**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

 **Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

 **(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 3 Δεκεμβρίου 2020, ημέρα Πέμπτη και ώρα 18.45΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προσυμβατική διαδικασία για το έργο «Ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με: «Υπολειπόμενες εργασίες για την ολοκλήρωση της Οδικής Σύνδεσης Περιοχής Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου από Χ.Θ. 0+000 έως Χ.Θ. 48+500».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. [Ιωάννης Κεφαλογιάννη](https://www.protothema.gr/tag/giannis-kefalogiannis/)ς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι καλησπέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Ελληνικής Βουλής, όπου σήμερα με πρωτοβουλία του Υπουργού, κ. Κώστα Καραμανλή, θα ενημερωθούν τα μέλη της Επιτροπής και μέσω των μελών της Επιτροπής και όλοι οι φίλοι που θα μας ακούσουν, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις υπολειπόμενες εργασίες για την ολοκλήρωση της Οδικής Σύνδεσης Περιοχής Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου από την Χιλιομετρική Θέση 0+000 έως την Χιλιομετρική Θέση 48+500.

Θέλω να πω, για να γίνει πιο κατανοητό, ότι μιλάμε για τη σύνδεση Αμβρακίας-Ακτίου που, ως καταγόμενος από τη Λευκάδα, κάθε φορά που κάνω τη διαδρομή ταλαιπωρούμαι. Έτσι περιμένω, όπως και όλη η δυτική πλευρά, επιτέλους, να τελειώσει αυτός ο δρόμος που θα δώσει άλλη ώθηση στα πράγματα, άλλη ανάπτυξη, άλλη εξυπηρέτηση, άλλη ασφάλεια. Δυστυχώς, αυτό το κομμάτι «έχει πέσει από τα χέρια του ενός στα χέρια του άλλου». Κάποια κομμάτια, απ’ όσο ξέρω, έχουν μισοτελειώσει, αλλά, εν πάση περιπτώσει, δρόμος για να πατηθεί από τους πολίτες δεν υπάρχει.

Στο σημείο αυτό, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω μία εμπειρία. Κάποτε ρώτησα κάποιον ειδικό της περιοχής, «μπορώ ένα κομμάτι να το κάνω;» «Βεβαίως», μου λέει, «θα πας εκεί» και για να μην τα πολυλογούμε, στο τέλος, βρέθηκα «κολλημένος» σε ένα σωρό με μπάζα. Ήρθαν και με τράβηξαν μέσα στη νύχτα, γιατί είχα την περιέργεια να πάω σε έναν δρόμο που δεν επιτρεπόταν. Ουσιαστικά, το λάθος ήταν δικό μου.

Χαιρόμαστε, κύριε Υπουργέ, που έρχεστε σήμερα εδώ να μας πείτε πολύ καλά νέα, για το ότι θα προχωρήσει αυτό το κομμάτι που θα συμπληρώσει το οδικό δίκτυο της Δυτικής Ελλάδος και στην περιοχή της Αιτωλοακαρνανίας και στην περιοχή της Ηπείρου, κάτι που το χρειάζεται και το έχει ανάγκη η περιοχή, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, όπου η κίνηση είναι πάρα πολύ μεγάλη, γιατί η Δυτική Ελλάδα δίνει πολλές εναλλακτικές λύσεις τουρισμού. Θα έλεγα όλες τις εποχές, αλλά κυρίως το καλοκαίρι.

Σταματώ εδώ με αυτή τη σύντομη εισήγηση. Θα δώσουμε, λοιπόν, τον λόγο στον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή, να μας κάνει την ενημέρωση, επί της οποίας, στη συνέχεια, θα γίνουν ερωτήσεις και τοποθετήσεις από τους συναδέλφους. Αν χρειαστεί ο Υπουργός θα δευτερολογήσει, για να κλείσουμε έτσι τη συζήτησή μας.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή ενημέρωση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου αφορά σε ένα, εξόχως, σημαντικό έργο. Ένα έργο που, όπως είπατε κι εσείς, κύριε Πρόεδρε, είναι «καταταλαιπωρημένο». Ένα έργο, για το οποίο είχαμε φτάσει στο σημείο, κανείς μα κανείς να μην περιμένει, ότι τελικά θα ολοκληρωθεί.

 Είχαμε υπογραμμίσει από τις προγραμματικές μας δηλώσεις, τον Ιούλιο του 2019, ότι θα επανεξετάσουμε τον διαγωνισμό για το έργο «Άκτιο-Αμβρακία» και θα δώσουμε τη βέλτιστη λύση, ώστε, επιτέλους, να ολοκληρωθεί. Και αυτή η δέσμευση γίνεται σήμερα πράξη. Σήμερα, λοιπόν, μιλάμε για τη σύμβαση για το έργο «Υπολειπόμενες εργασίες για την ολοκλήρωση της Οδικής Σύνδεσης της Περιοχής του Ακτίου με το Δυτικό Άξονα Βορρά-Νότου», συνολικού προϋπολογισμού 150 εκατομμυρίων συμπεριλαμβανομένου και του Φ.Π.Α.. Αυτός ο διαγωνισμός είχε γίνει στις 26/6/2018. Η έκπτωση είναι 39,63% και το ποσό,, τελικά, φτάνει στα 91 εκατομμύρια ευρώ.

Με αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, ανοίγει ο δρόμος, ώστε να ξεκινήσει η κατασκευή αυτού του, πραγματικά, πολύπαθου έργου, μετά από μακροχρόνιο «πάγωμα» και πολλές καθυστερήσεις των προηγούμενων ετών. Θα εξηγήσω, αμέσως, γιατί μιλώ για καθυστερήσεις, αλλά και για σοβαρές ευθύνες, οι οποίες, όμως, ανήκουν στο παρελθόν.

Καταρχάς, θα μου επιτρέψτε να κάνω ένα σύντομο ιστορικό και να πω, ότι αυτό το έργο ξεκίνησε «σαλαμοποιημένο», δηλαδή, με κατάτμηση, σε τέσσερα τμήματα, τον Μάρτιο του 2010, όταν με την έκπτωση, θεωρητικά, θα στοίχιζε 177 εκατομμύρια. Και εδώ ξεκινούν τα προβλήματα των κατατμήσεων, για τα οποία έχουμε μιλήσει πολλές φορές. Αυτά, δηλαδή, τα προβλήματα, για τα οποία εμείς ως Νέα Δημοκρατία και όταν ήμασταν στην Αντιπολίτευση, κρούαμε, συνεχώς, τον «κώδωνα του κινδύνου», χωρίς να εισακουστούμε τότε. Γι’ αυτό και τις σοβαρές παρενέργειες των κατατμήσεων τις είδαμε και στο περίφημο έργο «Πάτρα-Πύργος».

Η ανάδοχος εταιρεία, λοιπόν, κηρύχθηκε έκπτωτη για το «Άκτιο-Αμβρακία» τον Μάιο του 2013 στις δυο από τις τέσσερις εργολαβίες που είχε αναλάβει. Κάτι αντίστοιχο, δηλαδή, με αυτό που συνέβη, μερικά χρόνια αργότερα, με το «Πάτρα-Πύργος». Από ΄κει και πέρα έχουμε ένα «γαϊτανάκι» επανεκκινήσεων και έκπτωτων αναδόχων. Στις αρχές του 2015, τα έργα σταματούν και πάλι και τελικά στα τέλη του 2016, αποφασίζεται να δοθεί, ακόμη, μία παράταση δεκαπέντε, περίπου, μηνών και στις τέσσερις εργολαβίες, μέχρι τα τέλη του 2017. Τελικά, τα έργα συνεχίστηκαν μόνο για την πρώτη εργολαβία, ενώ για τα υπόλοιπα τμήματα αποφασίστηκε το 2017, να ολοκληρωθούν με μία νέα εργολαβία «σκούπα», δηλαδή, συμπληρωματική σύμβαση, ύψους 150 εκατομμυρίων ευρώ.

Η τότε Κυβέρνηση αποφασίζει και κάνει μία σύμβαση «σκούπα», αναγνωρίζοντας, πρακτικά, το λάθος των κατατμήσεων, αλλά και το ύψος αυτής να είναι 150 εκατομμύρια ευρώ. Η αρχική σύμβαση ήταν 300 εκατομμύρια και η έκπτωση ήταν 177 εκατομμύρια. Ερχόμαστε τώρα και δίνουμε 150 εκατομμύρια ευρώ το 2017, για να τελειώσει αυτό το πολύπαθο έργο. Ο διαγωνισμός διεξήχθη, όπως σας είπα και πριν, τον Ιούνιο του 2018. Μετά ξεκινά το «γαϊτανάκι» των δικαστικών εμπλοκών με τις γνωστές προσφυγές που βλέπουμε πολύ συχνά.

Όπως έχω πει, άλλωστε, και σε αυτή την Αίθουσα, με θλίψη διαπιστώνω, ότι κάποιες εταιρείες συνεχίζουν, ακόμη και σήμερα -θα έλεγα ειδικεύονται- όχι στην παραγωγή έργων, αλλά σε δικαστικές διαμάχες. Αυτή είναι μία πραγματικότητα, την οποία και αντιμετωπίζουμε με τις αλλαγές που έχουμε προτείνει στο ν.4412/16. Το νομοσχέδιο αυτό, όπως γνωρίζετε αγαπητοί συνάδελφοι, βρίσκεται σε διαβούλευση.

Με απλά λόγια, το 2019, τι παραλαμβάνουμε; Παραλαμβάνουμε δεκαπέντε χιλιόμετρα από τα συνολικά σαράντα πέντε. Ξέρετε πόσο στοίχισαν αυτά τα χιλιόμετρα; Κόστισαν 6,1 εκατομμύρια ευρώ το χιλιόμετρο. Αυτό το ποσό, χωρίς να προσθέσω τις μελέτες και την επίβλεψη του έργου.

Εμείς, λοιπόν, πώς αντιδράσαμε; Αν αυτό το έργο δεν τελειώσει μέχρι το 2023, κινδυνεύουμε να χάσουμε τη χρηματοδότηση, γιατί είναι ένα έργο που έχει γίνει «γέφυρα» πολλές φορές. Δηλαδή, σε αυτή την περίπτωση κινδυνεύουμε να κληθούμε να το χρηματοδοτήσουμε με εθνικούς πόρους μέχρι το 2025 και αν δεν ολοκληρωθεί το έργο μέχρι το 2025, που εκεί πήγαινε αυτή η ιστορία των συνεχών καθυστερήσεων, θα κινδυνεύαμε με τη λεγόμενη δημοσιονομική διόρθωση.

Δηλαδή, με απλά λόγια, να έρθει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και να ζητήσει το σύνολο της δικής της συμμετοχής πίσω. Οι λόγοι είναι, ακριβώς, αντίστοιχοι με αυτών του «Πάτρα-Πύργος» με μία μικρή, αλλά εξαιρετική διαφορά, θα μου επιτρέψετε να πω. Για το «Πάτρα-Πύργος» διαπραγματευτήκαμε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τελικά καταφέραμε να περάσουμε στη χρηματοδότηση της επόμενης προγραμματικής περιόδου, δηλαδή, την περίοδο 2021- 2027 ως έργο «γέφυρα». Αυτό στο «Άκτιο-Αμβρακία» δεν μπορούσε να το κάνει η Ελληνική Δημοκρατία. Κάτι τέτοιο, δεν θα ήταν δυνατόν, δηλαδή, να «τραβήξουμε» αυτό το έργο πιο πολύ. Και δεν το θέλαμε κιόλας.

Υπό αυτό το πρίσμα, τον περασμένο Ιανουάριο, λάβαμε μία σημαντική απόφαση, διότι βλέπαμε, ότι από το 2018 είχαν περάσει είκοσι τέσσερις μήνες και λόγω των δικαστικών εμπλοκών και των λάθος επιλογών που είχαν γίνει, το έργο αυτό δεν είχε εκτελεστεί στο χρονοδιάγραμμα των τριάντα μηνών, όπως προέβλεπε ο διαγωνισμός του 2018. Έπρεπε, λοιπόν, να κινηθούμε τάχιστα, ώστε να υπογραφεί η Σύμβαση μέσα στο 2020. Αποφασίσαμε, αφενός, να ματαιώσουμε τον διαγωνισμό και αφετέρου, να απευθυνθούμε τον Ιούλιο σε αυτούς που συμμετείχαν στον διαγωνισμό του 2018, να τους ζητήσουμε να ανανεώσουν τις προσφορές τους και να προσκομίσουν ανανεωμένες εγγυητικές επιστολές.

Ο μοναδικός οικονομικός φορέας από τους συμμετέχοντες στον διαγωνισμό που ανανέωσε την προσφορά του ήταν η «Μυτιληναίος Α.Ε.». Όλοι οι προβλεπόμενοι έλεγχοι ολοκληρώθηκαν εγκαίρως και στις 16 Σεπτεμβρίου ενέκρινα το πρακτικό της Επιτροπής Διαγωνισμού για τον έλεγχο των δικαιολογητικών του προσωρινού αναδόχου. Η διαδικασία δε, ήταν τόσο άψογη που, ακόμη και αυτοί που αναλώνονται στο να καταθέτουν προσφυγές για να καθυστερούν τα έργα, δεν βρήκαν αυτή τη φορά τίποτα, ώστε να κινηθούν εναντίον της διαδικασίας που σας ανέφερα. Στις 2 Νοεμβρίου λαμβάνουμε το τελικό «πράσινο φως» από τον προσυμβατικό έλεγχο που κάνει σε αυτές τις περιπτώσεις το Ελεγκτικό Συνέδριο και σήμερα είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσει το έργο.

Κλείνοντας, σημειώνω κάποια στοιχεία για το έργο. Είναι συγχρηματοδοτούμενο από το ΕΣΠΑ 2014-2020, μέσω του ΥΜΕΠΕΡΑΑ, ενώ η σύμβαση είναι διάρκειας τριάντα μηνών. Με τη συμπλήρωση των δεκαπέντε μηνών, υπάρχει η πρόβλεψη να δοθούν στην κυκλοφορία τα πρώτα δεκαοκτώ χιλιόμετρα του οδικού άξονα που θα παρακάμπτουν την πόλη της Αμφιλοχίας, καθώς και να έχουν ολοκληρωθεί όλες οι αναγκαίες παρεμβάσεις ασφαλείας στο πιο επικίνδυνο τμήμα του υφιστάμενου οδικού δικτύου.

Με άλλα λόγια, βάζουμε σε «τροχιά» υλοποίησης το «Άκτιο-Αμβρακία». Βάζουμε ένα τέλος στο πολύπαθο αυτό έργο -σας εξήγησα από πόσα «κύματα» πέρασε- που θα ολοκληρωθεί το 2023. Κάνουμε πραγματικότητα, λοιπόν, ένα πολύπαθο έργο που το έχει ανάγκη η Δυτική Ελλάδα. Ένα έργο που σημαίνει ανάπτυξη, που σημαίνει, όμως, και πολύ μεγάλη ασφάλεια στις μετακινήσεις. Ταυτόχρονα, ξεπερνάμε τον κίνδυνο της δημοσιονομικής διόρθωσης, δηλαδή, το να χαθούν κοινοτικές χρηματοδοτήσεις.

Με τις αποφάσεις για το «Άκτιο-Αμβρακία» κάνουμε και κάτι ακόμη που το θεωρώ πολύ σημαντικό. Βάζουμε ένα τέλος στη λανθασμένη και πολύ προβληματική λογική του παρελθόντος, αυτή των κατατμήσεων, αυτή των «σαλαμοποιήσεων» των μεγάλων έργων, που οδηγούν τελικά στο να μην γίνονται τα έργα και να κοστίζουν υπέρογκα χρήματα που καλείται να πληρώσει ο Έλληνας φορολογούμενος.

Όλο αυτό το διάστημα, λοιπόν, εργαστήκαμε εντατικά, με ταχύτητα, με συνέπεια, ώστε σήμερα να δούμε πως το έργο, επιτέλους, παίρνει πάλι μπρος και θα ολοκληρωθεί εντός των χρονοδιαγραμμάτων.

Σας ευχαριστώ πολύ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, πριν δώσω τον λόγο στους συναδέλφους, θα ήθελα να ρωτήσω, αν τα έξι χιλιόμετρα, που αναφέρατε ότι είχαν παραδοθεί, είναι το κομμάτι «Βόνιτσα-Άκτιο».

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, αυτά αφορούν στο «Βόνιτσα-Άκτιο», ενώ τα δεκαοκτώ χιλιόμετρα που είπατε, ότι θα παραδοθούν, μέχρι πότε είναι η υποχρέωση;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τα πρώτα δεκαοκτώ χιλιόμετρα πρέπει να παραδοθούν στους πρώτους δεκαπέντε μήνες, ενώ η ολοκλήρωση του έργου θα πρέπει να γίνει μέχρι το 2023.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, λοιπόν, στους επόμενους δεκαοκτώ μήνες θα είναι το κομμάτι «Αμβρακία-Λουτράκι». Ο δρόμος που έρχεται από την Κατούνα, δηλαδή, για να καταλαβαίνουν και κάποιοι που ξέρουν την περιοχή. Είναι το κομμάτι που πήγα κι’ εγώ. Όντως, έχουν προχωρήσει τα έργα, αλλά χρειάζεται ακόμη δουλειά.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, παίρνω τον λόγο, επειδή ήμουν ένας από αυτούς που ασχολήθηκε με το έργο την περίοδο 2012-2014, θέλοντας να «φωτίσω» κι εγώ κάποιες πλευρές του και βέβαια να μιλήσω για την περιβόητη έννοια του δημοσίου συμφέροντος.

Το 2012 αυτό το έργο, πράγματι, ήταν «σπασμένο» και δημοπρατημένο σε τέσσερις εργολαβίες, με πολύ μεγάλο πρόβλημα στις τρεις από αυτές. Στις δύο φροντίσαμε τότε και υποκαταστήσαμε τον ένα εργολάβο της κοινοπραξίας και έτσι τα έργα επανεκκίνησαν, μέχρι το τέλος του 2014, αρχές του 2015, όπου και πάλι σταμάτησαν.

Τότε ο αρμόδιος Υπουργός, ο κ. Σπίρτζης, θα μπορούσε να κάνει μία συμπληρωματική σύμβαση στις εργολαβίες και να έχει παραδοθεί αυτό το έργο, εδώ και δύο χρόνια. Δεν το έκανε, όμως, για δικούς του λόγους και γι’ αυτό ο Υπουργός προχώρησε στην επαναδημοπράτηση του έργου, ώστε να δηλώνει σήμερα, ότι θα είμαστε έτοιμοι σε ενάμιση με δύο χρόνια.

Θέλω να πω, λοιπόν, ποια είναι η έννοια του δημοσίου συμφέροντος και πως παίζουν πολύ μεγάλο ρόλο τα πρόσωπα. Ένα έργο, που θα μπορούσε να είχε τελειώσει πριν δύο χρόνια, που θα μπορούσε να μειώσει τον αριθμό των ατυχημάτων και των ανθρώπινων ζωών, που θα μπορούσαν να είχαν εξοικονομήσει οι πολίτες χρόνο και χρήμα, θα παραδοθεί δύο χρόνια αργότερα, γιατί ο αρμόδιος Υπουργός τότε είχε μία άλλη άποψη για το δημόσιο συμφέρον. Ήταν η ίδια άποψη που τον ανάγκασε να χωρίσει σε τέσσερις εργολαβίες το έργο «Πάτρα-Πύργος».

Βεβαίως, τα πρόσωπα παίζουν ρόλο. Η παρούσα Κυβέρνηση με τον σημερινό Υπουργό, αμέσως, φρόντισε και το συγκεκριμένο έργο έχει επαναδημοπρατηθεί και θα δοθεί λύση. Έτσι ενεργεί και σε άλλα έργα, χωρίς ιδεοληψίες, χωρίς λάθος άποψη για το δημόσιο συμφέρον. Αν και δεν λαϊκίζω, στην παράκαμψη, για παράδειγμα, Διδυμοτείχου, στη μάνα που χάνει το παιδί της, ποιος θα της μιλήσει για δημόσιο συμφέρον, με τον τρόπο που το έβλεπαν στον ΣΥΡΙΖΑ, όταν ήταν Κυβέρνηση.

Ελπίζω, λοιπόν, η πρώην Κυβέρνηση και τα στελέχη της, που είναι και μέλη της Επιτροπής, να αλλάξουν την άποψη που έχουν για το δημόσιο συμφέρον. Πάνω απ’ όλα είναι τα πρόσωπα, είναι τα άτομα, είναι οι ζωές, είναι η καθημερινότητα των πολιτών, είναι ο χρόνος και το χρήμα.

Γι’ αυτό, λοιπόν, τα έργα πρέπει να τελειώνουν γρήγορα, πέρα από ιδεοληψίες. Είναι κάτι που το έχει καταλάβει, πλήρως, η Κυβέρνηση και ο σημερινός Υπουργός και γι’ αυτό έρχονται, συνέχεια, στην Επιτροπή αυτή, έργα που δημοπρατούνται. Με τον τρόπο αυτό, είμαι σίγουρος, ότι θα συνεχίσει η Κυβέρνηση και ο Υπουργός και στο μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Παππάς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα μπορούσε να είναι πιο ευχάριστη ατμόσφαιρα, αλλά εδώ υπάρχει μία επιθετικότητα προς την Αντιπολίτευση και προς τις προηγούμενες κυβερνήσεις που δεν την καταλαβαίνω.

Αναρωτιέμαι, κύριε Καραμανλή, γιατί την χρειάζεστε αυτή την επιθετικότητα. Όταν έρχεστε εδώ και θέλετε να πιστωθείτε κάποιο από τα βήματα για την ολοκλήρωση του έργου, οφείλετε να λέτε την πλήρη αλήθεια. «Ξιφουλκήσατε» κατά του γεγονότος, ότι ήταν, όχι ακριβώς κατάτμηση, αλλά τέσσερις διαφορετικές εργολαβίες. Ποιος τις έκανε τις τέσσερις διαφορετικές εργολαβίες; Ο κ. Σουφλιάς. «Ξιφουλκήσατε» γι’ αυτό. Η μισή σας ομιλία ήταν κατά του γεγονότος, ότι ήταν τέσσερις διαφορετικές εργολαβίες. Πάρτε ένα τηλέφωνο τον κ. Σουφλιά και εξηγήστε του, ότι «εγκλημάτησε». Ξέρετε ποιο είναι το έξυπνο; Ότι καμία από τις τέσσερις εργολαβίες δεν προέβλεπε σύνδεση της Ιόνιας Οδού με το αεροδρόμιο, ενώ ο τίτλος του έργου ήταν, ακριβώς, αυτός.

Τι ανάγκη έχετε τώρα να επιτεθείτε στη δική μας διακυβέρνηση, η οποία παρέλαβε ένα σταματημένο έργο, ενώ είχε πρόγραμμα να ολοκληρωθεί το 2013; Το παραλάβαμε, το 2015, σταματημένο. Έπρεπε να συμπληρωθούν οι γεωτεχνικές μελέτες, οι οποίες δεν είχαν ολοκληρωθεί και έρχεστε και μας λέτε, ότι επιλέξατε τη βέλτιστη λύση. Μάλιστα, αυτό λέμε κι’ εμείς, ότι είναι η βέλτιστη λύση είναι, αλλά είναι η λύση που σχεδιάσαμε εμείς. Εσείς ακυρώσατε τον διαγωνισμό. Και υπήρξε και ένα διοικητικό γεγονός που το παραλείψατε, κύριε Καραμανλή, και δεν μας το είπατε. Ακυρώσατε τον διαγωνισμό και σας επέστρεψε αυτή την απόφαση το Συμβούλιο της Επικρατείας. Και συνεχίσατε τον διαγωνισμό που εμείς είχαμε δρομολογήσει. Τι ανάγκη, ακριβώς, έχετε, τώρα, να επιτίθεστε στην προηγούμενη διακυβέρνηση;

Δυστυχώς, χάσαμε, σχεδόν, έναν χρόνο από το γεγονός, ότι αποφασίσατε, όπως και στα άλλα δημόσια έργα, να ακυρώνετε ό,τι εμείς έχουμε φτιάξει. Κάνουμε μία επίθεση στο έργο, όπως το σχεδίασε ο Σουφλιάς. Βεβαίως, είχε αδυναμίες. Σας τις είπα κι’ εγώ. Δεν συνέδεε την Ιόνια Οδό με το αεροδρόμιο. Πραγματικά, ως άνθρωπος, δεν αντιλαμβάνομαι γιατί το κάνετε. Έγινε ένα βήμα. Κάνατε λάθος. Ήταν σαφές, ότι κάνατε λάθος. Σας επεστράφη η απόφαση ακύρωσης του διαγωνισμού. Και αναγκάζεστε να τον ολοκληρώσετε. Και συνεχίζετε να επιτίθεστε ενάντια στην Αντιπολίτευση και στην προηγούμενη διακυβέρνηση.

Κάτι είπατε για την Πατρών-Πύργου. Σας έχουμε ζητήσει την αλληλογραφία, δια της κοινοβουλευτικής οδού, με την Ευρωπαϊκή Ένωση, κύριε Υπουργέ, αλλά δεν την έχετε δώσει. Θα μας χαροποιούσε, πραγματικά, το γεγονός, εάν αυτά τα έγγραφα γίνονταν «κτήμα» όλων των Κομμάτων, για να γνωρίζουμε πού βρίσκονται οι συζητήσεις σας με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την Πατρών-Πύργου, για να ηρεμήσουμε κι’ εμείς, διότι τα χρονοδιαγράμματα που κομίζετε στον δημόσιο διάλογο, με συγχωρείτε, αλλά δεν είναι καθόλου πειστικά. Συνοπτικά, έχουμε μία καθυστέρηση επτά ετών, από τότε που το έργο ξεκίνησε και μία καθυστέρηση ενός έτους που οφειλόταν σε δική σας, αποκλειστικά, απόφαση.

Θέλω να σας πω, ότι ο τομέας των υποδομών και των μεταφορών μπορεί, πραγματικά, επειδή ζούμε τον «εφιάλτη» της πανδημίας, να πάρει μία εξέχουσα θέση στην ανασυγκρότηση της χώρας. Θα θέλαμε κι’ εμείς να ερχόμαστε εδώ κάθε εβδομάδα, να σας βλέπουμε να συνεχίζετε έργα, τα οποία είχαμε προχωρήσει και υλοποιούσαμε. Είμαστε στη θέση της επισπεύδουσας Αντιπολίτευσης. Ζητάμε να γίνουν έργα και να ολοκληρωθούν, γιατί θα υπάρξουν και δουλειές και έσοδα για το Δημόσιο και, όταν τελειώσει ο «εφιάλτης» της πανδημίας, θα έχουμε ένα βελτιωμένο απόθεμα υποδομών.

Στο δικό σας το πρόγραμμα, στο πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, τα έργα που απαριθμείτε, λέτε, ότι θα διαμόρφωναν 40.000 νέες θέσεις εργασίας. Δεν έχει ξεκινήσει κανένα. Είστε Κυβέρνηση δεκαεπτά μήνες. Από ποιον να ζητήσουμε ευθύνες εμείς; Από τον κ. Σουφλιά, όπως κάνατε εσείς, πριν από λίγο; Είναι χαρακτηριστικό, ότι υπάρχουν και τα χρήματα του Ταμείου Ανάκαμψης και θα μπορούσατε να οργανωθείτε, ακριβώς, για να μπορέσει η χώρα να ολοκληρώσει πάρα πολύ σοβαρά βήματα στον τομέα των υποδομών. Βεβαίως, στον Προϋπολογισμό, διαπιστώνουμε με λύπη μας, ότι το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, στο συγχρηματοδοτούμενο σκέλος, είναι μειωμένο κατά 45%. Βεβαίως, και η αποτελεσματικότητα για το 2020, είναι κάτι που δεν μπορεί να βρίσκει, ούτε εσάς, ελπίζω και φαντάζομαι, ούτε εμάς, ικανοποιημένους.

Σας καλώ, με απόλυτη ειλικρίνεια, να αλλάξει ο τρόπος, με τον οποίο κάνουμε τον διάλογο εδώ μέσα. Έρχεστε εδώ -καλώς κάνετε, αλλά θα θέλαμε να το έχουμε δει αυτό να συμβαίνει έναν χρόνο πριν- και λέτε, ότι ολοκληρώνεται το έργο και ότι υπογράφεται η σύμβαση της ολοκλήρωσης. Δεν χρειάζεται αυτή η επιθετικότητα, ούτε η απόκρυψη στοιχείων, διότι και το μερίδιο της δικής σας ευθύνης οφείλετε να το αναλάβετε.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ**: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι, βρισκόμαστε σήμερα στην ευχάριστη θέση να κάνουμε τη δρομολόγηση της εκτέλεσης και της ολοκλήρωσης αυτού του πολύπαθου έργου. Ωστόσο, θα πρέπει να αναλογιστούμε, τι συνέβη όλα αυτά τα χρόνια και να είναι ένα παράδειγμα προς αποφυγή με όλες αυτές τις μεγάλες καθυστερήσεις.

Κοιτούσα τα εκατόν εξήντα δύο αναφερόμενα συνοδευτικά έγγραφα και είδα, ότι το πρώτο είναι η έγκριση περιβαλλοντικών όρων από τις 9 Απριλίου 2008. Δηλαδή, πριν από δώδεκα χρόνια. Ένα, αρνητικά, εντυπωσιακό χρονικό διάστημα γι’ αυτό το πολύ μεγάλο έργο. Ας ευχηθούμε να μην επαναληφθούν σε επόμενα έργα τέτοιες μεγάλες καθυστερήσεις.

Για τη σημασία του έργου έχουν ειπωθεί πολλά. Αφενός, διασυνδέει μεγάλα έργα στην περιοχή, το έργο του Ακτίου με τον δυτικό άξονα, ενώ υπάρχει πολύ κοντά και η Εγνατία Οδός. Όμως, είναι και ένα πολύ σημαντικό έργο για την τοπική ανάπτυξη, γιατί συνδέει τρεις Περιφέρειες την Λευκάδα στα Ιόνια νησιά, την Ήπειρο και τη Δυτική Ελλάδα, ενώ είναι δίπλα στον Αμβρακικό Κόλπο που είναι ένα, μεγάλης έκτασης και τεράστιας σημασίας, οικοσύστημα. Θα ήθελα, όμως, να αναφέρω κάποια πράγματα, σε σχέση με τη διαδικασία στην εξέλιξη της υλοποίησης του έργου. Συνέβησαν πάρα πολλά πράγματα, όλα αυτά τα χρόνια, και υπήρχαν καθυστερήσεις. Καταρχήν, υπήρχαν οι καθυστερήσεις λόγω προβλημάτων, είτε από την Αρχαιολογία, είτε από άλλες ελλείψεις στον σχεδιασμό. Σημασία έχει, όμως, ότι στη συνέχεια, φτάσαμε στο κρίσιμο σημείο που θα έπρεπε να γίνει κάποια επιλογή για τον τρόπο συνέχισης του έργου.

Ο κ. Σιμόπουλος, είπε, ότι θα μπορούσε στις προηγούμενες εργολαβίες να έχει δοθεί μία συνέχεια με συμπληρωματικές συμβάσεις. Βεβαίως, αυτό δεν είμαι σε θέση να το κρίνω, διότι δεν έχω γνώση των στοιχείων, για το κατά πόσο οι τέσσερις, εν εξελίξει, εργολαβίες είχαν τις δυνατότητες και τις προϋποθέσεις να μπορέσουν να ανταποκριθούν σε αυτό, διότι παρατηρήθηκαν πάρα πολλές αδυναμίες και προβλήματα.

Εν πάση περιπτώσει, η επιλογή να πάμε σε μία εργολαβία «σκούπα», δηλαδή, η επιλογή της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ το 2018, ίσως τελικά, εκεί που είχαν φτάσει τα πράγματα να ήταν μία λύση. Δεν ξέρω, αν ήταν η καλύτερη, αλλά ήταν μια λύση. Αυτό, όμως, δείχνει και την αντίφαση της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ και του τότε Υπουργού, του κ. Σπίρτζη, γιατί από τη μία πλευρά, προχώρησε στην κατάτμηση ενός ενιαίου έργου νέου, του «Πάτρα-Πύργος» σε οκτώ εργολαβίες, ενώ από την άλλη πλευρά, μάζευε τις τέσσερις εργολαβίες σε ένα έργο. Οι καθυστερήσεις, προφανώς, από το 2015 που ανέλαβε ο ΣΥΡΙΖΑ, μέχρι το 2018, ήταν πολλές και από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ αλλά και από την πλευρά της Κυβέρνησης Ν.Δ.. Υπάρχει μία καθυστέρηση δεκαοκτώ μηνών, διότι η επιλογή του Υπουργείου, όταν ανέλαβε η νέα Κυβέρνηση, ήταν να ματαιώσει αυτόν τον διαγωνισμό του 2018.

Αυτή η επιλογή, όμως, προσέκρουσε στην προσφυγή της Ανεξάρτητης Αρχής Προδικαστικών Προσφυγών, τον Ιανουάριο του 2020 -η απόφαση του Υπουργείου ήταν στις 9/1/2020- και μετά το Υπουργείο έκανε προσφυγή στο Συμβούλιο της Επικρατείας, για να ακυρώσει την απόφαση της Ανεξάρτητης Αρχής Προδικαστικών Προσφυγών. Έτσι, λοιπόν, φτάσαμε στο Συμβούλιο της Επικρατείας που επανάφερε τα πράγματα στην εξέλιξη του διαγωνισμού του 2018. Έτσι, έχουμε τη γνωστή διαδικασία, τα είπε ο κ. Υπουργός και έτσι είναι. Ζητήθηκαν εγγυητικές, ζητήθηκε η συνέχιση της συμμετοχής στη διαγωνιστική διαδικασία, στην οποία ανταποκρίθηκε μία εταιρεία και αυτή τη στιγμή, έχουμε την εξέλιξη για την εκτέλεση και την υλοποίηση του έργου. Αντί, λοιπόν, να έχουμε επιτάχυνση για το έργο, είχαμε και μία πρόσθετη καθυστέρηση. Δεν ξέρω, αν η διαδικασία του Υπουργείου ήταν τελικά ο τρόπος για να απεμπλακεί η διαδικασία ή αν υπήρχαν και άλλα πράγματα στα οποία είχε «κολλήσει». Ίσως, ο κ. Υπουργός, να μας πει περισσότερα πράγματα στη δευτερολογία του.

Επί της ουσίας, για να κλείσω, θα ήθελα να ρωτήσω κάποια πράγματα. Πρώτον, προβλέπεται στη σύμβαση προαίρεσης για ένα έργο σύνδεσης της απόληξης του άξονα Ακτίου - Αμβρακίας με την Ιόνια Οδό, ένα ποσό των δέκα εκατομμυρίων με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται σε αυτό. Είναι ένα έργο που, προφανώς, δεν υπήρχε στην αρχική σύμβαση. Η ερώτηση είναι, δεν θα μπορούσε να είναι μέσα στη νέα εργολαβία; Αν όχι τώρα, αφού συνεχίζουμε τον διαγωνισμό του 2018, γιατί δεν έγινε τότε πρόβλεψη και για την κατασκευή αυτού του τμήματος; Τώρα θα πάμε στο δικαίωμα της άσκησης της προαίρεσης από τον ανάδοχο μέσα σε δύο χρόνια. Άρα, και εκεί θα υπάρξει μία καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου και θα μείνει «τυφλό» σε αυτό το σημείο.

Η δεύτερη ερώτηση, αφορά στο αν υπάρχουν απαιτήσεις ή διεκδικήσεις από την πλευρά των προηγούμενων αναδόχων. Απ’ ότι γνωρίζουμε, υπάρχει μία αίτηση ακύρωσης από μία κοινοπραξία που θα εκδικαστεί τον Δεκέμβριο, δηλαδή, αυτόν τον μήνα. Δεν ξέρω αν αυτό επηρεάζει την εξέλιξη του έργου. Επίσης, θέλω να ρωτήσω, αν υπάρχουν διεκδικήσεις ή ρήτρες από την πλευρά του Δημοσίου προς τους προηγούμενους αναδόχους.

Δηλαδή, το ερώτημα είναι, κατά πόσο το «τοπίο» έχει ξεκαθαρίσει με τις προηγούμενες εργολαβίες και κατά πόσο υπάρχουν, από τη μία ή από την άλλη πλευρά, εκκρεμότητες.

Η τελευταία ερώτηση που θέλω να κάνω είναι η εξής. Αν το δικαίωμα της προαίρεσης δεν ασκηθεί από τον ανάδοχο τι θα έχουμε; Θα έχουμε διαδικασία δρομολόγησης ενός νέου διαγωνισμού και ανάθεση σε κάποιον άλλον εργολάβο; Αυτό σημαίνει, ότι θα πάμε αρκετά πίσω και θα έχουμε και νέες καθυστερήσεις.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Εάν έχω σωστές σημειώσεις, η αρχική εργολαβία είχε δημοπρατηθεί το 2009, επί Νέας Δημοκρατίας και υπεγράφη το 2010. Το συνολικό κόστος της, τότε, μετά την έκπτωση, ήταν 120 εκατομμύρια, αν δεν κάνω λάθος. Είχε πει ο κ. Υπουργός, ότι το πρόβλημα σε αυτού του είδους τις εργολαβίες είναι η κατάτμηση. Σύμφωνα με τις δικές μου σημειώσεις, το πρώτο έργο δόθηκε σε τέσσερις εταιρείες, συμφερόντων, όμως, της ΑΕΓΕΚ. Ουσιαστικά, δηλαδή σε μία. Άρα, γιατί υπήρξε πρόβλημα ή γιατί υπάρχει γενικότερα πρόβλημα μόνο με τις κατατμήσεις, ενώ απ’ ότι καταλαβαίνω, υπάρχει πρόβλημα γενικότερα και με τις εταιρείες.

Τελικά, ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε μόνο η τέταρτη εργολαβία, δηλαδή, τα 13,4 χιλιόμετρα, αυτή που είχε και το χαμηλότερο κόστος. Αυτό δημιουργεί κάποια εντύπωση για ποιον λόγο να ολοκληρωθεί μόνο η τέταρτη εργολαβία, αυτή με το χαμηλότερο κόστος. Σε ότι αφορά στο ποσοστό ολοκλήρωσης του έργου, αυτή τη στιγμή, είναι αυτά τα 15 χιλιόμετρα;

Η δεύτερη μου ερώτηση είναι, γιατί προηγείται από άλλα έργα αυτός ο συγκεκριμένος δρόμος. Δηλαδή, ποια είναι η χρησιμότητα του έργου; Μήπως οφείλεται στο ότι είναι αεροδρόμιο της Fraport και γι’ αυτό προηγείται; Ενδεχομένως, κατά την άποψή μου, να προηγούνται άλλοι δρόμοι που θα έπρεπε να προσεχθούν.

Τρίτον, το κόστος, ανά χιλιόμετρο, είναι 2,8 εκατομμύρια, ενώ στις τρεις αρχικές εργολαβίες ήταν, κατά μέσο όρο, 3,3 εκατομμύρια. Δηλαδή, το κόστος είναι χαμηλότερο κατά 15%. Είναι λογικό αυτό, αν λάβουμε υπόψιν, ότι το 1/3, περίπου, έχει γίνει και λογικά υπάρχει μείωση του κόστους με τα ημερομίσθια, κ.λπ., σε σχέση με το 2009; Δεν θα έπρεπε να είναι χαμηλότερο, σύμφωνα με τα συγκεκριμένα στοιχεία;

Τέταρτον, γιατί είναι ξεχωριστό το τμήμα της σύνδεσης με την Ιόνια Οδό και δίνεται ως προαιρετικό; Αυτό μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση. Τι σημαίνει προαιρετικό; Μέχρι να γίνει αυτή η σύνδεση πώς θα συνδέεται με την Ιόνια Οδό; Θα παραμείνει ως έχει; Γιατί είναι τόσο υψηλό το κόστος, 12,5 εκ., αν δεν κάνω λάθος, της σύνδεσης για ένα τμήμα που είναι, μόλις, 500 μέτρα; Είδα στη σύμβαση, ότι προαιρετικά μπορεί να κατασκευαστεί από τη «Μυτιληναίος» και ο κόμβος σύνδεσης στην Ιόνια 12. Δηλαδή, προαιρετικά τι σημαίνει;

Η επόμενή έχει σχέση με τη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Θα ήθελα, απλά, να ενημερωθώ τι ποσοστό του προϋπολογισμού καλύπτει; Το 85%, όπως όλα τα συγχρηματοδοτούμενα ή κάτι διαφορετικό;

Η τελευταία ερώτηση είναι γενικότερη. Θα ήθελα να ρωτήσω, ποια είναι η λογική των δημοσίων έργων από εδώ και πέρα; Δηλαδή, ποιες θα είναι οι προτεραιότητες της Κυβέρνησης από δω και πέρα; Υπάρχουν δρόμοι που για εμάς είναι πανάκριβοι, όπως ο Ε65 και δεν αποτελεί προτεραιότητα. Από την άλλη πλευρά, είδα, ότι η μελέτη Πισσαρίδη προτείνει σιδηροδρομικά έργα και ειδικά συνδέσεις με λιμάνια. Κατά τη δική μας άποψη, θα ήταν καλύτερο να γίνουν άλλα έργα. Έχουμε αρκετά έργα υποδομής στην Ελλάδα, όπως εγγειοβελτιωτικά, έργα που αφορούν την παραγωγή, κ.λπ..

Τέλος, σε αφορά στους δρόμους, κατά την άποψή μας, προέχει ο ΒΟΑΚ στην Κρήτη, στον οποίο γίνονται πολλά ατυχήματα. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς δεν είμαστε εδώ, κύριε Βιλιάρδε, να πούμε ποιος είναι ο πιο χρήσιμος δρόμος. Το κομμάτι αυτό, για την ιστορία, όμως, επειδή το ξέρουμε πολύ καλά και θα το πουν και άλλοι συνάδελφοι, επικοινωνεί με Άκτιο και φτάνει μέχρι την Ηγουμενίτσα. Άρα, είναι ο παραλιακός δρόμος που συνδέει και είναι ένα κομμάτι 60 χιλιομέτρων, το οποίο δεν είναι καν, όπως ήταν ο παλιός εθνικός δρόμος. Είναι πολύ χειρότερο, όχι μόνο με την έννοια του οδοστρώματος, αλλά με την έννοια των στροφών. Είναι ένας πάρα πολύ επικίνδυνος δρόμος. Από ΄κει περνάνε μεγάλα φορτηγά. Οι συνάδελφοι που πηγαίνουν από τη Δυτική Ελλάδα το γνωρίζουν.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Το ξέρω. Έχω πάει στην Λευκάδα αρκετές φορές.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βέβαια, όταν ξεκίνησε ο δρόμος αυτός δεν υπήρχε Fraport. Δεν υπήρχε Fraport και αεροδρόμιο τότε. Υπήρχε η οδική σύνδεση της δυτικής πλευράς. Αυτή ήταν η σκοπιμότητα τότε εκείνης της Κυβέρνησης.

Τον λόγο έχει ο κ. Μωραϊτης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ. Γνωρίζετε την περιοχή, κύριε Πρόεδρε, και παρέχετε και την κατάλληλη ενημέρωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα περίμενε κανείς μία τέτοια συζήτηση, όπου ένας Υπουργός ενημερώνει την Επιτροπή για ένα τόσο σημαντικό έργο, να είναι μία θετική στιγμή για το Κοινοβούλιο και για την Επιτροπή μας, γιατί πιστεύω, ότι αυτό το έργο είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό έργο, το οποίο έρχεται να «κουμπώσει» στην Ιόνια Οδό και να βγάλει τη Δυτική Ελλάδα, τις δυτικές ακτές της Αιτωλοακαρνανίας, τη Λευκάδα και την Πρέβεζα από την αφάνεια. Γι’ αυτό θεωρώ, ότι είναι πολύ σημαντικό έργο αυτό το οποίο γίνεται. Όμως, κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να πω, ότι, όταν κάποιος Υπουργός φέρνει ένα τέτοιο έργο, σέβεται το ιστορικό αυτού του έργου. Από αυτά που άκουσα σήμερα, αλλά και από αυτά που διάβασα σε ένα δελτίο τύπου που βγάλατε τις προηγούμενες ημέρες, λυπάμαι πάρα πολύ, αλλά είμαι αναγκασμένος να πω, ότι όλα αυτά τα οποία έγιναν ανέδειξαν τις εσκεμμένες επικοινωνιακές σας αδυναμίες που βγήκαν όλο αυτό το διάστημα.

Να ξεκινήσω, λοιπόν, από τον Ιούλιο του 2019 και να θυμίσω, ότι εσείς ήσασταν αυτός που με τις δηλώσεις σας, στην ουσία, προαναγγείλατε την ακύρωση του διαγωνισμού. Θέλω να θυμίσω, ότι, τότε λέγατε -και το είπατε και σήμερα, αλλά δεν είπατε όλο το απόσπασμα της τοποθέτησής σας- ότι «ερχόμαστε για να επανεξετάσουμε τον διαγωνισμό και να βρούμε τη βέλτιστη λύση» και προσθέσατε τη φράση «για να τελειώνουμε με τα μεγάλα επαναστατικά λόγια που τελικά φέρνουν καθυστερήσεις, συμπληρωματικές συμβάσεις και οικονομικές υπερβάσεις».

Για να ξεκαθαρίσουμε, το 2009, ο Γιώργος Σουφλιάς έκανε το έργο με αυτούς τους τέσσερις διαφορετικούς διαγωνισμούς, τις τέσσερις δημοπρατήσεις. Άρα, για τη «σαλαμοποίηση» θα απευθυνθείτε προς το Κόμμα σας, θα απευθυνθείτε προς τον Γιώργο Σουφλιά, προκειμένου να σας πει για ποιον λόγο ξεκίνησε έτσι το έργο τότε.

Δεύτερον, το οποίο το θεωρώ πολύ σημαντικό. Πώς ξεκίνησε το έργο το 2009 και τι ανακαλύψαμε από το 2010 και μετά; Σε αυτή την Αίθουσα τυχαίνει να είμαι από το 2004 και παρακολουθώ αυτό το έργο από το 2008. Ήταν όλα στον «αέρα» και ήταν ένα έργο προβληματικό. Η δημοπράτηση του έργου ήταν προβληματική. Είχε χιλιάδες προβλήματα, ήταν διαπλεκόμενη θα προσθέσω, και ήταν στον «αέρα» όλες οι γεωλογικές και οι περιβαλλοντικές μελέτες και «έτρεχαν» όλες οι επόμενες κυβερνήσεις να δουν πώς θα ολοκληρώσουν μία σειρά από μελέτες από ένα πρόχειρο έργο, το οποίο προεκλογικά ήθελε ο κ. Σουφλιάς και το Κόμμα σας τότε, να δώσει σε συγκεκριμένο εργολάβο.

Το πρωτόγνωρο που κάνατε σήμερα, παρ’ ότι προσπαθήσατε να μας δώσετε κάποια στοιχεία, είναι, ότι δεν παρουσιάστηκε το πραγματικό ιστορικό του έργου. Το πρωτοφανές είναι, ότι ο κ. Καραμανλής, ο όποιος έχει ακυρώσει τη διαγωνιστική διαδικασία του έργου και έχει υποχρεωθεί από το ΣτΕ να ακυρώσει την παρανομία του, δηλαδή, τη δική του απόφαση, έρχεται σήμερα εδώ και στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και στα δελτία τύπου, να «πανηγυρίσει», ότι έρχεται να τελειώσει ένα μεγάλο έργο πνοής. Βεβαίως, είναι ένα μεγάλο έργο πνοής, αλλά δεν είναι ένα έργο, το οποίο έχει την υπογραφή σας και αυτό να το ξεκαθαρίσουμε. Για να αποκαταστήσουμε την αλήθεια, τέσσερις εργολαβίες, οι δύο έχουν παραδοθεί, η μία ολοκληρωμένη, η άλλη έχει κάτι λίγο. Οι άλλες δύο εργολαβίες, η μία έχει φτάσει στο 41% και η άλλη στο 67%. Σήμερα, έρχεστε και επαναφέρετε, ότι έκανε ο Σπίρτζης το 2018 και σε αυτό μάς καλείτε να συμφωνήσουμε και σε αυτό έρχεστε να μας ενημερώσετε.

 Άρα, λοιπόν, δημιουργήσατε μία σειρά από εντυπώσεις, όλο το προηγούμενο χρονικό διάστημα. Το κάνατε και σήμερα και λυπάμαι. Πράγματι, είπατε, ότι το έργο είναι «ταλαιπωρημένο». Ναι, είναι ένα «ταλαιπωρημένο» έργο και σας εξήγησα, γιατί είναι «ταλαιπωρημένο». Είναι «ταλαιπωρημένο», γιατί ξεκίνησε άσχημα. Σήμερα, όμως, μιλήσατε πάλι για ευθύνες, μιλήσατε πάλι για «σαλαμοποίηση» και κλείσατε την ομιλία σας, λέγοντας, ότι βάζετε μπρος ένα έργο μεγάλο.

Έρχομαι να σας πω, λοιπόν, επειδή θα συμφωνήσω με τους κινδύνους που θέσατε, ότι έχετε την ευθύνη μιας καθυστέρησης για την ολοκλήρωση αυτού του σημαντικού έργου, για πάνω από ένα χρόνο. Όταν έρχεστε και βάζετε όλες τις ημερομηνίες για το 2023, ότι πρέπει να ολοκληρωθεί το έργο, γιατί αν δεν ολοκληρωθεί μέχρι το 2025, θα καταβάλουμε χρήματα από εθνικούς πόρους και θα πρέπει όλα τα χρήματα της Ε.Ε. να τα γυρίσουμε πίσω, έχετε κι’ εσείς σε αυτό ένα μεγάλο μερίδιο ευθύνης. Αν αυτό που βρήκατε από τον κ. Σπίρτζη στο Υπουργείο, το προχωρούσατε και δεν «παίζατε» όλα αυτά τα επικοινωνιακά «παιχνίδια» που παίξατε για ένα μεγάλο διάστημα, αυτή τη στιγμή που μιλάμε, το έργο αυτό θα προχωρούσε, θα δούλευε και θα ολοκληρωνόταν, σίγουρα, στα χρονικά περιθώρια που είχαν τεθεί.

Θέλω και περιμένω από τον κ. Καραμανλή, που είναι ένας νέος πολιτικός, να λάβει σοβαρά τον ρόλο του. Δεν θέλω να πιστεύω, ότι «προσγειώθηκε» στη χώρα μας το 2019, γιατί από τις δηλώσεις που κάνει και από αυτά που λέει πολλές φορές και σε θέματα που είναι της αρμοδιότητάς του -και θέλω να πιστεύω, ότι έχει καλούς ανθρώπους δίπλα του να τον ενημερώνουν για τι ακριβώς συμβαίνει- δείχνει το αντίθετο. Πρέπει, κύριε Καραμανλή, από δω και πέρα, να λάβετε σοβαρά τον ρόλο σας. Διαχειρίζεστε ένα «χαρτοφυλάκιο» αρκετά κρίσιμο. Θεωρώ ότι το Ταμείο Ανάκαμψης θα έρθει και πράγματι, όπως είπε και ο κ. Παππάς πριν, θα βοηθήσει πολλά έργα να ξεκινήσουν ή κάποια άλλα να τελειώσουν. Όμως, από εσάς, κύριε Υπουργέ, αυτό το οποίο περιμένουμε, είναι να αφήσετε τα πολιτικά «παιχνίδια», να μην μιλάτε για ιδεοληψίες, όπως, δυστυχώς, έκανε και ο κ. Σιμοπούλος, και να στρωθείτε στη δουλειά για να παράξετε έργο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

 Τον λόγο έχει ο κ. Παπαναστάσης.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Η ιστορία αυτού του δρόμου, όπως προαναφέρθηκε, ξεκινάει το 2008 -2009, επί Κυβέρνησης Καραμανλή, με αρμόδιο τότε Υπουργό τον Γιώργο Σουφλιά. Χωρίς την παραμικρή πρόθεση υπερβολής, μπορούμε να πούμε, ότι ο δρόμος αυτός αποτελεί το σύγχρονο «γεφύρι» της Άρτας και αν η μυθοπλασία αναφέρει τη θυσία της γυναίκας του πρωτομάστορα, εδώ υπάρχει μία τραγική διάσταση, ότι σε αυτόν τον δρόμο «χάθηκαν» δεκάδες ζωές τα τελευταία δυόμισι χρόνια. Τα χωριά, από την Αμφιλοχία μέχρι το Άκτιο, καθημερινά, κλαίνε αυτούς τους ανθρώπους, οι οποίοι, κατά κανόνα, ήταν και νέοι.

Λόγω των εξωπραγματικών, σε ύψος, εκπτώσεων που έδιναν οι εργολάβοι στις προηγούμενες αναθέσεις μέχρι σήμερα για την κατασκευή του αυτοκινητόδρομου, γινόταν, εκ των προτέρων, γνωστό, ότι ο εργοληπτικός τους βίος θα ήταν μικρός κι’ έτσι ακριβώς γινόταν. Όλες οι μέχρι σήμερα κυβερνήσεις ανέχθηκαν, για να μην πούμε «σιγοντάρισαν», αυτή την πρακτική. Γνώριζαν πάρα πολύ καλά, εκ των προτέρων, ότι οι μελέτες, αλλά και οι προσφορές και οι εκπτώσεις που έδιναν, θα ήταν βραχύβιες.

Μετά από τόσα χρόνια, το οδικό τμήμα «Αμφιλοχίας-Λουτρό» έχει προχωρήσει, περίπου, στο 50% με 60%. Το υπόλοιπο τμήμα «Λουτρό-Βόνιτσα» βρίσκεται, περίπου, στο 30%. Επιπλέον, οι εργολάβοι είχαν και ένα πλεονέκτημα, ότι τα αδρανή υλικά, τα οποία ήταν αναγκαία για τη δημιουργία της υποδομής του οδοστρώματος, τα έπαιρναν δίπλα, ακριβώς, από τους δρόμους. Άρα, μείωναν σημαντικά το κόστος. Εμείς οι κάτοικοι της περιοχής αυτής το γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά. Δυστυχώς, αυτή την κατάσταση την ανέχθηκαν όλες οι, μέχρι σήμερα ,κυβερνήσεις.

Σήμερα έρχεται ο κ. Υπουργός και μας ενημερώνει, ότι ξεκινά ένας νέος κύκλος, πολλά υποσχόμενος. Εμείς, πραγματικά, θα θέλαμε να την πιστέψουμε αυτή τη θέση της Κυβέρνησης, αλλά έχουμε πολλούς λόγους να μην το κάνουμε αυτό. Έτσι κι’ αλλιώς, ακόμη και αν αυτό το έργο προχωρήσει, τουλάχιστον, σύμφωνα με τις προηγούμενες μελέτες που υπήρξαν, η διασύνδεση των χωριών που βρίσκονται, κατά μήκος του δρόμου, είναι προβληματική. Αναφέρομαι στους κάθετους άξονες που συνδέουν τα χωριά που βρίσκονται πάνω σε αυτόν τον δρόμο, Όμως, και στο, ήδη, κατασκευασμένο κομμάτι «Βόνιτσας-Ακτίου», τα προβλήματα είναι πάρα πολύ σημαντικά. Δυστυχώς, δεν υπάρχει καμία πρόθεση λύσης τους.

Για παράδειγμα, οι κόμβοι εξόδου που υπάρχουν, όπως ο κόμβος έξω από την Βόνιτσα, είναι, πραγματικά, προβληματικός. Οι άνθρωποι που τον χρησιμοποιούν ξέρουν, ότι δεν μπορούν κινηθούν προς όλες τις κατευθύνσεις. Στο Αεροδρόμιο του Ακτίου τα έργα απορροής των ομβρίων υδάτων είναι ανύπαρκτα και τα αποτελέσματα τα ζουν, όσοι κυκλοφορούν σε αυτό τον δρόμο και μάλιστα υπάρχει και αυξημένο ύψος βροχόπτωσης σε αυτές τις περιοχές. Κι’ αυτό, γιατί δεν έγινε το, απόλυτα, λογικό αίτημα του συνόλου των φορέων της περιοχής, δηλαδή, η υπογειοποίηση ενός μικρού τμήματος που τέμνει τον διάδρομο προσγείωσης-απογείωσης του Αεροδρομίου του Ακτίου. Υπάρχουν, βέβαια, φανάρια, γιατί είναι εμφανής η επικινδυνότητα, όταν τα αεροσκάφη προσγειώνονται ή απογειώνονται σε πολύ χαμηλό ύψος, καθώς περνάνε αυτοκίνητα από εκεί, όμως, δεν δικαιολογείται αυτό σε έναν σύγχρονο αυτοκινητόδρομο.

Τέλος, έχει αχρηστευτεί ένα πολύ μεγάλο μέρος του παράλληλου, με αυτόν τον αυτοκινητόδρομο, οδικού δικτύου που, κατά κανόνα, χρησιμοποιείται από τους αγρότες της περιοχής, γιατί δεν προβλέφθηκε η διέλευση με κάποιον τρόπο, είτε με γέφυρες, είτε κάπως αλλιώς θα μπορούσε να γίνει αυτό, ούτως ώστε μπορούν να περνάνε από τη μία πλευρά στην άλλη. Αυτό το παράλληλο οδικό δίκτυο έχει γεμίσει «τυφλούς» δρόμους. Δεν μπορούν οι άνθρωποι να πάνε στα κτήματά τους. Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Υπουργό, ποιες είναι οι προβλέψεις για την αντιμετώπιση αυτών των κακοτεχνιών.

Κλείνοντας, θα ήθελα να θέσω και άλλη μία διάσταση, σε σχέση με την απαξίωση των κυβερνητικών προθέσεων ολοκλήρωσης αυτού του έργου. Οι άνθρωποι στην Αιτωλοακαρνανία, όχι απλά είναι καχύποπτοι, αλλά θεωρούν απίθανο, για άλλη μία φορά, να ολοκληρωθεί το έργο. Λένε τι είχαμε τι χάσαμε, το ίδιο θα ξαναγίνει. Ο δρόμος αυτός, έτσι κι’ αλλιώς, δεν είναι ένας δρόμος που εξυπηρετεί μία περιοχή με έντονη επιχειρηματικότητα. Είναι ένας δρόμος που χρησιμοποιείται από τους αγρότες, τους κτηνοτρόφους, τους κατοίκους των περιοχών. Έτσι κι’ αλλιώς, ο τουρισμός της Λευκάδας τροφοδοτείται, κυρίως, από τη Βόρεια Ελλάδα με την Εγνατία. Η εκτίμησή μας είναι, ότι δεν υπάρχει ζέση, για να χρησιμοποιήσω αυτήν την «ήπια» έκφραση, από πλευράς της Κυβέρνησης για να ολοκληρωθεί αυτός ο δρόμος. Αν, πραγματικά, υπήρχαν μεγάλα επιχειρηματικά συμφέροντα, ο δρόμος αυτός θα είχε τελειώσει, όχι απλά μέσα στο πρώτο χρονοδιάγραμμα, αλλά πολύ πιο νωρίς.

Όλα αυτά τα στοιχεία, πραγματικά, μάς κάνουν καχύποπτους και εκφράζουμε και την αγωνία των ανθρώπων αυτής της περιοχής, για το αν θα γίνει το έργο αυτό ή δεν θα γίνει.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Παπαναστάση, προφανώς, σήμερα ακούμε την ενημέρωση και ευχόμαστε όλοι να προχωρήσει το έργο. Σίγουρα, είναι σε μία άκρη και δεν έχει το ενδιαφέρον που έχουν άλλοι αυτοκινητόδρομοι. Αυτό είναι προφανές, αλλά δεν σημαίνει ότι δεν χρειάζεται. Επειδή είπατε και για τα υπόλοιπα, προφανώς, σήμερα δεν είναι ολοκληρωμένο κανένα κομμάτι. Αλίμονο, όμως, αν δεν είναι κλειστός ο αυτοκινητόδρομος σε συνέχεια ή σε παράκαμψη της Ιόνιας Οδού και να μπαίνει στην Εγνατία. Τότε τι κάνουμε; Αν περνάει ο καθένας με γεωργικό μηχάνημα, καταλαβαίνετε πόσο επικίνδυνο θα είναι. Δεν θα γίνουν αυτά φαντάζομαι. Δεν ξέρω τη μελέτη, αλλά το θεωρώ αυτονόητο.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ**: Θέλω να διευκρινίσω αυτό που είπα, ότι το έργο μπορεί να ήταν έτοιμο το 2018 και γι’ αυτό θα πρέπει να είναι πιο φειδωλοί στα σχόλιά τους οι συνάδελφοι από τον ΣΥΡΙΖΑ. Η Υπηρεσία της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Έργων, επί υπουργίας Σπίρτζη, είχε κάνει, κύριε Γκόκα εισήγηση, επειδή υπάρχει η δυνατότητα να υπάρχει αύξηση του αντικειμένου με συμπληρωματική σύμβαση της εργολαβίας, κατά 50%, να συνεχίσουν οι εγκατεστημένοι εργολάβοι την εργολαβία και οι οποίοι δεν είχαν πρόβλημα. Ήταν ενεργοί, είχαν υποκατασταθεί. Μάλιστα, είχαν και τη σύμφωνη γνώμη της υπηρεσίας διαχείρισης του ΕΣΠΑ.

Αν, λοιπόν, γινόταν αυτό, σήμερα που μιλάμε, το έργο θα ήταν έτοιμο και τα είκοσι πέντε άτομα, όπως είπε ο κ. Παπαναστάσης, που έχασαν τη ζωής τους, πιθανώς, θα ζούσαν. Οι ιδεοληψίες, λοιπόν, οδήγησαν αυτούς που έπαιρναν τότε τις αποφάσεις στο να μην κάνουν τις συμπληρωματικές συμβάσεις και να είμαστε τώρα σε αυτή την κατάσταση. Έχουμε την ευτυχή συγκυρία το Υπουργείο να φέρνει αυτή την εργολαβία, επιτέλους, με τη συμπληρωματική σύμβαση και το έργο να είναι έτοιμο μετά από δύο χρόνια.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών)**: Κύριε Πρόεδρε, θα απαντήσω σε μερικά από τα ερωτήματα που τέθηκαν από τους συναδέλφους.

Κύριε Βιλιάρδε, θα ξεκινήσω από εσάς. Αναρωτιέστε, γιατί προηγείται αυτό το έργο. Αυτό το έργο είναι ένα έργο που έχει ξεκινήσει, εδώ και πάρα πολλά χρόνια και κινδυνεύουμε με δημοσιονομική διόρθωση. Άρα, αν δεν γίνει, θα επιστρέψουμε στο πολλαπλάσιο χρήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το γεγονός, ότι βρίσκεται ένα αεροδρόμιο, δεν σημαίνει κάτι. Θα σας θυμίσω, ότι η FRAPORT ήρθε, με πόνο ψυχής βέβαια αλλά ήρθε, μετά την εκκίνηση αυτού του δρόμου. Επομένως, δεν νομίζω, ότι συνδέονται αυτά τα δύο.

 Σε ότι αφορά στο θέμα των εκπτώσεων, θα συμφωνήσω μαζί σας, ότι είναι ένα τεράστιο ζήτημα που θέλουμε να «θεραπεύσουμε» στον ν.4412/16 και θα είμαι στη διάθεσή σας να συζητήσω τις προτάσεις που κάνει η Κυβέρνηση, ώστε να βρούμε έναν τρόπο να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα των, ασυνήθιστα, μεγάλων εκπτώσεων που δίνονται. Με διάφορους τρόπους θεωρώ, ότι θα το καταφέρουμε, είτε με την ιδιωτική επίβλεψη, είτε με το να προτείνουμε και να προκρίνουμε περισσότερο τις μελέτες κατασκευής και άλλα πολλά τέτοια μέτρα που θα περιορίσουν την ασύδοτη έκπτωση που δίνεται. Ειδικά στα τελευταία χρόνια της κρίσης, αυτό το πρόβλημα μεγεθύνθηκε.

Είπατε για τα πεντακόσια μέτρα και την προαιρετική σύνδεση με την Ιόνια Οδό. Οι μελέτες αυτές δεν έχουν ολοκληρωθεί. Επομένως, θα το δούμε σε δεύτερο στάδιο.

Σε ότι αφορά στη συγχρηματοδότηση του έργου και ποια είναι η συμμετοχή του ελληνικού Δημοσίου, ο Γενικός Διευθυντής, μόλις, μου είπε, ότι είναι 50%.

Να απαντήσω στον κ. Γκόκα, για το κατά πόσο είναι ασφαλές το έργο και από άλλες δικαστικές προσφυγές. Η προσφυγή που έχει γίνει, δεν ασκεί καμία, μα καμία, επιρροή στη διαδικασία ολοκλήρωσης του έργου. Επομένως, το έργο θα είναι έτοιμο το 2023. Αυτό είναι δεδομένο. Από τη στιγμή που συμβασιοποιούμε, ξεκινάει η εκτέλεση του έργου και το έργο θα γίνει. Αυτός είναι ο στόχος.

Θα ολοκληρώσω με τις κατηγορίες της Αντιπολίτευσης, ειδικά του ΣΥΡΙΖΑ, που μας «κουνά το δάχτυλο». Μάλιστα, άκουσα τον κ. Μωραΐτη να μιλάει για διαπλοκή. Μιλάμε σοβαρά τώρα; Να μιλάει ο ΣΥΡΙΖΑ για διαπλοκή;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΩΡΑΪΤΗΣ**: (ομιλία εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ότι είστε Βουλευτής από το 2004 και άρα έχετε πολύ μεγάλη εμπειρία, αλλά σήμερα «ξεμπλοκάρει» το έργο, είναι δικό σας θέμα. Δεν είναι δικό μου. Εγώ είμαι Βουλευτής από το 2015, κύριε Μωραΐτη.

Είπε, επίσης, ο κ. Παππάς να πάρω τηλέφωνο τον κ. Σουφλιά. Ο κ. Σουφλιάς ήταν ο Υπουργός που ξεκίνησε τις συμβάσεις παραχώρησης, τις οποίες σύσσωμη, τότε, η Αντιπολίτευση, το 2006, ήταν εναντίον και τις οποίες ολοκληρώσατε εσείς. Την εποχή εκείνη, πολλά έργα, όπως και τη δεκαετία του ΄90 και του 2000, γίνονταν με κατατμήσεις. Επομένως, δεν καταλαβαίνω ποια είναι η μομφή και η ειρωνεία. Θα μπορούσα κι εγώ να σας απαντήσω, κύριε Παππά, και να σας πω να πάρετε κάποιον άλλον τηλέφωνο για το «Πάτρα-Πύργος». Η αστική μου παιδεία, όμως, δεν μου το επιτρέπει να «πέσω» στο επίπεδό σας. Να πάρετε τηλέφωνο, λοιπόν, κι’ εσείς αυτούς που δημιούργησαν όλα τα προβλήματα στο «Πάτρα- Πύργος».

Το ζήτημα εδώ, όμως, είναι, γιατί έχουμε φτάσει στο σημείο που έχουμε φτάσει. Φτάσαμε στο σημείο που φτάσαμε, γιατί έγιναν πολλά λάθη στο παρελθόν και εσείς μάς κατηγορείτε, ότι καθυστερήσαμε δεκαεπτά μήνες.  Αυτό, δηλαδή, που δεν κάνατε εσείς για τεσσεράμισι χρόνια, το κάναμε εμείς σε δεκαεπτά μήνες. Εάν είναι αυτή η μομφή σας, τη δέχομαι, διότι στον διαγωνισμό του 2018, επί της ουσίας, ποτέ δεν είχε υπογραφεί η σύμβαση. Άρα ,δεν είχαμε ανάδοχο.

Εμείς, εξαρχής, έχουμε πει ως Ν.Δ. και πριν έρθουμε στην Κυβέρνηση, ότι είμαστε εναντίον των κατατμήσεων. Καλό είναι να αναγνωρίζουμε τα λάθη του παρελθόντος και χαίρομαι, διότι και ο ΣΥΡΙΖΑ αναγνωρίζει το λάθος του παρελθόντος. Το 2018 στο έργο «Άκτιο-Αμβρακία», όπως πολύ σωστά σας είπε ο Βουλευτής του ΚΙΝΑΛ, ο κ. Γκόκας, στην ουσία, αναγνωρίσατε το λάθος της κατάτμησης του έργου «Πάτρα-Πύργος», που βέβαια, δεν έγινε για το έργο, έγινε για άλλους λόγους. Και αυτό το ξέρουν και οι πέτρες και τα μάρμαρα της Βουλής το ξέρουν. Μάλιστα, υπάρχουν και δικαστικές προσφυγές γι’ αυτά τα ζητήματα, έχει μπει και ο Εισαγγελέας σε αυτό το ζήτημα, γιατί υπάρχουν καταγγελίες. Επομένως, «στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάμε για σκοινί».

Αντί, λοιπόν, να έρθουμε εδώ σήμερα και να αναγνωρίσουμε, ότι έγιναν λάθη στο παρελθόν, ασκούμε κριτική. Και δεν έχει ευθύνη μόνο ο ΣΥΡΙΖΑ γι’ αυτό. Εγώ δεν είπα κάτι τέτοιο, ούτε ήμουν επιθετικός στην πρωτολογία μου. Είπα, ότι οι ευθύνες αυτές είναι διαχρονικές. Όλοι κάνουμε λάθη και μαθαίνουμε από τα λάθη μας.

Μας είπατε, ότι ακυρώσαμε τον διαγωνισμό που «κατέπεσε» στο ΣτΕ. Ακυρώσαμε τον διαγωνισμό, γιατί ένας πολύ συγκεκριμένος εργολάβος, που ειδικεύεται στις προσφυγές, έκανε προσφυγή. Τελικά ακολουθήσαμε τις διαδικασίες και μέσα σε δεκαεπτά μήνες το έργο αυτό προχωράει. Η δε κατηγορία, «γιατί δεν ολοκληρώνετε τα έργα που εμείς έχουμε παραδώσει ή εμείς έχουμε κάνει», εγώ σε αυτή εδώ την Αίθουσα, ακριβώς, σας είχα πει για συγκεκριμένα έργα που είχατε κάνει εσείς και τα ολοκληρώνουμε εμείς. Είχα πει, ότι εσείς τα ξεκινήσατε. Στο συγκεκριμένο έργο, όμως, κάνατε μηδέν, όπως και στη Γραμμή 4 του ΜΕΤΡΟ που ξεμπλοκάραμε κάνατε μηδέν. Αυτό που αφήσατε ήταν μία «ανωριμότητα» μελετών και δεκαεπτά μήνες τώρα «τρέχουμε» να «ωριμάσουμε» έργα, για να μπορέσουμε να τα βάλουμε στο Ταμείο Ανάκαμψης, για να μπορέσουμε να τα βάλουμε στα συγχρηματοδοτούμενα «εργαλεία» και στο ΕΣΠΑ και στο νέο ΣΕΣ , γιατί, όπως πολύ καλά γνωρίζουμε, εάν δεν έχεις «ωριμότητα» μελετών δεν μπορείς να δημοπρατήσεις έργα.

Μην μπαίνουμε, λοιπόν, σε αυτή τη διαδικασία του να «κουνάμε το δάχτυλο», όταν αυτό που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ είναι, όντως, να ολοκληρώσει, κύριε Παππά, κάποια έργα συμβάσεων παραχώρησης, στα οποία ήσασταν αντίθετοι. Όμως, το 2015 και το 2016, ολοκληρώθηκαν, διότι, κύριε Παππά, αυτά τα έργα ξεκίνησαν το 2006. Έτσι είναι τα μεγάλα έργα. Τα οδικά έργα των συμβάσεων παραχώρησης ξεκίνησαν το 2006, μελετήθηκαν, δημοπρατήθηκαν, συμβασιοποιήθηκαν, σταμάτησαν δύο φορές λόγω μνημονίου, έγινε το πρώτο restart, έγινε το δεύτερο restart, τα βρήκατε ολοκληρωμένα, σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό ,και βάλατε κι εσείς, όντως, το «λιθαράκι» σας και τελείωσαν. Νομίζετε, ότι ενδιαφέρει κανέναν σήμερα στην περιοχή, που έχουμε και τεράστια ζητήματα οδικής ασφάλειας, να μας βλέπει να τσακωνόμαστε ποιος φταίει και ποιος δεν φταίει; Αυτό που θέλουν είναι να ολοκληρωθούν τα έργα.

Θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, με κάτι άλλο. Τα έργα δεν έχουν, ούτε όνομα, ούτε κομματική χροιά. Τα έργα ανήκουν στον ελληνικό λαό. Άλλος τα ξεκινάει, άλλος τα δημοπρατεί και άλλος τα ολοκληρώνει. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Εάν δεν το καταλαβαίνουμε αυτό, που το έχουν καταλάβει σε όλη την Ευρώπη, τότε νομίζω ότι είμαστε άξιοι της μοίρας μας.

Το ζητούμενο είναι, λοιπόν, ότι το έργο αυτό ολοκληρώνεται. Θα είναι έτοιμο το 2023. Ένα έργο που -νομίζω σε κάτι που συμφωνούμε είναι, ότι έχει ταλαιπωρήσει όλη την περιοχή- μπαίνει στην τελική του ευθεία και αυτό θα το πιστωθεί και η σημερινή Κυβέρνηση, διότι αυτή κατάφερε να «ξεμπλοκάρει» τη διαδικασία. Μας αρέσει, δεν μας αρέσει, αυτή είναι η πραγματικότητα, χωρίς, όμως, να ακυρώνουμε ό,τι έχει γίνει στον τομέα των δημοσίων έργων και από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Ξέρετε ότι και ως Τομεάρχης, όταν ήμουν στην Αντιπολίτευση, όταν συμφωνούσαμε σε κάτι που έκανε τότε η Κυβέρνηση, ήμουν ο πρώτος που το αναγνώριζε. Δεν μπορεί, όμως, να υπερβάλλουμε και να λέμε πράγματα που δεν έχουν σχέση με την πραγματικότητα και το ιστορικό που ανέφερε η Αντιπολίτευση, λυπάμαι που το λέω, δεν έχει καμία, μα καμία σχέση, με την πραγματικότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μωραΐτης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, είπα στην αρχή της τοποθέτησής μου, ότι όταν έρχονται τέτοιες συμβάσεις προς ενημέρωση στη Βουλή, είναι από τις θετικές στιγμές του Κοινοβουλίου, το ξεκαθάρισα. Κύριε Υπουργέ, περίμενα, ειλικρινά από εσάς, να καταθέσετε ένα ιστορικό. Δεν το κάνατε, το αποκρύψατε. Είπα πριν, ότι έχετε δίπλα σας ικανούς υπηρεσιακούς, οι οποίοι θα μπορούσαν να σας έχουν δώσει μία εικόνα, για το τι έχει γίνει σε αυτό το έργο πριν αναλάβετε εσείς, και να μην λέτε σήμερα εδώ στην Αίθουσα, ότι επί ΣΥΡΙΖΑ, έγινε μηδέν, γιατί αυτό αδικεί και εσάς και τους ανθρώπους που σας περιβάλλουν και σας συμβουλεύουν. Αυτό να το ξεκαθαρίσουμε.

Τώρα, σε ότι αφορά αυτό που είπα, ότι είμαι από το 2004 στην Αίθουσα και έχω μεγαλύτερη εμπειρία από εσάς, γιατί εσείς ήρθατε το 2015, προφανώς με δικαιώνετε γι’ αυτό που σας είπα, ότι «προσγειωθήκατε» στη χώρα το 2019. Μπορεί να μπήκατε το 2015 στη Βουλή, αλλά το τι γίνεται στη χώρα, το αντιληφθήκατε το 2019. Σας λέω, λοιπόν, ότι εγώ ήμουν απέναντι από αυτό το έργο, από το 2008, γιατί βλέπαμε που πηγαίνει όλη αυτή η ιστορία. Δεν ξέρω, αν οι υπηρεσιακοί που είναι εδώ σήμερα, δίπλα σας, θυμούνται μία σύσκεψη του 2009, που υπήρχε ένας προβληματισμός μεγάλος, διότι ήταν όλες οι μελέτες στον «αέρα», για το αν θα πρέπει να προχωρήσει με τον τρόπο που το πήγαινε ο κ. Σουφλιάς. Εγώ αντιλαμβάνομαι το άγχος σας και την αγωνία σας να παρουσιάσετε αυτούς τους δεκαοκτώ πρώτους μήνες ένα έργο.

Κλείνω, επαναλαμβάνοντας αυτό που είπα και πριν. Αυτό είναι ένα έργο που δεν έχει την υπογραφή σας και μας φέρνετε μία σύμβαση της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, που τη βάλατε σε περιπέτειες και σήμερα επιστρέφετε πίσω στο 2018, χάνοντας έναν χρόνο και κάτι και διακινδυνεύοντας για το έργο αυτό τις ημερομηνίες του 2023 και του 2025.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με αυτό που άρχισα πριν. Είναι πολύ σημαντικό έργο για τη περιοχή μας αυτό. Είναι μία καρμανιόλα όλο το παλιό οδικό δίκτυο, το γνωρίζετε όλοι οι συνάδελφοι, γιατί περνάτε και το βλέπετε και πρέπει να ολοκληρωθεί. Είμαι σε αυτούς που πιστεύω, ότι αυτό το έργο θα ολοκληρωθεί. Δεν θέλω να μπω και δεν μπήκα και πριν στο ποιοι εργολάβοι μπήκαν απ’ έξω και ποιοι πήραν το έργο. Θεωρώ, ότι η χώρα αυτή έχει άξιες ελληνικές τεχνικές εταιρείες που έχουν παραδώσει μεγάλα έργα και έχουν εμπειρία. Θέλω να πιστεύω, ότι θα πιάσουν και τους χρονικούς στόχους.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Θα ήθελα να πω, ότι η ασφάλεια και οι ζωές των ανθρώπων είναι το κυριότερο και το σημαντικότερο. Όμως, και η συμβολή αυτού του έργου στην τοπική και την ευρύτερη εθνική ανάπτυξη θα είναι σημαντική.

Θα ήθελα να κάνω μόνο δύο παρατηρήσεις. Καταρχήν, ως ερώτημα προς τον κ. Υπουργό, έθεσα και το εξής: Ανεξάρτητα, βέβαια, με το αποτέλεσμα της ολοκλήρωσης του έργου, που επιθυμούμε και κατά τη διαβεβαίωση του κ. Υπουργού, ότι θα είναι στο τέλος του 2023, που μακάρι να επιβεβαιωθεί στην πράξη, η ερώτησή μου αφορούσε, άσχετα με το αποτέλεσμα της ολοκλήρωσης του έργου, αν υπάρχουν διεκδικήσεις για αποζημιώσεις από τους παλιούς εργολάβους ή και διεκδικήσεις από ρήτρα έναντι των εργολάβων από τη πλευρά του Δημοσίου. Αυτό είναι το ένα ερώτημα, για να έχουμε μία πλήρη γνώση των θεμάτων.

Το δεύτερο, έχει να κάνει με τον κ. Σιμόπουλο, ο οποίος αναφέρθηκε στο 2015. Αυτό που δεν γνωρίζω είναι, αν από την πλευρά των υπηρεσιών τα πράγματα ήταν ξεκάθαρα. Προφανώς, από κει και πέρα, ήταν θέμα πολιτικής απόφασης. Δεν μπορώ να το γνωρίζω. Αν ήταν εδώ κάποιος αρμόδιος, ίσως, ο κ. Σπίρτζης, θα μπορούσε να μας το επιβεβαιώσει. Υπάρχουν τα τεχνικά και τα υπηρεσιακά θέματα και υπάρχουν και οι πολιτικές αποφάσεις.

Κύριε Υπουργέ, κλείνοντας, αναφερθήκατε στις πρώτες συμβάσεις παραχώρησης που ψηφίστηκαν το 2007.Τότε, το ΠΑ.ΣΟ.Κ., παρ’ ότι είχε τις ενστάσεις του για ένα μεγάλο φάσμα θεμάτων γύρω από αυτές τις συμβάσεις, τις είχε ψηφίσει στη Βουλή.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν πρέπει να ξεχνάμε, όμως, συνάδελφοι, για να είμαστε και δίκαιοι με όλους, ότι η πρώτη συμφωνία γι’ αυτό το έργο ήταν το 2009. Άρα, πριν αρχίσει η κρίση. Τότε, όλοι θυμόμαστε, ότι όλα λειτουργούσαν διαφορετικά. Το βλέμμα εκείνης της δεκαετίας ήταν διαφορετικό και γίνονταν και κατατμήσεις και όλα γίνονταν διαφορετικά. Βεβαίως, η πραγματικότητα μάς «προσγείωσε» και σήμερα, περίπου, δέκα χρόνια μετά, έρχεται μία σύμβαση που πιστεύουμε, ότι είναι μελετημένη και «θωρακισμένη». Γι’ αυτό και όλοι πιστεύουμε, πραγματικά, ότι οι ημερομηνίες που δίνονται θα έχουν αντίκρισμα και το έργο, επιτέλους θα τελειώσει.

Έγιναν πολλά. Προφανώς, υπάρχουν ευθύνες για όλο αυτό το διάστημα. Το ότι σήμερα, δέκα χρόνια μετά, συζητάμε αυτά που λέγαμε τότε και το ότι δεν έγιναν αυτά που είχαν μελετήσει να κάνουν, αυτοί που τα αποφάσισαν, προφανώς, υπάρχουν κάποιες ευθύνες. Κάτι δεν πήγε καλά, δεν χρειάζεται αυτό φιλοσοφία. Ο κόσμος που μας ακούει το καταλαβαίνει. Γι’ αυτό είπα, αυτή την ώρα, ας δούμε «το ποτήρι μισογεμάτο», ελπίζοντας, ότι αυτή τη φορά, αυτό που αποφασίζουμε, αυτό που αποφάσισε η Κυβέρνηση με αυτή τη σύμβαση, αυτό που εμείς επικροτούμε αυτή την ώρα, θα έχει πραγματικό αντίκρισμα και θα ολοκληρωθεί το έργο για καλό της τοπικής κοινωνίας, αλλά και γενικότερα των Ελλήνων που περνούν από την περιοχή.

Κύριε Υπουργέ, να απαντήσετε στις ερωτήσεις που σας ετέθησαν και να κλείσουμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Γκόκα, σας απάντησα στην ερώτησή σας και σας είπα, ότι η προσφυγή που έχει γίνει δεν έχει καμία επιρροή στη διαδικασία υλοποίησης. Οπότε δεν έχουμε πρόβλημα προσφυγών αυτή τη στιγμή και αυτό είναι ξεκάθαρο.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να μπω σε αντιπαράθεση. Το που «προσγειώθηκα» και που δεν «προσγειώθηκα» το ξέρω εγώ. Τουλάχιστον, «προσγειώθηκα» στο ίδιο Κόμμα, εκεί άνηκα πάντα.Η επίθεση σε έναν Υπουργό, όπως τον Γιώργο Σουφλιά που έβαλε πραγματικά τη «σφραγίδα» του στα οδικά έργα δεν είναι σωστό.Το να επιτίθεστε σε έναν Υπουργό, ο οποίος έβαλε τη «σφραγίδα» του στους μεγάλους αυτοκινητόδρομους με τη διαδικασία των συμβάσεων παραχώρησης, κάτι που την εποχή εκείνη, πραγματικά, ήταν μπροστά από την εποχή του και ολοκληρώθηκε αυτό και από εσάς, δεν είναι σωστό. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Βέβαια, πληρώσαμε κάτι παραπάνω με τα «πανωπροίκια» στους εργολάβους, αλλά τα ολοκληρώσαμε αυτά τα έργα. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Κοιτάξτε δεν θέλω να μπω σε αντιπαράθεση, αλλά όταν λέτε κάτι, θα παίρνετε μία απάντηση. Δεν καταλαβαίνω, γιατί αυτό σας εξοργίζει. Να κλείσω, λοιπόν, λέγοντας, ότι εγώ δεν είμαι εδώ πέρα για να κάνω αντιπαράθεση σε αυτά τα ζητήματα. Η αλήθεια, όμως, είναι ότι ήρθατε το 2015. Το 2018 κάνετε τη Σύμβαση, γίνεται, απολύτως, μηδέν και τώρα το έργο ξεκινάει. Έγινε κάποιο έργο από το 2015 έως το 2019; Όμως, αυτό δεν έχει σημασία, γιατί τώρα γίνεται, γιατί όλα τα έργα έχουν δικαστικές προσφυγές, έχουν προβλήματα. Επομένως, τώρα αυτή η αντιπαράθεση, δεν νομίζω, ότι βοηθάει κανέναν.

Εγώ, λοιπόν, κλείνοντας αυτή τη σύντομη τοποθέτησή μου, θέλω να πω, ότι αυτό που πρέπει να κάνουμε και αυτό που κάνουμε στο Υπουργείο και αυτό που γινόταν και στο παρελθόν στο Υπουργείο, γιατί και εσείς περάσατε από αυτό το Υπουργείο, κύριε Μωραΐτη, και ξέρετε τις δυσκολίες που υπάρχουν, είναι να αφήνουμε τους πολύ άξιους δημοσίους λειτουργούς που έχουμε να λειτουργούν, όπως πρέπει. Δηλαδή, να κάνουν τους ελέγχους, να «ωριμάζουν» έργα, διότι, τελικά, όλοι κρινόμαστε από αυτό που παραλάβαμε και από αυτό που θα παραδώσουμε.

Επομένως, εγώ θέλω να ξέρετε, αύριο το πρωί, φεύγοντας από το Υπουργείο, γιατί οι θέσεις αυτές ποτέ δεν είναι μόνιμες, θα έχουμε παραδώσει μία μελετητική «ωριμότητα» για κάποια έργα που θα μπορούν να συνεχιστούν. Λυπάμαι που το λέω, αλλά δεν βρήκαμε πολλά έργα «ώριμα». Θα μου πείτε, ότι ήταν οι δυσκολίες των συγκυριών. Ναι, ήταν, αλλά αυτή είναι η πραγματικότητα.

Η πραγματικότητα, λοιπόν, είναι, ότι η υποχρέωση του ελληνικού Δημοσίου και των Υπουργείων, ειδικά του Υπουργείου Υποδομών, που είναι ένα από τα λίγα Υπουργεία που έχει μία πολύ σημαντική τεχνική υπηρεσία με πάνω από χίλιους μηχανικούς, είναι να «ωριμάζουμε» έργα, γιατί τα έργα αυτά δεν γίνονται, ούτε σε ένα, ούτε σε δύο χρόνια. Παίρνουν το χρόνο τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να το κλείσουμε εδώ; Δεν έχει νόημα, κύριε Μωραΐτη.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Δεν θα μπω σε αντιπαράθεση. Ακούστε με λίγο. Το ότι δεν είχαμε στα χέρια μας το όλο ιστορικό του έργου σήμερα, ίσως, γι’ αυτό δημιουργήθηκε και αυτή η αντιπαράθεση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ιστορικό του έργου σας το ανέφερα. Μπορεί να μην σας αρέσει. Μπορεί να διαφωνείτε. Επί τέσσερα λεπτά μίλησα για το ιστορικό του έργου και εσείς έχετε μία άλλη αντίληψη του ιστορικού του έργου. Διαφωνούμε τι να κάνουμε τώρα; Είστε ο κάτοχος της απόλυτης αλήθειας;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Είπα πριν, ότι υπήρχαν τέσσερις εργολαβίες. Οι δύο έχουν περαιωθεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ποιες έχουν περαιωθεί;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Ο δρόμος «Βόνιτσα-Άκτιο» έχει δοθεί σε κυκλοφορία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχει δοθεί, αλλά μιλάμε για ένα τμήμα.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Έχει δοθεί στην κυκλοφορία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Γύρω από το αεροδρόμιοδεν έχει τελειώσει.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΜΩΡΑΪΤΗΣ:** Έχει δοθεί στην κυκλοφορία ένα κομμάτι και έχει περαιωθεί και ένα δεύτερο κομμάτι. Λέω, λοιπόν, γιατί είμαι υπέρ της συνέχειας του Κράτους και θα συμφωνήσω με τον Υπουργό, ότι τα έργα δεν ανήκουν, ούτε στο ένα Κόμμα, ούτε στο άλλο, ότι το συγκεκριμένο έργο είναι τόσο πολύπαθο που ξεκινά από το 2008 και έχουν περάσει πολλές κυβερνήσεις που το διαχειρίστηκαν. Όμως και οι άλλες δύο εργολαβίες, η μία έχει φτάσει στο 41% και η άλλη στο 67%. Αυτά. Τίποτα άλλο. Δεν θέλω να μπω σε αντιπαράθεση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Την περιοχή σας την ξέρετε, έχει πολλά βουνά και καταλαβαίνετε υπάρχουν εμπόδια. Θα τα ξεπεράσουμε είπαμε με αισιοδοξία. Να ευχηθούμε να προχωρήσουν όλα ομαλά και το έργο να τελειώσει με βάση το χρονοδιάγραμμα.

Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό για την ενημέρωση και όλους τους συναδέλφους για τη συμμετοχή τους. Καλό βράδυ σε όλους, καλή συνέχεια.

Λύεται η συνεδρίαση.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Καρασμάνης Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Γκόκας Χρήστος, Κατσώτης Χρήστος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 20:10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**