**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, 1 Οκτωβρίου 2024, ημέρα Τρίτη και ώρα 13.10΄, 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 τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού» (2η συνεδρίαση - ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

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

Στην Επιτροπή παρέστη και εξέθεσε τις απόψεις του επί του σχεδίου νόμου, κατά τα οριζόμενα στο άρθρου 38 του Κανονισμού της Βουλής, οι κ.κ. Δημήτριος Πολίτης, Διευθύνων Σύμβουλος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ), Εμμανουήλ Μουστάκας, Πρόεδρος του ΔΣ της «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Α.Ε.» και εκτελεστικό μέλος του ΔΣ του Ομίλου Εταιρειών ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, Ευστάθιος Λαζάρου, Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων της «Αττικής Οδού-Αττικών Διαδρομών», Γεώργιος Μελισσάρης, Νομικός Σύμβουλος του Σωματείου «Αττικής Οδού-Αττικών Διαδρομών», Δημήτριος Πετρόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ), Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» και Σοφοκλής Φάτσιος, Πρόεδρος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΓΣΕΑΕ).

Επίσης, εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω υπηρεσιών τηλεδιάσκεψης (άρθρο 38§9), οι κ.κ. Γεώργιος Συριανός, Διευθύνων Σύμβουλος της «Αττική Οδός Α.Ε.» και Αργύριος Πλέσιας, Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Μελετητών Ελλάδας (ΣΜΕ).

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, 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), Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Τσοκάνης Χρήστος,, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι, καλησπέρα σας και καλό μήνα. Συνεχίζουμε 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».

Είμαστε στη δεύτερη συνεδρίαση, κατά τη διάρκεια της οποίας θα έχουμε την ακρόαση των εκπροσώπων εξωκοινοβουλευτικών φορέων. Πολλοί εκπρόσωποι φορέων παρίστανται δια ζώσης στη συνεδρίαση μας και κάποιοι άλλοι μέσω των υπηρεσιών Webex.

Για λόγους που έχουν να κάνουν με τον προγραμματισμό και τις υποχρεώσεις ορισμένων προσώπων – φορέων, θα ξεκινήσω από τον κύριο Σοφοκλή Φάτσιο που εκπροσωπεί άλλωστε ένα μεγάλο μέρος των χρηστών της Αττικής Οδού, είναι Πρόεδρος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος και συνοδεύεται στη σημερινή μας συνεδρίαση, από τον κ. Δημήτρη Κολυνδρίνη, ο οποίος είναι Γενικός Γραμματέας της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος και βέβαια, να το πω και αυτό, και Πρόεδρος του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Μαγνησίας, μιας και προέρχεται από την Περιφέρειά μας.

Ελάτε, κύριε Φάτσιο, έχετε τον λόγο. Να πω, πριν ξεκινήσετε, ότι ο χρόνος είναι 4 έως 5 λεπτά. Παρακαλώ να τον τηρούμε. Θα υπάρχει ανοχή, αν χρειάζεται. Έχετε τον λόγο, κ. Φάτσιο.

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΦΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΓΣΕΑΕ)):** Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι βουλευτές, καταρχήν, θέλω να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση στη συζήτηση του πλέον σοβαρού έργου του Νομού Αττικής που είναι η επέκταση της Αττικής Οδού. Κανένας καλόπιστος ομιλητής δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη σημασία του έργου αυτού, ένα έργο που η κατασκευή του άρχισε τη δεκαετία του 1990 και ολοκληρώθηκε το 2003 με τη μέθοδο της παραχώρησης αποτελώντας ένα από τα μεγαλύτερα συγχρηματοδοτούμενα οδικά έργα στην Ευρώπη. Άνοιξε το δρόμο για τη διευκόλυνση των πολιτών, αλλά και των επαγγελματιών ανεβάζοντας τον πήχη στους τομείς της ασφάλειας και της εξυπηρέτησης, ενώ ακόμα και σήμερα παραμένει αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας όλων των πολιτών, τουριστών και επαγγελματιών.

Συμπερασματικά, θα μπορούσε κανείς να πει ότι είναι ένας δρόμος 70 χιλιομέτρων που άλλαξε κυριολεκτικά την Αθήνα, γιατί κανείς δεν μπορεί να φανταστεί πως θα ήταν η κυκλοφοριακή ροή του Λεκανοπεδίου εάν δεν υπήρχε αυτός ο δρόμος. Και εμείς που κάθε μέρα βρισκόμαστε στο δρόμο είμαστε νομίζω οι πλέον αρμόδιοι να τονίσουμε την προσφορά του δρόμου αυτού στην εργασία μας. Στα χρόνια που πέρασαν η αύξηση του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων, η αύξηση του τουρισμού και γενικά η αύξηση των μετακινήσεων των πολιτών καθιστά πλέον αναπόφευκτη την επέκταση της Αττικής Οδού σαν μια σοβαρή προσπάθεια επίλυσης του κυκλοφοριακού.

Για το λόγο αυτό χαιρετίζουμε την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία της κυβέρνησης να επεκτείνει τον αστικό αυτό αυτοκινητόδρομο που θα αποτελέσει βασικό κορμό διασύνδεσης όλων των μεταφορικών μέσων συγκοινωνίας, ΜΕΤΡΟ, ΤΡΑΜ, σιδηρόδρομο και Προαστιακό, του αεροδρομίου και του λιμανιού. Θα μειώσει σημαντικά τον κυκλοφοριακό φόρτο της πρωτεύουσας, αφού θα απορροφήσει σημαντικό ποσοστό της καθημερινής κίνησης. Θα αποτελέσει ανάπτυξη και ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδιασμού του Νομού Αττικής. Θα εξυπηρετήσει όλους τους επαγγελματίες του κλάδου των μεταφορών, ταξί, λεωφορεία, φορτηγά, ώστε οι επαγγελματίες, εκτός από την άνεση στην κυκλοφορία θα κερδίσουν χρόνο και χρήμα. Θα ήταν βέβαια παράλειψη να μην χαιρετίσω την ταυτόχρονη μείωση της τιμής των διοδίων, γιατί, κύριοι βουλευτές, για όλους εμάς που η ενεργειακή κρίση χτύπησε ανελέητα τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές και ιδιαίτερα τα ΚΤΕΛ τα οποία χωρίς καμία αύξηση στις τιμές των εισιτηρίων δεν σταματήσαμε να εκτελούμε ούτε λεπτό τη συγκοινωνία σε όλη την Ελλάδα. Θα θέλαμε να τονίσουμε ιδιαίτερα, ότι το παράδειγμα αυτό είναι αναγκαίο να το ακολουθήσουν και οι λοιποί παραχωρησιούχοι όλων των αυτοκινητοδρόμων της χώρας, από τα διόδια τα οποία εισπράττονται τεράστια ποσά, από τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές των Δημόσιας Χρήσης μεταφορικών μέσων.

Ενδεικτικά, σας αναφέρω ότι για το έτος 2023 το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Ιωαννίνων για τα δρομολόγια Ιωάννινα - Αθήνα και αντίστροφα δαπάνησε 720 χιλιάδες ευρώ. Το Υπεραστικό ΚΤΕΛ Μαγνησίας για τα δρομολόγια Αθήνα - Βόλος και αντίστροφα 600.000 ευρώ. Το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης το ποσό των 500.000 ευρώ. Αυτή η μείωση, εκτός από την οικονομική ανακούφιση που θα μας φέρει θα αποτελέσει και κίνητρο για μεγαλύτερη χρήση της Αττικής Οδού διευκολύνοντας έτσι τον κυκλοφοριακό φόρτο της Πρωτεύουσας.

Τελειώνοντας, εκ μέρους όλων των επαγγελματιών αυτοκινητιστών της χώρας, ως Πρόεδρος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος αλλά και των μετόχων των βασικών ΚΤΕΛ, όλης της χώρας τα ΚΤΕΛ στα οποία τυγχάνει να είμαι Πρόεδρος, χαιρετίζουμε την Κύρωση αυτής της Συμφωνίας Παραχώρησης και περιμένουμε από το νέο παραχωρησιούχο να προχωρήσει και σε άλλα μέτρα στους κύριους χρήστες της οδούς αυτής που είναι ιδιοκτήτες αστικών και υπεραστικών λεωφορείων, τουριστικών λεωφορείων, ταξί και φορτηγών δημοσίας χρήσεως.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς, κύριε Φάτσιο, σας ευχαριστούμε. Κύριε Κολυνδρίνη, θέλετε να συμπληρώσετε κάτι εσείς; Όχι. Καλύφθηκε λοιπόν η Γενική Συνομοσπονδία.

Να ξεκινήσουμε τώρα από τους βασικούς συμμετέχοντες στην όλη διαδικασία. Θα δώσω τον λόγο στον κύριο Δημήτρη Πολίτη, Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου που γνωρίζουμε όλοι με το αρκτικόλεξο ΤΑΙΠΕΔ. Κύριε Πολίτη, έχετε τον λόγο.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΟΛΙΤΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλή σας ημέρα. Καλό μήνα εύχομαι. Εκ μέρους του ΤΑΙΠΕΔ είμαστε ιδιαίτερα ικανοποιημένοι που η Σύμβαση αυτή έρχεται μπροστά στο ακροατήριο και τους βουλευτές για να την μελετήσουν και ελπίζουμε να την ψηφίσουν. Είναι μια εμβληματική, κατά τη γνώμη μας, Σύμβαση. Είναι η πρώτη φορά που μία Σύμβαση Παραχώρησης λήγει και μία καινούργια Σύμβαση Παραχώρησης ξεκινά. Είναι η πρώτη φορά που έχουμε διαδοχή παραχωρησιούχου. Άρα, και κάποιες από τις ρυθμίσεις τις οποίες έχετε μπροστά σας οφείλονται στην προσπάθεια να γίνει η μετάβαση από τον παλαιό παραχωρησιούχο στον καινούργιο με όσο το δυνατόν πιο ομαλό τρόπο. Πιστεύω ότι η Σύμβαση αυτή έχει οφέλη για όλους τους εμπλεκομένους, προφανώς για το ελληνικό δημόσιο, καθώς το τίμημα το οποίο ο ανάδοχος προσέφερε, 3,27 δισεκατομμύρια ευρώ, είναι το μεγαλύτερο το οποίο έχει προσφερθεί σε οποιαδήποτε παρόμοια συναλλαγή στο παρελθόν. Είναι σημαντικό ότι το ποσό αυτό κατευθύνεται άμεσα στην αποπληρωμή του χρέους, οπότε έχουμε μια σημαντική μείωση του ελληνικού χρέους και κατ’ επέκταση έχουμε και οφέλη από το γεγονός ότι δεν θα πληρώνονται οι τόκοι οι οποίοι αναλογούν σε αυτό το ποσό.

Είναι, επίσης, πάρα πολύ σημαντικό ότι για πρώτη ή μάλλον για δεύτερη φορά, για να είμαι περισσότερο ακριβής, υπάρχει μείωση διοδίων για τους χρήστες του δρόμου και επίσης, είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι εισάγονται, πρώτη φορά στην περίπτωση της Αττικής Οδού, σημαντικά κριτήρια για τη σωστή λειτουργία και υπάρχει έλεγχος στον παραχωρησιούχο για το πώς λειτουργεί το δρόμο. Αυτό είναι κάτι που ασφαλώς ενδιαφέρει όλους τους χρήστες αλλά και το κοινωνικό σύνολο. Τελευταίο, να μην ξεχάσουμε ότι το ελληνικό δημόσιο με το 7,5% τουλάχιστον το οποίο θα εισπράττει από τα ετήσια έσοδα του παραχωρησιούχου συμμετέχει με ουσιαστικό τρόπο στην επιτυχή λειτουργία του αυτοκινητόδρομου που όπως γνωρίζετε εξαρτάται και πάρα πολύ από τα μακροοικονομικά στοιχεία της χώρας. Άρα, νομίζω ότι είναι μια win – win κατάσταση. Είμαστε ιδιαίτερα υπερήφανοι που σε σύντομο χρονικό διάστημα ολοκληρώθηκε όλη αυτή η διαδικασία και είναι μια ακόμα απόδειξη, όπως έχει πει και ο κ. Σταϊκούρας, ότι η συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα μπορεί να είναι και πρέπει να είναι αμοιβαία επωφελής.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Πολίτη. Μιλήσατε ως Διευθύνων Σύμβουλος για λογαριασμό του ΤΑΙΠΕΔ.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Μουστάκας.**

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ (Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της «Νέα Αττική Οδός Παραχωρήσεις Α.Ε. Και Εκτελεστικό Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ομίλου Εταιρειών ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ): Καλησπέρα και καλό μήνα. Σας ευχαριστούμε πάρα πολύ για την πρόσκληση.**

**Ο κ. Πολίτης είπε τα πάντα για το έργο. Είναι ένα εμβληματικό έργο και ταυτόχρονα είναι η πρώτη φορά αυτό μόνο θα υπογραμμίσω που γίνεται η άσκηση της μεταβίβασης ενός έργου από τον παραχωρησιούχο που τελείωσε η διάρκεια παραχώρησής του στον επόμενο.**

**Έχουμε να ξεπεράσουμε υψηλούς πήχεις. Είμαστε αγχωμένοι με την διαδικασία, αλλά έχει δουλέψει πάρα πολύ και το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπουργείο έτσι ώστε οι χρήστες να βγουν αλώβητοι από αυτή την άσκηση μεταβίβασης.**

**Σας ευχαριστώ πολύ.**

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς σας ευχαριστούμε δώσατε το πνεύμα, το περίγραμμα, το πώς αντιμετωπίζετε αυτή τη πρωτόγνωρη διαδικασία μιας παλιάς μεγάλης Σύμβασης που ολοκληρώνεται και μιας νέας που ξεκινάει.**

**Θα δώσω τώρα αμέσως το λόγο στον κ. Γεώργιο Συριανό.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Συριανός.**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΡΙΑΝΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της Αττικής Οδού Α.Ε.): Καλησπέρα σας κύριε Πρόεδρε, προφανώς από την πλευρά τη δικιά μας ακολουθούμε τις διαδικασίες οι οποίες προβλέπονται για την παράδοση του έργου, όπως πρέπει προς το νέο παραχωρησιούχο τις επόμενες ημέρες. Εκ των πραγμάτων, υπήρξαν κάποιες συζητήσεις, συνεννοήσεις, που έγιναν με το δημόσιο και διαμορφώθηκαν στην τελική τους μορφή στις 20 του μήνα όπου εμείς κληθήκαμε να παράσχουμε τις όποιες διευκολύνσεις που είναι απαραίτητες.**

**Εκ των πραγμάτων στο παρελθόν, διαχειριστήκαμε το έργο θεωρούμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, το οποίο αποτελούσε, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως και από τον κ. Πολίτη και από εσάς, ένα εμβληματικό έργο που λειτούργησε καθοριστικά για να επιλύσει προβλήματα εντός της Αττικής για ένα πολύ μεγάλο μέρος του πληθυσμού της χώρας, το μισό πληθυσμό της χώρας.**

**Ενώ συγχρόνως, από τη μεριά την δικιά μας πρώτον, ανταποκρινόμαστε πλήρως στη διαδικασία για την ομαλή παράδοση συμβάλλοντας ιδιαίτερα σε αυτή την κατεύθυνση. Και δεύτερον, από τη στιγμή στην οποία μετά την παράδοση του έργου της στις 5 του μήνα διατηρούμε την διαδικασία της τακτικής συντήρησης στο έργο, θα ανταποκριθούμε σε αυτές τις υποχρεώσεις μας για τα επόμενα δύο χρόνια, ούτως ώστε να διασφαλιστεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η εξυπηρέτηση των χρηστών και παράλληλα με την συνεργασία με το ελληνικό δημόσιο και συγχρόνως με τον νέο παραχωρησιούχο να προκύψει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Συριανό από την Αττική Οδό Α.Ε. και εύχομαι πραγματικά μιας και είναι τόσο μεγάλο το εγχείρημα να καταστεί υπόδειγμα ομαλής διαδοχής Συμβάσεων.**

**Τον λόγο έχει ο κ. Λαζάρου.**

**ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΥ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων της Αττικής Οδού Αττικών Διαδρομών): Κύριε Πρόεδρε, καλησπέρα και ευχαριστούμε που μας καλέσατε στην Επιτροπή. Εμείς δεν έχουμε πολλά πράγματα να πούμε, αλλά συγχρόνως νομίζω ότι είναι και το ζουμί της υπόθεσης.**

**Μια Σύμβαση η οποία δεν γράφει τίποτα για το προσωπικό.**

**Το πώς θα γίνει η μετάβαση, υπάρχει ένα θολό τοπίο και είμαστε μόνο τρεις μέρες πριν την αλλαγή. Έχουμε βέβαια ακούσει προφορικά ότι θα πάρουμε κανονικά τις απολύσεις μας, τις αποζημιώσεις μας και θα μεταφερθούμε στον καινούργιο πάροχο.**

**Ως τι όμως; Δεν έχουμε τα ίδια δικαιώματα που είχαμε πριν, δεν είμαστε Αορίστου Χρόνου. Αυτό δημιουργεί ένα κλίμα αβεβαιότητας στο προσωπικό. Έχουμε βέβαια και κάποιο link της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ που ζητάει κόσμο. Αυτό χειροτερεύει λίγο την κατάσταση για μας και μας δημιουργεί μεγαλύτερη αβεβαιότητα.**

**Αν γίνει μια τρίμηνη Σύμβαση, μετά τι γίνεται; Και σε όλα αυτά σίγουρα θα θέλαμε απαντήσεις, να ξεκαθαρίσει δηλαδή λίγο το τοπίο σε αυτό το κομμάτι. Γιατί μη γελιόμαστε, όλη η λειτουργία του είναι στο προσωπικό που είναι έμπειρο προσωπικό. Είναι πάρα πολλά χρόνια στην εταιρεία και χωρίς αυτούς δεν γίνεται λειτουργία.**

**Σας ευχαριστώ πολύ.**

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εμείς σας ευχαριστούμε κύριε Λαζάρου. Πρέπει να πω στο σημείο αυτό ότι συνοδεύεται και από τον κ . Γεώργιο Μελισσάρη, ο οποίος είναι Νομικός Σύμβουλος του Σωματείου και αναμφίβολα, κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι το ζήτημα των εργαζομένων μπορεί να διευκρινιστεί στη σημερινή συζήτηση που υπάρχει καλό πνεύμα και παρίστανται όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.**

**Και νομίζω ότι από την Επιτροπή μας πρέπει να φύγουμε σήμερα και με μια απάντηση για το συγκεκριμένο ζήτημα, οριστική βεβαίως που θα δεσμεύει τους πάντες.**

 **Τον λόγο έχει ο κ. Πετρόπουλος.**

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ( Πρόεδρος του Δ.Σ Της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών( ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ): Καλή σας μέρα, ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Θα προσπαθήσω να είμαι μέσα στο χρόνο, έχει δύο σκέλη η τοποθέτησή μας.**

**Το πρώτο σκέλος είναι αυτό που οφείλουμε πάντα ως πολίτες αλλά και ως μηχανικοί να υπολογίζουμε τις προηγούμενες Συμβάσεις και τα προηγούμενα έργα. Ήταν όντως ένα εμβληματικό έργο και για το λεκανοπέδιο αλλά και για τον τρόπο εκτέλεσης του. Η γνώμη μας είναι ότι η Σύμβαση Παραχώρησης, η μορφή εκτέλεσης έργων με τη σύμβαση παραχώρησης απολογίζοντας την κατασκευή και τη λειτουργία της Αττικής Οδού δεν ήταν επ’ ωφελεία του δημοσίου συμφέροντος ούτε των πολιτών. Θα προσπαθήσω να το αποτυπώσω αυτό με νούμερα τα οποία θα σας θα στείλουμε και στην Επιτροπή προς γνώση της. Το κόστος της κατασκευής του έργου ήταν 32% εθνικοί και κοινοτικοί πόροι, δηλαδή δημόσιο χρήμα και τα υπόλοιπα ήταν κυρίως δάνεια τα οποία εξασφάλισε η προηγούμενη κοινοπραξία με εγγύηση του ελληνικού δημοσίου και μόλις 175 εκατομμύρια ίδια συμμετοχή. Σε αυτό το κόστος δεν συνυπολογίστηκαν ποτέ το κόστος των απολ…ώσεων που ήταν άνω του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ, το οποίο το φορτώθηκε το δημόσιο εξ ολοκλήρου ούτε τα συνοδά έργα τα οποία συνόδεψαν την κατασκευή της Αττικής Οδού, όπως ο προαστιακός και συνδετήριοι δρόμοι. Θέλω να πω ότι τελικά το κόστος κατασκευής αυτού του εμβληματικού έργου κυρίως το φορτώθηκε το δημόσιο.**

 **Η Σύμβαση η οποία λήγει είχε μία πρόβλεψη η οποία ελέγχεται όσον αφορά την αποτελεσματικότητά της. Έλεγε ότι ο παραχωρησιούχος αν ξεπερνούσε το 13% απόδοσης του μετοχικού του κεφαλαίου έπρεπε να αποδώσει το έργο πίσω στο δημόσιο. Παρά τα υπερκέρδη τα οποία έβγαλε ο παραχωρησιούχος όλη αυτή την περίοδο των 18 ετών καθαρής λειτουργίας γιατί πιο πριν αποπλήρωνε τα δάνειά του, του έργου, ποτέ δεν εμφάνισε αυτά τα ποσοστά. Πως μέσω θυγατρικών εταιρειών, εμφάνιζε ότι είχε μεγάλες απώλειες προς τις θυγατρικές εταιρείες, μικρά κέρδη ποτέ δεν έφτασε αυτό το ζητούμενο 13%. Γνώμη μας είναι ότι το έργο αυτό έπρεπε να έχει περάσει στο δημόσιο όλα αυτά τα χρόνια. Η λειτουργία του με αυτό τον τρόπο είχε ως αποτέλεσμα να βγάλει υπέρογκα κέρδη ο παραχωρησιούχος και να φορτωθούν οι χρήστες του έργου με υψηλά διόδια . Φοβούμαστε ότι αυτό το μοντέλο χρησιμοποιείται και στην καινούργια Σύμβαση. Ωφελημένος από αυτή την καινούργια Σύμβαση είναι σίγουρα ο παραχωρησιούχος. Έχουν ξεπεραστεί 250.000 διελεύσεις τη μέρα και αν βάλει κανείς κάτω τα νούμερα μπορεί να κάνει μια αναγωγή, τι αποδίδει στο χρόνο αυτό το έργο άνω των 250 εκατομμυρίων ευρώ.**

Ωφελημένοι είναι σίγουρα οι δανειστές που θα πάρουν το μέρος του τιμήματος που αντιστοιχεί σε αυτή τη Σύμβαση Παραχώρησης. Κατά τη γνώμη μας χαμένη είναι η Ελληνική κοινωνία, ειδικά η κοινωνία της Αττικής και οι χρήστες του Έργου, οι οποίοι θα συνεχίσουν να πληρώνουν ένα μεγάλο τίμημα. Τα 2,5 ευρώ είναι μια προσωρινή λύση, αλλά σας καλώ να σκεφτείτε, ένας μέσος εργαζόμενος των χιλίων ευρώ που χρησιμοποιεί καθημερινά αυτή την «Οδό» για δύο διελεύσεις, χρησιμοποιεί το 12,5% των μηνιαίων αποδοχών του, ένα πάρα πολύ μεγάλο μέρος μόνο για τα διόδια διέλευσης, από την «Αττική Οδό».

Το κόστος του διοδίου, όπως καταλαβαίνετε είναι και συνάρτηση των αποδοχών των οποίων έχουν οι εργαζόμενοι. Η δε πρόβλεψη αυτό να αυξηθεί κατά 30% τις ώρες αιχμής και ποιες είναι οι ώρες αιχμής; Οι ώρες αιχμής είναι ακριβώς, οι ώρες και οι ημέρες που οι εργαζόμενοι προσέρχονται και αποχωρούν από την εργασία τους, είναι ακριβώς οι ώρες που όλοι βλέπουμε τα κόκκινα στο Google, στην κίνηση όλου του οδικού δικτύου. Είναι ακριβώς οι ώρες στις οποίες δίνεται η δυνατότητα να αυξηθεί το τίμημα στα 3,25 ευρώ, το διόδιο το οποίο θα κληθούν να το πληρώσουν οι χρήστες.

Συνοπτικά, νομίζω ότι όλα τα παραπάνω, δικαιολογούν ότι αυτό το Έργο το όντως πολύ σημαντικό, θα έπρεπε να περάσει στη λειτουργία του Δημοσίου και για επ’ ωφελεία του δημοσίου συμφέροντος και επ’ ωφελεία των χρηστών του.

 Τελειώνοντας, να κάνω δύο παρατηρήσεις, με βάση την καινούργια Σύμβαση, όσο προλάβαμε να τη δούμε. Το ένα είναι ότι παράλληλα με την «Αττική Οδό», «τρέχει» και ένα μεγάλο δίκτυο σιδηροδρομικών, του Προαστιακού. Πρέπει να είναι πρώτο μέλημα της Πολιτείας, η λειτουργία των μέσων σταθερής τροχιάς, ειδικά στις πόλεις με μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού. Το δίκτυο του Προαστιακού, αυτή τη στιγμή, δεν τιμάει τη χώρα μας. Η πυκνότητα των δρομολογίων, η ασφάλειά τους, δεν μπορεί να εξυπηρετείται το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, με εκατομμύρια τουριστών, με δύο δρομολόγια ανά ώρα. Το λέω γιατί είναι ένα Έργο το οποίο «τρέχει» παράλληλα με την «Αττική Οδό» και φοβάμαι ότι δεν του δίνεται η σημασία που θα έπρεπε να έχει και το τελευταίο είναι ότι από πλευράς Σύμβασης, η επιλογή του Ανεξάρτητου Μηχανικού και η έγκρισή του μόνο από την Παραχωρησιούχο Εταιρεία, από τον Ανάδοχο και όχι από το Δημόσιο, «φωνάζει» κάτι το οποίο το λέμε σε όλες τις περιπτώσεις τις αντίστοιχες νομοσχεδίων. «Γιάννης κερνάει, Γιάννης πίνει». Ο έλεγχος του Δημοσίου πρέπει να είναι σε όλες αυτές τις περιπτώσεις αυστηρός και με τη δέουσα ανεξαρτησία υπέρ της διασφάλισης του δημοσίου συμφέροντος.

Ευχαριστώ.

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

Εισερχόμαστε σιγά σιγά στους τρεις τελευταίους φορείς που θα ακούσουμε. Να πω στο σημείο αυτό, προς τους συναδέλφους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές, αμέσως μετά την τοποθέτηση και των τριών επόμενων Φορέων. Θα έχουμε ερωτήματα, θα παρακαλέσω τους συναδέλφους, να διευκρινίζουν που απευθύνεται το ερώτημα, ώστε να δώσουμε την ευκαιρία στους εκπροσώπους Φορέων να απαντήσουν, όπως, να προτείνω και στους εκπροσώπους Φορέων να κρατούν σημειώσεις από τους υπόλοιπους Φορείς, προκειμένου, αν χρειαστεί, να απαντήσουν, όπως για παράδειγμα τώρα, ο κ. Πολίτης, από το ΤΑΙΠΕΔ, ο κ. Μουστάκας,από τη «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Α.Ε.»και ο κ. Συριανός*,* από την «Αττική Οδός Α.Ε.»,στα όσα είπε στο πρώτο μέρος της τοποθέτησής του, ο κ. Πετρόπουλος. Αναμφίβολα πρέπει να δώσουν κάποιες απαντήσεις.

 Και με τα λίγα αυτά, περί διαδικασίας, συνεχίζουμε αμέσως τώρα με τον κ. Αργύριο Πλέσια, Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Συλλόγου Μελετητών Ελλάδας,ο οποίος είναι μαζί μας μέσω των υπηρεσιών Webex.

**ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΠΛΕΣΙΑΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Μελετητών Ελλάδας (ΣΜΕ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, για την τιμή και για την ευκαιρία που μας δίνετε, να διατυπώσουμε κάποιες απόψεις που έχουμε σαν Σύλλογος Μελετητών.

 Θα μου επιτρέψετε, κύριοι βουλευτές και κύριε Πρόεδρε να κάνω μια πολύ μικρή αναδρομή στο σύστημα παραγωγής δημοσίων έργων και τι εννοούμε τελικά με την έννοια του δημοσίου ελέγχου. Το Ελληνικό Δημόσιο είχε έναν μηχανισμό παραγωγής δημοσίων έργων που περιλάμβανε τους συντελεστές, μελετητές, κατασκευαστές και το σύστημα έκλεινε με το ρόλο του επιβλέποντα διαχειριστή που ήταν ουσιαστικά το Δημόσιο. Με αυτόν τον τρόπο, ο ενδιάμεσος, ο επιβλέποντας διαχειριστής, διασφάλιζε το δημόσιο συμφέρον, αλλά και την ποιότητα του έργου. Η ανατροπή του μοντέλου αυτού, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, στη χώρα μας, θεωρούμε ότι γίνεται χωρίς σχεδιασμό και για να είμαι ειλικρινής και πιο ακριβολόγος, θα έλεγα, περισσότερο, με στρεβλό σχεδιασμό. Θα κάνω τρεις τέσσερις βασικές αρχικές παρατηρήσεις και μετά θα περάσω σε αυτά που έχω να πω, για τη συγκεκριμένη περίπτωση.

Πρώτη παρατήρηση. Τα έργα παραχώρησης και οι συμβάσεις ΣΔΙΤ για έργα υποδομής, ιδιαίτερα, δεν αλλοιώνουν τον χαρακτήρα του δημόσιου έργου, είναι δημόσια έργα, είτε πληρώνονται με κάποιον τρόπο, με αντίτιμο δημοσίων, είναι δημόσια έργα, γιατί έχουν κοινωνικό χαρακτήρα και η Πολιτεία οφείλει να τα διασφαλίζει.

Η δεύτερη παρατήρησή μου είναι ότι το στάδιο της μελέτης ενός έργου και επιτρέψτε μου αυτήν την ευαισθησία, είναι σε παγκόσμιο επίπεδο διακριτό και απαρέγκλιτο. Η μελέτη είναι ένα στάδιο ωρίμανσης που εξοικονομεί πόρους. Η ιδεοληπτική προσέγγιση ότι «Η μελέτη αποτελεί αναγκαίο κακό και χάσιμο χρόνου, βάσει της οποίας σχεδιάστηκε το σύστημα», αποτελεί, κατά την άποψή μας, λανθασμένη παραδοχή.

Να τονίσω ότι αν θέλετε, μπορώ να σας το στείλω, είμαι σίγουρος ότι το γνωρίζετε ότι υπάρχει Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Νοέμβριος του 2018 που αποτιμά την πορεία των έργων παραχώρησης στη χώρα μας. Διατυπώνει πολλές επιφυλάξεις για το πώς εφαρμόστηκαν και τι προβλήματα δημιουργήθηκαν και εμφανίζει μια σειρά προτάσεων, διατυπώνει μια σειρά προτάσεων, παράδειγμα, να μη γίνονται δημόσια έργα με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ, τα οποία όμως, απ’ ότι φαίνεται, δεν έχουν ληφθεί υπόψιν τα τελευταία χρόνια, στο καινούργιο «κύμα» των παραχωρήσεων που ζούμε.

Στα πλαίσια αυτά, κατά την άποψή μας και με αυτές τις παρατηρήσεις που είπα νωρίτερα, θεωρούμε ότι είναι κρίσιμος ο χαρακτήρας διασφάλισης του δημόσιου έργου και της εποπτείας των συμβάσεων αυτού του τύπου. Αυτά ήταν τελείως εισαγωγικά. Θα είμαι πιο σύντομος, επί της ουσίας.

Για τη συγκεκριμένη Σύμβαση. Θα ήθελα να διατυπώσω τα εξής. Νούμερο «1». Θεωρούμε ότι τα Προσαρτήματα, αποτελούν ένα βασικό κομμάτι εφαρμογής της Σύμβασης και περιέχουν στοιχεία που πρέπει να είναι γνωστά, τόσο στο κοινό, όσο και στους Φορείς και μάλιστα στους εξειδικευμένους. Είναι αδιανόητο, κατά την άποψή μας, να μην δημοσιοποιήσουμε το «Προσάρτημα 3» που περιέχει την αποτίμηση, των βασικών δεικτών απόδοσης ή τα παραρτήματα 10, 11, 12 και ούτω καθεξής.

Αν είχαμε, πιστεύω, πρόσβαση, θα είχαμε αρκετά να πούμε και επί αυτών, ιδιαίτερα για τους βασικούς δείκτες απόδοσης.

 Νούμερο «2». Ο Ανεξάρτητος Μηχανικός, αποτελεί πάγια θέση του Συλλόγου μας, αλλά και με την ανάλυση που έκανα στο πρώτο κομμάτι μου, ότι ο Ανεξάρτητος Μηχανικός πρέπει να επιλέγεται από το Δημόσιο, πρέπει να αμείβεται από το Δημόσιο. Η επιλογή που γίνεται, να υπάρχει ομάδα Παραχωρησιούχου με τον Ανεξάρτητο Μηχανικό της, κατά τη διακήρυξη και κυρίως, η αμοιβή από τον Παραχωρησιούχο, όσες «δικλείδες» και να μπουν, δεν συνιστά διασφάλιση για το Δημόσιο. Για να γίνει σαφές το ανωτέρω, τονίζω κάτι που λέει και η ίδια η Σύμβαση μέσα, είναι το άρθρο 15, ανατρέξτε, αν θέλετε, όπου τι λέει;

«Αν υπάρξει εμπλοκή στη Σύμβαση, το Δημόσιο μπορεί να υποκαταστήσει τον Ανεξάρτητο Μηχανικό.». Άρα, γιατί μπαίνει αυτή η «δικλείδα»; Γιατί και το ίδιο το Δημόσιο, φοβάται αυτήν τη διαδικασία εποπτείας.

Τρίτη παρατήρηση. Μιλάμε για τα Εγχειρίδια Συντήρησης/Λειτουργίας που ουσιαστικά, «Επιθεώρηση της λειτουργίας», αυτή είναι η ψυχή του Έργου, το οποίο πρόκειται να ανατεθεί. Το σύστημα που σχεδιάστηκε και υλοποιείται με τη Σύμβαση την παρούσα, τι λέει; «Συντάσσονται από τον Παραχωρησιούχο και εγκρίνονται από τον Ανεξάρτητο Μηχανικό». Δεν είναι κατανοητά δύο θέματα που επίσης, μειώνουν την εποπτεία του Δημοσίου.

Η Αττική Οδός λειτούργησε το απερχόμενο σχήμα με συγκεκριμένα εγχειρίδια, γιατί η δημόσια διοίκηση δεν συνέταξε τα νέα λαμβάνοντας υπόψη, δηλαδή ουσιαστικά δεν συνέταξε αυτό που θέλει να παραλάβει, λαμβάνοντας υπόψη και την … των 25 χρόνων, θυμάστε αστοχίες, χιόνια και διάφορα τέτοια. Άρα, δεν θα μπορούσε το δημόσιο με τους συμβούλους που έχει, έχει τρεις ισχυρούς συμβούλους να του κάνουν τέτοιας μορφής δουλειά, να συντάξει το ακριβές αντικείμενο αυτό που θέλει να αναθέσει και τον τρόπο που θα υλοποιείται αυτό, ώστε να αυξήσει την εποπτεία του;

 Δεύτερο ερώτημα. Γιατί το δημόσιο δεν διατηρεί το δικαίωμα έγκρισης των εγχειριδίων αλλά το εκχωρεί στον ανεξάρτητο μηχανικό; Περισσότερο προβληματισμό προξενεί η διατήρηση της έγκρισης από το δημόσιο μόνο του σχεδίου κυκλοφορίας. Επισημαίνω μια ιδιαίτερη λεπτομέρεια στην παράγραφο 9. 4.2, αξίζει όμως να την αναφέρω, προβλέπεται η διαδικασία υποβολής σχολίων και ενστάσεων του δημοσίου μετά την έγκριση του ανεξάρτητου μηχανικού, δηλαδή το σύστημα, τι λέει; Υποβάλει ο παραχωρησιούχος, εγκρίνει ο ανεξάρτητος μηχανικός και μετά έρχεται στα εγκεκριμένα, που μάλιστα λέει μπορούν να αρχίσουν να υλοποιούνται, τα εγκεκριμένα όμως μετά μπορεί να τα σχολιάσει είτε και να τροποποιήσει το δημόσιο. Δεν νομίζω ότι το σύστημα εδώ πέρα είναι ορθά σχεδιασμένο, έχει αρκετά προβληματάκια.

 Τέταρτη παρατήρηση. Ξέρετε ότι η ελληνική πολιτεία έχει πιστοποιημένα μητρώα ελεγκτών οδικής ασφάλειας, θα πω και ένα ευτράπελο και κλείνω. Παραγράφους 8. 5. 3. 4., ο υπεύθυνος ασφαλείας για την ασφάλεια των σηράγγων μπορεί να είναι υπάλληλος του παραχωρησιούχου αλλά πρέπει να διατηρεί την ανεξαρτησία του έναντι των εντολών του εργοδότη του. Νομίζω ότι το συγκεκριμένο σημείο θέλει λίγο να το δείτε.

Είναι προφανές ότι η μη γνώση του χρηματοοικονομικού μοντέλου δεν επιτρέπει τον χαρακτηρισμό που άκουσα εδώ για win-win, δεν μπορώ τουλάχιστον εγώ προσωπικά να το κρίνω, αν είχαν δημοσιοποιηθεί, ενδεχομένως να είχαμε και μεγαλύτερη άποψη.

 Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε και εμείς κύριε Πλέσια, αν και θα προτιμούσαμε να σας έχουμε εδώ κοντά μας, εφόσον είχατε να κάνετε τέτοιες παρατηρήσεις αλλά ακούστηκαν τα πάντα από όσα είπατε.

Κλείνουμε την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων, αφού πω ότι τρεις εκπρόσωποι, ο Συνήγορος του Καταναλωτή, η Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος και το Διοικητικό Συμβούλιο της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος ενώ δέχθηκαν την πρόσκλησή μας λόγω έκτακτου κωλύματος δεν μπόρεσαν να παραστούν. Κλείνουμε, λοιπόν, την ακρόαση των εξωκοινοβουλευτικών φορέων με την κυρία Βασιλική Δανέλλη – Μυλωνά, Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», η οποία συνοδεύεται και από τον κ. Εμμανουήλ Μπρούζα, Τεχνικό Διευθυντή του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς».

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κυρία Δανέλλη-Μυλωνά.

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ-ΜΥΛΩΝΑ(Πρόεδρος του ΔΣ του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Αξιότιμε, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αξιότιμα μέλη της Επιτροπής, κυρίες και κύριοι, καταρχάς, καλό μήνα να σας ευχηθώ. Σας ευχαριστούμε για την πρόσκληση στη συνεδρίαση της Επιτροπής σχετικά με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών για την Κύρωση Σύμβασης παραχώρηση υπηρεσιών για τη χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση της Αττικής Οδού.

Θα ήθελα καταρχάς να κάνω μια αναφορά στη συμβολή των σύγχρονων αυτοκινητόδρομων στη σημαντική μείωση κατά 50% του αριθμού των θανάτων σε τροχαία δυστυχήματα, η οποία καταγράφηκε στη δεκαετία 2010-2020. Ένα γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τα πιο πρόσφατα στατιστικά στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς το ποσοστό των θανατηφόρων τροχαίων σε αυτοκινητόδρομο στην Ελλάδα είναι 6% με τον αντίστοιχο ευρωπαϊκό μέσο όρο να είναι 9%. Δεν θα τοποθετηθώ από πλευράς του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «ΠΑΝΟΣ ΜΥΛΩΝΑΣ», για νομικά και οικονομικά θέματα αλλά θα επικεντρωθούμε στο κομμάτι της οδικής ασφάλειας που αποτελεί στόχευσή μας και το κύριο αντικείμενο της δραστηριότητας του Ινστιτούτου. Η Αττική Οδός αποτέλεσε ένα δρόμο πρότυπο για την οδική ασφάλεια όντας και ο πρώτος σύγχρονος και ασφαλής αυτοκινητόδρομος που κατασκευάστηκε στη χώρα και εξυπηρετεί χιλιάδες συμπολίτες μας καθημερινά. Για αυτό τον λόγο θα πρέπει να παραμείνει ασφαλής και να πληροί όλες τις απαιτούμενες προδιαγραφές, αλλά και να ενισχύεται η ασφάλεια του. Αυτό επιτυγχάνεται με την εκτέλεση όλων των απαραίτητων και προγραμματισμένων συντηρήσεων, καθώς και παρεμβάσεων όπου κρίνεται σκόπιμο. Παράλληλα, θα πρέπει να μειωθεί το περιβαλλοντικό του αποτύπωμα σε ότι αφορά στο φωτισμό κυρίως, αλλά και σε άλλα σημεία όπου μπορεί να υπάρξει βελτίωση. Ένα ακόμη σημαντικό σημείο που θα πρέπει να συνεχιστεί απρόσκοπτα είναι η αστυνόμευση με τεχνικά μέσα, με πλήρη λειτουργία και με χρήση όλων των διαθέσιμων καμερών. Θα πρέπει να εξασφαλιστεί επίσης η άμεση και χωρίς καθυστερήσεις επεξεργασία των δεδομένων και η άμεση αποστολή των παραβάσεων, ώστε να μην παρατηρούνται φαινόμενα υπέρβασης του ορίου ταχύτητας ή και η διεξαγωγή αυτοσχέδιων αγώνων που συμβαίνει σε κάποιες περιπτώσεις, ευτυχώς όχι πολύ συχνά αλλά πρέπει να εξαλειφθούν πλήρως περιστατικά αυτού του τύπου.

Ευελπιστούμε ότι ο νέος παραχωρησιούχος της Αττικής Οδού θα επιδεικνύει εντός και εκτός της εταιρείας την εταιρική κοινωνική του υπευθυνότητα, όπως και ο προηγούμενος. Θα ήθελα να επισημάνω ότι ο συγκεκριμένος δρόμος δεν αφορά μόνο στους πολίτες που κατοικούν στην περιφέρεια Αττικής, όπως αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση αλλά στους πολίτες όλης της χώρας και τους επισκέπτες της, καθώς αποτελεί έναν κόμβο εισόδου για την πρωτεύουσα, αλλά και για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών συνδέοντας τον με το υπόλοιπο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, αλλά και με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της χώρας.

Σχετικά με τους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης που επιδιώκονται με τη συγκεκριμένη ρύθμιση το Ινστιτούτο έχοντας συμβάλλει καθοριστικά στη δημιουργία των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, ως συμβουλευτικό όργανο του ΟΗΕ και παρακολουθώντας τους συχνά, προτείνει να συμπεριληφθεί και ο Στόχος 3 για καλή υγεία και ευημερία, που περιλαμβάνει και το κομμάτι της μείωσης κατά 50% των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών σε τροχαία συμβάντα σε πρώτο στάδιο μέχρι τον μηδενισμό τους. Επίσης, η ενημέρωση των χρηστών σε θέματα οδικής ασφάλειας είναι ακόμη ένας πολύ σημαντικός τομέας. Το Ινστιτούτο είναι στη διάθεση του νέου παραχωρησιούχου ως υποστηρικτής σε αυτό το κομμάτι που μπορεί να αναλάβει και συγκεκριμένο ρόλο. Το θέμα της συνεργασίας άλλωστε είναι μέρος των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης αποτελώντας τον τελευταίο στόχο, τον Στόχο 17.

Άλλωστε και ο ρόλος του Ινστιτούτου έχει αναδειχθεί διεθνώς τόσο ως συμβουλευτικό όργανο στον ΟΗΕ για την οδική ασφάλεια όσο και με το ευρύ δίκτυο συνεργατών που συνεργαζόμαστε. Η ασφάλεια των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων, όπως και στην αρχή αναφέρθηκα, έχει αναδειχθεί και επιβραβευθεί διεθνώς. Οι περισσότεροι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν μέλη και συνεργάτες μας είτε ανεξάρτητοι είτε μέσω της Hellastron. Μάλιστα στελέχη της Αττικής Οδού, των Αττικών Διαδρομών, όπως και των υπόλοιπων Αυτοκινητοδρόμων Αιγαίου και άλλων παραχωρησιούχων, διατελούν σήμερα σε ηγετικές θέσεις το IRF, την IBTTA και την ACECAP. Ελπίζουμε ότι με την αποχώρηση του υφιστάμενου παραχωρησιούχου θα γίνει ομαλή μετάβαση χωρίς να υπάρξουν κενά στη λειτουργία ή να δημιουργηθούν προβλήματα που θα έχουν επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια, η οποία βρίσκεται σε πολύ καλό επίπεδο.

Κλείνοντας, να αναφέρω ότι μόλις 10 λεπτά από την απόληξη της Αττικής Οδού στην Ελευσίνα επί της Ολυμπίας Οδού, στην αρχή της, θα βρίσκεται και το Κέντρο Αναφοράς Οδικής Ασφάλειας, το οποίο είναι μια δέσμευση της κυβέρνησης και το οποίο θα είναι πραγματικά ένα σημείο αναφοράς για την ασφάλεια στη χώρα μας εθνικά και διεθνώς. Η ασφάλεια πρέπει να είναι λοιπόν σε προτεραιότητα για όλους τους χρήστες, αλλά και την κοινωνία γενικότερα προλαμβάνοντας τροχαία συμβάντα και συμβάλλοντας στην αναπτυξιακή πορεία της χώρας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε θερμά, την κυρία Δανέλλη-Μυλωνά, η οποία εκπροσωπεί το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς» και πρέπει να πούμε στο σημείο αυτό ότι τις τελευταίες δεκαετίες έχει προσφέρει πάρα πολλά για την οδική ασφάλεια, κυρίως στην ενημέρωση του κοινού με τις πολυποίκιλες δράσεις που αναλαμβάνει κατά καιρούς.

Θα περάσουμε τώρα κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στα ερωτήματα που θα θέσουν Εισηγητές, Ειδικοί Αγορητές και όποιος Βουλευτής επιθυμεί προς τους προσκεκλημένους εκπροσώπους των φορέων. Θα μου επιτρέψετε να εκμεταλλευθώ την έδρα και να θέσω το πρώτο ερώτημα, αν και ξέρω ότι και η Εισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας θα θέσει ένα ανάλογο ερώτημα και το ερώτημα μου απευθύνεται τόσο στον κ. Πολίτη του ΤΑΙΠΕΔ όσο και στον κύριο Μουστάκα τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της «Νέα Αττική Οδός Παραχωρήσεις Α.Ε.», αλλά και στον κύριο Συριανό, τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της «Αττικής Οδού Α.Ε.».

Νομίζω ότι και η συζήτηση, σήμερα –και ξεκινάω από τον κύριο Συριανό- ανέδειξε ότι πρόκειται για ένα μεγάλο εγχείρημα της λήξης μιας πολύ μεγάλης σύμβασης του δημοσίου και της έναρξης μιας καινούργιας, με τους όρους που όλοι ακούσαμε και καταγράφηκαν τα σχόλια και οι απόψεις.

Εκείνο που με απασχολεί, κυρίως, κύριε Συριανέ και κύριε Μουστάκα, είναι το ζήτημα των εργαζομένων, που θα ήθελα να διευκρινιστεί το δυνατόν περισσότερο από τούτη τη συνεδρίαση. Τι θέλω να πω. Να φύγουμε από την Επιτροπή εδώ και να ξέρουμε ότι από την ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ Α.Ε. θα πάρουν τη λύση των συμβάσεων τους και την αποζημίωσή τους το σύνολο των εργαζομένων σήμερα.Δηλαδή την απόλυσή τους, με τα προβλεπόμενα από το νόμο. Και, στη συνέχεια, κύριε Μουστάκα, αυτοί οι εργαζόμενοι, που λειτούργησαν για τόσα χρόνια με ασφαλή τρόπο και με τρόπο που μας κάνει να λέμε ότι είναι ο πιο σύγχρονος αυτοκινητόδρομος στην Ελλάδα και ένας από τους πιο σύγχρονους στην Ευρώπη, η Αττική Οδός, να προσληφθούν στο σύνολό τους. Και επειδή πρόσληψη με το ζόρι δεν γίνεται, το ξέρετε, όσοι επιθυμούν να συνεχίσουν με τη νέα εταιρεία να εργάζονται, προσφέροντας την όρεξή τους για δουλειά, αλλά και την εμπειρία που έχουν αποκομίσει τόσα χρόνια.

Θα ήθελα αυτό, σας παρακαλώ, να το διευκρινίσουμε τριμερώς, δηλαδή ΤΑΙΠΕΔ, ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ και ΝΕΑ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ Α.Ε.

Και αυτό είναι το πρώτο ερώτημα. Κρατήστε τις σημειώσεις σας.

Και τώρα το λόγο έχει η Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας κυρία Σούκουλη-Βιλιάλη, η οποία νομίζω ότι θα υπερθεματίσει σε αυτό το θέμα. Ορίστε.

**ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ (ΜΑΡΙΛΕΝΑ) ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ (Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Και εγώ να καλωσορίσω τους φορείς που είναι σήμερα κοντά μας, σε μια πραγματικά τόσο σημαντική κύρωση. Ναι σίγουρα και εγώ θέλω να ρωτήσω, μετά από αυτά που άκουσα από τον κύριο Λαζάρου, τον Πρόεδρο των Εργαζομένων κύριο Συριανό τί ακριβώς ετοιμάζει όσον αφορά τις αποζημιώσεις και τις απολύσεις. Και τον κύριο Μουστάκα, πάνω στο ίδιο θέμα, αν είναι διασφαλισμένοι οι εργαζόμενοι που θα προσληφθούν στο νέο παραχωρησιούχο, όσον αφορά αυτούς που βρίσκονται, αυτήν τη στιγμή, στον παλαιό παραχωρησιούχο.

Επίσης, θέλω να ρωτήσω τον κύριο Συριανό σε τι κατάσταση παραδίδεται το έργο. Ακούσαμε, νωρίτερα, την κυρία Μυλωνά-Δανέλλη να αναφέρει τις κάμερες και τα θέματα οδικής ασφάλειας. Όμως, έχουμε και ζητήματα με τα δίκτυα κοινής ωφελείας, με τις σήραγγες; Θα ήθελα να έχουμε μια εικόνα του έργου, στην κατάσταση που βρίσκεται σήμερα.

Και ένα παρόμοιο ερώτημα θα θέσω και στον κύριο Μουστάκα, για το τι βλέπει μπροστά του προς τη βελτίωση του έργου, μέσα στα χρόνια που θα είναι αυτός ο νέος παραχωρησιούχος.

Και στα θέματα της οδικής ασφάλειας, να κάνω εγώ ερώτηση την απορία της κυρίας Μυλωνά, για το αν προτίθεται να συνεργαστούν σε θέματα οδικής ασφάλειας. Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ και εμείς. Και τώρα το λόγο έχει ο Εισηγητής της Μειοψηφίας κ. Μαμουλάκης. Ορίστε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και καλό μήνα σε όλους.

Εισέρχομαι κατευθείαν. Νομίζω ότι το ζήτημα των εργαζομένων που ετέθη και από εσάς, αλλά και τη συνάδελφο της συμπολίτευσης, προφανώς και τίθεται και από την πλευρά μας. Να αποκρυσταλλωθεί και ει δυνατόν να ξεκαθαριστεί με θεσμικό τρόπο και όχι κατόπιν εορτής. Αυτό προβληματίζει.

Και επειδή είναι παρών και ως εκπρόσωπος της αναδόχου παραχωρησιούχου εταιρείας ο κ. Μουστάκας, είναι καλό να έχουμε και μία πέραν της προφορικής δέσμευσης, για να δούμε τι άλλο θα μπορούσε να υπάρξει ως μνημόνιο συνεργασίας, δέσμευση συνάμα, για την επόμενη μέρα. Και αυτό, δεδομένου ότι η Σύμβαση που καλούμαστε να κυρώσουμε ή, εν πάση περιπτώσει, να τοποθετηθούμε επ’ αυτής δεν αναφέρει κάτι ρητά.

Και επειδή ανέφερα για την μη αναφορά εντός σύμβασης, είναι προφανές ότι το έλλειμμα και η έλλειψη γνώσης και συνάμα κατά την άποψή μας και διαφάνειας, πώς θα αποφανθεί η Εθνική Αντιπροσωπεία αν είναι win-win, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, αν δεν κάνω λάθος και από τον εκπρόσωπο του ΤΑΙΠΕΔ κ. Πολίτη, μια σύμβαση; Θα θυμίσω εδώ ότι η Αττική Οδός, ένα σοβαρό έργο υποδομής, το οποίο έχει πλέον έρθει στην πλήρη κυριότητα του Ελληνικού Δημοσίου και το οποίο οιονεί μπορεί να αποδώσει πολλά. Πώς θα κρίνουμε, ακόμη και αν εμείς διαφωνούμε πολιτικά για τον τρόπο διαχείρισης και εισερχόμενοι στη δική σας προσέγγιση πώς θα κρίνουμε αν αυτή η υποδομή έχει την κερδοφορία και αν τα 3,27 δισ. συν τα 7,5% ετησίως είναι μια προσφορά που ουσιαστικά προασπίζει το δημόσιο συμφέρον και είναι όντως win-win;

Διότι με το έλλειμμα γνώσης που έχουμε γύρω από το χρηματοδοτικό μοντέλο, αντιλαμβάνεστε ότι είναι πολύ δύσκολο να αποφανθούμε ευκρινώς και αυτό μας προβληματίζει αυτή η πλήρης απουσία του εν λόγω χρηματοδοτικού μοντέλου, καθώς επίσης και πολλά άλλα εδάφια, τα οποία τα ανέφερα και στην πρώτη μου τοποθέτηση χθες -θα επανέλθω στη συζήτηση αργότερα- που δεν υπάρχουν.

Επίσης, είναι πραγματικά εξόχως προκλητικό θα έλεγα και μιλώ και ως μηχανικός στο ζήτημα του ανεξάρτητου μηχανικού -το είπε και ο μελετητής ο κύριος Πλέσιας, ο Πρόεδρος του ΔΣ του Συλλόγου Μελετητών- το γεγονός ότι κάθε άλλο, το «ανεξάρτητος» νομίζω πρέπει να μπει σε εισαγωγικά. Πώς είναι δυνατόν κάποιος να είναι ανεξάρτητος, όταν ουσιαστικά προσλαμβάνεται και πληρώνεται από μία εταιρεία και μάλιστα έρχεται να εγκρίνει. Έχει πολλές προβληματικές διαστάσεις ο ανεξάρτητος μηχανικός, το ξέρουν και από τον χώρο του Τεχνικού Επιμελητηρίου τα τελευταία χρόνια. Μπήκε ως μια συνθήκη για να τρέξει διαδικασίες και να είναι λειτουργική και ευέλικτη και κατήντησε λίγα χρόνια μετά να είναι τελικά ένας δούρειος ίππος που δεν βοηθάει, κάθε άλλο μάλιστα, το δημόσιο συμφέρον. Ανεξάρτητος μηχανικός, ο οποίος πληρώνεται και προσλαμβάνεται από μια εταιρεία και εγκρίνει δράσεις, δαπάνες και λειτουργίες της εταιρείας, στην οποία ανήκει; Το αφήνω στην κρίση όσων μας ακούν.

Είναι κάτι το οποίο πρέπει πάση θυσία να διευκρινιστεί και να αλλάξει επιτέλους και νομοθετικά. Άλλωστε το άρθρο 15 είναι χαρακτηριστικό που αναφέρθηκε προηγουμένως. Άρα, λοιπόν είναι ξεκάθαρο πως στο ΤΑΙΠΕΔ αναφέρομαι για το ερώτημα του win-win.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είναι γνωστό ότι είστε βαθύς γνώστης των ζητημάτων κύριε συνάδελφε.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ο κ. Πολίτης είναι παρών και θέλω να ακούσω και από τον κ. Υπουργό αργότερα ποιος είναι ο λόγος που εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία, στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, δεν γινόμαστε κοινωνοί όλων των θεατών και αθέατων πτυχών αυτής της πολύ μεγάλης πράγματι σύμβασης, όσον αφορά το τίμημα αυτό καθαυτό.

Και επειδή γνωρίζουμε μόνο τις διελεύσεις και μπορούμε να κάνουμε κάποιες πράξεις, είμαστε λίγο καλοί νομίζω στα μαθηματικά, αντιλαμβανόμαστε ότι το ποσό το οποίο θα κερδίσει η παραχωρησιούχος εταιρεία, που ειρήσθω εν παρόδω, είναι 25 έτη, το μάξιμουμ της διαθεσιμότητας, που συνήθως όσο μεγεθύνουμε το χρονικό ορίζοντα ανεβαίνει και το τίμημα, που δεν βλέπουμε εδώ, αλλά εν πάση περιπτώσει, με τις 280.000 διελεύσεις σήμερα με το 30% αύξηση σε πέντε χρόνια από σήμερα επίσης, σε ώρες αιχμής, νομίζω ότι τα πράγματα είναι ξεκάθαρα για το πού πηγαίνει όσον αφορά την κερδοφορία. Καλό λοιπόν είναι να το γνωρίζουμε και το περιμένουμε να έρθει.

Αυτό θεωρώ ότι είναι εκ των ων ουκ άνευ υποχρέωση του Υπουργείου, κύριε Σταϊκούρα, να μας παραθέσει τα στοιχεία, να γνωρίζουμε το τι συνέβη, τουλάχιστον τι συνετελέσθη, που είναι και ένας καλός οδηγός, μπούσουλας αν θέλετε για το τι μέλλει γενέσθαι.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, για να μην καταχραστώ άλλο το χρόνο, ένα ζήτημα που ετέθη αν δεν κάνω λάθος και από τον κύριο Πλέσια, αλλά και από, αν δεν κάνω λάθος, τον κ. Συριανό. Κάτι πολύ σημαντικό: Η δέσμευση για τα 380 εκατομμύρια ευρώ επενδύσεις στην Αττική Οδό τα επόμενα χρόνια, καλό είναι να είναι αποκρυσταλλωμένες, να γνωρίζουμε πού, πώς και κυρίως πότε θα επενδυθούν αυτοί οι πόροι από τον παραχωρησιούχο, ώστε να θωρακίσει την ασφάλεια της Αττικής Οδού και την εύρυθμη λειτουργία της. Είναι πάρα πολύ κρίσιμο. Αυτή η δημιουργική ασάφεια για τη δέσμευση ενός ποσού 380 εκατομμυρίων χωρίς να διευκρινίζεται αναλυτικά, προβληματίζει και επειδή έχουμε πρόσφατο το παράδειγμα με την Hellenic Train και την υποχρέωσή της για 600 εκατομμύρια ευρώ επενδύσεις, που δεν έγιναν ποτέ, με τη γνωστή κατάληξη, αντιλαμβάνεστε ότι οφείλουμε να το επισημάνουμε και αυτό. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς Κ. Μαμουλάκη.

Οι εκπρόσωποι φορέων επαναλαμβάνω να κρατούν τις σημειώσεις τους. Η διαδικασία θα γίνει ως εξής: όταν ολοκληρωθούν τα ερωτήματα με τη σειρά οι εκπρόσωποι φορέων Διευθύνων Σύμβουλος ΤΑΙΠΕΔ και ούτω καθεξής θα πάρουν το λόγο και θα μας πουν απαντώ στον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ τον κ. Μαμουλάκη, απαντώ στον Πρόεδρο της Επιτροπής, απαντώ στην Εισηγήτρια της Πλειοψηφίας ή στο κάθε Ειδικό Αγορητή από όλα τα κόμματα.

Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΠΑΣΟΚ τον κ. Πάνα που θέλει να υποβάλει κάποια ερωτήματα και να ετοιμάζεται η κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝ.ΑΛ.):** Καλησπέρα σας.

Πρώτα απ’ όλα θα ήθελα να ξεκινήσω κι εγώ με μία διαπίστωση που έχει και τη μορφή ερώτησης σε ότι αφορά τον ανεξάρτητο μηχανικό, ο οποίος αμείβεται από τον παραχωρησιούχο με τον οποίο έχει ήδη συνάψει σύμβαση. Δηλαδή, κοιτάξτε, έχει ήδη συναφθεί κάποιου τύπου συμφωνία μεταξύ ελεγκτή και ελεγχόμενου και πόσο ανεξάρτητη μπορεί φυσικά να είναι μια τέτοια επίβλεψη.

Επίσης, μια ερώτηση γιατί η σύμβαση που έρχεται προς κύρωση δεν συνοδεύεται από τα 13 παραρτήματα της μέρος των οποίων είναι η σύμβαση λειτουργίας, η σύμβαση μελέτης - συντήρησης και το χρηματοοικονομικό μοντέλο;

Μπορούν, δηλαδή, αυτά να τροποποιηθούν χωρίς την έγκριση του κυρίου του έργου, δηλαδή του δημοσίου;

Θα ήθελα, επίσης, να απαντηθεί το εξής σε τι στάδιο βρίσκονται τα προαπαιτούμενα από πλευράς παραχωρησιούχου προκειμένου να ολοκληρωθεί η παραχώρηση;

Ειδικότερα, αν ο παραχωρησιούχος πρέπει να καταθέσει εγγυητικές επιστολές, να προχωρήσει σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου, να υπογράψει ασφαλιστικές καλύψεις και να καταβάλει φυσικά το ποσό των 3,27 δισ. Ευρώ στο ΤΑΙΠΕΔ.

Τώρα, το ύψος των διοδίων θα είναι 2,5 ευρώ αν δεν κάνω λάθος, αλλά δεν θα μείνει σταθερό.

Προβλέπεται η αύξηση του βάσει του δείκτη τιμών καταναλωτή ως μία υποχρέωση απλής ενημέρωσης του δημοσίου από τον παραχωρησιούχο;

Επιπρόσθετα, προβλέπεται μετά τα πρώτα 5 έτη της παραχώρησης να διαμορφωθεί ένα σύστημα με διαφοροποιημένες τιμές διοδίων ανά ημέρα και ώρα λαμβάνοντας υπόψη την κίνηση στην Αττική Οδό και προκειμένου να αποθαρρυνθεί η χρήση της κατά τις ώρες αιχμής;

Επομένως, καταλαβαίνετε ότι σε πέντε χρόνια θα έχουμε να διαχειριστούμε τόσο τις αυξήσεις στα διόδια όσο και την αυξημένη κίνηση στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο της Πρωτεύουσας κατά τις ώρες αιχμής αφού ορισμένοι χρήστες θα προτιμήσουν τη δωρεάν μετακίνηση.

Θα ήθελα μια σειρά απαντήσεων στα συγκεκριμένα ερωτήματα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τα οποία όμως κ. Πάνα επιτρέψτε μου να σας πω ότι έπρεπε να είναι σαφή για τους φορείς που απευθύνονται τα ερωτήματα. Γι’ αυτό επιμένω πάντα προς τους συναδέλφους να διευκρινίζουν που απευθύνεται το ερώτημα για να μην υπάρχει καμία παρανόηση, διότι όταν δεν διευκρινίζουν που απευθύνεται το ερώτημα υπάρχει αυξημένη πιθανότητα για ευνόητους λόγους να μην απαντηθεί το ερώτημα.

Άρα, νομίζω ότι οι τρεις από τις πρώτες ερωτήσεις αφορούσαν το ΤΑΙΠΕΔ έτσι δεν είναι;

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ (Ειδικός Αγορητής Κ.Ο. «ΠΑΣΟΚ – ΚΙΝ.ΑΛ.):** Φυσικά για το ΤΑΙΠΕΔ ήταν οι τρεις από τις πρώτες ερωτήσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία σας ευχαριστώ πολύ κ. Πάνα.

Τον λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος την κυρία Διαμάντω Μανωλάκου να υποβάλει κι εκείνη τις ερωτήσεις της.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ** **(Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. Κ.Κ.Ε.):** Ευχαριστώ κ. Πρόεδρε.

Προς τον κ. Φάτσιο τα ερωτήματα μου είναι: γίνεται μία μείωση που προβλεπόταν από 2,8 σε 2,5 ευρώ. Όμως το έργο της Αττικής Οδού έχει αποσβεστεί. Δεν υπάρχουν έξοδα δηλαδή για κατασκευή.

Δεν θα έπρεπε ουσιαστικά να καταργηθούν τα διόδια;

Ένα δεύτερο ερώτημα μου είναι: επειδή έχουν την πείρα από τη διέλευση της Αττικής Οδού που πραγματικά είναι ένα πολύ μεγάλο έργο και εξυπηρετεί χιλιάδες εργαζόμενους. Ωστόσο, αυτό θα μπορούσε να επεκταθεί και στη Δυτική Αττική ή ακόμα και στη Σαλαμίνα και έτσι να υπάρχει κόσμος και καλύτερη ένωση ανατολικών και δυτικών προαστίων;

Και το λέω, βεβαίως, σε σχέση και με την παρατήρηση του κυρίου Πετρόπουλου. Σήμερα η Αττική Οδός που μπουκώνει. Ωστόσο, η επέκταση του μετρό και προς αυτές τις περιοχές που ανέφερα θα μπορούσε να συμβάλει στο «ξεμπούκωμα».

Προς το κύριο Πετρόπουλο, τον κ. Πλέσια και τον κ. Φάτσιο.

Υπάρχει το άρθρο 18, το οποίο γράφει σε δύο παραγράφους. Πρώτον, ότι «ο παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να προτείνει με σχετική μελέτη που θα εγκριθεί από το δημόσιο, κατόπιν διατύπωσης γνώμης από τον ανεξάρτητο μηχανικό για τυχόν επιπλέον θέσεις ανάπτυξης σταθμών διοδίων», είναι στο άρθρο 18.1.3.

Επίσης, «προς αντιμετώπιση τυχόν εκτεταμένων φαινομένων κυκλοφοριακής συμφόρησης παρέχεται στον παραχωρησιούχο η δυνατότητα να προτείνει να εφαρμοστεί, υπό προϋποθέσεις με έγκριση δημοσίου ύστερα από σύμφωνη γνώμη του ανεξάρτητου μηχανικού, σύστημα διαφοροποιημένο διοδίων τέλους για διαφορετικές χρονικές περιόδους», παραδείγματος χάρη ώρες αιχμής και ώρες εκτός αιχμής, διαφορετικούς τύπους ημερών, καθημερινές, σαββατοκύριακα και αργίες ή και διαφορετικούς σταθμούς διοδίων.

Εμείς ρωτάμε, εσείς συμφωνείτε με αυτά;

Δηλαδή, να υπάρχει δικαίωμα για νέους σταθμούς διοδίων ή και διαφοροποίηση, δηλαδή όταν έχεις αιχμή να ανεβάζεις το κόμιστρο;

Στον κύριο Πετρόπουλο, κατ’ αρχάς θέλουμε να σας ευχαριστήσουμε και για την ανακοίνωση που έβγαλε η ΕΜΔΥΔΑΣ, ήταν πολύ χρήσιμη. Πολλά στοιχεία της αναφέρατε και σήμερα στην ομιλία σας, δείχνει πόσο μεγάλη είναι η κερδοφορία - χρυσή φλέβα πράγματι η Αττική Οδός - και πόσο γρήγορα θα γίνει η απόσβεση αυτού του τμήματος των 3,3 δις, που παρουσιάζει η Κυβέρνηση σαν μεγάλο επίτευγμα. Μπορεί δηλαδή και σε λιγότερο από ένα χρόνο. Ήθελα λοιπόν να σας ρωτήσω, σήμερα που δεν υπάρχουν κατασκευαστικές υποχρεώσεις, αλλά μόνο συντήρηση, δικαιολογούνται τα διόδια;

Προς τον κ. Λαζάρου. Θέλω να σας πω ότι βεβαίως έχετε δίκιο και είναι σωστό αυτό που λέτε, το επισημάναμε και εμείς χτες και το κάναμε ερώτημα και στον κ. Υπουργό. Δεν περιέχει τίποτε για τους εργαζόμενους και την κατοχύρωση των δικαιωμάτων τους και θα έπρεπε να περιλαμβάνεται μέσα στη Σύμβαση. Η απάντηση βεβαίως που πήραμε ήταν ότι ούτε λίγο ούτε πολύ επαφίεται στην καλή διάθεση της «ΤΕΡΝΑ», όμως ο κάθε όμιλος μειώνει το εργασιακό κόστος για να έχει το μεγαλύτερο κέρδος.

Γι’ αυτό, ρωτάμε και τον κ. Πολίτη από το ΤΑΙΠΕΔ, γιατί μας είπε αυτ’ο το win – win. Τους εργαζόμενος, γιατί δεν τους βάλατε μέσα στη Σύμβαση, κατοχυρώνοντας όλα τα δικαιώματα που έχουν, δεδομένου ότι και σήμερα αυτοί οι εργαζόμενοι, ναι μεν θα απολυθούν, αλλά συνεχίζουν να εργάζονται, γιατί τα διόδια υπάρχουν για να μαζεύουν τα χρήματα;

Κύριε Πολίτη, θα ήθελα να σας ρωτήσω για το άρθρο 4.2, που είναι η περίοδος παραχώρησης, εκκινεί από την ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης και λήγει την αντίστοιχη ημερομηνία μετά από 25 έτη. Υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση σε σχέση με την ευθύνη του Δημοσίου και την ευθύνη του παραχωρησιούχου. Κατά τη γνώμη μας, σε βάρος του Δημοσίου για την μη επίτευξη της ημερομηνίας έναρξης της παραχώρησης. Είναι οι παράγραφοι στο άρθρο 4 5.2.1 και 5.2.5.Αν η ημερομηνία έναρξης της παραχώρησης που έχει προθεσμία πέντε μηνών από την ψήφιση του νόμου που κυρώνει τη Σύμβαση Παραχώρησης και τη δημοσίευσή του στο ΦΕΚ δεν επιτευχθεί, κατ’ αρχάς, λύεται η Σύμβαση Παραχώρησης. Αν η ευθύνη λύσης της Σύμβασης βαρύνει το Δημόσιο τότε θα πρέπει να επιστρέψει όλες τις εγγυητικές επιστολές που έχει προσκομίσει ο παραχωρησιούχος, να επιστρέψει άτοκα την αμοιβή παραχώρησης, να καταβάλλει άτοκα στον παραχωρησιούχο όλες τις άμεσες εύλογες δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε και θα πρέπει, επιπλέον, να καταβάλει στον παραχωρησιούχο αποζημίωση ύψους 1.000.000 ευρώ.

Δεν βαρύνουν, όμως, τέτοια πράγματα, αν την ευθύνη έχει ο παραχωρησιούχος. Αυτό το θεωρείτε δίκαιο;

 Αυτά και σας ευχαριστώ.

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

 Θα πάμε τώρα στην κυρία Αθανασίου να υποβάλει τα ερωτήματά της.

**ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, αν και πολλά, ήδη, έχουν ερωτηθεί όσον αφορά τους εργαζόμενους, όπως και για τον ανεξάρτητο μηχανικό. Θα ήθελα, όμως, να κάνω δύο ερωτήσεις.

 Προς τον κ. Πολίτη από το ΤΑΙΠΕΔ, πώς διασφαλίζει το Ελληνικό Δημόσιο τους πολίτες ότι ο παραχωρησιούχος δεν θα αυξήσει υπέρογκα την τιμή των διοδίων μετά από την περίοδο της δέσμευσής του;

 Εγώ θα έλεγα ότι θα έπρεπε να ελαττωθούν, γιατί εδώ όπως είπαν πάρα πολλοί συνάδελφοι έχουμε μόνο συντήρηση των αυτοκινητοδρόμων και όχι κατασκευή.

 Τώρα, στον κύριο Μουστάκα θα ήθελα να θέσω το εξής ερώτημα. Σε περίπτωση συνεργασίας του παραχωρησιούχου με υπεργολάβο και αυτός κηρυχτεί τυχόν έκπτωτος, ποια είναι η ευθύνη του παραχωρησιούχου έναντι του Ελληνικού Δημοσίου; Ο παραχωρησιούχος έχει σε αυτή την περίπτωση εγγυητική ευθύνη έναντι του Ελληνικού Δημοσίου; Σας ευχαριστώ.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς, κυρία Αθανασίου. Περνάμε αμέσως τώρα στην κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ (Ειδική Αγορήτρια της Κ.Ο. «ΝΕΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ»)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και εγώ μπορεί να επαναλάβω, αλλά θέλω και τις απαντήσεις μου.

 Ξεκινώ, λοιπόν, από τον Πρόεδρο του Σωματείου Εργαζομένων, διότι χθες ακούσαμε τον κύριο Υπουργό να λέει ότι εξασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας. Σήμερα ακούμε ότι δεν εξασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας και η ερώτησή μου είναι, αν κάνατε κάποια επαφή με το Υπουργείο ή με κάποιον αρμόδιο.

 Συνεχίζω με τον κύριο Πετρόπουλο από την ΕΜΔΥΔΑΣ και τον κύριο Πλέσια.

Η ΕΜΔΥΔΑΣ για μια ακόμη φορά κάνει σοβαρή δουλειά, όπως θα πρέπει να είναι ένας Σύλλογος Επιστημόνων και η ερώτησή μου είναι η εξής.

 Αναφέρθηκαν και οι δύο στο θέμα του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, το έχω υπόψη μου, έχει γίνει αυτό και έχουν βγει κάποια συμπεράσματα. Έχουν να μας δώσουν κάποια στοιχεία από αυτό, γιατί νομίζω ότι έχει ένα ενδιαφέρον και γενικότερα έναν απολογισμό τον ΣΔΙΤ;

Έχω και εγώ πολλά χρόνια που ασχολούμαι με αυτά τα θέματα, από την αρχή που ξεκίνησαν οι Συμβάσεις Παραχώρησης και από τη δουλειά μου και πολιτικά κ.λπ. και συνεχώς δικαιωνόμαστε, ότι αυτός είναι ο καλύτερος τρόπος να αποσύρεται το Δημόσιο, να χάνει και τα έσοδα του, δεν υπάρχει σε καμία περίπτωση αυτές οι Συμβάσεις και για αυτό οι ευρωπαϊκές χώρες τις παίρνουν πίσω, αλλά αυτά θα τα πούμε με τον κ. Υπουργό αμέσως μετά.

Επίσης, θέλω να απευθυνθώ κυρίως, στο ΤΑΙΠΕΔ και να ρωτήσω τα εξής. Εάν έχει γίνει απολογισμός της προηγούμενης Σύμβασης από το ίδιο το ΤΑΙΠΕΔ που είναι ένας φορέας που νομίζω ότι μπορούσε να έχει τα στοιχεία και να το έχει κάνει και να μας τα παρουσιάσει και αν αμφισβητούνται τα στοιχεία που ακούσαμε και σήμερα, είπα και εγώ κάποια χθες, που υπάρχουν στο δημόσιο λόγο σε ό,τι αφορά, κυρίως, την υπερβολική αύξηση των υπέρογκων εσόδων της Αττικής Οδού μέσω του κόλπου των «ενδοομιλικών» συναλλαγών.

Δηλαδή, παρουσίαζε πολύ αυξημένα έξοδα συντήρησης μέσω της «Αττικές Διαδρομές» οι οποίοι ήταν οι ίδιοι μέτοχοι. Καταλαβαίνουμε, δηλαδή, ότι εδώ έχει γίνει κάτι. Το ΤΑΙΠΕΔ αυτό το έχει ελέγξει;

 Δεύτερον, αυτό αφορά και τον κύριο Μουστάκα από τη « Νέα Αττική Οδό Παραχώρηση Α.Ε.» και τον κύριο Συριανό. Το μεγαλύτερο επιχείρημα για τις συμβάσεις παραχώρησης πάντα είναι- εκτός από τα λεφτά κι αυτό όπως αποδεικνύεται, δεν ισχύει- η ανάληψη του ρίσκου. Εδώ έχουμε 30 πόντους χιόνι και παρέλυσε η Αττική Οδός, αλλά κυρίως έχουμε οικονομική κρίση, όπου μειώνονται οι διελεύσεις και ενώ ο παραχωρησιούχος, λόγω σύμβασης, έχει την υποχρέωση να μπορεί να χρηματοδοτεί το έργο, τα έργα σταματάνε και παίρνουν χρήματα από το ελληνικό Δημόσιο, δηλαδή που είναι αυτό το ρίσκο που περιγράφετε εσείς και βεβαίως- το απευθύνω και στους εκπροσώπους των παραχωρησιούχων, αλλά κυρίως στο ΤΑΙΠΕΔ- πόσο τα έχει προσέξει αυτά και πώς τα είχε προσέξει;

Να σας πω και κάτι και θα το αναφέρω κι αυτό γιατί «δένει πολύ» με το ρίσκο και «δένει πολύ» με τις ρήτρες που ποτέ δεν ευνοούν το ελληνικό Δημόσιο- είπε κάτι η κυρία Μανωλάκου. Θα θυμίσω την υποθαλάσσια αρτηρία Θεσσαλονίκης, την οποία πληρώσαμε 30 τόσα εκατομμύρια, χωρίς να πέσει «φτυαριά», λόγω αυτών των συμβάσεων που διαχρονικά υπογράφει το ελληνικό Δημόσιο και σήμερα έχει και σύμβουλο το ΤΑΙΠΕΔ, που το κάνει ακόμα χειρότερο.

Για τον ανεξάρτητο μηχανικό το λέμε κάθε φορά, παντού προκύπτει, είναι σαφές ότι η Κυβέρνηση θέλει να αποσυρθεί το Δημόσιο από παντού, ωστόσο κάποια στιγμή ξεπερνάει αυτό τη λογική. Έχεις ένα Δημόσιο τομέα, έχεις μηχανικούς που έχουν εκτελέσει χιλιόμετρα έργων- αυτή ήταν η δουλειά μου, έργα, πολλά έργα- και ξαφνικά ανεξάρτητος μηχανικός παντού ή πιστοποιημένος- αλλάζουν και τα ονόματα καμιά φορά- άρα και αυτό είναι ένα θέμα, το οποίο θα ήθελα όμως και από τη μεριά τους οι παραχωρησιούχοι να μας εξηγήσουν, πώς θεωρούν και πώς αναλαμβάνουν οι ίδιοι την υποχρέωση να πληρώνουν έναν μηχανικό για να τους ελέγχει και αν αυτό στέκει;

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Πέρκα, ο κ. Καζαμίας από την «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ» δε θα υποβάλει κάποιο ερώτημα αυτή την ώρα, το λόγο έχει ο κ. Βρεττός. Κύριε Βρεττέ σας ακούμε, ήρθε η ώρα να υποβάλετε τα ερωτήματά σας, σας ακούμε και σας ζηλεύουμε εκεί που είστε.

 **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΠΑΤΡΙΩΤΙΚΟ ΚΙΝΗΜΑ “ΝΙΚΗ”»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και καλό μήνα. Ό,τι δείχνει η εικόνα μην την πιστεύετε. Θα ήθελα να θέσω ένα ερώτημα στον αρμόδιο του ΤΑΙΠΕΔ ή σε όποιον άλλο είναι αρμόδιος και να τον ρωτήσω, με ποιον τρόπο εγγυάται ότι θα υλοποιηθεί η σύμβαση, όσον αφορά, ότι ο παραχωρησιούχος θα κάνει τα έργα των 380 εκατομμυρίων; Τι έργα είναι αυτά, πως έχουν κοστολογηθεί, πως έχουν αξιολογηθεί, με ποιες τιμές, είναι θέμα ποσού, δηλαδή θα φέρει ένα τιμολόγιο η ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ, ότι η ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ έκανε έργα 380 εκατομμυρίων; Ποιος πιστοποιεί αυτά τα έργα και με ποιες τιμές και σε ποιο χρονικό ορίζοντα;

Θα ήθελα επίσης να ρωτήσω την κυρία Δανέλλη-Μυλωνά, γιατί είναι σημαντικός αγώνας που κάνει μέσω του Ιδρύματος Οδικής Ασφάλειας και βλέποντας μέσα στο διαδίκτυο είδα, ότι και η Αττική Οδός και το Αιγαίο και η Ολυμπία Οδός είναι μεγάλοι χορηγοί και θα ήθελα να γνωρίζω, αν πέρα από την προώθηση ως Ίδρυμα- και θεωρώ ότι αναφέρεται και ως πρεσβευτής 17 στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης του ΟΗΕ.

 Όπου πρότεινε να ενταχθεί και ο στόχος 3, σχετικά με την υγεία και την ευημερία, την ενδιαφέρει σαν Ίδρυμα- δεν είναι προσωπικό το θέμα- και ο στόχος 1, που είναι η καταπολέμηση της φτώχειας; Αυτοί οι οδοί οι ασφαλείς- και έτσι είναι- την ενδιαφέρει σαν Ίδρυμα ότι αποκλείονται άνθρωποι που δεν μπορούν να εισφέρουν με το εισόδημα τους;

Τελικά η οδική ασφάλεια, σύμφωνα με τις απόψεις του Ιδρύματος, είναι προνόμιο των πλουσίων που μπορούν να χρησιμοποιούν την Αττική Οδό, γιατί προχθές στον Άγιο Δημήτριο, δύο νέα παιδιά 21 και 22 ετών χάθηκαν σε ένα δρόμο.

Θα ήθελα να δω, αν τελικά είναι ασφαλής μόνο όποιος χρησιμοποιεί την Αττική Οδό και όποιος δεν την χρησιμοποιεί, «όπου φτωχός και η μοίρα του»;

Θα ήθελα να δω σαν Ίδρυμα, αν επενδύει και στον στόχο1, έτσι ώστε να κάνει έναν αγώνα, να μην είναι προνόμιο των πλουσίων η χρήση της Αττικής Οδού και προφανώς, ειδικά με τα κριτήρια, ότι θα χρησιμοποιείται αυξημένο διόδιο όταν είναι ώρα αιχμής, δηλαδή στην περίοδο που ταλαιπωρείται ο πολίτης που χρησιμοποιεί την Αττική Οδό και «δαρμένος» και θα πληρώνει και επιπλέον.

Αυτά είναι προβληματισμοί, που δεν αφορά ο τελευταίος την κυρία Μυλωνά, ίσως αφορά το ΤΑΙΠΕΔ που έκανε τη σύμβαση ή την Κυβέρνηση, που είναι ικανοποιημένη με τη σύμβαση, ότι όσο ταλαιπωρείται ο χρήστης, τόσο περισσότερο θα πληρώνει. Ευχαριστώ.

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

 Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, 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), Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Τσοκάνης Χρήστος,, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Θα κλείσουμε τα ερωτήματα, από πλευράς των συναδέλφων Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, με τον κ. Κόντη από τους Σπαρτιάτες.

Παρακαλώ κύριε Κόντη, έχετε το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Προς τον κύριο Πολίτη, αρχικά, από το ΤΑΙΠΕΔ. Κύριε Πολίτη, επειδή έχω συμμετάσχει στην Επιτροπή αυτή σε ένα σωρό παραχωρήσεις, πωλήσεις περιουσίας του δημοσίου σε ιδιώτες παραχωρησιούχους, έχω δει ότι τα τιμήματα με τα οποία τα παραχωρείτε, για σας μπορούν να είναι ικανοποιητικά, αλλά με την πραγματική αξία και την πραγματική εξέλιξη μέσα από τον χρόνο των επενδύσεων αυτών, είναι καλά μόνο για τους ιδιώτες, οι οποίοι τα αναλαμβάνουν.

Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες, θα αναφερθώ, όμως, στο λιμάνι της Καβάλας που παραχωρήθηκε ο Φίλιππος για 2.000.000 ευρώ, αν θυμάμαι καλά. Το λιμάνι του Ηρακλείου με τα 40.000.000 εκατομμύρια για τόσα χρόνια. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, στο οποίο υπάρχει και μεγάλη ανοχή - και δεν φταίτε εσείς σίγουρα για την ανοχή - στην επένδυση, που ποτέ δεν πραγματοποίησε ο παραχωρησιούχος, ο οποίος σε πέντε χρόνια έπρεπε να έχει επενδύσει 200.000.000 αρχικά και ήρθε και μας ζήτησε 5ετή παράταση και στην παράταση αυτή αναλαμβάνει να επενδύσει αυτά που δεν επένδυσε τα πρώτα χρόνια και αν δεν το κάνει, στη δεκαετία αυτή θα έχει εισπράξει 500 εκατομμύρια, χωρίς να έχει βάλει τίποτα και θα πει μια μέρα «γεια σας και δεν επενδύω τίποτε».

Θέλουμε να ξέρουμε για ποιον λόγο δεν βάζετε εσείς, εξ αρχής, τις ρήτρες που πρέπει να μπουν στην παραχώρηση, οι οποίες να είναι αντίστοιχες με τα χρήματα τα οποία υπόσχεται να επενδύσει. Να θεσπιστεί ένας τρόπος παρακολούθησης, εάν υφίστανται οι παραχωρήσεις. Είναι απαράδεκτο στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, επαναλαμβάνω, να μην έχει γίνει επέκταση της Προβλήτας 6 που είχε αναλάβει, εξ αρχής, να πραγματοποιήσει ο παραχωρησιούχος κι ένα σωρό άλλα έργα και να μας ζητάει αυτή τη στιγμή - το ψηφίσαμε πρόσφατα - να πάρει άλλα πέντε χρόνια για να επενδύσει. Για ποιο λόγο δεν βάζετε τέτοιες ρήτρες;

Εγώ δεν θα αναφερθώ στο χαμηλό ποσό - που για μας είναι χαμηλό - που δίνονται αυτά. Να μη μιλήσουμε για το αεροδρόμιο, όπου οι συνταξιούχοι από τον Καναδά ήρθαν και ανακάλυψαν την Ελλάδα και το πήραν με 600 εκατομμύρια ή 1 δις και πήραν το 40% του υπολειπομένου ποσοστού που υπήρχε, σε ένα αεροδρόμιο, το οποίο έχει καθαρά κέρδη αυξανόμενα κάθε χρόνο 500 εκατομμύρια και βάλε.

Να μιλήσουμε, όμως, τώρα, για τη συγκεκριμένη παραχώρηση. Αν υπολογίσει κανείς αυτά τα 3,27 εκατομμύρια στα 25 χρόνια, μιλάμε για 128 εκατ. υποχρέωση κάθε χρόνο της εταιρείας που το αναλαμβάνει, της ΤΕΡΝΑ. Από τη στιγμή που μας λέτε ότι υπάρχει διέλευση και μάλιστα 250.000 την ημέρα, που αποφέρει στην ουσία πάνω από το διπλάσιο σε έσοδα από αυτά που υπολογίζετε, είστε σίγουροι ότι αυτό είναι προς όφελος του ελληνικού λαού ή του ιδιώτη;

Να πω, επίσης, για τους παραχωρησιούχους αυτούς, ότι εμείς που κάνουμε πολλές φορές τη διαδρομή Αθήνα- Θεσσαλονίκη, βλέπουμε να υπάρχουν στον δρόμο συνέχεια κώνοι, που προδηλώνουν ότι γίνονται έργα. Τα έργα δεν γίνονται ποτέ. Είναι δικαιολογίες ότι γίνονται έργα συντήρησης. Έχει τύχει να περάσω σε μια βδομάδα πέντε φορές και δεν βλέπω κανένα εργάτη να δουλεύει, βλέπω μόνο τους κώνους. Σίγουρα αυτά είναι για να υποδηλώνουν ότι γίνονται έργα, μάλλον και για να μας αποσβένουν χρήματα, τα οποία πηγαίνουν εκεί. Εγώ είμαι δύσπιστος και θέλω να ξέρω αν και εκεί υπάρχει έλεγχος.

Ένα ερώτημα προς τον κύριο Μουστάκα, ο οποίος, μάλιστα, έχει ένα διπλό ρόλο στη «Νέα Αττική» και είναι τώρα εκτελεστικό μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου της ΤΕΡΝΑ και σίγουρα μπορεί να μιλήσει εξ ονόματος της ΤΕΡΝΑ. Κύριε Μουστάκα, θα υπάρχει αυτή η προστασία των ήδη εργαζομένων στην Αττική Οδό ή πρόκειται να αλλάξει; Γιατί δεν προβλέπεται τίποτα στη σύμβαση.

Επίσης, για ποιο λόγο δεν προβλέφθηκαν δύο πράγματα.

Πρώτον, να μην υπάρχει αντίτιμο για τους πολύτεκνους, οι οποίοι βαρύνονται με ένα σωρό άλλα έξοδα και οι οποίοι μεταφέρουν τα παιδιά τους στα σχολεία, κινούνται, πηγαίνουν στις δουλειές τους κ.λπ.. Καλώς εντάξατε, βέβαια, τα ΑμεΕΑ.

Και το δεύτερο, μήπως πρέπει να προβλεφθεί, ειδικά κοντά σε κατοικημένες περιοχές, οι κοντινές είσοδοι και έξοδοι από την Αττική Οδό, ας πούμε αν βγει κάποιος από του Παπάγου ή από την Κατεχάκη για να μπει Αγία Παρασκευή να πάει στη δουλειά του ή τα παιδιά του στο σχολείο, αντί να παίρνει τη Μεσογείων και να δημιουργείται κι εκείνο το πρόβλημα το κυκλοφοριακό, να μην έχει μια διέξοδο από την Αττική Οδό;

Σε μια πολύ σύντομη έξοδο και είσοδο να μην υπάρχει αντίτιμο για αυτούς. Με κάποιο τρόπο να προβλεφθεί, πώς θα γίνεται και πώς θα φαίνεται ότι κάνει αυτή τη μικρή είσοδο και έξοδο. Το ίδιο σίγουρα θα είναι και προέκταση στις εθνικές οδούς, όπου έχει ανθρώπους που πηγαίνουν στα χωράφια τους, μένουν σε χωριά και έχουν ανάγκη να βγουν και πληρώνουν αντίτιμο σε κάποιες περιοχές διοδίων. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Κόντη σας ευχαριστούμε και εμείς.

Έχουμε ολοκληρώσει τα ερωτήματα προς τους εκπροσώπους φορέων. Θα μου επιτρέψετε μια ερώτηση προς το σώμα κατ’ αρχάς και προς τον κύριο Υπουργό. Αν συμφωνείτε να μεταφέρουμε την ώρα της επόμενης συνεδρίασης που είναι η κατ’ άρθρον συζήτηση από τις 16.00 που είναι προγραμματισμένη για νωρίτερα, εκτιμώ ότι θα έχουμε ολοκληρώσει με τις απαντήσεις φορέων μέχρι τότε. Δεν θα ψηφίσουμε. Θα παρακαλέσω λοιπόν όσοι έχουν αντιρρήσεις να τις εκφράσουν στη γραμματεία της Επιτροπής από τους Εισηγητές και από τους Ειδικούς Αγορητές.

Επ’ ωφελεία όλων μας το προτείνουμε αυτό.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΑΖΑΜΙΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΠΛΕΥΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ – ΖΩΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ»):** Κύριε Πρόεδρε, το θέμα δεν είναι να τελειώνουμε και να φεύγουμε γρήγορα. Το θέμα είναι να κάνουμε τη δουλειά μας σωστά. Εσείς κινείστε με αυτή τη λογική και δεν είναι η σωστή λογική. Σας είπαμε και από την πρώτη συνεδρίαση ότι δεν είναι αυτή η λογική σωστή.

Καταλαβαίνετε τι σας λέω. Μην το παρουσιάσετε τώρα ως και να μην καταλαβαίνετε τι σας λέω. Σας λέω ότι χρειαζόμαστε χρόνο να κάνουμε τη δουλειά μας σωστά και είναι προγραμματισμένη η συνεδρίαση για τις 16.00. Αλλάζουμε το πρόγραμμα στο πόδι. Αυτή δεν είναι μια οργάνωση σωστή της διαδικασίας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα είχε κάποια βάση η μομφή η οποία απευθύνεται στο προεδρείο κ. Καζαμία, αν και εφόσον στη σημερινή συνεδρίαση είχαμε πιέσει κάποιον από τους εκπροσώπους φορέων να ολοκληρώσει πιο γρήγορα, αν δεν είχαμε δώσει χρόνο στους Εισηγητές και τους Ειδικούς Αγορητές να θέσουν όλα τα ερωτήματα τους.

Τότε πραγματικά θα άκουγα την παρατήρησή σας. Αλλά το να πούμε ότι ολοκληρώνουμε μια συνεδρίαση ενώ ακολουθεί η επόμενη με την οποία θα ολοκληρωθεί και η διαδικασία και να αφήσουμε τον χρόνο έτσι να τρέχει, εντάξει, το ακούω και αυτό, ακούω όμως και τους υπόλοιπους συναδέλφους.

Το λόγο έχει ο κ. Κόντης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Κ.Ο. «ΣΠΑΡΤΙΑΤΕΣ»):** Κύριε Πρόεδρε, εγώ βασικά πιστεύω ότι θα πρέπει να τηρούνται τα χρονικά περιθώρια. Εγώ έκλεισα να μιλήσω στην Ολομέλεια για το νομοσχέδιο περίπου στο χρονικό διάστημα που θα έχουμε ανάμεσα στις δύο συνεδριάσεις, αλλά αν υπάρξει απόφαση …

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ. Δεν υπάρχει καμία απόφαση. Πάντα ξέρετε σε αυτή την Επιτροπή ότι συζητάω και επιχειρώ, προσπαθώ αν θέλετε, να υπάρχει, αν είναι δυνατόν, συναίνεση από όλους. Κατά συνέπεια και επειδή αν μπει αυτό το ζήτημα σε άτυπη ψηφοφορία είμαι βέβαιος ότι οι περισσότεροι συνάδελφοι θα συμφωνήσουμε με τη μετακίνηση, δεν το κάνω, όμως, σεβόμενος τις αντιρρήσεις τόσο του κ. Καζαμία όσο και του κ. Κόντη.

Θεωρήσαμε ότι είναι προς διευκόλυνση όλων. Δεν είχαμε κανέναν άλλο λόγο ούτε να συμπιέσουμε τον χρόνο της συζήτησης ούτε να «κλέψουμε» το χρόνο τον οποίο αυτή η Επιτροπή, επιμένω και υπογραμμίζω, δίνει άπλετο προς όλους τους βουλευτές, προς όλους τους φορείς. Δεν έχουμε ούτε ένα παράπονο ούτε μία διαμαρτυρία ότι αδικήσαμε κάποιον στην συμμετοχή του στη συζήτηση.

Κατά συνέπεια συνεχίζουμε και λέμε το εξής: Έγιναν ερωτήματα και με τη σειρά που ερωτήθηκαν θα απαντήσουν οι φορείς.

Το λόγο έχει ο κ. Φάτσιος, Πρόεδρος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδας, ΓΣΑΕ.

**ΣΟΦΟΚΛΗΣ ΦΑΤΣΙΟΣ (Πρόεδρος της Γενικής Συνομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος (ΓΣΕΑΕ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Η κυρία Μανωλάκου με ρώτησε αν συμφωνούμε στη μείωση των διοδίων. Το ανέφερα αυτό, ήδη, αλλά θα έπρεπε να υπάρχει ένα τίμημα, διότι, θα πρέπει αφενός η συντήρηση του δρόμου να υφίσταται και δεύτερον, η πληρωμή των εργαζομένων.

Επίσης, με ρωτήσατε για την επέκταση του δρόμου. Κάθε επέκταση σίγουρα βοηθάει το κυκλοφοριακό. Αυτό είναι σίγουρο. Το ζήτησα και μόνος μου. Για τους νέους σταθμούς των διοδίων σίγουρα δεν συμφωνούμε να γίνει αύξηση με νέους σταθμούς διοδίων. Ευχαριστώ.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΟΛΙΤΗΣ (Διευθύνων Σύμβουλος του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ)):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Να πω κυρίως για τα διόδια που νομίζω είναι ένα σημαντικό θέμα, ότι τα διόδια δε μπορούν να αυξηθούν χωρίς την έγκριση του δημοσίου. Άρα, δε μπορεί μονομερώς ο παραχωρησιούχος να αυξήσει τα διόδια.

Πέραν αυτού, να θυμίσω ότι και στη σημερινή σύμβαση που λήγει υπήρχε αντίστοιχη πρόβλεψη που ποτέ δεν έγινε. Πάλι με τον ίδιο τρόπο θα αυξανόταν τα διόδια. Στην καινούργια σύμβαση αυτό που έχουμε προβλέψει είναι ότι θα πρέπει να υπάρχουν ουσιαστικά αντικειμενικοί λόγοι που έχουν να κάνουν με το κυκλοφοριακό φόρτο που θα δικαιολογούσαν πιθανή πρόταση του παραχωρησιούχου να αυξήσει τα διόδια και πάντα με την έγκριση του δημοσίου.

Τώρα, ως προς τον ανεξάρτητο Μηχανικό που ήταν ένα θέμα που νομίζω έθιξαν όλοι όσοι μίλησαν. Η αλήθεια είναι ότι αυτό είναι το best practice σε αντίστοιχες συμβάσεις σε όλο τον κόσμο. Ο Μηχανικός δεν είναι ο Δημήτρης ο Πολίτης, είναι αναγνωρισμένη εταιρεία που προτείνεται από τον παραχωρησιούχο και προσλαμβάνεται με την απόλυτη έγκριση του δημοσίου. Είναι ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν αυτού του είδους οι συμβάσεις. Επίσης, για οποιαδήποτε περαιτέρω έργα, είτε είναι αυτά πιθανότητα νέων σταθμών διοδίων, είτε καινούργιοι κόμβοι ή οτιδήποτε άλλο σχετικό και πάλι αυτό γίνεται αποκλειστικά με την εγγύηση του δημοσίου.

Είπε ο κ. Μαμουλάκης σχετικά με το ποσό. Είναι «win-win». Δεν ήταν μια διμερής συναλλαγή με τον παραχωρησιούχο. Επελέγη αυτός ο παραχωρησιούχο με μια ανοιχτότατη διαδικασία, διεθνή διαγωνισμό, όπου συμμετείχαν οχτώ όμιλοι. Κάποιοι ελληνικοί, αποκλειστικά ελληνικοί, αλλά και 4-5 με ξένους εξειδικευμένους φορείς σε τέτοιου είδους λειτουργίες παραχώρησης και λειτουργίας αυτοκινητοδρόμων.

Άρα το 3,27 που είναι το τίμημα που θα εισπράξει το ελληνικό δημόσιο την Παρασκευή δεν βγήκε από μια διμερή. Βγήκε από ένα διαγωνισμό. Η αγορά, λοιπόν, αποτίμησε αυτό το δρόμο με αυτά τα διόδια. Είναι πολύ σημαντικό αυτό, γιατί όσο περισσότερο αυξάνονται τα διόδια, τόσο περισσότερο είναι το τίμημα. Είναι απλό αυτό το πράγμα. Άρα, δε μπορούμε να λέμε υψηλά διόδια και παράλληλα να λέμε ότι το τίμημα είναι μικρό. Αυτά τα πράγματα είναι αντίθετα.

Άρα, λοιπόν, το τίμημα είναι αυτό το οποίο προέκυψε από το διαγωνισμό και, επίσης, σας θυμίζω ότι προβλέπεται τουλάχιστον 7,5 ετήσιο ποσοστό επί του τζίρου της εταιρείας και όχι με τον τρόπο τον οποίον υπολογίζονταν κάποια πράγματα στην προηγούμενη Σύμβαση.

Άρα, απαντώντας έμμεσα και στην κυρία Πέρκα, θέλω να πω ότι αυτή η Σύμβαση είναι μια καινούργια Σύμβαση, καινούργιος τρόπος, να το πω έτσι, Σύμβασης, δεν συγκρίνεται με την παλαιά Σύμβαση. Αντιθέτως, έχουμε προσπαθήσει να διαφυλάξουμε όσο το δυνατόν τα καλά χαρακτηριστικά της προηγούμενης Σύμβασης που νομίζω όλοι εδώ πέρα έχουμε αποδεχθεί ότι ο δρόμος ήταν πρότυπο για το πώς λειτούργησε και το πώς λειτουργεί και να προσθέσουμε και περαιτέρω χαρακτηριστικά που θα επιβεβαιώσουν και θα μας κάνουν όσο το δυνατόν πιο σίγουρους για την λειτουργία του δρόμου τα επόμενα χρόνια. Ποια είναι αυτά. Έχουμε βάλει πολύ αυστηρά KPIs που ελέγχονται πάντα από τον ανεξάρτητο μηχανικό ότι ζητάμε από τον παραχωρησιούχο και ελέγχουμε τον παραχωρησιούχο με πολύ αυστηρούς όρους, Παραδείγματος χάριν μέση ταχύτητα που κυκλοφορούν τα αυτοκίνητα, ώρα που στέκεται ένα αυτοκίνητο στους σταθμούς διοδίων και ούτω καθεξής, έτσι ώστε να μπορέσουμε να ελέγξουμε όσο το δυνατόν την καλή ροή της κυκλοφορίας και, τελικά, την ικανοποίησή του του κόσμου ο όποιος το χρησιμοποιεί.

Η κυρία Μανωλάκου είπε κάτι γιατί την ευθύνη δημοσίου. Είναι προφανές όταν μιλάμε για τις εγγυητικές επιστολές προφανώς μιλάμε για τις εγγυητικές επιστολές οι οποίες είναι από την ανακήρυξη του προτιμητέου μέχρι τη στιγμή που θα έρθει να καταβάλει το ποσό και να δώσει επιπλέον εγγυητικές για το καλώς έχει, το good performance που λέμε εμείς. Άρα, ανταλλάσσουμε ουσιαστικά, δίνουμε αυτά τα οποία μας έχει δώσει ως τώρα τα οποία είναι ένα πολύ μικρό ποσοστό επί του συνόλου και καταβάλλει το τίμημα. Θεωρώ και νομίζω η παρουσία του κ. Μουστάκα, του κ. Συριανού, του ΤΑΙΠΕΔ και του Υπουργού προφανώς και όλη η δουλειά η οποία έχει γίνει, μας καθιστά, υπό την αίρεση ότι το σώμα θα εγκρίνει τη Σύμβαση αυτή, σχεδόν βέβαιους ότι θα γίνει η εκκίνηση της παραχώρησης που ουσιαστικά γίνεται με την καταβολή του τιμήματος και την παραχώρηση των κλειδιών του δρόμου από το ελληνικό δημόσιο το οποίο το έχει παραλάβει από τον προηγούμενο παραχωρησιούχο στον καινούργιο παραχωρησιούχο.

Ο κ. Βρεττός ανέφερε κάποια θέματα για τη βαριά συντήρηση και τα ποσά. Νομίζω ο κ. Μαμουλάκης ανέφερε το ίδιο. Δεν προβλέπεται μέσα στη σύμβαση συγκεκριμένο ποσό, προβλέπεται ότι ο δρόμος πρέπει να είναι σωστός και να συντηρείται σωστά, αναφέρεται και ελαφριά και βαριά συντήρηση.

Άρα, λοιπόν, αυτά τα 380 εκατ., τα 400 εκατ. ή όσα είναι, είναι, κατά κάποιον τρόπο, μια πρόβλεψη και μια εκτίμηση των ποσών τα οποία θα χρειαστεί να επενδύσει ο παραχωρησιούχος για να λειτουργεί ο δρόμος σύμφωνα με τις προβλέψεις που υπάρχουν στη Σύμβαση.

Θυμίζω, επίσης, δεν ξέρω εάν το ανέφερα, εάν αυξηθεί η κυκλοφορία κι εάν ο παραχωρησιούχος κάνει καλή δουλειά, το δημόσιο εξακολουθεί να παίρνει 7,5% . Νομίζω ο κ. Σταϊκούρας ανέφερε εχθές ότι αυτό το 7,5% στα 25 χρόνια συν το γεγονός ότι το τίμημα των 3,27 δισ. πάει σε αποπληρωμή του χρέους, άρα μειώνουμε, αντίστοιχα, το χρέος και, κατ’ επέκταση, τους στόχους που θα προέκυπταν από αυτό το ποσό, είναι ένα ποσό γύρω στα 7 δισ., εάν δεν κάνω λάθος, σύμφωνα και με τις μελέτες του Οργανισμού Δημοσίου Χρέους. Άρα, δεν είναι μόνο τα 3,27 δισ., είναι ένα ευρύτερο όφελος που προκύπτει από όλη αυτή τη συναλλαγή, εξ’ ου και το win - win.

Ο κ. Κόντης έκανε κάποια αναφορά στον ΟΛΘ και στο Λιμάνι Ηρακλείου. Κύριε Κόντη, το γεγονός ότι δεν έγιναν επενδύσεις ας μην πούμε ότι οφείλεται μόνο στον παραχωρησιούχο. Το θέμα είναι ότι άλλαξαν κάποιες προβλέψεις νομικές από το Συμβούλιο της Επικρατείας, οπότε έπρεπε να γίνουν διάφορες βελτιώσεις έτσι να τις κάνει.

Οι αποτιμήσεις για το Λιμάνι του Ηρακλείου. Θα σας πω ότι αυτά δεν είναι διμερείς συμφωνίες, είναι αποτιμήσεις οι οποίες προκύπτουν από διεθνείς διαγωνισμούς. Στο Λιμάνι του Ηρακλείου πάλι κατέβηκαν 18 όμιλοι, εάν δεν κάνω λάθος και η αξία του Λιμένα Ηρακλείου είναι 120 εκατομμύρια. Το Λιμάνι του Ηρακλείου βγάζει δυο με τρία εκατομμύρια κέρδος το χρόνο. Δηλαδή, είναι 30- 40 φορές..... Δεν νομίζω ότι υπάρχει πουθενά τέτοια αποτίμηση. Ήταν έκπληξη αυτό το μέγεθος. Εμείς, λοιπόν, τη θεωρούμε μια πάρα πολύ καλή αποτίμηση και πάντα προσδοκούμε γιατί είμαστε μέτοχοι. Μένουμε με το 33%. Αν ο παραχωρησιούχος πάει καλά και το Ελληνικό Δημόσιο, μέσω μερισμάτων, θα κερδίσει.

Μια σημείωση να σας πω εδώ. Στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς τα μερίσματα τα οποία εισπράττει το Ελληνικό Δημόσιο από το 7% που έχει σήμερα, είναι περισσότερα απ’ ότι εισέπραττε από το 77% που είχε πριν. Σε πραγματικές αξίες. Κρατήστε το αυτό όταν μιλάμε για συνεργασία ιδιωτικού τομέα και δημόσιου τομέα. Το λιμάνι δεν το πουλάμε. Το λιμάνι ανήκει στο Ελληνικό Δημόσιο, όπως όλες αυτές οι παραχωρήσεις. Στα 25 χρόνια θα επιστρέψει ο δρόμος και θα τον ξανά διαθέσουμε για να λειτουργεί σωστά.

Να απαντήσω για τους εργαζόμενους. Ο κ. Μπουκώρος νομίζω έδωσε τη φιλοσοφία της Σύμβασης. Ο δρόμος, η εταιρεία στην οποία ήταν οι εργαζόμενοι, τελειώνει τη ζωή της. Άρα, θα αποζημιωθούν σωστά όπως θα έπρεπε να αποζημιωθούν και είμαι σχεδόν βέβαιος ότι ο καινούργιος παραχωρησιούχος, ο οποίος καλείται να λειτουργήσει το δρόμο με τα ίδια υψηλά στάνταρντς που λειτούργησε ο δρόμος ως σήμερα, θα τους δώσει τη δυνατότητα να προσληφθούν και να συνεχίσουν το έργο τους. Πέραν επίσης από το γεγονός ότι για τους επόμενους δύο, τρεις μήνες ούτως ή άλλως ίδιοι άνθρωποι θα συνεχίσουν να δουλεύουν

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΖΙΔΗΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Μουστάκας.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της «Νέα Αττικής Οδός Παραχώρηση Α.Ε.» και εκτελεστικό μέλος του Δ.Σ. του ομίλου Εταιρειών ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ)**: Σας ευχαριστώ πολύ. Για κάποια θέματα ήδη απάντησε ο κ. Πολίτης. Να αρχίσω από ένα βήμα πιο πριν. Όπως είπε ο κύριος Πολίτης εμείς είμαστε εδώ διότι έγινε ένας διεθνής διαγωνισμός, υπήρξε μεγάλος ανταγωνισμός. Τελικά, κατέληξε ώστε εμείς να έχουμε δώσει την πιο ανταγωνιστική προσφορά. Δεν είμαστε νέοι στην ελληνική αγορά, δεν είμαστε περαστικοί, είμαστε εδώ χρόνια και ελπίζουμε ότι θα είμαστε. Η συγκεκριμένη Σύμβαση είναι αυτή που ελπίζουμε ότι θα εγκριθεί από την Βουλή μέσα στη βδομάδα. Οι όροι είναι συγκεκριμένοι, οι συνθήκες συγκεκριμένες και η διακήρυξη ήταν συγκεκριμένη.

Όλοι οι διαγωνιζόμενοι δώσανε προσφορά. Υπέβαλαν την προσφορά τους στο διαγωνισμό όπως και εμείς και θα ήταν υποχρεωμένοι και εμείς είμαστε υποχρεωμένοι να καλύψουμε τις απαιτήσεις της διακήρυξης και του διαγωνισμού. Αυτό σημαίνει ότι αναγκαστικά κάποια πράγματα, κάποιες ερωτήσεις που ακούσαμε εμείς, δεν μπορούμε να εκφύγουμε από τις απαιτήσεις των όρων της Σύμβασης Παραχώρησης. Άρα, δυστυχώς, στον κύριο Κόντη στις ερωτήσεις για τις σύντομες διαδρομές ή κάποιες άλλες ερωτήσεις που έχουν να κάνουν με τροποποιήσεις, το μόνο που μπορεί να κάνει ο συγκεκριμένος ανάδοχος είναι να τηρήσει τις Συμβάσεις Παραχώρησης, σε συνεργασία με την επίβλεψη που θα παρέχεται από το ελληνικό δημόσιο, από την ελληνική πολιτεία.

Στο ίδιο πλαίσιο, η Σύμβαση όντως έχετε δίκιο, δεν παρείχε καμία πρόβλεψη για το τι θα κάνει ο οποιοσδήποτε ανάδοχος με τους εργαζόμενους. Σε κάθε περίπτωση, όμως, έχουμε επικοινωνήσει με τους εργαζόμενους. Νομίζω πρέπει να έχουμε επικοινωνήσουμε μέχρι σήμερα με όλους. Έχουμε δηλώσει ότι θέλουμε, επιθυμούμε και χρειαζόμαστε να τους προσλάβουμε όλους. Αν θεωρούμε ότι όλα θα πάνε καλά. Δηλαδή, μέχρι το τέλος της σημερινής Συμβάσεως θα υπάρξουν οι αποζημιώσεις που πρέπει να τους δοθούν όπως προβλέπεται και οι απολύσεις και μετά θα προσληφθούν με τον ίδιο μισθό σε εμάς. Με τα ίδια δικαιώματα.

Κάποια στιγμή υπήρξαν κάποιες συζητήσεις για το πώς θα εξασφαλιστεί ότι εμείς θα επενδύσουμε το νούμερο που έχει δηλώσει ο κύριος Υπουργός. Να κάνω πάλι ένα βήμα πίσω. Αυτές οι επενδύσεις έχουν να κάνουν με επενδύσεις που αφορούν πρακτικά τη βαριά συντήρηση. Είναι κάποιες αλλαγές κάποιων τμημάτων του δρόμου που χρειάζονται αντικατάσταση, όπως παραδείγματος χάρη τα στηθαία. Αυτό που λέμε εμείς βαριά συντήρηση είναι στα πρώτα χρόνια της παραχώρησης να συμβεί το μεγαλύτερο μέρος αυτής. Πώς υπολογίστηκε από εμάς αυτό το νούμερο;

Αρχή είναι οι βασικοί δείκτες απόδοσης που έχουμε υποχρέωση να πληρούμε σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης. Αν δεν τους πληρούμε υποκείμεθα ουσιαστικά σε προστίματα. Άρα, αυτές μας έχουν οδηγήσει να υπολογίσουμε ποια είναι η απαραίτητη επένδυση που πρέπει να γίνει στον δρόμο, ώστε να πληρούμε τα κριτήρια που μας επιβάλλει η σύμβαση παραχώρησης. Εμείς την κάνουμε για τον εαυτό μας, έτσι ώστε να πληρούμε τις απαιτήσεις.

Άλλη μια ερώτηση ήταν για το τι συμβαίνει αν κάποιος εργολάβος κηρυχθεί έκπτωτος. Σύμφωνα με τη σύμβαση παραχώρησης ο παραχωρησιούχος, δηλαδή εν προκειμένω η Νέα Αττική Οδός Εταιρεία Παραχώρησης είναι μοναδικός υπεύθυνος έναντι της πολιτείας για τον συγκεκριμένο δρόμο. Άρα στην απευκταία περίπτωση που κάποιος εργολάβος μας κηρυχθεί έκπτωτος την ευθύνη την έχει σε κάθε περίπτωση ο κύριος του έργου δηλαδή η Νέα Αττική Οδός.

Μέρος των απαιτήσεων που έχουμε, έχει να κάνει με κάποιες επενδύσεις - βελτιώσεις στον δρόμο που ούτως η άλλως είναι σε εξαιρετική κατάσταση - τον περνάτε όλοι, το γνωρίζετε - που έχουν να κάνουν με την οδική ασφάλεια. Κάποια κομμάτια της σήμανσης είναι ένα παράδειγμα, οι μπάρες ασφαλείας επίσης. Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εγώ ευχαριστώ τον κ. Μουστάκα, τον Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Α.Ε.». Και κρατάω κ. Μουστάκα ως πολύ θετικά τις τοποθετήσεις σας και το ζήτημα των επενδύσεων, αλλά κυρίως το ζήτημα για τους εργαζόμενους, ότι η θέληση της νέας εταιρείας είναι να προσλάβει το σύνολο των εργαζομένων με τους ίδιους μισθούς και τα ίδια δικαιώματα.

Να πάμε τώρα στον κ. Συριανό, για να δούμε το προηγούμενο κομμάτι. Το κομμάτι που πρέπει να προηγηθεί. Κύριε Συριανέ, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΡΙΑΝΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Αττική Οδός Α.Ε.»):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Τέθηκαν διάφορα ερωτήματα.

Θα ήθελα καταρχήν να πω εκ μέρους της αρχής, ότι στη διάρκεια των τελευταίων χρόνων, των τελευταίων δεκαετιών, υπήρξαν μια σειρά από ζητήματα για την λειτουργία του δρόμου ο οποίος λειτούργησε άριστα. Ο τρόπος με τον οποίο λειτούργησε ήταν υποδειγματικός και εκ των πραγμάτων μια σειρά από θέματα επιλύονται μέσα στις προβλέψεις της σύμβασης η οποία εφαρμόστηκε όλα αυτά τα χρόνια με τον κατάλληλο τρόπο.

Για να φτάσουμε στο σήμερα, που το σήμερα αυτό συναρτάται με μια διαδικασία όπου οι αποζημιώσεις από την πλευρά μας καταβάλλονται πλήρως στους εργαζόμενους. Υπάρχει μια εξαίρεση κάποιων οι οποίοι θα συνεχίσουν να εργάζονται μαζί μας για την διαχείριση, την τακτική συντήρηση του δρόμου για τα επόμενα τρία χρόνια. Σύμφωνα με τις προβλέψεις οι οποίες υπάρχουν στη σύμβαση παραχώρησης - την παλαιότερη - αυτή η οποία εφαρμόζεται μέχρι σήμερα.

Εκ των πραγμάτων επίσης, θέλουμε να δηλώσουμε, ότι η κατάσταση του δρόμου είναι πάρα πολύ καλή, είναι εξαιρετική. Το άκουσα και προηγουμένως να αναφέρεται και από προηγούμενο ομιλητή το θέμα της εξαιρετικής κατάστασης. Και είναι πάρα πολύ σημαντικό γιατί αυτό καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο τα έργα παραχώρησης μέσα από μια καλή λειτουργία και συντήρηση η οποία υπήρξε τα προηγούμενα χρόνια, διαμορφώνει συνθήκες οι οποίες είναι πάρα πολύ καλές και ανεβάζουν το βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων, προστατεύουν το περιβάλλον, αντιμετωπίζουν την κατάσταση καλύτερα.

Εκ των πραγμάτων επίσης, είναι δεδομένο, ότι είναι εξαιρετική και η αντίληψη η οποία υπάρχει όσον αφορά την οδική ασφάλεια. Ο τρόπος με τον οποίο υπάρχει λειτουργία των σηράγγων π.χ. κτλ..

Η κυρία Μυλωνά, έθεσε ιδιαίτερα το θέμα του πρότυπο που υπάρχει όσον αφορά την οδική ασφάλεια η οποία προφανώς υπήρξε στο παρελθόν με υποδειγματικό τρόπο και είναι δεδομένο ότι θα συνεχίσει να υπάρχει.

Υπάρχει ένα ζήτημα κοινωνικής ευθύνης. Μιας ευθύνης η οποία ήταν πραγματικά χαρακτηριστικό της Αττικής Οδού το προηγούμενο διάστημα και θεωρώ ότι θα συνεχίσει να υφίσταται. Οι εργαζόμενοι - επειδή τέθηκε επανειλημμένα - είναι δεδομένο ότι από την δική μας πλευρά αποχωρούν με πλήρη πληρωμή και επομένως, δεν υπάρχει κάποιο πρόβλημα. Εκ των πραγμάτων γνωρίζω μέσα από τις συζητήσεις που έχουν γίνει, ότι θα υπάρξει μια ανταπόκριση στο μέλλον της νέας εταιρείας που πρέπει να λειτουργήσει κατάλληλα.

Υπάρχουν και ζητήματα τα οποία αναφέρθηκαν, παραδείγματος χάριν όσον αφορά τη διαχείριση θεμάτων ρίσκου. Το ρίσκο υπάρχει πάντα, υπάρχει σε κάποιες περιπτώσεις και είναι και πολύ σοβαρό, πάρα πολύ σοβαρό. Θεωρούμε, ότι αυτή η λογική της διαχείρισης του ρίσκου συνεχίζει να υπάρχει και εκ των πραγμάτων θεωρώ, ότι αποτελεί ένα βασικό στοιχείο για τα έργα παραχώρησης.

Θα ήθελα να δηλώσω το εξής, το οποίο για μένα είναι πάρα πολύ σημαντικό. Εμείς θα είμαστε εντάξει στις υποχρεώσεις μας για τα επόμενα δύο χρόνια. Εμείς είμαστε εντάξει επίσης, όσον αφορά την ομαλή παράδοση του έργου σήμερα στα πλαίσια μιας συνεργασίας στην οποία συνδράμουμε με ένα τρόπο, ο οποίος είναι απολύτως κατανοητός σε όλες τις πλευρές. Υπάρχει από την άλλη πλευρά μια διαδικασία στην οποία συμμετέχουμε, ακολουθώντας τις οδηγίες του δημοσίου και εκ των πραγμάτων, διαμορφώνοντας τις συνθήκες της συνδρομής μας σε οτιδήποτε απαιτηθεί.

Την ίδια χρονική στιγμή όμως επειδή ακούστηκαν διάφορα πράγματα όσον αφορά το τι συμβαίνει στην Αττική, θα ήθελα να πω ότι πραγματικά η Αττική είχε την τύχη να έχει ένα έργο σαν την Αττική Οδό που λειτούργησε αποφασιστικά, που καθοριστικά διαμόρφωσε τις συνθήκες της κυκλοφορίας σε περίοδο που ήταν πάρα πολύ δύσκολη και επιπλέον θεωρώ προσωπικά, ότι αυτό το μοντέλο θα το δει κανείς και στην πορεία γιατί 5,5 εκατομμύρια πληθυσμού είναι στην Αττική, ο μισός πληθυσμός της χώρας και θα πρέπει κανείς να δει στην πορεία με ποιο τρόπο κατάλληλο - θεωρώ ότι υπάρχουν δεδομένα για να δει κανείς την πορεία περαιτέρω - υπάρχει η δυνατότητα να αντιμετωπιστούν προβλήματα σαν κι αυτά που αντιμετώπισε η Αττική Οδός, σαν κι αυτά που θα αντιμετωπίσει αύριο πολύ περισσότερο, γιατί μετά από δέκα χρόνια ενδεχομένως οι συνθήκες θα είναι πιο δύσκολες και γι’ αυτό πρέπει να ληφθεί το συγκεκριμένο θέμα υπόψη πάρα πολύ σοβαρά αυτά.

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

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της «Νέα Αττική Οδός Παραχώρηση Α.Ε.» και εκτελεστικό μέλος του ΔΣ του Ομίλου Εταιρειών ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ)**: Δεν απάντησα σε μια ερώτηση, που έχει να κάνει με το τι θα συμβεί από τώρα μέχρι την ημερομηνία επίτευξης έναρξης παραχώρησης. Επειδή αυτό προβλέπουμε να γίνει εντός της εβδομάδας, νομίζω είναι πλέον «κοντός ψαλμός αλληλούια».

Το δεύτερο είναι να κάνω μια διόρθωση σε κάτι που είπα λίγο λάθος. Θέλουμε να προσλάβουμε όλους τους διαθέσιμους που επιθυμούν. Όπως σας είπε ο κ. Σοφιανός, μετά από το γεγονός ότι έχουν πλήρως αποζημιωθεί, θα έχουν πλήρη δικαιώματα σύμφωνα με τις νέες προσλήψεις και τον ίδιο μισθό, ήταν ξεκάθαρο και σαφές. Δεν νομίζω να είναι αορίστου χρόνου, θα είναι ορισμένου χρόνου.

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

**ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΥ (Πρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων της «Αττικής Οδού-Αττικών Διαδρομών»)**: Πρώτα από όλα ήθελα να απαντήσω στην κυρία Πέρκα. Νομίζω, μου έθεσε το ερώτημα, τι έχουμε κάνει εμείς κι αν έχουμε συναντηθεί με κάποιους. Φυσικά και έχουμε συναντηθεί. Έχουμε συναντηθεί και με τον κ. Μουστάκα, τις κάναμε όλες αυτές τις ερωτήσεις. Οι απαντήσεις ήταν ικανοποιητικές μόνο σε αυτό το κομμάτι, ότι θα πάμε σε ορισμένου χρόνου. Αυτό ήταν το πρόβλημά μας. Δεν ξέρουμε αν έχουν γίνει συμφωνίες. Είχε βγει πριν λίγο καιρό ένα λινκ γενικό, σε όλο τον κόσμο όχι μόνο στην Αττική Οδό, ότι θέλουμε κόσμο. Αυτό όπως καταλαβαίνετε εκφόβιζε τον κόσμο που δουλεύει στην Αττική Οδό, αφού εμείς είμαστε εδώ και θα προχωρήσουμε. Εντάξει κάποιοι θα φύγουν αλλά κάνοντάς σε εμάς τρίμηνες συμβάσεις, μου δίνεις και το δικαίωμα να έχω το άγνωστο μέσα μου ότι θα με διώξουν για να πάρεις κάποιον άλλον με πιο λίγα χρήματα. Καταλαβαίνετε, ότι όλα αυτά είναι φόβος για τον κόσμο, σίγουρα ανασφάλεια. Θέλω να πω επίσης, ότι όλοι εκεί είμαστε μια οικογένεια, δουλεύουμε πάρα πολλά χρόνια εκεί, τον δρόμο δηλαδή τον πονάμε.

Επίσης και το κομμάτι της Τ3 που θα παραμείνει για τα επόμενα δύο χρόνια και εκεί υπάρχει αβεβαιότητα. Τι θα γίνει σε δύο χρόνια; Ποια είναι αυτή η T3; Αυτά είναι ερωτήματα που εμείς πρέπει να τα γνωρίζουμε και έπρεπε να τα γνωρίζουμε και δεν έχουμε ιδέα του τι γίνεται. Νομίζω ότι είναι καλά βέβαια.

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

Το λόγο έχει ο κ. Μελισσάρης.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΕΛΙΣΣΑΡΗΣ (Νομικός Σύμβουλος του Σωματείου «Αττικής Oδού-Αττικών Διαδρομών»):** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε, και ευχαριστώ διπλά, διότι εσείς θέσατε αρχικά το πρόβλημα που αφορά τους εργαζόμενους με την πρώτη σας ερώτηση, δυστυχώς όμως, δεν γίναμε σοφότεροι. Ίσα- ίσα, από αυτά που μας είπε…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν συμφωνώ απολύτως, συγγνώμη. Ο πρώην παραχωρησιούχος ξεκαθάρισε ότι αυτό, κι αυτό, κι αυτό και για τη διάδοχη κατάσταση τα είπε ξεκάθαρα. Άρα, γίναμε σοφότεροι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΕΛΙΣΣΑΡΗΣ (Νομικός Σύμβουλος του Σωματείου «Αττικής Oδού-Αττικών Διαδρομών»):** Κύριε Πρόεδρε, μπορεί η θέση να είναι ξεκάθαρη από τη μεριά του νέου παραχωρησιούχου αλλά δεν συμβαδίζει και με την αγωνία όπως την εξέφρασε ο Πρόεδρος του σωματείου.

Να πω το εξής εδώ. Ότι οι συμβάσεις εργασίας όταν έχουμε μια διαδοχή δύο εργοδοτών- μιλάω για το κομμάτι που αφορά τους εργαζόμενους και όχι το σύνολο της σύμβασης παραχώρησης- πρέπει να συνεχίζονται αυτούσιες με τους ίδιους όρους εργασίας όχι μόνο το μισθό αλλά και ένας από τους βασικούς όρους εργασίας που ο χρόνος. Δεν μπορεί ξαφνικά, και το ομολόγησε και προς τιμήν του που το ομολόγησε γιατί θα μπορούσε να λέει άλλα πράγματα, είμαστε την Τρίτη και μέχρι την Παρασκευή δεν έχει γίνει τίποτα: ούτε αποζημιώσεις έχουν δοθεί, ούτε απολύσεις όπως είπε και ο κ. Πρόεδρος της Αττικής Οδού, ούτε ενημέρωση των εργαζομένων. Έχει σταλεί, όπως είπε ο Πρόεδρος του Σωματείου ένα link όλη την αγορά εργασίας, σε όλη την Ελλάδα για προσλήψεις, έχουν πάρει τηλέφωνο εταιρείες προσωρινής απασχόλησης-«ενοικιαζόμενων» εργαζομένων, δηλαδή,- το νυν προσωπικό σε κάποιους για το αν θέλουν να απασχοληθούν στη νέα μορφή της εταιρείας και αυτό σε καμία περίπτωση δεν συμβαδίζει και με το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο. Το ότι οι συμβάσεις εργασίας πρέπει να συνεχιστούν με τους ίδιους όρους αναλλοίωτος.

Αυτό θα δημιουργήσει ζητήματα κατά τη δικιά μου άποψη ακόμα και αν καταβληθούν οι αποζημιώσεις αυτό είναι άσχετο πραγματικά και θα ήθελα, μια και είμαστε εδώ στο πλέον επίσημο χώρο, η παραχωρησιούχος η Νέα Αττική Οδός να δεσμευτεί, αφού έχει τη βούληση και νομίζω όλων των μερών τη βούληση είναι το προσωπικό το υπάρχον που έχει κάνει τόσο καλά τη δουλειά του να συνεχίσει να εργάζεται, όποιον επιθυμεί να προσληφθεί, να προσληφθεί με τους ίδιους όρους εργασίας: όχι μόνο με τον ίδιο μισθό αλλά και με τον χρόνο εργασίας με τον χρόνο που είχε σαν Αορίστου Χρόνου. Και από κει και πέρα θα εκμεταλλευθεί το προσωπικό κατά το δοκούν η νέα παραχωρησιούχος.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είστε σαφής, κύριε Μελισσάρη.

Το λόγο έχει ο κ. Πετρόπουλος.

 **ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών (ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στο ερώτημα της κυρίας Πέρκα και της κυρίας Μανωλάκου, έχω σημειώσει. Έγινε μια αναφορά στην Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία αποτιμούσε 12 έργα ΣΔΙΤ τα οποία χρηματοδοτήθηκαν από την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2018-2019. Αλλά έχει πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον δεν ξέρω αν έχει ξανά διαβαστεί στη Βουλή η ουσία της Έκθεσης είναι ότι το Δημόσιο κλήθηκε στην ουσία να στηρίξει την ολοκλήρωση των έργων με πρόσθετη χρηματοδότηση ώστε να κλείσουν οι μαύρες τρύπες των προβλέψεων κυκλοφορίας. Ταυτόχρονα, επιβαρύνθηκε με τεράστια ποσά για απαλλοτριώσεις που δεν είχαν υπολογιστεί. Δεν συγκρίνεται με τη Σύμβαση της Αττικής Οδού η Έκθεση αυτή του Ελεγκτικού αλλά είναι ακριβώς το ίδιο συμπέρασμα στο οποίο οδηγηθήκαμε και εμείς αποτιμώντας την προηγούμενη σύμβαση, αυτά που προσπάθησα να πω στην πρώτη μου τοποθέτηση.

 Και καταλήγει η Έκθεση της Ελεγκτικής Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην ουσία που «φωτογραφίζει» όλες αυτές τις περιπτώσεις ότι «η κατανομή του κινδύνου μεταξύ των εταίρων από το Δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα συχνά δεν ήταν η ενδεδειγμένη και χαρακτηριζόταν από έλλειψη συνοχής και αποτελεσματικότητας ενώ οι υψηλοί συντελεστές απόδοσης έως και 14% επί των επιχειρηματικών κεφαλαίων του ετέρου από τον ιδιωτικό τομέα δεν ήταν πάντοτε ανάλογοι των κινδύνων που τον βάρυναν». Και συνεχίζει και σε άλλες παρατηρήσεις. Αυτή είναι η ουσία.

Τώρα για τις υπόλοιπες ερωτήσεις. Όπως ειπώθηκε η όλη φιλοσοφία των συμβάσεων παραχώρησης είναι η παραχώρηση των δημόσιων υποδομών σε ιδιώτες. Και αυτή είναι μια ετεροβαρής παραχώρηση. Μπορεί να ισχυρίστηκε ο εκπρόσωπος του ΤΑΙΠΕΔ ότι ανήκει η υποδομή στο Δημόσιο αλλά παραχωρείται για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Και αποδίδει.

Αποδίδει όπως είπα και εισαγωγικά στον παραχωρησιούχο και στους δανειστές. Δεν αποδίδει στην κοινωνία, και νομίζω, ότι προσπαθήσαμε να το αποδείξουμε και με νούμερα. Αν υπήρχε ενδιαφέρον για τους χρήστες και τους πολίτες των υποδομών αυτών, όπως είπαμε και εισαγωγικά, πρέπει να υπάρχει μια αναπροσαρμογή της προσοχής στα μέσα σταθερής τροχιάς. Δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να φορτώνουμε το λεκανοπέδιο με άλλα αυτοκίνητα και πρόσθετη κίνηση.

Δεύτερον, δεν μπορούμε να συνεχίσουμε να προσθέτουμε ένα μεγάλο οικονομικό βάρος στους πολίτες -το είπα συγκεκριμένα με νούμερα- παρά την προσωρινή πενταετή μείωση, γιατί αυτό θα αυξηθεί κατά 30%, είναι δεδομένο προοπτικά. Είναι το 10% έως 15% του μηνιαίου εισοδήματος ενός εργαζόμενου, το κόστος διέλευσης από αυτό το δρόμο. Είναι πάρα πολύ μεγάλο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αν έχετε την καλοσύνη κύριε Πετρόπουλε, επειδή αυτό το είπατε και στην πρώτη σας τοποθέτηση, αλλά αν θυμάμαι καλά δεν ερωτηθήκατε για το συγκεκριμένο ζήτημα. Να περιοριστείτε στα ερωτήματα, όχι για κανένα άλλο λόγο, γιατί οι ερωτώντες βουλευτές περιμένουν την απάντηση τους και για την καλύτερη λειτουργία της συζήτησης.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ (Προέδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ενώσεων Μηχανικών Δημοσίων Υπαλλήλων Διπλωματούχων Ανώτατων Σχολών (ΠΟ ΕΜΔΥΔΑΣ)):** Νομίζω ότι απαντάει στο ερώτημα αν η αύξηση των διοδίων και οι πρόσθετοι σταθμοί διοδίων μπορούν -ήταν αυτή ακριβώς η ερώτηση όπως το σημείωσα- συνεισφέρουν και πως εκτιμάμε ότι συνεισφέρουν. Δεν συνεισφέρουν και σωστά ρωτηθήκαμε. Επίσης, πραγματικά, αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει μεγάλο κόστος συντήρησης.

Να τελειώσω με το εξής, που ήταν και η ουσία της ανακοίνωσής μας και είναι και η ερώτηση. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει κόστος συντήρησης. Η προηγούμενη σύμβαση παραχώρησης, με τον λάθος τρόπο που είχε συγκροτηθεί αυτή η σύμβαση, οδηγούσε τον παραχωρησιούχο να εκτοξεύει το κόστος συντήρησης σε ποσά τα οποία ήταν εξωπραγματικά. Έφτανε να εμφανίζει ένα εκατομμύριο ευρώ το χιλιόμετρο κόστος συντήρησης. Ακριβώς γιατί προέβλεπε ότι θα έχανε τη σύμβαση παραχώρησης αν ξεπερνούσε ένα ποσοστό, οπότε εμφάνιζε μεγάλα ποσά κόστους συντήρησης, για να μην παραχωρήσει στο δημόσιο το έργο αυτό. Φαίνεται η τωρινή σύμβαση, τουλάχιστον αυτό, φαίνεται να το διορθώνει. Και αυτό είναι μια ομολογία ότι η προηγούμενη σύμβαση δεν ήταν σωστά δομημένη. Δεν συγκρίνει, αυτή τη στιγμή, κέρδη, γιατί μπορεί με τις διάφορες τριγωνικές συναλλαγές ο παραχωρησιούχος να εμφάνιζε κέρδη και ζημίες κατά το δοκούν και αυτή τη στιγμή εξετάζει το τζίρο. Το σημειώνω αυτό, γιατί είναι μια έμμεση ομολογία ότι η σύμβαση η προηγούμενη, ήταν ετεροβαρής και σε βάρος του δημοσίου συμφέροντος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κύριε Πετρόπουλε. Ένα ερώτημα δέχθηκε από την κυρία πέρκα και ο κ. Πλέσιας, ο Πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου των Μελετητών Ελλάδος. Ορίστε κύριε Πλέσια.

**ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΠΛΕΣΙΑΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συλλόγου Μελετητών Ελλάδας (ΣΜΕ)):** Κύριε Πρόεδρε δέχτηκα τρία ερωτήματα, όπως έχω σημειώσει και από την κυρία Μανωλάκου και από την κυρία Πέρκα. Για διευκόλυνση θα προσπαθήσω να τα συνθέσω σε μία απάντηση. Ουσιαστικά είναι παρεμφερή.

Αναφορικά με αυτό το οποίο ακούστηκε και το οποίο μου τέθηκε από την κυρία Πέρκα, αναφορικά με την αποτίμηση, την αξιολόγηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ο λόγος που το έθεσα στην πρωτομιλία μου είναι για να βγάλουμε συμπεράσματα. Το συμπέρασμα και αυτό το οποίο διατυπώνουμε σαν Σύλλογος Μελετητών, δεν είναι ότι ένα σύστημα είναι λανθασμένο, ετεροβαρής και ούτω καθεξής. Ένα σύστημα, όταν είναι καλά σχεδιασμένο, μπορεί να δουλέψει υπό οποιεσδήποτε συνθήκες. Ποια είναι η φιλοσοφία των ΣΔΙΤ που μας κουνάει το καμπανάκι και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Κοιτάξτε, το θετικό είναι ότι μπορείς να αναπτύξεις επιχειρηματικότητα και καινοτομία προς όφελος της κοινωνίας. Αυτό μας ορίζει.

Άρα, το βασικό κέρδος αυτού του τύπου είναι να κινητοποιηθεί ο ιδιώτης σε έξυπνες, αν θέλουμε, καινοτόμες και επιχειρηματικά καλές πρακτικές για να το αποδώσει. Αυτό, όμως, οφείλει να υπάρχει, τελικά, και ένας αντίστοιχος μηχανισμός του Δημοσίου, για να μπορέσει να δει, αν τελικά αυτή η επιχειρηματικότητα όντως είναι «win win». Με κλεισμένα, όμως, τα χαρτιά, κύριε Πρόεδρε, όλων των προσαρτημάτων κ.λπ. κανείς απολύτως δεν μπορεί να πει αν είναι έτσι ή αν είναι αλλιώς.

Έρχομαι στο ερώτημα της κυρίας Μανωλάκου, όπου αναφέρει και λέει, «Ρε, εσείς εδώ πέρα θα μας ρωτάνε, τελικά, ας πούμε, ο ιδιώτης να κάνει και άλλα ΣΕΑ ή να κάνει διαφοροποιημένο σύστημα διοδίων κ.ο.κ.».

Δεν είναι αρνητικό, κατά την άποψή μας, να υπάρχουν προτάσεις από την πλευρά του ιδιώτη. Αρνητικό είναι ότι δεν ξέρουμε ποια είναι η πολιτική διοδίων για να ξέρουμε, αν η πρόταση που μας κάνει ο ιδιώτης, όντως χωράει μέσα στο δημόσιο συμφέρον. Αρνητικό είναι ότι βάζουμε τον ανεξάρτητο μηχανικό να γνωμοδοτήσει για θέματα σκοπιμότητας.

Όχι, ο ανεξάρτητος μηχανικός σε παγκόσμιο επίπεδο δεν μιλάει για θέματα σκοπιμότητας, τα θέματα σκοπιμότητας βρίσκονται καθαρά στην πλευρά του Δημοσίου. Να το ξεκαθαρίσουμε και αυτό.

Συνοψίζοντας, συνεπώς, νομίζω ότι ισχυρότεροι μηχανισμοί του Δημοσίου, ενδεχομένως, το Υπουργείο, να έχει έναν συγκεκριμένο μηχανισμό, που να παρακολουθεί αυτού του τύπου τις συμβάσεις, πέρα από τον ανεξάρτητο μηχανισμό, ώστε να παρέχει στην εκάστοτε πολιτική ηγεσία την κατάλληλη υποδομή για να παίρνει ορθές αποφάσεις.

Θεωρώ και εγώ ότι η παρούσα Σύμβαση, τουλάχιστον, συγκριτικά με τη Σύμβαση του «Flyover» είναι σε καλύτερη κατεύθυνση, αλλά έχει πάρα πολλά σημεία, τα οποία οφείλουμε να διορθωθούν ή τουλάχιστον, να δοθούν τα «καμπανάκια» στο Υπουργείο, ώστε να διασφαλίσει επαρκέστερα στα το δημόσιο συμφέρον.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Το λόγο έχει η κυρία Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά, Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Α.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς».

**ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ – ΜΥΛΩΝΑ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς»):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Νομίζω ότι έχω την απάντηση για τον κ. Βρεττό. Να πω, καταρχάς, ότι εμείς ενδιαφερόμαστε για όλο το κοινωνικό σύνολο, γιατί η οδική ασφάλεια αφορά όλους και αυτό είναι το αντικείμενο που ασχολούμαστε και με μεγάλη αφοσίωση. Οι αυτοκινητόδρομοι είναι ασφαλείς και μακάρι, το υπόλοιπο οδικό δίκτυο να μπορούσε να παρέχει την ασφάλεια των αυτοκινητοδρόμων.

Να πω κάτι που ίσως δεν είναι γνωστό. Το 2015, παρουσίασα στον Ο.Η.Ε., στη Νέα Υόρκη, το έργο του Ινστιτούτου και μου ζητήθηκε να αναλάβουμε την έρευνα «My World», η οποία οδήγησε στους «Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης». Μάλιστα, τότε, αναλάβαμε την Ελλάδα και τις όμορες χώρες ένα να ερωτηματολόγιο «Ο κόσμος που θέλουμε να ζούμε» και κάναμε 8.500 ερωτηματολόγια, που ήταν ο μεγαλύτερος αριθμός απ’ όλες τις χώρες που συμμετείχαν. Είχαμε, τότε, στη Στοά του Βιβλίου, που μας είχε παραχωρήσει η Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία το Κέντρο Πληροφόρησης, όπου εκεί είχαμε πάρα πολλούς φοιτητές, εκδοτικούς οίκους και γενικά, πολύς κόσμος. Δεν είναι κάτι μικρό 8.500 ερωτηματολόγια, ζωντανά.

Θέλω να πω, λοιπόν, ότι τα αποτελέσματα στη χώρα μας, οι τρεις προτεραιότητες που επισημάνθηκαν από τους πολίτες ήταν ασφαλείς μεταφορές, καλή υγεία και ποιοτική εκπαίδευση και μπήκαν και αυτοί οι στόχοι στους «Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης».

Και, βέβαια, μας ενδιαφέρει το θέμα της φτώχειας. Εμείς, μάλιστα, βλέπουμε τις ευάλωτες ομάδες του πληθυσμού, πηγαίνουμε στις φυλακές, στα Καταστήματα Κράτησης Αυλώνα, που έχουμε και με τους νέους ένα πρόβλημα με την νεανική παραβατικότητα. Έχουμε νέους που κάνουν κοινωφελή εργασία, νεαρούς παραβάτες στις φυλακές Ανηλίκων Βόλου, ακόμη και σε Ρομά, επίσης και στο στρατό. Θέματα που έχουν μια μεγάλη κοινωνική ευαισθησία. Άρα, λοιπόν, μας ενδιαφέρει αυτό.

Θα μπορούσα ίσως να αναφέρω και κάτι που δεν είναι πολύ ωραίο, αλλά το απάντησα, πριν 19 χρόνια, όταν έγινε το Ινστιτούτο και ήμουν σε ένα μεγάλο τηλεοπτικό κανάλι και ο δημοσιογράφος με ρώτησε «Τι λέτε γίνονται αυτοκινητόδρομοι τώρα και πληρώνουμε διόδια και το παιδί σας πλήρωσε διόδια». Γιατί πραγματικά ο Πάνος πηγαίνοντας στο πανεπιστήμιο του από την Αθήνα προς την Πάτρα, πλήρωσε διόδια τότε, που ο δρόμος ήταν δημόσιος και αυτό που απάντησα ήταν το θέμα για μένα.

Δεν ήταν αν το παιδί μου θα πλήρωνε 2€ ή αν θα πλήρωνε 2,80€, το θέμα ήταν να είναι ο δρόμος ασφαλής και το παιδί μου να ζει. Και αυτό είναι μια απάντηση, για αυτό στηρίζουμε και πρέπει να ενισχυθεί το θέμα της ασφάλειας των αυτοκινητοδρόμων. Και είναι κάτι στο οποίο με αφοσίωση προσβλέπουμε και φυσικά κάνουμε και τις επισημάνσεις. Έχουμε ολόκληρο κίνημα με νέους, με εθελοντές που επισημαίνουν τα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου. Είναι πράγματα που κάνουμε, τα οποία δεν είναι γνωστά, στην τροχαία στους δήμους, όλα αυτά είναι μέσα στη φιλοσοφία μας και στις αρχές μας. Ελπίζω να είναι σαφής η απάντηση. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κυρία Μυλωνά, ευχαριστούμε πολύ. Σας ευχαριστώ όλους για τη συμμετοχή σας με τόσο παραγωγικό τρόπο στην συζήτηση αυτού του σημαντικού θέματος.

Θα κλείσουμε φυσικά με μια ολιγόλεπτη τοποθέτηση που ζήτησε ο κύριος Υπουργός, ο κύριος Σταϊκούρας, προκειμένου να συνοψίσει τα πράγματα. Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Σε αρκετά από αυτά τα ερωτήματα που ετέθησαν απάντησα χθες και σε κάποια θα συμπληρώσουμε το επόμενο χρονικό διάστημα. Απλά θα μου επιτρέψετε, με αφορμή την ακρόαση φορέων, να ευχαριστήσω όλες και όλους για τις τοποθετήσεις τους είτε συμφωνούμε είτε έχουμε κάποιες αποκλίσεις σε κάποιες εκτιμήσεις για το πώς πρέπει να υλοποιούνται τα δημόσια έργα στην Ελλάδα.

Ουσιαστικά η συζήτηση μπορεί να διαχωριστεί σε 3 πυλώνες. Ο πρώτος πυλώνας έχει να κάνει γενικότερα με την αξία των παραχωρήσεων. Ο δεύτερος πυλώνας έχει να κάνει με την σύμβαση παραχώρησης και την κύρωσή της και ο τρίτος πυλώνας, που δεν μας απασχόλησε ουσιωδώς, παρά μόνο -και ορθώς- στο πεδίο των εργαζομένων, έχει να κάνει με τη μετάβαση. Καθόλου εύκολη άσκηση -θα το επαναλάβω και εγώ- διότι για πρώτη φορά έχουμε αλλαγή παραχωρησιούχου σε εν λειτουργία αυτοκινητόδρομο.

Πρώτη παρατήρηση: Νομίζω ότι οι περισσότεροι συμφωνούμε για την αξία του έργου. Διαφωνούν κάποιοι για τον τρόπο χρηματοδότησης και αξιοποίησης του έργου, αλλά υπάρχει συμφωνία όλων για την αξία της Αττικής Οδού. Φανταστείτε την Αττική χωρίς την Αττική Οδό. Πράγματι, υπάρχει η ανάγκη να κάνουμε περισσότερα έργα στην Αττική. Διαγώνια μόνο να σας πω ότι σήμερα άκουσα για επεκτάσεις της Αττικής Οδού, έχουμε τη Λεωφόρο Κύμης, άλλες επεκτάσεις, επεκτάσεις προς λιμάνια, άλλοι στο δημόσιο διάλογο θέτουν το θέμα του Κηφισού, άλλοι την υπογειοποίηση στον Πειραιά, άκουσα σήμερα την επέκταση του Μετρό Σαλαμίνα, Ελευσίνα, Προαστιακό. Όλα αυτά είναι εξαιρετικές ιδέες. Χρηματοδότηση; Είναι εύκολο να μιλάμε για έργα, χωρίς εξασφαλισμένη χρηματοδότηση. Πρέπει συνεπώς τα έργα να συνοδεύονται από τη χρηματοδότηση αυτών. Και έχω πει δημόσια και το επαναλαμβάνω ότι ναι, πρόθεσή μας είναι να προχωρήσουμε σε μια νέα γενιά έργων στην Αττική, με προτεραιοποίηση και εξασφαλισμένη χρηματοδότηση.

Οι παραχωρήσεις είναι ένα στοιχείο προς αξιολόγηση, γιατί -και έρχομαι στη δεύτερη ενότητα- μας έχουν βοηθήσει στο θέμα της ασφάλειας, για το οποίο όπως πολύ σωστά είπε η κυρία Μυλωνά, την οποία την ευχαριστώ δημόσια για τη συνεργασία της όλο αυτό το χρονικό διάστημα και για την υλοποίηση πολλών πρωτοβουλιών που ουσιαστικά απορρέουν από εσάς, κυρία Μυλωνά, δεν μιλάμε καθόλου για το θέμα της ασφάλειας. Το είπα και χθες και θα προσπαθήσω μέχρι την Πέμπτη να έχω τα επίσημα στοιχεία. Οι παραχωρήσεις, εκτός των άλλων, χρηματοδότηση και συντήρηση, έχουν βοηθήσει πάρα πολύ στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας.

Τα στοιχεία που είπε η κυρία Μυλωνά είναι απολύτως ακριβή. Με βάση τις ευρωπαϊκές μελέτες έχουμε πετύχει στόχους που δεν έχουν πετύχει άλλες χώρες για τη μείωση των δυστυχημάτων κατά 50% τα προηγούμενα χρόνια και αυτό οφείλεται εν πολλοίς στους οδικούς δρόμους που έχουμε φτιάξει στη χώρα, τους βασικούς οδικούς άξονες. Αλλά οι βασικοί οδικοί άξονες ουσιαστικά είναι σε παραχώρηση για να μπορέσουν να υλοποιηθούν ή και να συντηρηθούν. Άρα, υπάρχει ένα ουσιώδες ζήτημα εδώ, το οποίο αφορά και την αξία και τον συνδυασμό των παραχωρήσεων με αυτό που λέμε οδική ασφάλεια.

Τρίτη παρατήρηση έχει να κάνει με τους εργαζόμενους. Θέλω να σας πω ότι, από την πρώτη στιγμή, βασικό μέλημα όλων μας και της Κυβέρνησης και του υφιστάμενου παραχωρησιούχου και του νέου παραχωρησιούχου είναι να αντιμετωπίσουμε με σοβαρότητα και υπευθυνότητα το θέμα των εργαζομένων. Γι’ αυτό επειδή αναφέρθηκε ο κύριος Συριανός σε μια ημερομηνία. Την 20 Σεπτεμβρίου έγινε μια συνάντηση στο γραφείο μου ακριβώς για να αποτυπωθεί αυτή η βούληση. Κατέληξε αυτή η συζήτηση σε αυτό που είπα χθες στη Βουλή.

Το επαναλαμβάνω και νομίζω ότι έγινε ευδιάκριτο σήμερα. Το Υπουργείο σε συνεργασία με το νέο παραχωρησιούχο διασφάλισαν τα εργασιακά κεκτημένα των εργαζομένων για την εργασία τους στον αυτοκινητόδρομο και κατάφεραν να μη χαθεί ούτε μια θέση εργασίας. Νομίζω αυτό αποτυπώθηκε και σήμερα. Έτσι οι εργαζόμενοι θα λάβουν τις νόμιμες αποζημιώσεις τους ένεκα της λύσης της εργασιακής σχέσης τους με την Αττική Οδό και τις Αττικές Διαδρομές το είπε ο κ. Συριανός και ταυτόχρονα ο νέος παραχωρησιούχους εξεδήλωσε την πρόθεση -το ακούσατε και σήμερα- να προχωρήσει στην αποκατάσταση των θέσεων εργασίας τους για το νέο έργο για όσους το επιθυμούν. Άρα, ουσιαστικά αυτό ήταν ένα βασικό ζήτημα και θέλω να σας πω ότι αν προσέξετε στον κυρωτικό νόμο υπάρχουν και αναφορές σε αυτό το θέμα απλά όχι στη σύμβαση, αλλά στις διατάξεις που έρχονται παράδειγμα, Άρθρο 6 Τελικές Διατάξεις.

Το επόμενο που θέλω να σας πω είναι ότι για εμάς προτεραιότητα το επόμενο χρονικό διάστημα -και θέλω να ζητήσω ακόμα την πιο μεγάλη προσοχή και των δύο παραχωρησιούχων τις επόμενες ώρες και ημέρες- είναι στην απόλυτη ολοκλήρωση των προϋποθέσεων που υπάρχουν για να υπάρχει μια ομαλή μετάβαση. Θέλω να σας πω ότι η άσκηση είναι εξαιρετικά περίπλοκη. Το ανέφερα και χθες. Έχω εδώ κάποιες προαπαιτούμενες ενέργειες, με τις οποίες ξεκινήσαμε. Η συλλογή διοδίων από κάτω έχει μια σειρά από προϋποθέσεις διαχείρισης κυκλοφορίας, συστήματα, μηχανολογικός εξοπλισμός, συνδρομητές, παραλαβή χώρου εκτέλεσης του έργου, εμπορικές συμβάσεις, υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης.

Όλες αυτές είναι ουσιώδεις προϋποθέσεις που απαιτούν την καλή συνεργασία του υφιστάμενου παραχωρησιούχου με το νέο παραχωρησιούχο. Τους ευχαρίστησα και χθες δημόσια. Οι συναντήσεις είναι καθημερινές. Εφιστώ, όμως, την προσοχή και στους μεν και στους δε για την ορθή και απόλυτη ολοκλήρωση των προϋποθέσεων μέχρι την Κυριακή. Εμείς ως ελληνικό δημόσιο όπου μπορούμε και δια της νομοθετικής οδού, όχι μόνο μέσω της κύρωσης της σύμβασης παραχώρησης, αλλά πρωτίστως με τα έξι Άρθρα που ακολουθούν αυτής να κάνουμε ομαλή αυτήν τη μετάβαση.

Δύο τελευταία ζητήματα. Δεν αναδείχθηκε καθόλου, ούτε από Εισηγητές, και το θεωρώ σημαντικό, το ζήτημα της μη είσπραξης διοδίων από συμπατριώτες μας ΑΜΕΑ. Θέλω να σας πω ότι έλαβα σήμερα επιστολή από τον Πρόεδρο, τον κ. Βαρδακαστάνη, ο οποίος συγχαίρει την Κυβέρνηση για την δωρεάν διέλευση των ατόμων με αναπηρία από τα διόδια της Αττικής Οδού. Αυτό δεν υπήρχε στην προηγούμενη Σύμβαση.

Βεβαίως, για να είμαστε απολύτως ειλικρινείς ζητάμε μια σειρά από επιπλέον παρεμβάσεις και θα επιδιώξουμε ως Κυβέρνηση, με αφορμή τη Σύμβαση την οποία συζητάμε και η οποία προφανώς δεν μπορεί να αλλάξει αυτό το χαρακτηριστικό της, να συζητήσουμε με τον παραχωρησιούχο και στη συνέχεια με άλλες παραχωρήσεις στην Ελλάδα, έτσι ώστε να δούμε αν είναι εφικτό, εμείς θα το επιδιώξουμε, να κάνουμε ακόμα περισσότερες παρεμβάσεις για περισσότερους συμπατριώτες μας, οι οποίοι είναι ΑΜΕΑ. Εδώ έχουμε μια ουσιώδη διαφοροποίηση, που έχει θετικό αποτύπωμα στην κοινωνία και είμαστε διατεθειμένοι, εμείς τουλάχιστον και εκτιμώ και οι παραχωρησιούχοι, το λέω στον πληθυντικό γιατί έχουμε κι άλλες παραχωρήσεις στην Ελλάδα, να κάνουμε ακόμα περισσότερες ενέργειες προς αυτή τη κατεύθυνση.

Κλείνω με κάτι ακόμα. Ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι όλα αυτά τα χρόνια, και το τελευταίο έτος που υπηρετώ από αυτή τη θέση ευθύνης, δεν έχουμε κρύψει κάτι. Όλα τα Παραρτήματα, που δεν θα είναι εμπιστευτικά, αν όχι την Πέμπτη, το αργότερο την Πέμπτη, θα δοθούν στην Επιτροπή.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση μας. Η επόμενη για την κατ’ άρθρον συζήτηση συνεδρίαση είναι στις 16.00΄. Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Αλεξοπούλου Χριστίνα, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, 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), Θεοδώρα, Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Κτενά Αφροδίτη, Τσοκάνης Χρήστος,, Μανωλάκου Διαμάντω, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Αθανασίου Μαρία, Χήτας Κωνσταντίνος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Τσακαλώτος Ευκλείδης, Βρεττός Νικόλαος, Δελβερούδης Κομνηνός, Καζαμίας Αλέξανδρος, Κεφαλά Γεωργία (Τζώρτζια), Κόντης Ιωάννης, Δημητροκάλλης Ιωάννης και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 15.20΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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