνδυασμό, αυτό που θέλω εγώ ιδανικό, για δημόσιο και ιδιωτικό τομέα και προφανώς, την έμπρακτη απόδειξη εμπιστοσύνης της πολιτείας προς το ιδιωτικό τομέα. Ο νέος παραχωρησιούχος διαθέτει μεγάλη εμπειρία, σχετική τεχνογνωσία και αποδεδειγμένη ικανότητα στη διαχείριση κρίσιμων οδικών υποδομών, διασφαλίζοντας ότι ο σημαντικότερος αυτοκινητόδρομος στην Αττική, θα εξακολουθήσει να λειτουργεί σε ιδιαίτερα υψηλά και ναι, σωστά, κύριοι συνάδελφοι, και ακόμη υψηλότερα επίπεδα. Αυτοκινητόδρομος, όπως άκουσα και το επιβεβαιώνω, 70 χιλιομέτρων, με μέσο όρο 280.000 διελεύσεις την ημέρα, με 400.000 συνδρομητές, που έχει συμβάλλει, ώστε να είναι βιώσιμη η καθημερινότητα των μετακινήσεων εκατοντάδων χιλιάδων πολιτών στην Αττική, παρά τα υπαρκτά, δεδομένα, κυκλοφοριακά προβλήματα.Τι κυρώνουμε σήμερα, κύριοι συνάδελφοι και γιατί αυτό είναι ωφέλιμο;

Πρώτον, το Ελληνικό Δημόσιο εισπράττει ακόμα 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ. Ποσό που, επαναλαμβάνω και εγώ, είναι το υψηλότερο στην ιστορία του ΤΑΙΠΕΔ. Θα το εισπράξει λογικά την Παρασκευή. Για αυτό και θέλουμε η ψήφιση να γίνει την Πέμπτη, έτσι ώστε να προλάβουμε τις διαδικασίες, με δεδομένο ότι η 6η Οκτωβρίου είναι Σαββατοκύριακο. Το ποσό αυτό, θα αυξήσει τα συνολικά διαθέσιμα του κράτους, θα μειώσει ισόποσα τις μεικτές χρηματοδοτικές ανάγκες της Γενικής Κυβέρνησης. Έκανα όσο μπορούσα πιο απλή ανάλυση στην αρχή, τώρα μιλάω αμιγώς τεχνικά. Θα μειώσει, αντίστοιχα, το ύψος του δημοσίου χρέους κατά 1,5 ποσοστιαία μονάδα του ΑΕΠ και παράλληλα, θα βελτιώσει σημαντικά τους δείκτες βιωσιμότητάς του.

Δεύτερον και συνδυαστικά. Πέραν του εφάπαξ οικονομικού τιμήματος και ανταλλάγματος ο παραχωρησιούχους αποδίδει ετησίως στο ΤΑΙΠΕΔ ποσοστό 7,5% επί των πάσης φύσεως εσόδων από την εκμετάλλευση του αυτοκινητόδρομου.

Άρα, προσέξτε, τώρα, γιατί το είναι ακόμα μεγαλύτερο, από την εφάπαξ καταβολή της ετήσιας απόδοσης και το όφελος από τους τόκους, που δεν θα χρειαστεί να καταβάλλει το Ελληνικό Δημόσιο για αντίστοιχο δανεισμό ίσης διάρκειας, αναμένει τη σωρευτική ωφέλεια να είναι υπερδιπλάσια του αρχικού ποσού αγγίζοντας ακόμα και τα 7 δισεκατομμύρια ευρώ σε ορίζοντα 25 ετών, αυξάνοντας αντίστοιχα τον δημοσιονομικό χώρο για την άσκηση αναπτυξιακής πολιτικής. Άρα, γύρισα τούμπα το επιχείρημα, το οποίο άκουσα. Έχεις ένα τίμημα μπροστά, έχεις ετήσιες χρηματοδοτικές ροές και έχεις λιγότερες ανάγκες για επιπλέον χρηματοδότηση τα επόμενα χρόνια. Άρα, γλιτώνει τόκους. Αυτά όλα τα έχω σε ένα πίνακα και από τον ΟΔΔΗΧ, που καταδεικνύω ότι συνολική ωφέλεια στο πέρας θα είναι 7 δισεκατομμύρια ευρώ. Νομίζω ότι αυτά, δεν μπορεί κανένας με ευκολία να τα προσπερνά. Αυτές είναι εκτιμήσεις, αλλά πολύ ευχαρίστως να τις δείτε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Επειδή πατάτε πάνω σε αυτό. (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Θα σας κάνω κοινωνό, δεν θα το δώσω στα πρακτικά, γιατί είναι μια εκτίμηση την οποία έχουν οι υπηρεσίες του ΟΔΔΗΧ, δεν είναι επίσημο έγγραφο, κύριε συνάδελφε, δεν έχω κάτι να κρύψω. Εγώ σας λέω κάτι ακόμα μεγαλύτερο από το δεδομένο των 3,27 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Τρίτον. Η Σύμβαση προβλέπει άμεση μείωση των διοδίων από τα 2,8 ευρώ στα 2,5 από την προσεχή Κυριακή 6 Οκτωβρίου, δηλαδή, από την ημέρα που θα γίνει η παράδοση του αυτοκινητόδρομου από το Ελληνικό Δημόσιο στον παραχωρησιούχο. Απαντάω, κύριε συνάδελφε, συνεπώς και στο ερώτημα, γιατί έρχεται και στην Επιτροπή αυτή και γιατί είμαι εγώ εδώ σήμερα, διότι από το Δημόσιο πηγαίνει στον καινούργιο παραχωρησιούχο. Για την αναπροσαρμογή των διοδίων, επειδή άκουσα μια συζήτηση, η οποία έγινε. Πρώτα απ’ όλα, να δούμε κάποια πράγματα. Μετά την πενταετία ισχύουν προϋποθέσεις, οι οποίες αποτρέπουν αυθαιρεσίες εκ μέρους του παραχωρησιούχου. Ανοίγω μία παρένθεση, κύριε συνάδελφε, επειδή είπατε για τον Σεπτέμβριο. Οι υφιστάμενες παραχωρήσεις είναι με βάση τον πληθωρισμό του Σεπτεμβρίου. Οι υφιστάμενες παραχωρήσεις που έγιναν και επί των ημερών σας είναι συνδεδεμένες με τον πληθωρισμό του προηγούμενου Σεπτεμβρίου.

Άρα, εδώ έχουμε μια αντιγραφή αυτού, που γίνεται σε όλες τις παραχωρήσεις, που υφίστανται σήμερα από διαδοχικές κυβερνήσεις.

 Δεύτερη παρατήρηση. Η αύξηση συναρτάται από συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες κυκλοφοριακού φόρτου. Πρέπει, δηλαδή, αυτό να τεκμηριώνεται επαρκώς από τον παραχωρησιούχο.

Τρίτον. Απαιτείται έλεγχος από τον ανεξάρτητο μηχανικό.

Τέταρτον. Υπάρχει ευχέρεια έγκρισης από το Δημόσιο, «18-01-10», «Έγκριση της πρότασης από το Δημόσιο μετά τον σχετικό έλεγχο και σύμφωνη γνώμη του ανεξάρτητου μηχανικού, 18-01-10». Τέλος, εφόσον είναι απαραίτητο κοινοποίηση και προληπτικός έλεγχος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δηλαδή, «DG Move».

Τέταρτον. Κύριε συνάδελφε, ορθός ο προβληματισμός σας, «18-5-1», «Η Σύμβαση προβλέπει μόνιμη απαλλαγή» - δεν υπήρχε στην προηγούμενη Σύμβαση – «από την καταβολή διοδίων σε επιβατικά οχήματα ιδιωτικής χρήσης που ανήκουν κατά πλήρη κυριότητα σε άτομα με αναπηρία και σε αναπήρους πολέμου βαριάς αναπηρίας». Έχει προβλεφθεί μέσα στη Σύμβαση. Πέμπτο. Κατά τη διάρκεια της παραχώρησης ο παραχωρησιούχος θα υλοποιήσει επενδύσεις και δαπάνες αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού ύψους 380 εκατομμυρίων ευρώ.

Έκτο. Ο παραχωρησιούχος θα αξιολογείται κάθε δύο έτη, αλλά και μεμονωμένα επί των βασικών δεικτών απόδοσης, τα περίφημα «KPIs». Σε περίπτωση αδυναμίας επίτευξης των στόχων, προβλέπεται η επιβολή χρηματικών ποσών και άλλων ποινών και άλλων κυρώσεων ανάλογα με τις υστερήσεις στην προβλεπόμενη επίδοση.

Έβδομο. Δεν γεννάται δικαίωμα του παραχωρησιούχου για οποιοδήποτε πρόσθετο αντάλλαγμα ή χρηματική αποζημίωση, αν το Δημόσιο στο πλαίσιο άσκησης του δικαιώματος του, αλλά και της εν γένει πολιτικής του, περιλαμβανομένης και της δημοσιονομικής πολιτικής του, προκαλέσει μεταβολή στην επιλογή του μέσου μετακίνησης, μεταβολές στο μέγεθος ή και στη σύνθεση της κυκλοφορίας, τα στατιστικά χαρακτηριστικά της και τη διαχρονική εξέλιξή τους. Άρα, μοιράστηκα μαζί σας επτά λόγους, που θεωρώ εξαιρετικά επωφελή για τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου, τη συγκεκριμένη υπογραφή της Σύμβασης που πρόσφατα έγινε από την ελληνική κυβέρνηση. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να κάνουμε και μια συνοπτική ιστορική διαδρομή 13 Ιανουαρίου του 2022, είχα την τιμή τότε να υπηρετώ στο Υπουργείο Οικονομικών. Υπήρξε απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του ΤΑΙΠΕΔ, με την οποία εγκρίθηκε η διενέργεια διαγωνιστικής διαδικασίας δύο φάσεων, για τη σύναψη της σχετικής σύμβασης παραχώρησης.

 Το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του ΤΑΙΠΕΔ, στις 14 Σεπτεμβρίου του 2023, όταν και ανακηρύχθηκε Προτιμητέος Επενδυτής, η Εταιρεία ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ Α.Ε. Ακολούθησε, μην το προσπερνάμε, ο Προ συμβατικός Έλεγχος της διαδικασίας του διαγωνισμού, εκδόθηκε ο υπ’ αριθμόν 300/2024 Πράξη του Ζ Κλιμακίου του Ελεγκτικού Συνεδρίου, με την οποία κρίθηκε ότι δεν κωλύεται η υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης.Κατόπιν τούτων, εκδόθηκε Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου στις 28 Αυγούστου 2024, και στις 12 Σεπτεμβρίου του 2024, υπεγράφη νέα Σύμβαση Παραχώρησης με το νέο παραχωρησιούχο. Με την ολοκλήρωση του διαγωνισμού, την υπογραφή της Σύμβασης Παραχώρησης και την κύρωση της, τίθεται σε τροχιά υλοποίησης η μετάβαση του οδικού άξονα στο νέο καθεστώς παραχώρησης. Υπενθυμίζεται ότι τρέχουσα περίοδος παραχώρησης λήγει στις 5 Οκτωβρίου 2024, οπότε ο νυν Ανάδοχος υποχρεούται, να παραδώσει το Κύριο Έργο Παραχώρησης, με όλες τις αυτών βελτιώσεις στον Κύριο του Έργου, δηλαδή, στο Ελληνικό Δημόσιο. Γι’ αυτό και είμαστε εδώ κύριε συνάδελφε, λέω μια δεύτερη ….. Προσέξτε όμως τώρα, με το υποψήφηση σχέδιο νόμου εκτός της κύρωσης της Σύμβασης Παραχώρησης, ρυθμίζονται και όλα τα σχετικά ζητήματα που στοχεύουν στην ομαλή μετάβαση από τον απερχόμενο στον νέο παραχωρησιούχο, με απώτερο στόχο την εξυπηρέτηση των πολιτών και του Δημοσίου συμφέροντος. Απαντάω έτσι και σε ένα ερώτημα κύριε συνάδελφε. Γιατί δεν το φέρατε 12 Σεπτεμβρίου;

 Είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο περίπλοκο, πρωτόγνωρο εγχείρημα στο οποίο απαιτείται η συνδρομή και η συνεργασία των δύο παραχωρησιούχων του υφιστάμενού και του νέου του οποίους θέλω να τους ευχαριστήσω δημόσια για τη μέχρι σήμερα συνεργασία. Ελπίζω, ότι αυτή και είμαι σίγουρος θα συνεχίσει και τις επόμενες ημέρες. Κι αυτό γιατί όπως ακούστηκε είναι η πρώτη φορά στην Ελλάδα, το επαναλαμβάνω η πρώτη φορά στην Ελλάδα, που έχουμε αλλαγή παραχωρησιούχου, σε εν λειτουργία αυτοκινητοδρόμου. Γι’ αυτό το λόγο, δεν το αναδείξατε σήμερα πολύ εδώ, λογικό και δικαιολογημένο μιλήσατε περισσότερο για τη σύμβαση, γι’ αυτό και υπάρχει αύριο η συζήτηση για τα άρθρα. Υπάρχουν, κάποια άρθρα, για να βοηθήσουμε στη μετάβαση και απαντάω και σε ερωτήματα όπως είναι για τα προσωπικά δεδομένα, που φτιάξατε κ. συνάδελφε έχετε δίκιο.

Άρα, για να δούμε λίγο τη συνοδεύει τη Σύμβαση Παραχώρησης που επικυρώνουμε, είναι κάποια άρθρα στο τέλος. Με το άρθρο 2, η Εταιρεία «Αττική Οδός Α.Ε.» παραδίδει αμελλητί γιατί όλα αυτά θα σας πω είναι για να διευκολύνουμε στη μετάβαση. Μιλήσαμε, για τη σύμβαση, τώρα πάμε για την μετάβαση. Με το άρθρο 2, η Εταιρεία «Αττική Οδό Α.Ε.» παραδίδει αμελλητί στον Παραχωρησιούχο, με ταυτόχρονη κοινοποίηση στο Δημόσιο και τον Παραχωρητή, δηλαδή, το ΤΑΙΠΕΔ, τις συμβάσεις που έχει συνάψει, είτε η ίδια είτε η εταιρεία Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» και οι οποίες αφορούν, στη λειτουργία και εκμετάλλευση του αυτοκινητοδρόμου. Υπάρχουν υπηρεσίες πάνω.

 Ο Παραχωρησιούχος εντός μίας εργάσιμης ημέρας από την γνωστοποίησε αυτή, προσδιορίζει με σχετική δήλωσή του προς το Δημόσιο και τον Παραχωρητή, κοινοποιούμενη προς τις εταιρείες «Αττική Οδός Α.Ε.» και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.» τις συμβάσεις ως προς τις οποίες προτίθεται, να υποκατασταθεί στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των υφισταμένων εταιρειών. Άρα, πάμε να λύσουμε το θέμα της μετάβασης για τις υπηρεσίες που είναι εκεί.

 Με το άρθρο 3, προβλέπονται διατάξεις σχετικές με την ασφαλή και νόμιμη μεταφορά και χρήση προσωπικών δεδομένων και οι συνάδελφοι έχετε δίκιο γι’ αυτό εκτός της Σύμβασης υπάρχει και το άρθρο. Ορίζοντας ότι από την Ημερομηνία Έναρξης Ισχύος της Σύμβασης Παραχώρησης και για χρονικό διάστημα 5 μηνών, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το ΤΑΙΠΕΔ, υπό την ιδιότητά του ως Παραχωρητή και ο Παραχωρησιούχος καθίστανται αυτοτελής υπεύθυνη σύμφωνα με το Νόμο, για την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων στο πλαίσιο της Σύμβασης Παραχώρησης.

Με το άρθρο 4, προβλέπεται ότι κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης δηλαδή, τις επόμενες ημέρες, ο Παραχωρησιούχος υπεισέρχεται αυτοδίκαια στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Ανωνύμων Εταιρειών «Αττική Οδός Α.Ε.» και «Αττικές Διαδρομές Α.Ε.», που απορρέουν από τις συμβάσεις συνδρομητικής διέλευσης που οι εταιρίες αυτές έχουν συνάψει, με χρήστες του αυτοκινητοδρόμου. Τεράστιο κεφάλαιο, εκατοντάδες χιλιάδες συνδρομητές ανέφερα το νούμερο. Επίσης, προβλέπετε ότι η απερχόμενος ανάδοχος «Αττική Οδό Α.Ε.» υποχρεούται, να μεριμνήσει για την ομαλή μετάπτωση του συνόλου των συστημάτων τιμολόγησης και συνδρομητικών υπηρεσιών του αυτοκινητοδρόμου στον αριθμό φορολογικού μητρώου του Παραχωρησιούχου, για τη διασφάλιση της αδιάλειπτης εξυπηρέτησης και της απρόσκοπτης διέλευσης, όσων συνδρομητών έχουν συμβάσεις διέλευσης ευρισκόμενη σε ισχύ και σύμφωνα με τα χρηματικά υπόλοιπα των συνδρομητικών λογαριασμών τους κατά το χρόνο αυτό. Να μεριμνήσει για την εξαγωγή, από το σύστημα τιμολόγησης και να παραδώσει στο Δημόσιο και τον Παραχωρησιούχο, κατάσταση των υπολοίπων των συνδρομητικών λογαριασμών από προκαταβολές ή χρηματικές εγγυήσεις των συνδρομητών. Όσο σας αναλύσω συνεπώς προβλέψεις του Νόμου, αντιλαμβάνεστε πόσο δύσκολη είναι η άσκηση που τρέχουμε. Να προβεί στη μεταφορά του συνολικού ποσού που αντιστοιχεί στα χρηματικά υπόλοιπα των συνδρομητικών λογαριασμών από προκαταβολές ή χρηματικές εγγυήσεις των συνδρομητών σε τραπεζικό λογαριασμό που τηρείται, στο όνομα του Παραχωρησιούχου τον οποίο αυτός θα τον έχει γνωστοποιήσει πριν την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης. Να καταθέσει, εντός δύο μηνών, τα ποσά των χρηματικών εγγυήσεων συνδρομητών μετά από εκκαθάριση των οικονομικών σχέσεων και εκκρεμοτήτων με τους συνδρομητές.

Επίσης, στο ίδιο άρθρο προβλέπεται η κυριότητα και η νομή επί του κινητού εξοπλισμού, ο οποίος έχει χορηγηθεί σε συνδρομητές, όπως ιδίως πομποδέκτες κάρτες διελεύσεων, να μεταβιβάζονται κατά την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης διά του Δημοσίου και του ΤΑΙΠΕΔ στον Παραχωρησιούχο, χωρίς παράδοση του εν λόγω κινητού εξοπλισμού. Οι συνδρομητές διατηρούν την κατοχή του εν λόγω εξοπλισμού. Με το άρθρο 6, είχαμε να αντιμετωπίσουμε και αυτό το θέμα γιατί η μετάβαση γίνεται σαββατοκύριακο. Προσδιορίζεται, η διαδικασία υπολογισμού της αναπροσαρμογής χρηματοοικονομικού κλεισίματος, όπως αυτή ορίζεται Σύμβαση Παραχώρησης, εξαιτίας του γεγονότος ότι αυτή γίνεται σαββατοκύριακο. Άρα, έπρεπε να λύσουμε το θέμα με τις τράπεζες πρωτύτερα. Το Υπουργείο σε συνεργασία με τον νέο Παραχωρησιούχο, μετά από συνεχείς διαβουλεύσεις, διασφάλισαν τα εργασιακά κεκτημένα των εργαζομένων για την εργασία τους στον αυτοκινητόδρομο, και κατάφερε να μη χαθεί ούτε μια θέση εργασίας.

Έτσι, οι εργαζόμενοι θα λάβουν τις νόμιμες αποζημιώσεις τους ένεκα της λύσης της εργασιακής σχέσης τους με τις υφιστάμενες εταιρείες και ταυτόχρονα ο νέος παραχωρησιούχος εξεδήλωσε την πρόθεσή του να προχωρήσει στην αποκατάσταση των θέσεων εργασίας τους για το νέο έργο, για όσους φυσικά το επιθυμούν.

Κυρίες και κύριοι, συμπερασματικά μίλησα και για τα άρθρα, ουσιαστικά για να προκαταβάλω λίγο την συζήτηση η οποία θα γίνει αύριο. Με τη νέα σύμβαση παραχώρησης, την κύρωση αυτής και τις διατάξεις του κυρωτικού νόμου επιδιώκεται και θα επιτευχθεί, η αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, η προώθηση της απρόσκοπτης μετακίνησης προσώπων, η ταχύτερη μεταφορά εμπορευμάτων, η ελαχιστοποίηση της δαπάνης των χρηστών του έργου παραχώρησης, η ικανοποίηση της τρέχουσας και της μελλοντικής ζήτησης μεταφορών και η ενίσχυση της ομαλής λειτουργίας του συστήματος οδικής κυκλοφορίας στο λεκανοπέδιο της Αττικής, αναπόσπαστο και αναγκαίο κομμάτι της οποίας αποτελεί εδώ και πάνω από δύο δεκαετίες η Αττική Οδός. Πρόκειται συνεπώς για μία θετική εξέλιξη, όπως από κοινού είπαμε με τον Υπουργό Οικονομικών, για τους κατοίκους της πρωτεύουσας, τους εργαζόμενους, το δημόσιο και την εθνική οικονομία. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η σημερινή μας συνεδρίαση. Θα είμαστε και πάλι μαζί αύριο στις 1:00 μ.μ. στην ίδια αίθουσα για την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων και αύριο το απόγευμα στις 4:00 μ.μ. για την κατ’ άρθρον συζήτηση. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό, γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Καλαφάτης Σταύρος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Πέτσας Στυλιανός (Στέλιος), Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Τζάκρη Θεοδώρα, Πάνας Απόστολος, Μανωλάκου Διαμάντω, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κόντης Ιωάννης.

Τέλος και περί ώρα 16.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ ΣΟΥΚΟΥΛΗ – ΒΙΛΙΑΛΗ**