**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, 18 Φεβρουαρίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 13.20΄, 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:

A. «Συμφωνία - πλαίσιο για τις Υπηρεσίες λειτουργίας και υποστήριξης σταθμών διοδίων της “Εγνατία Οδός Α.Ε.” - Κωδικός Αναφοράς 5860» και

B. «Αρχαιολογικές Εργασίες και Μετατοπίσεις Δικτύων ΟΚΩ του Τμήματος Α’ της Γραμμής 4 “Άλσος Βεΐκου-Γουδή” του Μετρό της Αθήνας».

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

Επίσης, στην Επιτροπή παρέστησαν οι κ.κ.: Γεώργιος Αρβανίτης, Νομικός Σύμβουλος της «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.» και Κωνσταντίνος Κουτσούκος, Διευθύνων Σύμβουλος της «Εγνατία Οδός Α.Ε.»

 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, καλό μεσημέρι. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, όπου σήμερα θα ενημερωθούν τα μέλη της Επιτροπής μας από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη «Συμφωνία - πλαίσιο για τις Υπηρεσίες λειτουργίας και υποστήριξης σταθμών διοδίων της “Εγνατία Οδός Α.Ε.” - Κωδικός Αναφοράς 5860» και σχετικά με τις «Αρχαιολογικές Εργασίες και Μετατοπίσεις Δικτύων ΟΚΩ του Τμήματος Α΄ της Γραμμής 4 “Άλσος Βεΐκου-Γουδή” του Μετρό της Αθήνας».

Σε ότι αφορά στη διαδικασία, θα ξεκινήσει τη συζήτησή μας ο Υπουργός με την ενημέρωση, για να ακολουθήσουν ενημερώσεις από συνεργάτες του Υπουργείου. Στη συνέχεια, καταρχήν, ένας συνάδελφος από κάθε πολιτική δύναμη, θα πάρει τον λόγο και θα ακολουθήσουν και όσοι άλλοι συνάδελφοι θέλουν να κάνουν παρέμβαση, ερωτήσεις ή οτιδήποτε άλλο. Βεβαίως, θα κλείσει τη συνεδρίαση ο κ. Υπουργός ή και κάποιος άλλος από τους αρχικούς ομιλητές, προκειμένου να δώσουν απαντήσεις σε όσα θέματα τεθούν.

Να σας πω, ότι, επειδή είχαμε καιρό να συνεδριάσουμε, καλώς εχόντων των πραγμάτων, το επόμενο διάστημα, η Επιτροπή μας περιμένει νομοθετικές πρωτοβουλίες από κάποια Υπουργεία, οπότε θα πρέπει να κανονίσετε τα προγράμματά σας, γιατί η επόμενη εβδομάδα αναμένεται να είναι κάπως «φορτωμένη». Όχι κάτι υπερβολικό, αλλά θα έχουμε αρκετές συνεδριάσεις. Εισερχόμαστε, σε πιο εντατικούς ρυθμούς την επόμενη εβδομάδα, επειδή έρχονται κάποια νομοσχέδια. Σας το λέω ενημερωτικά, για να κανονίσετε, λίγο-πολύ, τις υποχρεώσεις σας.

**ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ:** Να μην είναι έκπληξη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι, δεν είναι. Είναι γνωστά ποια νομοσχέδια περιμένουμε. Περιμένουμε νομοσχέδιο από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και περιμένουμε νομοσχέδιο από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων. Έχουν αναγγελθεί τα νομοσχέδια. Κάποια -υποτίθεται- ότι θα έπρεπε να έχουν έρθει. Όμως, θα τηρηθούν οι διαδικασίες, καθώς δεν έχουμε ιδιαίτερη πίεση. Θα ακολουθήσουμε την κανονική διαδικασία, ώστε να συζητηθούν, αναλυτικά, τα νομοσχέδια που θα μας έρθουν. Απλώς, μία, επιπλέον, ενημέρωση που είχα, τη μεταφέρω και σε εσάς.

Μετά, λοιπόν, από αυτή την εισαγωγή, να δώσουμε το λόγο στον Υπουργό, κ. Κώστα Καραμανλή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι έχουμε δυο ενημερώσεις της Επιτροπής σήμερα. Η πρώτη ενημέρωσή σας αφορά στη συμφωνία-πλαίσιο της Εγνατίας Οδού Α.Ε. για υπηρεσίες λειτουργίας και υποστήριξης των μετωπικών σταθμών διοδίων, καθώς και αυτών που βρίσκονται στους κάθετους άξονες». Θυμίζω ότι κύριο αντικείμενο της Εγνατίας Οδού Α.Ε., πέρα από το κατασκευαστικό της έργο, είναι η διαχείριση της λειτουργίας, η συντήρηση και η εκμετάλλευση ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου. Με δεδομένο, ότι η Εγνατία Οδός Α.Ε., όπως ξέρετε, απασχολεί έναν μικρό αριθμό εργαζομένων, της τάξης των 135 ατόμων, ακολουθεί τη μέθοδο της ανάθεσης σε εξωτερικούς συνεργάτες, δηλαδή, σε ιδιωτικές τεχνικές εταιρείες, κατόπιν σχετικών διαγωνιστικών διαδικασιών.

Κι’ έρχομαι τώρα στο θέμα των διοδίων. Στην Εγνατία Οδό Α.Ε. , λειτουργούν σήμερα 18 σταθμοί διοδίων και προγραμματίζονται να λειτουργήσουν και άλλοι δύο νέοι μετωπικοί σταθμοί στο Νησέλι και την Καβάλα, καθώς και 43 πλευρικοί σταθμοί, σύμφωνα με την απόφαση που έλαβε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ με την κυα του 2017.

Θα μου επιτρέψετε, στο σημείο αυτό, να σας θυμίσω μερικά πράγματα, για να βάλουμε όλα τα ζητήματα στη σωστή τους βάση. Να θυμίσω, λοιπόν, ότι ο αρχικός σχεδιασμός για την ανάπτυξη διοδίων στην Εγνατία Οδό, όπως αυτός καταγράφηκε στην κυα Χαρδούβελη - Χρυσοχοΐδη το 2014, είχε μία πολύ απλή και συγκεκριμένη λογική. Περιελάμβανε μόνο μετωπικούς σταθμούς διοδίων και καθόλου πλευρικούς σταθμούς διοδίων. Οι εννέα λειτουργούντες μετωπικοί, σύμφωνα με την κυα της Κυβέρνησης Σαμαρά, θα πήγαιναν από εννέα σε δεκατρείς.

Τι έγινε μετά; Θυμάστε το Κίνημα «Δεν πληρώνω». Θυμάστε την πολιτική που είχε η τότε Αξιωματική Αντιπολίτευση, η οποία, όμως, όταν βρέθηκε στην Κυβέρνηση, ήρθε και αύξησε τους μετωπικούς αυτούς σταθμούς, όλα τα διόδια, από 13 σε 63. Αυτό το λέω, για να θυμόμαστε όλοι ποια ήταν η διαδικασία και η πολιτική που ακολουθήθηκε. Αυτό έγινε με απόφαση και με την κυα Τσακαλώτου-Σπίρτζη το 2018. Επίσης, με τον νέο αριθμό διοδίων το κόστος, ανά χιλιόμετρο, πήγαινε κοντά στα 5 λεπτά το χιλιόμετρο.

Επομένως, η Κυβέρνηση της «πρώτης φοράς Αριστεράς» έκανε κάτι πολύ απλό. Μία πολύ ωραία «κωλοτούμπα» που μας συνηθίζει. Όσο ήταν Αντιπολίτευση έλεγε ότι δεν θα βάλει διόδια. Ήρθε στην Κυβέρνηση, αύξησε τα διόδια από 13 σε 63 και αύξησε και το κόστος στα 5 λεπτά το χιλιόμετρο.

Σε ότι αφορά στη Σύμβαση. Στις υπηρεσίες λειτουργίας των σταθμών διοδίων που συζητάμε σήμερα, περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η διάθεση του απαραίτητου προσωπικού για την είσπραξη των τελών διοδίων, η διάθεση προσωπικού για τη λειτουργία των σημείων εξυπηρέτησης των συνδρομητών, οι υπηρεσίες εφαρμογής πομποδέκτη, καθώς και η προμήθεια των απαιτούμενων αναλώσιμων για τη λειτουργία των σταθμών διοδίων. Ο ανάδοχος θα πρέπει, επίσης, να παρέχει υπηρεσίες εμπορικής πολιτικής εξοπλισμών για τον λοιπό εξοπλισμό και τις λοιπές υπηρεσίες.

Αναφορικά με τον διαγωνισμό, τα βασικά σημεία που θέτω υπόψη της Επιτροπής είναι τα εξής. Προκηρύχθηκε μέσω της επίσημης εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διενεργήθηκε μέσω του ΕΣΗΔΗΣ τη 10η Ιουλίου του 2020. Όπως προβλέπει ο ν.4412, κατατέθηκε μία προσφορά της εταιρείας «Αττικές Διαδρομές» που έγινε αποδεκτή με ποσοστό μέσης έκπτωσης 21,93%. Η συνολική αξία του ιδιωτικού συμφωνητικού της συμφωνίας - πλαίσιο ορίστηκε στο ποσό των 61.760.000 ευρώ και αποτελεί την ανώτατη συνολική αμοιβή αυτής. Ο φάκελος υποβλήθηκε για τον προσυμβατικό έλεγχο νομιμότητας στο Ελεγκτικό Συνέδριο και το θετικό πόρισμα εκδόθηκε έναν μήνα μετά, στις 29 Οκτωβρίου. Στις 11 Νοεμβρίου, προσκλήθηκε ο ανάδοχος για την υπογραφή της σύμβασης, η οποία και υπεγράφη στις 26 Νοεμβρίου.

Κλείνοντας, να σας πω ποια είναι η πολιτική της δικής μας Κυβέρνησης για τα διόδια. Προχωράμε στην τοποθέτησή τους, όμως, με μία ειδοποιό διαφορά, σε σχέση με τις προηγούμενες πολιτικές που ακολουθήθηκαν. Εμείς δε μπορούμε να ανατρέψουμε την πολιτική του να βάλουμε διόδια στην Εγνατία. Τι κάναμε, όμως; Κάτι πολύ απλό. Διαπραγματευτήκαμε με τους θεσμούς και αντί για 0,053 λεπτά, ανά χιλιόμετρο, που είχε συμφωνηθεί, αυτή τη στιγμή, τα διόδια που μπαίνουν η χρέωση θα είναι στα 3 λεπτά και σταδιακά αυτή η χρέωση θα αυξάνεται.

Ποια ήταν η λογική και ποιο ήταν το επιχείρημα για να πείσουμε τους θεσμούς να μειώσουμε το κόστος; Είπαμε, ότι η Εγνατία Οδός, αυτή τη στιγμή, είναι ένας δρόμος, υπό παραχώρηση και από τη στιγμή που το επίπεδο υπηρεσιών που παρέχει στους χρήστες, δεν είναι το ίδιο με αυτό που παρέχεται σε άλλους αυτοκινητόδρομους -δεν το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών που έχουμε στην Ολυμπία Οδό, που έχουμε στην Αττική, που έχουμε σε άλλους μεγάλους αυτοκινητόδρομους- πρέπει, σταδιακά, να ανέβει η τιμή των διοδίων, ανάλογα με τις υπηρεσίες που παρέχονται.

Αυτή, λοιπόν, ήταν η απλή λογική. Από τη μία πλευρά, είχαμε μία Κυβέρνηση, που ενώ έλεγε, ότι δεν θα έβαζε κανένα διόδιο και δεν δεχόταν την πολιτική των διοδίων, τελικά, τα 13 διόδια τα έκανε πάνω από 60. Από την άλλη πλευρά, έρχεται μία άλλη Κυβέρνηση, η οποία, αυτό που είπε, είναι ότι πιστεύουμε στην πολιτική «ο χρήστης πρέπει να πληρώνει», αλλά να πληρώνει ένα τίμημα λελογισμένο και ένα τίμημα που να ανταποκρίνεται στις υπηρεσίες που παρέχει ο παραχωρησιούχος.

Στις λεπτομέρειες της Σύμβασης θα αναφερθεί ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εγνατίας Οδού, ο οποίος θα σας ενημερώσει σχετικά με τις τεχνικές λεπτομέρειες του έργου, γιατί αυτό το έργο, στην ουσία, είναι ένα έργο που έχει να κάνει με την κατασκευή των διοδίων που σας προανάφερα. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ (Διευθύνων Σύμβουλος της «Εγνατία Οδός Α.Ε.»):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σε συνέχεια αυτών που ακούστηκαν από τον Υπουργό, θα ήθελα να προσθέσω, ότι η συγκεκριμένη Σύμβαση αφορά, καθαρά, στο λειτουργικό κομμάτι των σταθμών διοδίων, οι οποίοι χωρίζονται σε μετωπικούς σταθμούς, δηλαδή, αυτούς που βρίσκονται πάνω στον άξονα, και σε πλευρικούς σταθμούς, αυτούς που βρίσκονται στους κλάδους, στους ανισόπεδους κόμβους, δηλαδή, του αυτοκινητοδρόμου.

Να προσθέσω, ότι αυτή είναι μία Σύμβαση «επαναλαμβανόμενη». Δηλαδή, είναι οι υπηρεσίες σταθμών διοδίων που ο ανάδοχος, και κατά τα προηγούμενα έτη, παρέχει προς την Εγνατία Οδό. Το καινούργιο και το πιο πρόσφατο που έχει προστεθεί τους τελευταίους έξι μήνες είναι η υπηρεσία των πομποδεκτών, η οποία δεν υπήρχε ως υπηρεσία στην Εγνατία Οδό. Ήταν ζητούμενο για πολλά χρόνια, αλλά, δυστυχώς, δεν το παρείχαμε. Ευχαριστώ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Φαντάζομαι ότι οι τοποθετήσεις γίνονται τμηματικά. Δηλαδή, θα τοποθετηθούμε αρχικά για τη Σύμβαση της Εγνατίας και στη συνέχεια για το Μετρό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα έλεγα να μιλήσουμε συνολικά.

Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να σας ενημερώσω, λοιπόν, για το δεύτερο θέμα της Επιτροπής, που αφορά στον προσυμβατικό έλεγχο για τη Γραμμή 4 του Μετρό και συγκεκριμένα για τη Σύμβαση για τις αρχαιολογικές εργασίες που απαιτούνται, καθώς και για τις εργασίες μετατόπισης δικτύων των Οργανισμών Κοινής Ωφελείας του πρώτου τμήματος, δηλαδή, του Άλσους Βεΐκου - Γουδή.

Ας δούμε ποια είναι η πραγματικότητα γι’ αυτό το σπουδαίο έργο που θα αλλάξει την καθημερινότητα του πολίτη στο Λεκανοπέδιο και θα δώσει μία τεράστια αναπτυξιακή ώθηση στην οικονομία μας. Μετά από αρκετές καθυστερήσεις βάζουμε, επιτέλους, στην τελική φάση το μεγαλύτερο έργο υποδομής που πρόκειται να κατασκευαστεί τα επόμενα χρόνια στη χώρα μας. Μπορεί ο διαγωνισμός του έργου της Γραμμής 4 να ξεκίνησε τον Απρίλιο του 2017, όμως, είχε καθυστερήσεις, λόγω δικαστικών, κυρίως, ζητημάτων, σε τέτοιο βαθμό, που διαφαινόταν από πολλούς η ακύρωσή του ως ένα πραγματικό γεγονός. Εμείς
«φλερτάραμε» με την ιδέα της ακύρωσης. Όμως, με συντονισμένη δουλειά καταφέραμε να «ξεμπλοκάρουμε» τον διαγωνισμό και, πλέον, οι λεγόμενες πρόδρομες εργασίες αυτού του έργου είναι έτοιμες να ξεκινήσουν.

Αυτή, λοιπόν, την περίοδο, στο πλαίσιο υλοποίησης του Α΄ Τμήματος, το «Αττικό Μετρό» βρίσκεται στο στάδιο ελέγχου των δικαιολογητικών κατακύρωσης του προσωρινού αναδόχου, διότι είχαμε τις πρόδρομες εργασίες, που ήταν το πρώτο κομμάτι, αλλά καταφέραμε και «ξεμπλοκάραμε» και τη Σύμβαση του, κυρίως, έργου που θα αρχίσει μετά τις πρόδρομες εργασίες. Θυμίζω ότι το εν λόγω έργο έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στο ΥΠΕΜΕΡΑ, στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2021-2027. Το Α΄ Τμήμα Άλσος Βεΐκου-Γουδή έχει μήκος 13km και περιλαμβάνει 15 νέους σταθμούς, οι οποίοι εκτείνονται κατά μήκος τεσσάρων Δήμων. Πιο συγκεκριμένα, από το Άλσος Βεΐκου στην Κυψέλη και από εκεί στα Εξάρχεια -και θα κάνω εδώ ειδική μνεία για τα Εξάρχεια- στο Κολωνάκι, στον Ευαγγελισμό, ακολούθως στην Καισαριανή και την Πανεπιστημιούπολη του Ζωγράφου και θα έχει κατάληξη στο Γουδή.

Θέλω, λοιπόν, να σταθώ σε μία περιοχή που ανέφερα. Θα στηθεί εργοτάξιο, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, στα Εξάρχεια. Ναι, θα στήσουμε εργοτάξιο στην Πλατεία Εξαρχείων και νομίζω ότι αυτό πρέπει να το αποφασίσουμε και να το συμφωνήσουμε όλοι σε αυτήν την Αίθουσα. Νομίζω -θα συμφωνήσετε μαζί μου- ότι θα το κάνουμε για δύο βασικούς λόγους. Πρώτον, δεν έχουμε δικαίωμα να αφήσουμε καμία περιοχή της Αθήνας, πόσο μάλλον τα Εξάρχεια, χωρίς να της δώσουμε πραγματική ευκαιρία για ανάπτυξη. Θυμηθείτε τι έγινε σε άλλες περιοχές που πήγε το Μετρό και σας αναφέρω ως παράδειγμα το Γκάζι.

Δεύτερον, αν οι πολίτες έχουν δικαίωμα στην ανάπτυξη, μία συντεταγμένη και ευνομούμενη Πολιτεία έχει και μία άλλη υποχρέωση, να μην αφήσει οποιαδήποτε περιοχή στο «ημίφως» της «γκετοποίησης» και στο «σκοτάδι» κάποιον ιδεολογικών εμμονών. Επειδή, λοιπόν, θα στηθούν στο επόμενο τρίμηνο τα πρώτα συνεργεία σε πάρα πολλές περιοχές της Αθήνας, μία από αυτές τις περιοχές θα είναι και η Πλατεία Εξαρχείων. Θα ήθελα να ξεκαθαρίσω, ότι η Κυβέρνηση δεν πρόκειται να κάνει πίσω και θα ήθελε και την συμπαράσταση όλων των Κομμάτων του Κοινοβουλίου, ώστε να ξεπεράσουμε τις όποιες αντιδράσεις μπορεί και να υπάρξουν.

Το έργο των πρόδρομων εργασιών, πέρα από αυτά που σας ανέφερα, περιλαμβάνει ένα νέο Κέντρο Ελέγχου και για τη Γραμμή 4, με προοπτική ενσωμάτωσης του ελέγχου λειτουργίας των Γραμμών 1, 2 και 3, καθώς και νέο κτίριο συντήρησης και επισκευών των νέων συρμών. Προκειμένου, λοιπόν, να ξεκινήσουν απρόσκοπτα και χωρίς προβλήματα οι εργασίες, η «Αττικό Μετρό» προβαίνει σε ανάθεση με ξεχωριστή σύμβαση των πρόδρομων αυτών εργασιών. Έτσι είμαστε έτοιμοι σήμερα, μετά από μία μακρά διαγωνιστική διαδικασία που, ουσιαστικά, προχώρησε, τάχιστα, τους τελευταίους 18 μήνες, για τη σύναψη Σύμβασης, με συμφωνία-πλαίσιο που περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες μελέτες, τις μετατοπίσεις δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και τις αρχαιολογικές εργασίες του Α΄ Τμήματος της Γραμμής 4, Άλσος Βεΐκου-Γουδή.

Ο συνολικός προϋπολογισμός της Σύμβασης που σήμερα συζητάμε στην Επιτροπή, είναι 39 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς Φ.Π.Α.. Η συνολική διάρκεια για την πλήρη περάτωση του αντικειμένου που σας ανέφερα είναι 30 μήνες και θα υπογραφεί με την εταιρεία «ΕΡΕΤΒΟ Α.Ε.», η οποία θα υλοποιήσει το έργο, με συνολική δαπάνη 33,5 εκατομμύρια ευρώ, αφού το ποσοστό έκπτωσης ανήλθε στο 14,11%. Ο φάκελος έχει, ήδη, εγκριθεί από το Ελεγκτικό Συνέδριο και είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε, όπως σας είπα και πριν, άμεσα τις εργασίες, με την ανάπτυξη των πρώτων εργοταξίων στη Βεΐκου και στην Κατεχάκη.

Νομίζω, όλοι αντιλαμβανόμαστε, ότι μιλάμε για ένα τεράστιο έργο εντός του αστικού «ιστού» της πόλης των Αθηνών, ένα έργο που θα ξεπεράσει το 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ, όταν θα γίνει το κύριο έργο. Τώρα μιλάμε για τις πρόδρομες εργασίες, καθώς μετά θα ακολουθήσει και η Σύμβαση του κυρίως έργου. Γνωρίζουμε, εκ των προτέρων, ότι τέτοια έργα, πολύ μεγάλης κλίμακας, είναι αναμενόμενο να επιφέρουν δυσκολίες στην καθημερινότητα των πολιτών. Όμως, όλοι θα συμφωνήσουμε, ότι τα οφέλη που θα προκύψουν από τη λειτουργία ενός τέτοιου έργου, θα βελτιώσουν την καθημερινότητα των πολιτών του Λεκανοπεδίου.

Επίσης, θα ήθελα να αναφέρω, ότι υπάρχει και ένα πολύ θετικό περιβαλλοντικό «αποτύπωμα» σε αυτό το έργο, όπως σε όλα τα έργα Μετρό, σε όλο τον κόσμο. Ενδεικτικά, η μέγιστη ημερήσια μείωση των αυτοκινήτων έχει υπολογιστεί από μελέτες, ότι θα είναι, περίπου, λιγότερα 60.000 οχήματα, όταν θα γίνει και η Γραμμή 4 στο Λεκανοπέδιο της Αττικής, ενώ η μέση εξοικονομούμενη ημερήσια ενέργεια θα ανέρχεται σε 1.216 μεγαβατώρες και θα μειωθεί το διοξείδιο του άνθρακα, κατά 318 τόνους την ημέρα. Παράλληλα, το έργο αυτό θα τονώσει την αγορά και θα δημιουργήσει, όπως όλοι καταλαβαίνουμε, χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

Με αυτά τα στοιχεία, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κλείσω και αυτό το κομμάτι της ενημέρωσής μου στην Επιτροπή σας. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος για συνολική τοποθέτηση και για τα δύο θέματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή ενημέρωση από τον Υπουργό, τον κ. Κώστα Καραμανλή, έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί δεν είναι μία αποκομμένη ενημέρωση. Έρχεται να συμπληρώσει ένα πλαίσιο ενεργειών που γίνονται από τη σημερινή Κυβέρνηση και από την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και αποδεικνύουν, ότι παρά τις δυσκολίες της εποχής και τις δυσκολίες της πανδημίας, έργα τα οποία ήταν «μπλοκαρισμένα», επί πολλά χρόνια, και κινδύνευαν με απένταξη ή με ακύρωση, μπαίνουν, πλέον, σε «τροχιά» υλοποίησης.

Να θυμίσω, απλά, την πρόσφατη δημοπράτηση του βόρειου Τμήματος της Ε65. Να θυμίσω τις θετικές εξελίξεις σε επίπεδο Επιτροπής Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κομμάτι Πάτρα-Πύργος. Να θυμίσω, γενικότερα, ότι από το Υπουργείο υπάρχει μία δραστηριότητα που είναι σε, εντελώς, αντίθετη κατεύθυνση από την στασιμότητα που έχει επιφέρει στις δημόσιες υποδομές ολόκληρης της Ευρώπης η υπόθεση της πανδημίας.

Ως εκ τούτου, μπορούμε να αισιοδοξούμε, ότι τα μεγάλα έργα θα προχωρήσουν. Είναι έργα που δεν ανήκουν σε μία Κυβέρνηση. Ο σημερινός Υπουργός πάντα έλεγε, ότι, είτε είναι έργα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, είτε είναι έργα συγχρηματοδοτούμενα, ανήκουν στον ελληνικό λαό. Πολλές φορές, άλλος τα σχεδιάζει, άλλος τα ξεκινάει, άλλος τα υλοποιεί και άλλος τα εγκαινιάζει. Το έχουμε δει, πολλές φορές, το έργο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα τελευταία χρόνια.

Συνεπώς, τέτοιας ευρείας κλίμακας παρεμβάσεις της Πολιτείας, πρέπει να είναι στοιχεία που ενώνουν τον πολιτικό κόσμο. Βεβαίως, η κριτική συμβάλει πάντα στην ταχύτερη και στην ορθότερη υλοποίηση τόσο μεγάλων έργων.

Έρχομαι στην Εγνατία τώρα και στα όσα μας είπε ο κ. Υπουργός. Είναι ένα έργο σπουδαίο. Είναι ένας δρόμος με σημασία από αρχαιοτάτων χρόνων. Είναι ένα έργο, όμως, που έγινε καθαρά με χρήματα του ελληνικού λαού, με χρήματα από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους. Είναι ένα έργο που βελτιώνει τη γεωστρατηγική σημασία της χώρας. Είναι ένα έργο τεράστιας οικονομικής και αναπτυξιακής σημασίας. Ποια ήταν η τύχη του, όμως; Αυτή η τύχη που είναι όλων των δημοσίων υποδομών στην Ελλάδα, δυστυχώς. Εγκατάλειψη, φθορά, έλλειψη παρεμβάσεων βελτίωσης, έλλειψη παρεμβάσεων εκσυγχρονισμού, έλλειψη παρεμβάσεων για νέες υπηρεσίες. Ένας σύγχρονος κλειστός αυτοκινητόδρομος και μάλιστα τέτοιας εμβέλειας, τέτοιου μήκους και τέτοιας σημασίας, κατά τη δική μας άποψη, πρέπει να προσφέρει, τουλάχιστον, εφάμιλλες υπηρεσίες με τους υπόλοιπους αυτοκινητόδρομους της χώρας.

Το τι έγινε με την προηγούμενη Κυβέρνηση το ανέλυσε πάρα πολύ καλά ο Υπουργός. Υπάρχουν κάποιες πολιτικές ευθύνες που «βαρύνουν» την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, διότι με τους πειραματισμούς, τα δημοψηφίσματα και τα capital controls, τα έργα δεν προχωράνε. Το γνωρίζετε. Περιέπεσαν όλα τα δημόσια έργα την εποχή εκείνη στη συγκυρία των capital controls. «Πάγωσαν», σταμάτησαν και στη συνέχεια, αναγκάστηκε η τότε Κυβέρνηση να υπογράψει και να δεχθεί δυσμενέστατους όρους.

Ένας από αυτούς τους δυσμενείς όρους, λοιπόν, όπως πολύ καλά εξήγησε και ο κ. Καραμανλής, ήταν το γεγονός, ότι αναγκαστήκατε για τους 13 σταθμούς διοδίων να υπογράψετε την κυα που τους έφτανε στους 63 με τοπικούς και πλευρικούς. Τότε, είχε χαρακτηριστεί υπερβολικός ο αριθμός.

Η σημερινή Κυβέρνηση και η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου βρέθηκε μπροστά σε αυτό το δεδομένο. Δεν μπορούσε να μειώσει τους σταθμούς, αλλά κινούμενη σε λογική κατεύθυνση, μειώνει το αρχικό χιλιομετρικό κόστος, κατά πολύ, από τα 53 λεπτά στα 30 λεπτά. Βεβαίως, αυτό το κόστος θα φτάσει στο 0,54 ή στο 0,6 λεπτά, όπως θα διαμορφωθεί τα επόμενα χρόνια το χιλιομετρικό κόστος στους υπόλοιπους κλειστούς και σύγχρονους αυτοκινητόδρομους της χώρας, με χαρακτηριστική περίπτωση την ΠΑΘΕ. Πότε, όμως, θα φτάσει στο ίδιο κόστος; Θα φτάσει, όταν η Εγνατία θα προσφέρει τους σταθμούς, θα προσφέρει τις υπηρεσίες, θα προσφέρει όλα όσα ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος οφείλει να προσφέρει.

Έτσι, η σημερινή Συμφωνία που είναι επαναλαμβανόμενη, δεν είναι συμφωνία που γίνεται για πρώτη φορά, έρχεται να ξεκαθαρίσει το τοπίο. Βεβαίως, η παραχώρηση της Εγνατίας είναι υποχρέωση που έχει υπογραφεί από τη χώρα, αλλά, εν πάση περιπτώσει, θα λέγαμε, ότι είναι ο σύγχρονος τρόπος λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων. Εμείς είμαστε μακριά από λογικές, του τύπου «όλα δωρεάν», γιατί δεν υπάρχει τίποτα δωρεάν. Οι χρήστες πιστεύουμε, ότι πρέπει να πληρώνουν τους δρόμους, αλλά αυτό πρέπει να γίνεται με την παροχή των ανάλογων υπηρεσιών και στις ανάλογες λογικές τιμές.

Αυτός είναι ο «ακρογωνιαίος λίθος» της κυβερνητικής πολιτικής και στο ζήτημα της Εγνατίας οδού. Είναι ένας δρόμος που μπορεί να επιτελέσει καλύτερα τον ιστορικό, αναπτυξιακό και οικονομικό του ρόλο. Πιστεύουμε ότι αυτό, τα επόμενα χρόνια, θα επιτευχθεί, γιατί εξυπηρετεί ολόκληρη τη χώρα, αλλά, κυρίως, εξυπηρετεί περιοχές, στις οποίες πάντα παρέχουμε αναπτυξιακά κίνητρα. Όμως, αναπτυξιακά κίνητρα, χωρίς άρτιες υποδομές, είναι δώρο άδωρον.

Δεν έχω να προσθέσω περισσότερα για την Εγνατία. Αντιλαμβάνομαι, όμως, ότι η Αντιπολίτευση θα συνδέσει τις τοποθετήσεις της και με την επικαιρότητα, για την Εθνική Οδό που έκλεισε. Όμως, έχω προσωπική άποψη, καθώς πέρασα από το κομμάτι της Εθνικής Οδού στις 18:45 τη Δευτέρα το απόγευμα, λίγο πριν κλείσει. Πραγματικά, τα φαινόμενα ήταν τρομερά και θα ήταν μεγάλο ρίσκο -κατά την προσωπική μου άποψη που διαμόρφωσα εκείνη την ώρα- να παραμείνει ανοιχτός ο δρόμος. Θεωρώ ότι, εφόσον δεν είχαμε ζημιές, ατυχήματα και δεν κινδύνευσαν άνθρωποι, δικαιώθηκε αυτή η απόφαση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Δεν κατάλαβα τι είπατε. Δεν κατάλαβα τι είπατε για την Εγνατία, κύριε Γιαννούλη. Μιλάτε για την Εγνατία που την παραλάβατε με 13 σταθμούς διοδίων και μας την παραδώσατε με 63 σταθμούς και κάνετε και κριτική; Και μάλιστα, κάνετε κριτική εσείς, μία παράταξη, η οποία στήριξε το Κίνημα «Δεν πληρώνω» και μιλούσατε για κατάργηση των διοδίων, αγαπητέ συνάδελφε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Κύριε Γιαννούλη, σας παρακαλώ, μην διακόπτετε. Κάνετε ερώτηση στον συνάδελφο; Θα πάρετε τον λόγο, εάν θέλετε, να ρωτήσετε τον Υπουργό, να σας απαντήσει.

Συνεχίστε, κύριε Μπουκώρο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ :** Θα περάσουμε τώρα στη Γραμμή 4 του Μετρό. Όπως είπε και ο κ. Υπουργός, είναι ένα έργο που κινδύνεψε, ουσιαστικά, με απένταξη. Γι’ αυτό λέμε, ότι η σημερινή ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «ξεμπλοκάρει» τα παλιά κρατούμενα του παρελθόντος. Όταν ένα δημόσιο έργο περιπέσει στα «γρανάζια» των ελλειμματικών μελετών, της έλλειψης χρηματοδοτήσεων, της μη έγκρισης από τις εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές, τότε η τύχη του, συνήθως, δεν είναι καλή. Αυτό πιστώνω σήμερα, με την τοποθέτησή μου, στη σημερινή ηγεσία. Δηλαδή, ότι ένα- ένα τα έργα, έχει πιάσει το «νήμα», και τα «ξεμπλοκάρει», για να μπούμε σε μία ομαλή πορεία υλοποίησης.

Πιστέψτε με, ότι αυτό συμβαίνει σε πολλά μεγάλα, μικρότερα, αλλά και μεσαία έργα στη χώρα. Και δεν είναι μόνο ευθύνη της προηγούμενης Κυβέρνησης. Είναι πολλές οι «κακοδαιμονίες» των δημοσίων υποδομών σε αυτή τη χώρα. Όμως, είναι πολύ δύσκολο να ξεμπλέξεις ένα δημόσιο έργο, από το να το ξεκινήσεις από την αρχή, χωρίς προβλήματα, και να φτάσεις στην υλοποίηση. Η Γραμμή 4 του Μετρό, λοιπόν, είναι ένα έργο κοντά στα 2 δισεκατομμύρια, που θα αλλάξει τη μορφή της Αθήνας και θα αλλάξει τη μορφή περιοχών που συμμετέχουν με έντονο τρόπο, εννοώ με μεγάλους πληθυσμούς και με μεγάλη οικονομική δραστηριότητα, στο γίγνεσθαι της πρωτεύουσας.

Μόνο και μόνο το γεγονός, ότι θα περιοριστεί η κίνηση των Ι.Χ., κατά 60.000, ημερησίως, μόνο και μόνο, ότι πρόκειται για ένα «πράσινο» έργο, όπως και όλες οι γραμμές Μετρό, με περιορισμό των εκπομπών άνθρακα, κατά 318 τόνους ημερησίως, δείχνει τη σημασία αυτού του έργου.

Βεβαίως, ας μην ξεχνάμε και το γεγονός, ότι θα υπάρχει σταθμός στα Εξάρχεια. Εμείς νομίζουμε, ότι θα αλλάξει τη μορφή μιας περιοχής του ιστορικού κέντρου, όπως συμβαίνει σε όλες τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Ο σταθμός Μετρό φέρνει αναβάθμιση, φέρνει κοινωνική και οικονομική ζωή σε κάθε περιοχή. Το ίδιο πιστεύουμε, ότι θα συμβεί και σε όλες τις περιοχές, όπως και στα Εξάρχεια. Είναι, όμως, ένα πολύ δύσκολο έργο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα τρομερά δύσκολο έργο. Μόνο και μόνο, το ότι έχει πρόβλεψη υλοποίησης την οκταετία, τα λέει όλα. Η μετατόπιση των δικτύων των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας, τα, τυχόν, αρχαιολογικά ευρήματα, που θα υπάρξουν και κυρίως, ο συντονισμός της κυκλοφορίας που πρέπει να γίνει, με τα εργοτάξια να λειτουργούν παράλληλα, είναι ένα κολοσσιαίο έργο. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, ότι οι Αθηναίοι, οι κάτοικοι αυτών των περιοχών, για την υλοποίηση αυτού του έργου, θα ταλαιπωρηθούν. Μία τομή γίνεται στον δρόμο της γειτονιάς μας για να αλλάξει οπτικές ίνες ο Ο.Τ.Ε. ή να αλλάξει η ύδρευση, ή να επισκευαστεί κάποια βλάβη και ταλαιπωρείται ολόκληρη η γειτονιά. Για σκεφτείτε τώρα ένα τέτοιο κολοσσιαίο έργο.

Εκείνο που θέλουμε να πούμε, γιατί πιστεύω ότι είναι υπέρ του έργου αυτού και η Αξιωματική Αντιπολίτευση και τα υπόλοιπα Κόμματα, είναι ότι θα πρέπει όλοι και η πολιτική ηγεσία, αλλά κυρίως και οι πολίτες αυτών των περιοχών, να «οπλιστούν» με υπομονή, γιατί αυτό το έργο, πραγματικά, αλλάζει τη μορφή της Αθήνας. Να «οπλιστούν» με υπομονή, γιατί η ταλαιπωρία, όσο κι αν είναι μακρά, θα είναι πρόσκαιρη, ενώ το έργο θα μείνει για τους ίδιους και τις επόμενες γενιές και θα έχει αλλάξει οριστικά την εικόνα της πρωτεύουσας. Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**NΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας νομίζω ότι έκανε μία προβλέψιμη τοποθέτηση. Παρέθεσε διάφορα κλισέ, τα οποία ήταν αναμενόμενα. Δυστυχώς, όμως, δεν έπεισε, όπως και ο ίδιος ο κ. Υπουργός. Είστε «καταδικασμένοι» να παρουσιάζετε έργα και βήματα που γίνονται μόνο όταν ακουμπάτε πάνω στον δικό μας σχεδιασμό. Και για τα άλλα έργα που αναφέρατε, κύριε Μπουκώρο, γιατί ο κ. Καραμανλής απέφυγε τα «στραβοπατήματα» και δεν αναφέρθηκε σε άλλα έργα- δεν υπάρχει καμία διαδικασία που να μας κάνει αισιόδοξους. Είπατε ότι για το τμήμα Πατρών-Πύργου έχετε συνεννοηθεί με την Κομισιόν, αλλά ακόμη περιμένουμε να ενημερωθούμε, για να μην αναφερθούμε στο Μετρό της Θεσσαλονίκης.

Έρχομαι τώρα στο προκείμενο και θα κάνω και ένα σχόλιο για την επικαιρότητα. Μέσα πέσατε, κύριε Μπουκώρο, αν και θα έπρεπε να έχουμε εδώ τον κ. Χρυσοχοΐδη, ο οποίος έχει αναλάβει πολλαπλούς ρόλους. Απ’ ό,τι καταλαβαίνουμε και από τη δική σας επικοινωνιακή γραμμή τα Εξάρχεια πάνε με όλα. Ό,τι και να συζητάμε, βάζουμε και λίγο τρομοκρατία μέσα, λίγο Εξάρχεια, έτσι ένα πασπάλισμα. Επιτρέψτε μου, λοιπόν, τώρα να αναφερθώ στο θέμα του έργου της Γραμμής 4. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό έργο. Γίνεται με τη μέθοδο του να ξεχωριστούν οι πρόδρομες εργασίες από το, κυρίως, έργο. Είναι μία σωστή μέθοδος την οποία εμείς θεσπίσαμε. Χαιρόμαστε να σας βλέπουμε να την ακολουθείτε και σας έχουμε πει από την αρχή, ότι όταν το κάνετε αυτό θα μας βρίσκετε στη θέση της επισπεύδουσας αντιπολίτευσης. Εν προκειμένω, είχαμε μία εξάμηνη καθυστέρηση. Βγήκε η απόφαση του ΣτΕ τον Απρίλη και το ΔΣ αποφάσισε να δρομολογήσει τις σχετικές αποφάσεις τον Οκτώβριο και ενώ είχε ολοκληρωθεί ο κύκλος των προσφυγών. Είχατε την απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας, αλλά καθυστερήσατε έξι μήνες.

Η μέθοδος αυτή, λοιπόν, είναι πάρα πολύ σημαντική, διότι εξοικονομεί πόρους, αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στο, κυρίως, έργο και αποφεύγουμε τη δύσκολη στιγμή για το Δημόσιο να καλείται να δώσει αποζημιώσεις για καθυστερήσεις. Πραγματικά, χαιρόμαστε να βλέπουμε, ότι τα πράγματα δρομολογούνται, όπως εμείς τα είχαμε σχεδιάσει. Θα θέλαμε να ακούσουμε τι συμβαίνει και με την επέκταση του Μετρό προς τη Δυτική Θεσσαλονίκη. Θα ήταν πάρα πολύ ενδιαφέρον.

Είμαι, πραγματικά, σε πολύ δύσκολη θέση, διότι είχαμε αυτές τις μέρες πράματα και θάματα και δεν είχαμε καμία τοποθέτηση από το Υπουργείο. Κύριε Καραμανλή, δεν θεωρείτε, ότι θα έπρεπε να τοποθετηθείτε, δημοσίως, για το τι έχει συμβεί; Για το γεγονός ότι λεωφορεία δεν βγήκαν καθόλου ούτε στους κεντρικούς άξονες; Ότι περίμεναν οι οδηγοί για τρεις ώρες, μέχρι να δοθεί η άδεια να αποχωρήσουν, όταν αποφασίσατε να τα αποσύρετε; Για το γεγονός ότι ο ΗΣΑΠ έκλεισε; Δεν πρέπει να ακούσουμε κάτι; Γίνεται αυτή η «κοσμογονία», αλλά επιλέγετε να μην τοποθετηθείτε δημοσίως για όλα αυτά και δεν ξέρω γιατί. Έχει γίνει κάποια μεταφορά αρμοδιοτήτων προς τον κ. Χρυσοχοΐδη και δεν το έχουμε μάθει; Και δεν έχετε τοποθετηθεί, βεβαίως, και για το ζήτημα της εθνικής οδού, όπου εκεί, επιτρέψτε μου να σας πω, ότι είχα ιδία πείρα να πάω μέχρι τη Μαλακάσα και να γυρίσω. Ο δρόμος ήταν καθαρός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ :** Όχι, κύριε Παππά, όχι. Κατέβαινα από τον Βόλο και μπορώ να σας περιγράψω την κατάσταση.

**NΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Εντάξει, ωραία. Και ο κ. Γιαννούλης που είναι δίπλα μου, κατέβηκε από Θεσσαλονίκη και ο δρόμος ήταν «πεντακάθαρος». Πρέπει να απαντήσετε. Κλείσαμε έναν «πεντακάθαρο» δρόμο -μάλιστα το προσβλητικό για τον κ. Καραμανλή θα έπρεπε να είναι ότι τον έκλεισε ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης- και το Υπουργείο Μεταφορών δεν είπε κουβέντα. Δεν το καταλαβαίνω αυτό.

Και μην αρχίσετε τώρα τα γνωστά, περί του 2017, την παραμονή των Χριστουγέννων, όπου υπήρχε η μεγάλη έξοδος και στην αρχή του φαινομένου «δίπλωσε» μία νταλίκα. Δεν έκλεισε, όμως, η εθνική οδός. «Δίπλωσε» μία νταλίκα και είχαμε τα προβλήματα που είχαμε. Τι να πείτε, όμως; Να πείτε για το τρένο που ξεκίνησε από τη Θεσσαλονίκη στις 09:00 και ήρθε στις 23:30 και δεν έχετε εκστομίσει μία κουβέντα; Δεν έχετε ζητήσει μία συγνώμη από τους επιβάτες, ούτε εσείς, ούτε οι διοικήσεις σας.

Τι να πρωτοπείτε; Για τον ΗΣΑΠ που σταμάτησε να κυκλοφορεί, επειδή δεν είχατε την πρόνοια να τους πείτε να βγάλουν τρεις συρμούς το βράδυ, να πηγαίνουν πάνω-κάτω, ώστε να μην παγώσουν οι γραμμές; Και γιατί περιμένατε αυτή τη συνεδρίαση για να τοποθετηθείτε; Δεν σας προσέβαλε εσάς ο κ. Χρυσοχοΐδης που βγήκε και έκλεισε την εθνική οδό, χωρίς να σας ρωτήσει; Εκτός αν σας ρώτησε. Να μας το πείτε εδώ.

Μην ανησυχείτε καθόλου, όλα θα τα ακούσετε. Μία συγνώμη προς το επιβατικό κοινό δεν έχετε εκστομίσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Παππά, έχετε τον λόγο και παρακαλώ να μην υπάρχουν διακοπές. Πέρα από την επικαιρότητα, είναι δικαίωμά σας να πείτε ότι θέλετε. Να πούμε, όμως, και κάτι για τον συγκεκριμένο λόγο που συνεδριάζει η Επιτροπή.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε,κανονικά, εκτάκτως, θα έπρεπε να συγκληθεί η Επιτροπή μας να τα συζητήσει αυτά τα πράγματα και ad hoc. Τι πάει να πει καλή η επικαιρότητα; Έχουμε κόσμο, αυτή τη στιγμή, που δεν έχει ρεύμα και νερό στο σπίτι του, έχουμε κόσμο ο οποίος ταλαιπωρήθηκε, διότι υπήρξε απραξία, υπήρξε αδράνεια. Δεν καταλαβαίνω, λοιπόν, τι είναι η Επιτροπή μας, διακοσμητική; Όλα θα τα συζητήσουμε και να δοθούν απαντήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Επιτροπή δεν είναι διακοσμητική, αλλά έχει και πολύ συγκεκριμένο ρόλο. Το να έρθουμε εδώ, να αναδείξουμε ότι προβλήματα θέλετε για να ακουστούν, δικαίωμά σας είναι, δεν μπορώ να σας στερήσω τον λόγο, αλλά δεν θα πάρετε και απαντήσεις.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Αφήστε με να το ασκήσω αυτό το δικαίωμα, κύριε Πρόεδρε. Θα σας πω το εξής. Μπορείτε να επιλέξετε το επίπεδο του πολιτικού διαλόγου. Ξέρουμε να τα λέμε, και έτσι κι αλλιώς. Να το έχετε υπόψη σας.

Δεύτερον, το γεγονός, ότι εσείς έχετε την ανάγκη, σε κάθε τοποθέτησή σας, ενάμιση με δύο χρόνια, σχεδόν, από τη στιγμή που αναλάβατε την υπουργική θητεία, να κατηγορείτε την Αντιπολίτευση και την προηγούμενη κυβερνητική μας θητεία, είναι ενδεικτικό της δικής σας απραξίας. Τόσο απλό. Δεν έχει υπάρξει δημόσια τοποθέτησή σας που να μην κατηγορείτε την προηγούμενη Κυβέρνηση. Θα μας πείτε τι κάνετε εσείς; Επιτέλους, μία συγνώμη θα ζητηθεί από το επιβατικό κοινό, από τους επιβάτες του τρένου, που περίμεναν 11 ώρες μέσα στον συρμό, από τους ανθρώπους που χρησιμοποιούν τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο και δεν μπόρεσαν να το κάνουν; Πότε έκλεισε ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος; Πείτε μας.

Εν πάση περιπτώσει, επαναλαμβάνω, ότι εμείς έχουμε τη μεγαλοσύνη, όταν συνεχίζετε πάνω στον σχεδιασμό που κάναμε να το χαιρετίζουμε και να το επικροτούμε. Εσείς να αναρωτηθείτε, γιατί έχετε την ανάγκη, διαρκώς, να επιτίθεστε στην Αντιπολίτευση, αντί να παρουσιάζετε το δικό σας έργο.

Επαναλαμβάνω και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε, ότι θα ήταν καλό να ακουστεί μία συγνώμη, προς το επιβατικό κοινό, είτε είναι αρμοδιότητα του κ. Καραμανλή, είτε δεν είναι.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πράγματι, συζητάμε σήμερα δύο Συμβάσεις και είναι θετικό να φτάνουμε στο σημείο αυτό. Δηλαδή, να έχουμε μία εξέλιξη η οποία οδηγεί στην υλοποίηση έργων. Αυτό που είναι το ζητούμενο, είναι τα νέα μεγάλα έργα που είναι αναγκαία και που καθυστερούν χρόνια, κάποια στιγμή, να τα δούμε, ότι μπαίνουν και σε φάση υλοποίησης. Να δούμε εργασίες, να μην μείνουμε μόνο σε συνεχείς εξαγγελίες. Μέχρι τότε, βέβαια, εδώ είμαστε, θα παρακολουθούμε και θα συζητάμε για όλα αυτά.

Σε σχέση με την πρώτη Σύμβαση που αφορά στην «Εγνατία Οδό Α.Ε.» και στην παραχώρηση του έργου των υπηρεσιών λειτουργίας και υποστήριξης σταθμών διοδίων. Αυτή είναι μια επαναλαμβανόμενη Σύμβαση, κάθε δύο χρόνια. Αυτό που, κατ’ αρχήν, ήθελα να παρατηρήσω είναι, ότι είχαμε μόνο μία συμμετοχή. Δεν είχαμε καμία άλλη συμμετοχή και δεν ξέρω σε τι οφείλεται αυτό. Βλέπω μία διαφορά -αν κάνω λάθος διορθώστε με- η προηγούμενη Σύμβαση είχε μία μέση έκπτωση, γύρω στο 30%, ενώ τώρα έχουμε μία μέση έκπτωση στο 22%. Δεν ξέρω και αυτό, επίσης, σε τι οφείλεται.

Σε ότι αφορά στην «Εγνατία Οδό» είναι ένα έργο τεράστιας σημασίας -το αναγνωρίζουμε όλοι- με αναπτυξιακή και οικονομική διάσταση, αλλά και τεράστια γεωπολιτική και στρατηγική σημασία. Φυσικά, υποχρέωση όλων μας είναι να μην απαξιώνονται τέτοια έργα και μπορεί να απαξιωθούν με πολλούς και διάφορους τρόπους, κυρίως, όμως, να μην εγκαταλείπονται ποτέ και να μην έχουμε εξελίξεις, οι οποίες δίνουν μία εικόνα που δεν αρμόζει, σε σχέση με τη σημασία του έργου και όταν δίπλα μας, σε άλλες βαλκανικές χώρες, εξελίσσεται παράλληλος αυτοκινητόδρομος, ο οποίος μπορεί να είναι ανταγωνιστικός. Θα πρέπει, λοιπόν, αυτό το τεράστιο έργο να το διαφυλάξουμε, να το στηρίξουμε και να μην επιτρέψουμε την φθορά του ή την απαξίωση του, γενικότερα. Θα αναφερθώ, βέβαια, στη συνέχεια στα προβλήματα της πρόσφατης κακοκαιρίας, αλλά εκείνο που θέλουμε να ισχύει πάντα και στην «Εγνατία Οδό» είναι να είναι ένας δρόμος, ο οποίος θα είναι λειτουργικός σε οποιεσδήποτε συνθήκες και έχει μεγάλη σημασία αυτό.

Εξελίσσεται, παράλληλα, μία διαδικασία παραχώρησης που έχει ξεκινήσει, εδώ και κάποια χρόνια. Τουλάχιστον, στην παρούσα Βουλή που βρίσκομαι, δεν έχει γίνει κάποια ενημέρωση. Υπάρχουν διάφορα δημοσιεύματα, πληροφορίες, σενάρια, αποφάσεις. Όμως, εμείς δεν ξέρουμε πού ακριβώς βρίσκεται αυτή η διαδικασία και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα γι’ αυτή την ολοκλήρωση.

Κύριε Υπουργέ, μετά από τόσα χρόνια, ήθελα να ρωτήσω και να θέσω έναν προβληματισμό προς συζήτηση, δεδομένου ότι πολλά έχουν αλλάξει, σε σχέση με τις συνθήκες μέσα στις οποίες δρομολογήθηκε το έργο της παραχώρησης. Είχαμε, βέβαια, ένα 3ο Μνημόνιο από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ -αχρείαστο και επώδυνο κατ’ εμάς- που δέσμευσε τη δημόσια περιουσία για 99 χρόνια, αλλά θεωρούμε όλοι ότι είμαστε εκτός Μνημονίων. Με δεδομένο, ότι πέρασε τόσος χρόνος και έχουν αλλάξει πολλά πράγματα, θα θέλαμε να ξέρουμε, αν έχουν εξεταστεί εναλλακτικές λύσεις πέραν της παραχώρησης. Δηλαδή, λύσεις οι οποίες να αποδίδουν στο Δημόσιο τα ίδια ή και περισσότερα έσοδα και να διατηρούν, βέβαια, και το χαμηλό τίμημα για τους χρήστες.

 Το αναφέρω αυτό, διότι και εσείς θα έχετε πληροφορηθεί όπως και όλοι μας, για μία μελέτη που εκπονήθηκε με πρωτοβουλία του Συλλόγου Εργαζομένων της «Εγνατίας Οδού Α.Ε» η οποία, καταλήγει σε κάποια συμπεράσματα που, ίσως, θα πρέπει να μας απασχολήσουν, για να δούμε ποιες άλλες δυνατότητες υπάρχουν. Μπορεί να υπάρχουν και άλλες λύσεις. Για παράδειγμα, μέσω ΣΔΙΤ με μία λιγότερη διάρκεια, αντί για 35 χρόνια, να είναι 10 με 15 η λύση, η οποία, επίσης, να αποδίδει στο Δημόσιο έσοδα για τη συντήρηση και τα άλλα έργα που χρειάζονται στην Εγνατία Οδό και να είναι προς όφελος των χρηστών.

Αναφερθήκατε στο θέμα των διοδίων, δεν θα τα επαναλάβω. Νομίζω, όμως, ότι το σενάριο, που τώρα είναι θετικό ότι κρατά αυτή τη στιγμή χαμηλά την τιμή στα 3 λεπτά, καταλήγει, στην πορεία, στα 6,33 λεπτά, που ξεπερνά και τα πέντε λεπτά της προηγούμενης πρόβλεψης, δεδομένου ότι έχουν προστεθεί και πάρα πολλά πλευρικά και μετωπικά διόδια, Αναφέρθηκε ότι από τα 13 πάμε στα 63. Το ζήτημα, λοιπόν, είναι πώς εντάσσεται αυτή η χιλιομετρική χρέωση στον νέο τρόπο αναλογικής χρέωσης. Θα ήθελα να μας πληροφορήσετε και γι’ αυτό το θέμα. Δηλαδή, για τη χιλιομετρική χρέωση και όχι για τη χρέωση ανά σταθμό.

Επίσης, θα ήθελα να μας πείτε, αν υπάρχουν κάποια στοιχεία για το πόσοι σταθμοί λειτουργούν σήμερα και για το πώς θα κατασκευαστούν οι επόμενοι σταθμοί. Δηλαδή, ποιος θα έχει την υποχρέωση της κατασκευής των σταθμών -όχι της συντήρησης- όσων σταθμών δεν έχουν κατασκευαστεί. Το Δημόσιο ή ο παραχωρησιούχος; Δηλαδή, με ποιον τρόπο, με ποιο χρονοδιάγραμμα και ποιος θα έχει την ευθύνη, αλλά και τη χρηματοδότηση αυτής της κατασκευής;

Είναι προφανές, ότι χρειάζονται έργα στην Εγνατία οδό, καθώς δεν υπάρχει η ποιότητα των σταθμών εξυπηρέτησης που αφορούν στους οδηγούς και στα οχήματα που υπάρχει σε άλλους αυτοκινητοδρόμους. Αυτό είναι ένα από τα αρνητικά της Εγνατίας οδού και εννοείται ότι πρέπει να διορθωθεί.

Σε ότι αφορά στη Σύμβαση που αφορά στην επέκταση του Μετρό στη Γραμμή Άλσος Βεΐκου – Γουδή, με το έργο των αρχαιολογικών εργασιών και της μετατόπισης των δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας. Κατ’ αρχήν, κάθε εξέλιξη που είναι σχετική με την επέκταση του Μετρό, είναι ένα ακόμη βήμα για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών και για την ευκολότερη μετακίνησή τους πιο γρήγορα και πιο άνετα. Είναι γνωστό αυτό. Γενικότερα, όμως, και για τη βελτίωση της λειτουργίας των αστικών κέντρων, εν προκειμένω του Λεκανοπεδίου της Αττικής, με μείωση της κυκλοφορίας και των επιπτώσεων στο περιβάλλον.

Το Μετρό της Αττικής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα έργο σταθμός. Ξεκίνησε με τη «σφραγίδα» των Κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ., αλλά είναι ένα έργο στο οποίο είχαν, στη συνέχεια, συμβολή όλες οι κυβερνήσεις. Είναι το μεγαλύτερο και το πιο σημαντικό έργο στο Λεκανοπέδιο και είναι έργο του λαού της Αττικής, στον οποίο και ανήκει. Ασχολήθηκαν πολλοί και Υπουργοί και επιστήμονες, χιλιάδες εργαζόμενοι, ξεπεράστηκαν δυσκολίες, υπήρχαν καθυστερήσεις στις μελέτες, στα έργα, στην εξασφάλιση πόρων. Το αποτέλεσμα, όμως, είναι, ιδιαίτερα, θετικό. Το βιώνουν σήμερα εκατομμύρια χρήστες του μέσου αυτού. Βεβαίως, θα πρέπει και άλλοι συμπολίτες μας, σε άλλες περιοχές, να έχουν αυτή την ευκαιρία και τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν γραμμές του Μετρό. Σε άλλες περιοχές προς τον Πειραιά, στη Δυτική και στην Ανατολική Αττική, εκτός από τα σημεία στα οποία αφορά η Γραμμή 4 που συζητάμε σήμερα. Η προσπάθεια επέκτασης εννοείται ότι θα πρέπει να συνεχιστεί.

Αυτό το έργο, όπως είπε και ο κ. Υπουργός, ξεκίνησε το 2018. Είμαστε στο 2021 και έχει 30 μήνες χρόνο ολοκλήρωσης. Δεν ξέρω αν προλαβαίνει να τελειώσει ως το 2023, πλέον. Επειδή περιλαμβάνονται οι μελέτες και η εκτέλεση αρχαιολογικών εργασιών που, πραγματικά, είναι απρόβλεπτες και στην εξέλιξη και στην ολοκλήρωσή τους, ελπίζω να μπορέσουμε να καταφέρουμε αυτό το έργο να προχωρήσει για να πάμε μετά στο κύριο έργο.

Επίσης, με την ευκαιρία αυτή, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα, αν έχετε κάποια στοιχεία, να μας πείτε για το τι γίνεται με τα υπόλοιπα τμήματα, με προβλέψεις για επέκταση και σε άλλες περιοχές.

Κλείνοντας, θέλω να αναφερθώ και στο Μετρό Θεσσαλονίκης. Δεν είναι η ώρα, βέβαια, να κάνουμε αναλυτική συζήτηση, αλλά και εκεί προβληματιζόμαστε. Οι πολίτες της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να έχουν κι εκείνοι τις δυνατότητες της χρήσης του Μετρό. Η σημασία είναι τεράστια και φάνηκε και με την πρόσφατη κατάσταση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, λόγω της πανδημίας. Αν μπορείτε να μας πείτε, έστω και επιγραμματικά, κάποια πρώτα στοιχεία, πως προχωρούν οι εργασίες, αν έχουν αρχίσει οι εργασίες των ανασκαφών στα αρχαία και αν τηρείται το χρονοδιάγραμμα και πότε είναι η πρόβλεψη ολοκλήρωσης, σύμφωνα με την επικαιροποιημένη κατάσταση.

Σε ότι αφορά στα επιμέρους στοιχεία για τους σταθμούς και τις περιοχές που θα εξυπηρετήσει η Γραμμή 4, θα ήθελα να ρωτήσω το εξής. Κάνατε μία αναφορά στα Εξάρχεια και σε άλλες περιοχές. Τι περιλαμβάνεται στη μελέτη; Υπάρχει μελέτη εγκεκριμένη; Είναι η ίδια με την αρχική μελέτη ή έχει τροποποιηθεί; Από τη στιγμή, που η μελέτη είναι αποτέλεσμα συγκοινωνιακών και αναπτυξιακών παραμέτρων, νομίζω ότι θα πρέπει, η μελέτη και η τεχνική προσέγγιση του θέματος να προηγηθεί, έναντι οποιασδήποτε άλλης συζήτησης. Θέλω να πιστεύω, ότι επειδή υπάρχει, πλέον, μία εμπειρία σε αυτά τα έργα, τελικά, και με την φροντίδα όλων, αυτό το έργο, να είναι και επ’ ωφελεία των πολιτών, αλλά και χωρίς την ταλαιπωρία που μπορεί να είχαν προηγούμενα έργα.

Πριν κλείσω, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να μου δώσετε λίγο χρόνο, για να αναφερθώ και στο θέμα των ημερών, όπως αναφέρθηκαν και προηγούμενοι συνάδελφοι. Θέλω να κάνω μία αναφορά στο ζήτημα, όσων ζήσαμε αυτές τις μέρες, γιατί, πραγματικά, αυτές οι καταστάσεις επιβάλλουν ουσιαστικές απαντήσεις, κυρίως, για να αποφύγουμε την επανάληψή τους.

Αρκετά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την προτεραιότητα στην επικοινωνιακή προσπάθεια για τη διαχείριση αυτών των καταστάσεων. Εκείνο που έχει σημασία είναι η ουσία και η πραγματικότητα. Έκλεισε ο δρόμος για αποφυγή ατυχημάτων. Για δύο ημέρες, εκατοντάδες χιλιάδες συμπολίτες μας έζησαν πρωτόγνωρες καταστάσεις. Από τη μία πλευρά, είχαμε τον αιφνιδιασμό των πολιτών-οδηγών που απροειδοποίητα μπήκαν σε μία μεγάλη ταλαιπωρία με το κλείσιμο του δρόμου, αλλά από την άλλη πλευρά, είχαμε και τον αιφνιδιασμό των συμπολιτών μας που δεν πιστεύουν ακόμη, ότι μπορεί να συμβαίνουν όλα αυτά που έζησαν, επί δύο μέρες, στην Αττική.

Τελικά, αναρωτιέται κανείς. Ποια ήταν η προετοιμασία; Ποιο ήταν το σχέδιο; Ήταν το κλείσιμο, για να είμαστε ασφαλείς; Αυτό είναι το σχέδιο; Έτσι θα συνεχίσουμε; Εδώ, φαίνεται, ότι υπήρχε πλήρης απουσία προγραμματισμού, σχεδίου πρόληψης και αντιμετώπισης αυτών των καταστάσεων. Αυτό φάνηκε και στον τρόπο που αντιμετωπίστηκε το πρόβλημα στην εθνική οδό, αλλά και σε αυτά που συνέβησαν εντός του Λεκανοπεδίου. Είχαμε πολλά λόγια και λίγα αποτελέσματα. Οι πολίτες, πραγματικά, ένιωσαν απροστάτευτοι. Πέρασαν ώρες, μέχρι και τρία εικοσιτετράωρα κάποιοι χωρίς ρεύμα. Καλό είναι να λέμε στα λόγια για Επιτελικό Κράτος, αλλά στην πράξη πολλοί εργαζόμενοι έμειναν στον δρόμο. Ειδικά στις αστικές συγκοινωνίες, για πρώτη φορά, έγινε τέτοιου είδους και τέτοιας έκτασης ακινητοποίηση.

Όλη αυτή η κατάσταση αντιμετωπίστηκε, ειδικά στο θέμα των διακοπών ρεύματος, από το προσωπικό του ΔΕΔΔΗΕ με υπερπροσπάθεια. Έκαναν ότι μπορούσαν και τους συγχαίρουμε γι’ αυτό. Όμως, ήταν αδύνατον, να καλυφθούν τα κενά στον σχεδιασμό, την πρόληψη και την αντιμετώπιση αυτών των καταστάσεων. Από ημέρες υπήρχε η πρόβλεψη ότι θα έχουμε μία τέτοια κατάσταση, αλλά φάνηκε ότι δεν υπήρχε προετοιμασία.

Επίσης, θέλω να πω, ότι είχαμε και το 2019 μία διακοπή στην εθνική οδό, που στοίχισε την απομάκρυνση του Διοικητή της Τροχαίας. Ποια ήταν τα μέτρα για να μην επαναληφθούν τέτοιες διακοπές; Ποιος έχει αυτή την ευθύνη γι’ αυτά τα μέτρα; Το Δημόσιο; Οι εταιρείες; Διεκδικήθηκαν για την τότε κατάσταση αποζημιώσεις από τη μια ή την άλλη πλευρά; Υπήρξαν πορίσματα; Ετοιμάστηκε κάποιο καινούργιο σχέδιο ή επικαιροποιήθηκε για να μην επαναληφθεί;

Και φθάσαμε στο σήμερα. Υπήρξε εισήγηση από εκείνους που έχουν την ευθύνη για να είναι ο δρόμος ανοικτός να κλείσει; Αν έγινε αυτό, έγινε πριν από την εκδήλωση του φαινομένου ή μετά; Ποιες άλλες ενέργειες έγιναν για να αποφύγουμε αυτό το ενδεχόμενο; Αφήνω, κατά μέρος, τα θέματα διεκδικήσεων και αποζημιώσεων, γιατί είναι μία άλλη κουβέντα που θα μας απασχολήσει στο μέλλον.

 Κύριε Πρόεδρε, αν συμφωνούμε όλοι, ότι ο σχεδιασμός πρέπει να έχει ως στόχο τη διατήρηση της κυκλοφορίας με ασφάλεια, τότε να δούμε ποιος έχει αυτή την ευθύνη, σε ποιον ανατίθεται. Ποιο είναι το περιεχόμενο των δεσμεύσεων της Συμφωνίας που υπάρχει γύρω από αυτό; Εάν υπάρχει έκφραση αδυναμίας, βεβαίως, να ξέρουμε ότι υπάρχει έκφραση αδυναμίας, για να δούμε που οφείλεται.

Επίσης, στο άρθρο 65 του ν. 4663 είχαμε τονίσει τη σημασία του σχεδίου πρόληψης και αντιμετώπισης αυτών των καταστάσεων. Ξέρουμε λίγο-πολύ τι μας περιμένει, όταν συμβαίνουν τέτοια φαινόμενα, αλλά και τον συντονισμό που πρέπει να υπάρχει. Είχε γίνει, μάλιστα, αυτή η συζήτηση, λίγο μετά την περίπτωση της Μαλακάσας. Και τότε υπήρξαν θέματα που αφορούσαν στη σωστή λειτουργία του Κράτους. Έχει αποφασιστεί, λοιπόν, να συγκροτείται μία Επιτροπή Διερεύνησης, τρεις ημέρες μετά το ατύχημα. Ήθελα να ρωτήσω, πώς θα γίνει η εφαρμογή των προβλέψεων του άρθρου 65 του ν.4663/2020, μιας και είναι στην αρμοδιότητα σας, κύριε Υπουργέ. Έχει συγκροτηθεί ή θα συγκροτηθεί αυτή η Επιτροπή για την εξαγωγή σχετικού πορίσματος σε σχέση με τα προβλήματα που ζήσαμε αυτές τις μέρες;

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΤΣΩΤΗΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ως Κ.Κ.Ε. θα θέλαμε να θέσουμε στη συζήτηση σήμερα το κύριο ζήτημα για τον λαό. Είναι η κοινή στρατηγική που έχετε όλοι σας, είναι η ανάπτυξη με κίνητρο το κέρδος. Στρατηγική, βέβαια, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και, συνολικά, αυτού του συστήματος. Αυτή η στρατηγική «υπηρετείται» με την απελευθέρωση της ενέργειας, των μεταφορών και άλλων τομέων, και με την ιδιωτικοποίησή τους. Αποτελούν πεδία κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων, με αύξηση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων, με αύξηση του κόστους των υπηρεσιών για τον λαό.

Αυτή είναι μία πραγματικότητα που τη ζει ο λαός. Μέχρι και ο Στέφανος Μάνος την έζησε και «τουϊτάρισε» χθες για την Κυβέρνηση. Όμως, ο ίδιος δεν δικαιούται να ομιλεί, γιατί είναι εκείνος που έκανε πρώτος τον νόμο. Οι συνέπειες είναι τραγικές.

Αυτές οι συνέπειες αποκαλύπτονται κάθε μέρα με την ενεργειακή φτώχεια που μεγαλώνει, με 40.000 οικογένειες να είναι χωρίς ρεύμα για εικοσιτετράωρα, με τους δρόμους να κλείνουν με απόφαση της Κυβέρνησης, απαλλάσσοντας τους επιχειρηματικούς ομίλους από το αυξημένο κόστος για να τους κρατήσουν ανοιχτούς, με τη «διασπορά» διοδίων παντού, που αποτρέπουν τον λαό να μετακινηθεί, γιατί το κόστος των διοδίων, πολλές φορές, είναι πάνω από τα καύσιμα που απαιτούνται. Το θέμα δεν είναι ποιος έκανε περισσότερα ή ποιος έκανε λιγότερα διόδια. Το θέμα είναι ότι ο λαός πληρώνει και ξαναπληρώνει. Αυτή είναι μία πραγματικότητα. Ξέρει ο λαός που μετακινείται, πώς «χρυσοπληρώνει» τους δρόμους, που τους πλήρωσε για να γίνουν και τους πληρώνει ξανά, για να τους χρησιμοποιήσει.

Κύριε Υπουργέ, πριν προχωρήσει η υλοποίηση του εμβληματικού έργου, όπως λέτε, καλό θα ήταν να μιλήσουμε για το υφιστάμενο δίκτυο και πώς αυτό ανταποκρίνεται στις ασφαλείς μεταφορές του λαού. Θα πούμε, βέβαια, περισσότερα στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Δεν μπορούμε, όμως, να μην καταγγείλουμε την κατάσταση των αστικών συγκοινωνιών που «βασανίζουν» τους εργαζόμενους και τον λαό, που έχουν μετατραπεί, σε αυτήν την περίοδο της πανδημίας, σε υγειονομικές «βόμβες», σε φορείς υπερμετάδοσης.

Υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις. Μιας που μιλάμε για τη σταθερή τροχιά, ας πούμε και για το Μετρό. Το 2009, δούλευαν 3.570 εργαζόμενοι, ενώ το 2018, βάσει των στοιχείων που έχουμε, δούλευαν 2.465. Μειώθηκαν οι εργαζόμενοι, κατά 31%, κύριε Υπουργέ, γιατί μιλήσατε για νέες θέσεις εργασίας που θα γίνουν με αυτά τα έργα. Υπάρχουν συρμοί που μένουν εκτός λειτουργίας. Αυτοί που λέτε, θα γίνουν μετά από οκτώ χρόνια. Όμως, μέχρι τότε, έχουμε συρμούς εκτός λειτουργίας. Ο Ηλεκτρικός διαθέτει 45 συρμούς, αλλά κυκλοφορούν μόνο οι 19. Είναι «γερασμένος» ο στόλος, ενώ υπάρχουν ελλείψεις σε ανταλλακτικά και σε τεχνικό προσωπικό, αφού η κρατική χρηματοδότηση είναι μηδενική. Είναι ζητήματα που τα «λούζεται» ο λαός,, γιατί τα βλέπει κάθε μέρα με τις μετακινήσεις του.

Η Κυβέρνηση εμφανίζει την αιτία των προβλημάτων στις αστικές συγκοινωνίες, δηλαδή, την ενίσχυση της επιχειρηματικής δράσης και την εμπλοκή ιδιωτών, ως λύση. Είναι η εμπλοκή ιδιωτών λύση για την αντιμετώπιση των ελλείψεων; Η εμπλοκή των ιδιωτών θα κάνει πολύ ακριβή την αστική συγκοινωνία για τον λαό.

Εμείς θεωρούμε, ότι τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα. Χθες, είχαμε το συμβάν με την έκρηξη του καλοριφέρ του λεωφορείου. Το καλοκαίρι οι επιβάτες «καίγονται» από τη θερμοκρασία, ενώ τον χειμώνα «παγώνουν». Δηλαδή, τα πράγματα είναι πολύ δύσκολα. Βεβαίως, λέτε ότι κάνατε προσπάθεια, ότι δεν μπορείτε να «γεννήσετε» λεωφορεία, ότι δεν είναι εύκολο πράγμα. Ωστόσο, ο λαός υποφέρει, βασανίζεται, ταλαιπωρείται.

Ποια είναι η προτεραιότητα σήμερα; Είναι το έργο μετά από οκτώ χρόνια; Είναι και αυτό. Δεν λέμε ότι δεν πρέπει να γίνουν τα έργα. Αυτό το δίκτυο του Μετρό έπρεπε να έχει γίνει, εδώ και 50 χρόνια. Καθυστέρησε, όμως, γιατί η αστική τάξη της χώρας μας είχε άλλους προσανατολισμούς, είχε άλλες προτεραιότητες, είχε συμφωνίες με τις αυτοκινητοβιομηχανίες, ενίσχυε το αυτοκίνητο. Τώρα, λοιπόν, ιεραρχεί να κάνει το Μετρό. Εμείς δεν διαφωνούμε. Όμως, το Μετρό θα το πληρώσει, πάλι, ο λαός. Τα οποιαδήποτε χρηματοδοτικά «εργαλεία», τα πληρώνει ο λαός με τους αβάσταχτους φόρους, με τη «ληστεία» που γίνεται και τα πληρώνει πανάκριβα για να τα χρησιμοποιήσει.

Εμείς ως Κ.Κ.Ε., θεωρούμε ότι αυτό είναι το πρόβλημα, δηλαδή, η λειτουργία με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και στον τομέα των μεταφορών και στους τομείς της ενέργειας, της υγείας, της παιδείας και όλων αυτών που υπηρετούν ανάγκες του ίδιου του λαού μας.

Το Κ.Κ.Ε. λέει, ότι η κάλυψη αυτών των συνδυασμένων λαϊκών αναγκών για καθολικές φθηνές, ποιοτικές, ασφαλείς μετακινήσεις και μεταφορές, προϋποθέτει υποδομές και μέσα που να λειτουργούν, συνολικά, ως κοινωνική ιδιοκτησία και όχι ως ιδιοκτησία κάποιων επιχειρηματικών ομίλων. Όσο αυτό δεν γίνεται, ο λαός θα πληρώνει με μεγάλες συνέπειες, αυτή την πολιτική που ακολουθείτε και εσείς και ο ΣΥΡΙΖΑ, πριν.

Εμείς, σε αυτή τη γραμμή, ως Κ.Κ.Ε., προσπαθούμε να πείσουμε τους εργαζόμενους, ότι αυτή η πολιτική πρέπει να ανατραπεί. Όσο θα συνεχίζεται και οι μεταφορές θα είναι πολύ ακριβές και ο λαός θα στέκεται στις στάσεις για να περιμένει λεωφορείο, ενδεχομένως, σε μία γραμμή που δεν έχει κέρδος ή σε γραμμές του Μετρό που δεν θα έχουν κέρδος και τα δρομολόγια θα είναι πολύ μειωμένα. Αν τώρα, λέγατε εσείς, ότι θα πετύχουμε μείωση 5 λεπτά στο Μετρό της Αθήνας, αυτό πάλι δεν θα το πετύχετε. Δεν μπορείτε, γιατί υπάρχει αυτή η έλλειψη σε προσωπικό και συρμούς, που πρέπει και αυτοί να βελτιωθούν, να εκσυγχρονιστούν και βεβαίως, πάνω απ’ όλα στα λεωφορεία.

Άρα, λοιπόν, πιστεύουμε, ότι τα πράγματα θα δυσκολεύουν, όσο δεν ανατρέπεται αυτή η πολιτική και όσο ο λαός δεν βάζει μπροστά ως δικό του ζήτημα μεταφορές ασφαλείς και φθηνές, οι οποίες δεν θα τον ταλαιπωρούν, αλλά θα τον πηγαίνουν με ασφάλεια στη δουλειά του και όπου αλλού θελήσει να πάει ένας εργαζόμενος, ένας άνθρωπος. Μόνο έτσι μπορούν να ικανοποιηθούν οι ανάγκες των εργαζομένων και του λαού.

Εμείς παρ’ όλα αυτά πιέζουμε και αυτή την περίοδο να βελτιωθεί η κατάσταση. Έχετε ευθύνες, κύριε Υπουργέ. Είμαστε ότι στο τρίτο «κύμα» της πανδημίας και δεν μπορεί να είναι σαν «σαρδέλες» ο κόσμος στο Μετρό, στα λεωφορεία και αλλού. Δεν μπορεί. Δεν μπορεί η λογική του «Μένουμε σπίτι» να είναι η λύση για όλα. Μένουμε στο σπίτι, όταν έχουμε φυσικά φαινόμενα, μένουμε στο σπίτι με την πανδημία. Η λύση αυτή είναι; Να μείνει στο σπίτι ο κόσμος; Αυτό κάνατε και χθες. Αποφάσισε ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης να κλείσει το δρόμο. Την προηγούμενη έλεγε, ότι θα τον κρατήσει ανοιχτό. Και γιατί τον έκλεισε; Ποιον υπηρέτησε με αυτό; Υπηρέτησε τον κόσμο για να μην αποκλειστεί; Γιατί δεν υπηρέτησε τον κόσμο να μην αποκλειστεί με μέτρα, ώστε να μείνει ανοιχτός ο δρόμος; Κόστιζαν αυτά τα μέτρα, γι’ αυτό.

Εν πάση περιπτώσει, επί του συγκεκριμένου μέτρου, θέλουμε, καταρχήν, να μας πείτε, εάν έχετε περιβαλλοντικές μελέτες. Αν η Αρχαιολογική Υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού με τις υπηρεσίες που διαθέτει, έχει, ήδη, γνώση των χώρων και των εργασιών, έτσι ώστε να μπορεί να ανοίξει η διαδικασία και να προχωρήσουν αυτές οι εργασίες. Ας μας ενημερώσετε πάνω σε αυτό το θέμα, αν, δηλαδή, υπάρχει συνεννόηση στις αντίστοιχες υπηρεσίες, προκειμένου το έργο να γίνει με κριτήρια περιβαλλοντικά και αρχαιολογικά, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η αρχαιολογική περιουσία του λαού μας που πρέπει να διατηρηθεί.

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

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, σήμερα γίνεται μία ενημέρωση για τα διόδια, τα οποία θα αυξηθούν σε μία Εγνατία οδό που έχουμε, υπό κατασκευή, άλλα δύο-τρεις σταθμούς διοδίων στην περιοχή της Καβάλας και σε κάποιες άλλες περιοχές. Άρα, στον κεντρικό οδικό άξονα έχουμε 20 διόδια και άλλα 43 στις πλευρικές οδούς, όπως και στην περιοχή μας, γιατί είμαστε και συντοπίτες, στον Προμαχώνα και στον Στρυμονικό.

Άρα, μιλάμε για 63 διόδια, ενώ υπάρχει και η τάση αύξησης. Αυτό σημαίνει, ότι ο Έλληνας φορολογούμενος καλείται να πληρώσει, ακόμη περισσότερο, για να κινηθεί στους ελληνικούς δρόμους. Τριάντα είναι τα διόδια ανάμεσα σε πρωτεύουσα και συμπρωτεύουσα. Κάποιος, δηλαδή, για να μετακινηθεί, πρέπει να σταματήσει 60 φορές για να πληρώσει, κάνοντας το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη και αντίστροφα. Δεν θα βάλω τις άλλες περιοχές, όπως είναι η Αθηνών-Πατρών, γιατί αν τα προσθέσω και αυτά, πληρώνουμε πολύ ακριβά το «μάρμαρο» απέναντι στους ελληνικούς δρόμους.

Στην Εγνατία οδό, σε αυτόν τον ευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο των 610 Km, από την Αλεξανδρούπολη έως την Ηγουμενίτσα, υπάρχουν πολλές κακοτεχνίες σε ορισμένα σημεία. Για παράδειγμα -γιατί μου αρέσει να μιλάω με παραδείγματα- στον δρόμο Κομοτηνής- Αλεξανδρούπολης και σε κάποια άλλα σημεία στην Ήπειρο.

Άρα, λοιπόν, πρέπει να δούμε ποια είναι η φιλοσοφία. Ο κόσμος πρέπει να πληρώνει λελογισμένα. Εμείς ως Ελληνική Λύση προτείνουμε να ανοίξουμε μία κουβέντα για το πώς πρέπει να λειτουργούν οι σταθμοί διοδίων, κατά τα ευρωπαϊκά πρότυπα, για να έχουν και έναν ανταποδοτικό χαρακτήρα με ένα κριτήριο εντοπιότητας, προκειμένου να είναι πιο «αγαπητά» και όχι να έχουν μόνο έναν φοροεισπρακτικό χαρακτήρα στις τοπικές κοινωνίες. Μπορούμε να το εξηγήσουμε και με λεπτομέρειες αυτό.

Θα σας θυμίσω και μία ερώτηση που σας έκανε ο συνάδελφός μου, ο οικονομολόγος, ο κ. Βιλιάρδος, γιατί είμαστε στο ίδιο έργο θεατές και βλέπουμε την ταλαιπωρία των πολιτών σε κάθε βαρυχειμωνιά ή σε μία κακοκαιρία να κλείνει ο δρόμος.

 Ας δούμε, όμως, τι γίνεται στη γειτονιά μας. Σας ξέρω χρόνια, είστε και Υπουργός που ταξιδεύετε και ο άνθρωπος που ταξιδεύει, διευρύνει τις γνώσεις του και αποκομίζει εμπειρίες. Στα Βαλκάνια, στη Ρουμανία, με 28 ευρώ γυρνάς στους δρόμους της Ρουμανίας, σε ένα καλό οδικό δίκτυο, πλέον, Ρουμανία, Τιμισοάρα, Πλοϊέστι, Βουκουρέστι, όλο το χρόνο. Με την Αλβανία δεν μπορούμε να συγκριθούμε, γιατί δεν υπάρχουν καν διόδια. Στα Σκόπια, το οδικό δίκτυο δεν είναι σαν το δικό μας, αλλά πληρώνει 2,90 ευρώ, ανά 100 χιλιόμετρα, ο Σκοπιανός. Στη Βουλγαρία, είτε ημερήσια, είτε εβδομαδιαία, είτε μηνιαία, υπάρχει ένα εισιτήριο λελογισμένο. Στη Σερβία, πληρώνουν 13 ευρώ για 500 χιλιόμετρα και σε ένα καλό οδικό δίκτυο

Ας δούμε τι συμβαίνει και στην Ε.Ε.. Στην Ουγγαρία, σε ένα καταπληκτικό οδικό δίκτυο, όπως επισημαίνεται στις έρευνες που διάβασα, πληρώνουν τη βινιέτα. Δηλαδή, ένα εισιτήριο για τέσσερις ημέρες κοστίζει 8 ευρώ. Στη Τσεχία και τη Σλοβακία, αυτά τα δύο κράτη έχουν την ίδια πολιτική και πληρώνεις 16,32 ευρώ για βινιέτα για επτά ημέρες. Η Γερμανία δεν έχει καθόλου διόδια. Εδώ είναι ο κ. Βιλιάρδος, που την ξέρει πολύ καλά τη Γερμανία. Εκεί υπάρχει και μία λελογισμένη και μία δίκαιη πολιτική και στα τέλη κυκλοφορίας.

Η Ιταλία, στην Autostrada, έχει ακριβά διόδια, αλλά παρέχει άλλες υπηρεσίες στον πολίτη. Δηλαδή, θα πρέπει να υπάρχει ενημέρωση στους σταθμούς διοδίων που είναι το πλησιέστερο βενζινάδικο με ηλεκτρονικό πίνακα, που είναι το πλησιέστερο εστιατόριο που υπάρχει.

Oι στολές των ανθρώπων που εργάζονται στα ελληνικά διόδια είναι -λέει- ευρωπαϊκών προδιαγραφών, όπως διαβάζω στις αντίστοιχες συμβάσεις και ερωτώ, γιατί να μην είναι ελληνικής προδιαγραφής. Υπάρχουν βιοτεχνίες ελληνικής προδιαγραφής και θα ήταν ωραίο να υπάρχει η γαλανόλευκη στις στολές τους. Μην σας πιάνει αυτός ο οίστρος, είναι πάρα πολύ ωραίο να βλέπει ο τουρίστας έναν κομψοντυμένο και με την γαλανόλευκη στη στολή του υπάλληλο στα διόδια. Είναι ευγενέστατοι οι υπάλληλοι στα διόδια, αν και «τραβούν Γολγοθά» στις εργασιακές τους συνθήκες.

Πώς μπορεί να είναι πιο κοντά στην τοπική κοινωνία ο ηλεκτρολόγος της υπηρεσίας, ο τεχνικός της υπηρεσίας; Να θεωρήσω ότι η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» ή η «Νέα Οδός Α.Ε.» ή η «Αττική Οδός Α.Ε.», πρέπει να έχουν εξειδικευμένο προσωπικό. Για τον συντηρητή, όμως, καυστήρων, γιατί να μην υπάρχει ένας μειοδοτικός διαγωνισμός και να είναι υποχρεωμένη η εταιρεία, ώστε να βοηθηθεί η τοπική κοινωνία; Να βάλουμε και την εντοπιότητα στις προσλήψεις, γιατί γίνεται και αυτό. Ας μην κρυβόμαστε, τα διόδια είναι «μαγνήτης» για τα βουλευτικά γραφεία που κάθονται στη σειρά οι υπάλληλοι, όπως έγινε και στις Σέρρες στον Στρυμονικό και λέει κάποιος «βόλεψε και μένα να έχω μία δουλειά στα διόδια». Το λένε αυτό.

Σήμερα, ρώτησα στα διόδια του Στρυμονικού στις 05:00, αν υπάρχουν πρώτες βοήθειες. Δεν λέω να υπάρχει γιατρός, το καταλαβαίνω, ότι δεν μπορεί να γίνει αυτό, αλλά, έστω αν υπάρχουν πρώτες βοήθειες. Όπως υποχρεωτικό θα έπρεπε να είναι να υπάρχουν βρύσες, γιατί κάποιος θέλει να δροσίσει λίγο το πρόσωπό του. Δηλαδή, να δώσουμε και κάποια ανταποδοτικά χαρακτηριστικά.

Οι Ιταλοί, για παράδειγμα, ήρθαν σε επαφή με τους τοπικούς δήμους και με το αντίτιμο -αν και υπάρχει βινιέτα στην είσοδο και στην έξοδο του αυτοκινητοδρόμου - δίνουν και κάποια τουριστικά έντυπα. Δεν μιλάμε για ιδιώτες. Δηλαδή, για παράδειγμα ο επισκέπτης να παίρνει ένα έντυπο στην Παμβώτιδα για τα αξιοθέατα των Ιωαννίνων. Για τη Λίμνη της Κερκίνης να παίρνει στον Στρυμονικό. Είναι πολύ ωραίο αυτό, γιατί και προβάλεις τουριστικά την περιοχή σου, αλλά αποκτούν έναν άλλο, πιο σύνθετο, πιο ανθρώπινο χαρακτήρα και έχουν και άλλο οικονομικό αποτέλεσμα, ενδεχομένως, για την περιοχή, ώστε να γίνουν πιο «αγαπητά» τα διόδια, διότι όλοι τα βλέπουν μόνο φοροεισπρακτικά.

Ας μιλήσουμε τώρα και για κάποιες εκπτώσεις που πρέπει να υπάρχουν και για τα ελληνικά προϊόντα, ανάλογα με το κοντέινερ. Θυμάστε μία ΠΟΛ -δεν λέγεται και ΠΟΛ, πλέον, καθώς έχει αλλάξει ονομασία- για τους φορητούς πομπούς που θα είχαν όλα τα φορολογικά στοιχεία, προκειμένου να υπάρχουν εκπτώσεις Φ.Π.Α. με τα στοιχεία της επιχείρησης, αν κάποιος θα έχει νόμιμα παραστατικά; Δεν ξέρω, αν αυτό ισχύει και αν είναι καλά οργανωμένο με τους φορητούς πομπούς από τις εταιρείες.

Διάβασα, λοιπόν, τι γίνεται στην Ευρώπη. Ένα μεγάλο πρόβλημα που παρατηρείται στην Εγνατία είναι το εξής. Μπαίνουν τα κλειστά κοντέινερς, τα εμπορευματοκιβώτια, από τους Κήπους για να πάνε στην Ηγουμενίτσα. Τι κάνουν οι Τούρκοι οδηγοί; Από τη στιγμή, που δεν υπάρχει είσοδος και έξοδος, γιατί εμείς δεν το έχουμε, όπως οι Ιταλοί, οι Γάλλοι, οι Αυστριακοί που και στην Αυστρία δεν υπάρχουν διόδια, ενώ στην Ελβετία με 40 ελβετικά φράγκα γυρνάς όλο τον χρόνο και στα τέσσερα καντόνια, όταν φτάσουν στα παράλια του Στρυμονικού Κόλπου, για να γλυτώσουν τα διόδια, πάνε από την Ασπροβάλτα, πάνε παραλιακά, πιο πάνω από τη Ροδόπη, με αποτέλεσμα και το οδόστρωμα να χαλάει και ελλοχεύει ο κίνδυνος ενός ατυχήματος και το έδαφος «τρέμει», διότι είναι παραθαλάσσια περιοχή. Το έδαφος είναι σαθρό, δεν είναι στέρεο.

Το ξέρει και ο Υπουργός αυτό που συμβαίνει, από εκεί είμαστε. Οι κάτοικοι διαμαρτύρονται. Και ρωτώ, αν είχαμε ένα εισιτήριο στους Κήπους και πλήρωνε στην έξοδο στην Ηγουμενίτσα, δεν θα ήταν, τελείως, διαφορετικά να το κάνουμε, όπως το σύστημα που έχουν Ιταλοί και άλλα ευρωπαϊκά κράτη; Δεν θα ήταν πιο λελογισμένο αυτό; Ο Έλληνας πληρώνει πολύ ακριβά τα διόδια και γεμίζουμε διόδια. «Αυγατίζουν», γίνεται «επώαση» των διοδίων, δεν μπορεί να συνεχιστεί αυτό. Έτσι, αποτρέπουμε τον κόσμο να κινηθεί. Πρέπει να προτιμήσουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, καλό είναι αυτό, αλλά τι γίνεται και με τους ανθρώπους που είναι ελεύθεροι επαγγελματίες και πρέπει να διακινήσουν φορτία; Θα πρέπει να είμαστε πιο λελογισμένοι. Να γίνει αυτό το οποίο έχετε υποσχεθεί πολλάκις. Θα πρέπει, ανάλογα με τα χιλιόμετρα που διανύει κάποιος, να πληρώνει και το αντίτιμο, αλλά να είναι και λελογισμένο.

Σε ότι αφορά στην κόντρα που έχει ξεκινήσει ο ΣΥΡΙΖΑ για τα διόδια στην «Αττική Οδό», «τα δάκρυα ήταν κροκοδείλια». Αν μπούμε σε τέτοιες «αμαρτωλές» συμβάσεις ανάμεσα στην «Αττική Οδό» και στις «Αττικές Διαδρομές», που είναι «δορυφόρος» της «Αττικής Οδού», θα δούμε, ότι, ακόμη, δεν έχει παραχωρηθεί στο Δημόσιο, όπως είναι το συμβόλαιο και έχει μετατοπιστεί χρονικά. Άρα, επί υπουργίας του κ. Σπίρτζη, αυτό ήταν επιζήμιο για το ελληνικό δημόσιο. Ισχύει το «Γιάννης πίνει, Γιάννης κερνάει».

Τι κάνει, λοιπόν, η «Αττική Οδός;» Δίνει τη συντήρηση στους δρόμους στον «δορυφόρο» της «Αττικές διαδρομές». Φαίνεται να μην εμφανίζει στον ισολογισμό τα αναμενόμενα κέρδη, με αποτέλεσμα να μην παραχωρείται με βάση τη συμφωνία στο Δημόσιο και να μετατοπίζεται χρονικά και να έχει διαφυγόντα έσοδα το Δημόσιο. Το τραγελαφικό και το μεγάλο «σκάνδαλο» που είναι; Στη συντήρηση των δρόμων, για παράδειγμα, για να δείτε ότι είναι μεγάλο το «φαγοπότι» στα έργα αυτά, υπήρχε ένα πλαφόν 60.000 ευρώ το χιλιόμετρο. Στην Αττική Οδό, όταν ξέσπασε το δημοσιογραφικό «σκάνδαλο» ήταν 1.000.000 ευρώ το χιλιόμετρο. Αντιλαμβάνεστε για τι «πάρτι» μιλάμε;

Με όλα αυτά που ακούστηκαν για την Εθνική οδό. Εγώ πιστεύω, ότι εσείς, κύριε Υπουργέ, διαφωνήσατε με το να κλείσει ο δρόμος. Ξέρω την ιδιοσυγκρασία σας. Δεν ξέρω, αλλά «ότι λάμπει δεν είναι Χρυσοχοΐδης, αλλά ότι κλείνει είναι Χρυσοχοΐδης». Λογοπαίγνιο κάνω. Έχω την Ερώτηση του κ. Βιλιάρδου, με αριθμό 8059, το κατακαλόκαιρο, στη ραστώνη του θέρους, στις 7 Ιουλίου, που αφορούσε στο πρόβλημα που υπήρχε στις 31 Δεκεμβρίου του ΄19, Παραμονή Πρωτοχρονιάς, στον αυτοκινητόδρομο Αθήνα-Θεσσαλονίκη, στους Ευζώνους από χιονόπτωση, για το αν θα αποδοθούν ευθύνες.

Απαντάτε, λοιπόν, πολύ ορθά, ότι συστάθηκε επιτροπή, προκειμένου να γίνει ΕΔΕ, για το ποιος φταίει. Εγώ ερωτώ, τώρα που πήρε απόφαση ο κ. Χρυσοχοΐδης να κλείσει τον δρόμο, θα γίνει πάλι μία τριμελής επιτροπή για να αποδοθούν ευθύνες; Εδώ είναι ξεκάθαρα τα πράγματα. Οι ιδιώτες που απέλυσαν και προσωπικό, λόγω του κορονοϊού με το Πρόγραμμα «Εργάνη», λένε ότι δεν προλαβαίνουν να καθαρίσουν τους δρόμους. Τα «παίρνουν», όμως, να το πω απλά. Οπότε, προς αποφυγή ατυχημάτων έκλεισε ο δρόμος. Δεν είναι έτσι.

Τώρα, αυτοί, με βάση τον ν.4663 και το άρθρο 65, που και εσείς, κύριε Υπουργέ, κάνετε αναφορά σε απάντηση του κ. Βιλιάρδου και ορθά το κάνετε, μπορεί να μας ζητάνε έως και ένα εκατομμύριο ευρώ αποζημίωση για διαφυγόντα έσοδα. Δηλαδή, «από εκεί που μας χρωστούσαν, μας παίρνουν και το βόδι». Μπορεί να πούνε, «έκλεισες τον δρόμο Υπουργέ, κύριε Χρυσοχοΐδη; Θέλω από τα διόδια που έχασα τις ώρες αυτές το αντίτιμο». Δηλαδή, μπορεί να βρούμε και τον μπελά μας.

Διαβάζω στη «Διαύγεια», ότι έχετε δεσμεύσει και ποσά λόγω κορονοϊού. Ενδεικτικά, θα πω, 13,5 εκατομμύρια ευρώ για την Ολυμπία Οδό, 6.370.000 ευρώ για τον Αυτοκινητόδρομο Αιγαίου, σε περίπτωση που έχουν διαφυγόντα έσοδα αυτοί που διαχειρίζονται τα διόδια, οι πάροχοι, οι παραχωρησιούχοι, γιατί όλα αυτά γι’ αυτούς γίνονται. Εγώ δεν λέω όχι, να υπάρχει ΣΔΙΤ. Πρέπει να υπάρχει σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, αλλά η φιλοσοφία είναι αυτό να γίνεται λελογισμένα. Όπως γίνεται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, όπως γίνεται στη γειτονιά μας στα Βαλκάνια, αλλά και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Εν πάση περιπτώσει, θα πρέπει να ξέρει ο Έλληνας τι πληρώνει και όχι, κάθε τρεις και λίγο, στις παράπλευρες οδούς που τέμνουν την Εγνατία να «αυγατίζουν» τα διόδια. Αυτή η Ερώτηση του κ. Βιλιάρδου είναι επίκαιρη, με το θέμα που προέκυψε. Δηλαδή, ότι με βάση τον νόμο που ψήφισε η Κυβέρνηση τον Οκτώβριο του 2020, τον ν. 4663 και το άρθρο 65, προβλέπεται, μέχρι και ένα εκατομμύριο αποζημίωση, σε περίπτωση που κλείσουν οι δρόμοι. Εδώ τώρα, όμως, αποποιούνται των ευθυνών. Κλείσαμε τον δρόμο.

Αναφορικά με το Μετρό. Εδώ, έχουμε το παράπονο της Βόρειας Ελλάδας, των Θεσσαλονικέων, από την εποχή του Κούβελα. Ήμουν νιος και γέρασα. Τι γίνεται με το Μετρό της Θεσσαλονίκης, στη Ροτόντα, στα Παλαιοχριστιανικά, με τις καθυστερήσεις; Εξωραϊσμό θέλει, εκσυγχρονισμό θέλει το Μετρό, σε πάρα πολλά σημεία. Σίγουρα, θα διευκολύνει το κυκλοφοριακό. Σε σχέση με αυτό που είπατε για τα Εξάρχεια, ως Ελληνική Λύση, λέμε ότι όλες οι γειτονιές πρέπει να χαίρουν ισονομίας και ισοπολιτείας. Τα Εξάρχεια χρήζουν μια καλύτερης μοίρας. Είναι μια παραδοσιακή, ιστορική γειτονιά. Όμως, να μας δώσετε τα σχέδια, να δούμε αναλυτικά την αρχιτεκτονική του τοπίου. Να δούμε τη μακέτα. Να δούμε τις περιβαλλοντικές μελέτες. Να δούμε την έκταση που θα καταλαμβάνει. Να δούμε το σχέδιο φύλαξης, γιατί είναι μία ιδιαίτερη περίπτωση τα Εξάρχεια, το ξέρετε πολύ καλά.

Είπατε ότι με το συγκεκριμένο έργο θα μειωθούν κατά 60.000 τα αυτοκίνητα. Θα υπάρχουν, προφανώς, κάποιες συγκοινωνιακές μελέτες. Είναι πολύ καλό αυτό. Θα μειωθούν, επίσης, και οι ρύποι του περιβάλλοντος και γενικότερα θα συμβάλει στην καλύτερη ποιότητα ζωής. Για τα Εξάρχεια, όμως, πρέπει να δούμε προσεκτικά τον σχεδιασμό, κατά πόσο θα αναβαθμίσει και θα αναπλάσει την περιοχή, αλλά να μην υπάρχει και ο φόβος ότι θα γίνονται καταστροφές. Δηλαδή, θέλει ένα διαφορετικό action plan, θέλει ένα διαφορετικό σχέδιο δράσης.

Εν κατακλείδι, τα διόδια δεν μπορούν να αυξάνονται και να πληθύνονται. Πρέπει να υπάρχει λελογισμένη χρήση, αλλά και μεγαλύτερη ανταποδοτικότητα από πλευράς των διοδίων στις τοπικές κοινωνίες. Επίσης, μπορούν να παίξουν και έναν άλλο ρόλο, κοινωνικοτουριστικού περιεχομένου, για να είναι πιο ενεργά «κύτταρα» στην τοπική οικονομία και στην προβολή της χώρας. Θα πρέπει, κάποια στιγμή, να σταματήσει αυτή η «πρεμούρα», ότι φτιάχνουμε διόδια σε όλη την Ελλάδα. Θα πρέπει να υπάρχει μία πιο λελογισμένη χρήση, μία βινιέτα, όπως στην Ευρώπη, σταδιακά, για να μπορεί ο Έλληνας να αισθάνεται ότι τα διόδια είναι ανταποδοτικά. Πληρώνουμε που πληρώνουμε τα τέλη κυκλοφορίας, και δεν τα μειώνουμε, παρά την πρόταση που έχουμε κάνει ως Ελληνική Λύση, ας μην πληρώνουμε και τόσα πολλά διόδια.

Θα κλείσω με ένα παράδειγμα. Αν στη Γερμανία αγοράσεις αυτοκίνητο τον Οκτώβριο, πληρώνεις για Οκτώβριο, Νοέμβριο, Δεκέμβριο, τέλη κυκλοφορίας. Δεν πληρώνεις όλη τη χρονιά και μετά την επόμενη. Επίσης, αν πουλήσεις αυτοκίνητο σε τρεις μήνες, παίρνεις πίσω χρήματα από τα τέλη κυκλοφορίας για τους υπόλοιπους μήνες. Το λέω ως παράδειγμα, για να δείτε, ότι γι’ αυτό που λέγεται αυτοκίνητο στην Ελλάδα, ο Έλληνας «αιμορραγεί» και είναι και «αιμοδότης» για το Κράτος. Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με τον κ. Μπούμπα ολοκληρώθηκε ο πρώτος κύκλος τοποθετήσεων των εκπροσώπων των Κομμάτων και θα συνεχίσουμε με τους συναδέλφους που έχουν ζητήσει τον λόγο.

Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ :** Ευχαριστώ πολύ. Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, για το Μετρό και τη Γραμμή 4, δεν έχω να πω πολλά πράγματα. Βλέπω ότι υπάρχει μία γενική συμφωνία, καθώς είναι ένα έργο απαραίτητο, με το οποίο θα «ανασάνει» η Αθήνα.

Να τονίσω, βέβαια, ότι είναι ένα έργο που άρχισε να «ωριμάζει» την περίοδο 2012- 2014 και θυμάμαι πολύ καλά, ότι ετοιμάσαμε και τον φάκελο στο Υπουργείο Υποδομών και τον υποβάλαμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το «ωρίμασε», επίσης, πάρα πολύ και τώρα βρισκόμαστε σε μία φάση, όπου είμαστε έτοιμοι να υπογράψουμε και τη Σύμβαση. Είναι, εξαιρετικά, σημαντικό, ότι γίνονται οι πρόδρομες εργασίες, ενώ θα γίνουν και τομές αρχαιολογικές, ώστε να μην έχουμε το φαινόμενο, όπως για το Μετρό Θεσσαλονίκης, όπου έχουμε, ήδη, δώσει 135 εκατομμύρια ευρώ. Ούτε να είχαμε βρει τον Τάφο του Μεγάλου Αλεξάνδρου.

 Επειδή ακούγονται πάρα πολλά για το Μετρό Θεσσαλονίκης, αυτό που, απλώς, θέλω να τονίσω, είναι ότι το μέλλον θα είναι κριτής της θέσεως όλων μας. Αν το Συμβούλιο της Επικρατείας απορρίψει την ένσταση, η οποία είχε γίνει και προχωρήσει το έργο, θα γίνει ένας Σταθμός Μουσείο, που θα το χαίρονται όλοι οι Έλληνες. Αν δεχθεί την ένσταση, θα πρέπει να αποδείξει η Αξιωματική Αντιπολίτευση που είχε προτείνει είναι βιώσιμη, γιατί κατά τη γνώμη μου δεν ήταν βιώσιμη και ήταν μία πρόταση στον «αέρα».

Σε ότι αφορά στην Εγνατία. Είναι σαφές, ότι η σημερινή Κυβέρνηση και ο Υπουργός έχει πετύχει με τους θεσμούς μία πολύ καλύτερη συμφωνία, απ’ ό,τι είχε πετύχει η προηγούμενη Κυβέρνηση. Δεν θέλω να μπω στους χειρισμούς της προηγούμενης ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών που σε διάφορα θέματα, όπως και στο θέμα των διοδίων, ήταν ατυχής. Είμαι σίγουρος ότι και το Υπουργείο και η νέα Διοίκηση της Εγνατίας θα φέρει, όσο το δυνατόν πιο γρήγορα, το αναλογικό διόδιο. Είναι σημαντικό για να ελαφρύνουμε τους πολίτες. Ταυτόχρονα, να φέρει και την κάρτα πολλαπλών διαδρομών που, πραγματικά, θα μειώσει, ακόμη, και στο 1/10 το κόστος για τους κατοίκους των γειτονικών, με διόδια, περιοχών.

Επίσης, εκείνο που θέλω να τονίσω, είναι ότι η σημερινή Κυβέρνηση προχώρησε, με πάρα πολύ γρήγορα βήματα, στην επανάκαμψη σε αναπτυξιακή τροχιά της Εγνατίας Οδού. Θυμίζω ότι μέσα από τις συνεχείς μετατάξεις, το προσωπικό είχε μειωθεί πάρα πολύ, κάτι που σταμάτησε. Σήμερα πια, έχουμε το Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας, που είχε ξεκινήσει παλαιότερα, για το οποίο η Κυβέρνηση έχει εξασφαλίσει πόρους από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, ένα έργο 400 εκατομμυρίων ευρώ που αφορά όλη την Ελλάδα και θα εκτελεστεί από την «Εγνατία Α.Ε». Επίσης, θα έχει ενεργό συμμετοχή στην απολιγνιτοποίηση, στη δίκαιη μετάβαση της Δυτικής Μακεδονίας, γιατί θα είναι κύριος μέτοχος από ό,τι ξέρω στην εταιρεία «Μετάβαση Α.Ε.». Τονίζω προς τον παριστάμενο Υπουργό, ότι μπορεί να το αναλάβει, έχει το know how και το μητρώο υποδομών, κάτι το οποίο θα της δώσει, επιπλέον, εργασίες.

 Έρχομαι τώρα στο τρίτο και τελευταίο θέμα που αφορά στους υψηλούς τόνους που χρησιμοποίησε ο εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, σε σχέση τις συγκοινωνίες της χώρας μας κατά τη διάρκεια της τελευταίας κακοκαιρίας. Του θυμίζω, λοιπόν, ότι με πολύ μικρότερη κακοκαιρία, πριν δυο-τρία χρόνια, δεν βγήκαν τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ, με ευθύνη της προηγούμενης Κυβέρνησης από τα αμαξοστάσια της Θεσσαλονίκης.

Η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ παρέδωσε αστικές συγκοινωνίες σε τραγική κατάσταση. Η παρούσα Κυβέρνηση, δια του Υπουργείου και του Υπουργού, έχει βελτιώσει κατά πολύ την κατάσταση -και το γνωρίζω καλά- σε ότι αφορά στον ΟΑΣΘ. Κυκλοφορούν, πλέον, 400 λεωφορεία και συνεχίζει σε μία τέτοια κατεύθυνση, συνεργαζόμενη και με ιδιώτες. Ενώ δεν είχε γίνει καμία παραγγελία ούτε ενός λεωφορείου από την προηγούμενη Κυβέρνηση, η σημερινή είναι έτοιμη να προχωρήσει στον διαγωνισμό για την προμήθεια 1.000 λεωφορείων, σχεδόν, στη Θεσσαλονίκη και στην Αθήνα.

Καλό είναι, λοιπόν, «να μην μιλάνε στο σπίτι του κρεμασμένου για σχοινί». Κατανοητό, ωστόσο, είναι, ότι πρέπει να κάνουν αντιπολίτευση. Ευχαριστώ πολύ.

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

Στο σημείο0 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευτυχώς, αγαπητοί συνάδελφοι, έχω πρεσβυωπία και όχι πολιτική μυωπία, το οποίο είναι χειρότερο. Δεν ξέρω, αν ο κ. Σιμόπουλος έχει αλλάξει εκλογική περιφέρεια, αλλά απ’ όσα άκουσα να λέει, μάλλον, δεν πρέπει να ζει, πλέον, στη Θεσσαλονίκη.

Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, κύριε Καραμανλή, είστε τόσο προβλέψιμος, γι’ αυτό και καθίσταται η επιχειρηματολογία σας, πολιτικά, αναξιόπιστη. Θεωρώ, εκ προοιμίου, δεδομένο, ότι για όλα φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ. Για το χιόνι φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ, για τους αποκλεισμούς φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ, γιατί το ότι τα νοικοκυριά θα πάρουν ρεύμα το ερχόμενο Σάββατο φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ. Βέβαια, έχετε προσθέσει, ότι, ίσως, να φταίνε και τα δέντρα, όπως και το ΄61, που μόνα τους έπεσαν πάνω στις εγκαταστάσεις της ΔΕΗ.

Είχε πει ο κ. Χαρδαλιάς, ότι είναι έτοιμος να αντιμετωπίσει ακόμη και την έκρηξη ηφαιστείου. Ας τον στείλουμε στην Αίτνα, που έχει ενεργοποιηθεί και πάλι, μήπως και φέρει καλύτερα αποτελέσματα. Όμως, όλα αυτά δεν είναι αστεία. Είναι πολύ σοβαρή η κατάσταση της αδράνειας και της αναποτελεσματικότητας μιας Δημόσιας Διοίκησης που δεν έχει προκύψει, τυχαία, στην πραγματικότητά μας. Δεν έχει προκύψει τυχαία το γεγονός, ότι δεν υπάρχει ούτε ένα κυβερνητικό στέλεχος που να έχει βγει δημόσια και να πει αναλαμβάνω την ευθύνη και ότι υπάρχει ευθύνη. Ο ένας τα ρίχνει στον άλλον και αν αυτή τη στιγμή αναζητήσουμε κάποιον που να πει «ναι, εγώ έχω εικόνα του τι γίνεται», δεν θα βρούμε κανέναν.

Για παράδειγμα, εσείς εξ ορισμού, ως Υπουργός Υποδομών, και το θέτω ειλικρινά το ερώτημα, έχετε εικόνα από το μέγεθος των προβλημάτων στους δρόμους ή στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς; Δεν είδα κάποια δημόσια δήλωσή σας. Όλοι αναθέσατε στον «εκτελεστή της χυδαιότητας» Μιχάλη Χρυσοχοΐδη, για μία ακόμη φορά, μέσω της «τυμβωρυχίας» και των ψεμάτων που πήρατε τις εκλογές, να κάνει τη «βρώμικη» δουλειά. Θέλω, κάποια στιγμή, να υποδυθώ τον παρουσιαστή του ΣΚΑΪ και να σας ρωτήσω: «Καταδικάζετε την άποψη του κ. Χρυσοχοΐδη, ότι η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έκαψε 100 ανθρώπους;» Δεν έχω ακούσει ένα σχόλιο. Η προβλεψιμότητα σας αυτή, όμως, «ξύνει» τη μνήμη και το «αποτύπωμα» της ιστορίας.

Κύριε Μπουκώρο, διέσχισα και εγώ αυτή την εθνική οδό, την οποία διασχίσατε και εσείς την ίδια μέρα. Σας βεβαιώνω, λοιπόν, ότι δεν έπρεπε να κλείσει, έχοντας και τη δύναμη της τεκμηρίωσης, πέρα από τα ειρωνικά χαμόγελα, με το βίντεο που είναι αναρτημένο. Εσείς, με την εμπειρία του ανθρώπου που ζει στη Περιφέρεια, πείτε μου αν αυτός ο δρόμος στις 05:00 τα ξημερώματα, έπρεπε να κλείσει με απόφαση Υπουργού. Για την προστασία των πολιτών -θέτουμε το ερώτημα- ή της Νέας Οδού; Απάντηση δεν πήραμε. Ο ΣΥΡΙΖΑ φταίει, τα δέντρα, ο Πολάκης καπνίζει και εσχάτως και ο Παππάς φοράει μάσκα. Στις 05:00 τα ξημερώματα κλείσατε την εθνική οδό. Σε άλλες εποχές, στις 05:10 θα ζητούσατε εκλογές. Στις 5:10 ο Μητσοτάκης και ο Κώστας Καραμανλής, θα ήτανε με το συνεργείο της ΕΡΤ, που χθες αυξήσατε τους μισθούς τους κατά 150%, και θα ζητούσατε εκλογές.

Αυτός είναι ένας πολιτικός βίος, ο οποίος, πλέον, μετά από ενάμιση χρόνο διακυβέρνησης, δεν πείθει. Δεν πείθει, αγαπητοί συνάδελφοι, και τους Θεσσαλονικείς. Και για να μην λέμε λόγια έπεα πτερόεντα, το Ινστιτούτο Καταναλωτών, επειδή σας αρέσει πάρα πολύ να παίζετε με τις δημοσκοπήσεις και τους αριθμούς, σε έρευνά του ανέδειξε, ότι τρεις στους τέσσερις Θεσσαλονικείς είναι απογοητευμένοι από τις συγκοινωνίες. Όχι, απλά, δυσαρεστημένοι, με όσα ο κακός ΣΥΡΙΖΑ έκανε με τον χρεοκοπημένο, από ατασθαλίες και αδιαφάνεια, ΟΑΣΘ το 2016, αλλά είναι απογοητευμένοι.

Για την ενημέρωσή σας, ειδησεογραφικά, θα ζητήσετε μία συγνώμη από την επιβάτιδα του ΟΑΣΘ που το καπάκι που εξερράγη μέσα στην καμπίνα του λεωφορείου την τραυμάτισε και την έστειλε στο Νοσοκομείο Παπανικολάου; Το γνωρίζετε; Είναι από τα λεωφορεία που, όταν εμείς λέγαμε ότι «είναι τα σαπάκια της Θεσσαλονίκης», εσείς μας λέγατε ότι «είναι η λεωφόρος του παραδείσου». Η γυναίκα αυτή νοσηλεύεται στο Νοσοκομείο Παπανικολάου. Υπάρχει συγγνώμη γι’ αυτή; Για την κακοκαιρία, φταίνε τα δέντρα, όπως το ΄61. Τώρα ποιος φταίει; Το καπάκι ή η γυναίκα;

 Τέλος, για να αναδείξουμε στο θέμα της Εγνατίας το επιτελικό σας «μπάχαλο», θέλω να σας μεταφέρω, ίσως το γνωρίζετε, ότι σε Ερώτηση που κατατέθηκε στις 5 Νοεμβρίου του 2020 προς το Υπουργείο Υποδομών, προς το Υπουργείο Οικονομικών και προς την «Εγνατία Α.Ε.» για το θέμα των πλευρικών διοδίων στον Λαγκαδά της Θεσσαλονίκης, η απάντηση που έλαβαν οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, ήταν, με λίγα λόγια, «δεν γνωρίζω, δεν απαντώ». «Δεν είμαστε εμείς αρμόδιοι» ο ένας έλεγε στον άλλον. Το καταθέτω για να το δείτε. Το Υπουργείο Οικονομικών δεν έχει αρμοδιότητα, το Υπουργείο Μεταφορών δεν έχει αρμοδιότητα, η «Εγνατία Α.Ε.» απαντά, ότι «δεν φταίμε εμείς για τα διόδια».

Επανέρχεται η ερώτηση για τον Λαγκαδά με μία ερώτηση ευαισθησίας για τους πολίτες, πώς θα εξυπηρετηθεί σε αυτή τη συγκυρία ο κάτοικος του Λαγκαδά και των γύρω περιοχών; Θα υπάρχουν κάποια μέτρα, όπως έλαβε η «κακή» Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ο «κακός» Σπίρτζης, αντίστοιχα, για τον Ωρωπό και άλλες περιοχές της Αττικής; Η απάντηση είναι η «σιωπή». Το καταθέτω και αυτό.

 Επιτέλους, αφού είστε τόσο «φωτισμένοι» πολιτικοί και τόσο αποτελεσματικοί και είσαστε στις διαπραγματεύσεις τόσο επιτυχημένοι, γιατί αυτή την κακή επιλογή του ΣΥΡΙΖΑ να γεμίσει τον τόπο πλευρικά διόδια, -που παραβλέπετε ότι είναι απότοκο μιας χρεοκοπίας που οδήγησε σε μία μνημονιακή διαχείριση και, στην ουσία, σε «ομηρία» της χώρας- τώρα, που δεν υπάρχουν μνημόνια, γιατί δεν την επαναδιαπραγματεύεστε, για να την καταργήσετε; Ξέρετε γιατί;

Γιατί θέλετε να «στρογγυλοκάθεστε» στις πολιτικές επιλογές του ΣΥΡΙΖΑ και στη συνέχεια, να υποκρίνεστε ότι η πολιτική είναι η διαδικασία, όπου για τη Ν.Δ. ο διάλογος και η επικοινωνία, αρχίζουν και τελειώνουν μέχρι να κάνει αυτό που θέλει, γιατί έτσι θέλει. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Θα ήθελα πρώτα απ’ όλα, να πω στον συνάδελφό που άκουσα ότι απρόβλεπτος σημαίνει αναξιόπιστος. Μου έκανε πολύ μεγάλη εντύπωση, γιατί εγώ πίστευα, ακριβώς, το αντίθετο.

Στη Γερμανία, γνωρίζω ότι έχει υποβληθεί νομοσχέδιο για διόδια το καλοκαίρι, αλλά δεν ξέρω αν έχει εγκριθεί ή τι έχει γίνει από τότε. Μάλιστα, οι Γερμανοί ήθελαν να επιβάλουν διόδια σε ολόκληρη τη Ευρώπη, όμως, το τι ακολούθησε δεν το γνωρίζω. Στην Αυστρία, τα διόδια είναι επιλεκτικά, το γνωρίζουμε όλοι.

Σε ότι αφορά στους θεσμούς που αναφερθήκατε, εχθές είχαμε πάλι μνημονιακές δεσμεύσεις για την ΑΑΔΕ, οπότε καταλαβαίνει κανείς, ότι τα μνημόνια «ζουν και βασιλεύουν». Δεν έχει περάσει τίποτα, καλό είναι να το γνωρίζουμε και να μην κοροϊδεύουμε ο ένας τον άλλον.

Θα ήθελα να θέσω κάποια ερωτήματα στον κ. Καραμανλή, σε ότι αφορά στην Εγνατία. Το πρώτο είναι, γιατί δίνεται σε ιδιώτες η λειτουργία των διοδίων; Ακόμη και αν δεν προσληφθούν συμβασιούχοι του Δημοσίου γι’ αυτόν τον λόγο, δεν υπάρχει προσωπικό σε άλλες υπηρεσίες να αναλάβουν; Γιατί να μπούμε σε, επιπλέον, έξοδα;

Η δεύτερη είναι αν θα υπάρξει δυνατότητα αναλογικής χρέωσης για τους οδηγούς, κάτι που ανέφερε και ο συνάδελφος, ο κ. Μπούμπας. Εννοούμε, ανάλογα με τα χιλιόμετρα χρήσης. Νομίζω, είναι κάτι που είναι απαραίτητο, πρέπει να συμβεί στην Ελλάδα, για να είμαστε δίκαιοι, όπως συμβαίνει στις υπόλοιπες χώρες.

Η επόμενη απορία είναι, γιατί τοποθετείται σταθμός διοδίων στο Σέλι Ημαθίας; Απ’ ότι ξέρουμε είναι σε κοντινή απόσταση από τον σταθμό διοδίων των Νέων Μαλγάρων. Δεν είναι υπερβολή;

Επίσης, μάς προβληματίζει πολύ η αναφορά σε ενδεχόμενη ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας, τόσο στη δημοσιογραφία, όσο και στις προδιαγραφές της Σύμβασης. Στη Σύμβαση προβλέπεται ανεπιφύλακτη παραίτηση του αναδόχου, σε περίπτωση πρόωρης λύσης της Σύμβασης για οποιονδήποτε λόγο, από οποιοδήποτε δικαίωμα αποζημίωσης, έναντι της «Εγνατίας Οδού Α.Ε.» του Δημοσίου, του ΤΑΙΠΕΔ και του μελλοντικού παραχωρησιούχου. Γιατί εδώ γίνεται αναφορά στο ΤΑΙΠΕΔ; Απ’ όσο γνωρίζουμε, η Εγνατία δεν υπάγεται στο ΤΑΙΠΕΔ, τουλάχιστον, με βάση τα αναφερόμενα στον Ισολογισμό του Κράτους που είδαμε την τελευταία φορά. Με βάση τον ισολογισμό υπάγεται, απευθείας, στο Δημόσιο, όχι μέσω του Υπερταμείου των ξένων και των θυγατρικών του, όπως θυγατρική του Υπερταμείου είναι το ΤΑΙΠΕΔ.

Η λογιστική αξία της Εγνατίας είναι 7 δισεκατομμύρια ευρώ, όσο, περίπου, το κατασκευαστικό κόστος που καλύφθηκε σε μεγάλο ποσοστό από το Δημόσιο. Με βάση την καθαρή της θέση είναι 6,3 δισεκατομμύρια, περίπου, δηλαδή, το 100% των κεφαλαίων της. Αυτό που μας προβληματίζει, είναι για ποιον λόγο να «ξεπουληθεί» και φυσικά πως εμπλέκεται το ΤΑΙΠΕΔ. Το αναφέρουμε, επειδή η Εγνατία είναι ένας, στρατηγικής σημασίας, αυτοκινητόδρομος, ενώ είναι και κερδοφόρα.

Κάναμε μία μικρή ανάλυση κόστους και εξόδων. Δηλαδή, μία cost benefit ανάλυση. Είδαμε, λοιπόν, ότι τα έσοδά της με χρέωση 0,03, που είπατε εσείς προηγουμένως, έως 0,04, ανά χιλιόμετρο, θεωρείται ότι μπορούν να αποφέρουν, ετησίως, 150 με 180 εκατομμύρια ευρώ. Είδαμε από την άλλη πλευρά τα έξοδά της. Τα έξοδα συντήρησης είναι, περίπου, 77 εκατομμύρια τον χρόνο, με βάση τη Σύμβαση που υπάρχει, για δύο χρόνια, από την «ΑΚΤΩΡ», 35 με 40 εκατομμύρια, περίπου, τον χρόνο για τα διόδια και με τη σημερινή Σύμβαση, αλλά 16 έως 20 εκατομμύρια από διόδια. Επομένως, τα έσοδά της καλύπτουν και σε μεγαλύτερο βαθμό το κόστος λειτουργίας.

Ως εταιρεία η Εγνατία είχε λειτουργικά κέρδη 22 εκατομμύρια το 2018, ενώ επιτελεί σημαντικό μελετητικό έργο, κάτι που πρέπει να μας ενδιαφέρει, σε άλλες περιοχές. Θα μπορούσε να συμμετέχει και στον ΒΟΑΚ και να έχει μία σημαντική συμμετοχή. Επομένως, μπορεί να μειωθεί και το κόστος χρήσης της Εγνατίας για κατοίκους νομών, αφού υπάρχει μεγάλο περιθώριο στα κέρδη. Άρα, θα πρέπει να το ερευνήσει κανείς και αυτό.

Η επόμενη ερώτηση είναι, αν υπάρχει ένδειξη για το τίμημα που στοχεύετε, σε περίπτωση παραχώρησης της Εγνατίας. Στον Τύπο έχουν εμφανιστεί, κατά καιρούς, πολλά νούμερα, από 100 εκατομμύρια ως 600 και 800. Έχουμε ακούσει πάρα πολλά. Δεν εμμένουμε σε κανένα. Δεν έχει, βέβαια, σημασία να αναφέρουμε το τίμημα, αν δεν αναφέρουμε τι περιλαμβάνει, αφού εξαρτάται από τα χιλιόμετρα, από το κόστος χρέωσης και από τη διάρκεια. Πάντως, το τελευταίο τίμημα των 600-800 εκατομμυρίων που ακούσαμε, αναφέρεται σε 883 χιλιόμετρα. Τα 658 κύρια και 225 σε κάθετους δρόμους και με διάρκεια για 40 χρόνια.

Σε μία προηγούμενη εκδήλωση ενδιαφέροντος το 2018 για το «ξεπούλημα» της Εγνατίας, αν πάει σε αυτή την τιμή που λέμε και με βάση τη λογιστική της αξία, είχαν προσέλθει εννέα επιχειρησιακά σχήματα. Τι συνέβη από τότε και πρόσφατα εμφανίστηκε μόνο μία και αυτή συμφερόντων της ΤΕΡΝΑ; Πώς εξασφαλίζεται ότι θα γίνει αδιάβλητος διαγωνισμός και όχι ανάθεση;

Η επόμενη ερώτηση είναι η εξής. Έχουμε δει δημοσίευμα από το Σωματείο των Εργαζομένων της Εγνατίας που αναφέρεται στον διαγωνισμό και εναντιώνεται στην ανάμειξη του ΤΑΙΠΕΔ. Όπως είπαμε, δεν ξέρουμε από πού στοιχειοθετείται. Αναφέρεται, ωστόσο, το Σωματείο και σε προοπτική κατάσχεσης των εσόδων των διοδίων από τις τράπεζες. Ισχύει κάτι τέτοιο; Είδαμε ότι η Εγνατία δεν έχει δάνεια, με βάση τον ισολογισμό του 2018. Από την άλλη πλευρά, όμως, η Τράπεζα Πειραιώς εμφανίζει απαιτήσεις και δεσμεύει έσοδα από διόδια για ένα δάνειο 250 εκατομμυρίων. Πώς γίνεται αυτό, αφού δεν υπάρχει στον ισολογισμό;

Τέλος, γιατί πήρε, πρόσφατα, δάνειο η Εγνατία 470 εκατομμυρίων από την ΕΤΕπ, από τα οποία τα 235 είναι για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε 7.000 σημεία; Βέβαια, είναι καλή η σκέψη, αλλά πώς θα αποπληρωθούν αυτά, ιδίως, αν πωληθούν τα έσοδα της Εγνατίας; Μήπως την υπερχρεώνουμε, σκοπίμως, όπως κάνουμε συνήθως;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Στην εισαγωγή, θα ήθελα να μην αναφερθώ στις Συμβάσεις, μιας και βλέπω ότι οι διαφωνίες είναι μικρέ, γι’ αυτό θα μιλήσω στο τέλος γι’ αυτές.

 Προσπαθώ να καταλάβω, όμως, τι θέλει ο ΣΥΡΙΖΑ. Ήθελε να ανοίξει ο δρόμος ή να είναι κλειστός ο δρόμος; Δεν το έχω καταλάβει. Θεωρούσε ότι, αν υπήρχαν συμπολίτες μας εγκλωβισμένοι και κινδύνευαν, θα του έδιναν το δικαίωμα για καλύτερη αντιπολίτευση; Πάλι δεν το καταλαβαίνω. Αυτό που ξέρουμε όλοι και αυτό που θυμόμαστε όλοι από το παρελθόν, είναι ότι ο ΣΥΡΙΖΑ, δόμησε τον αντιπολιτευτικό του λόγο για να έρθει στην Κυβέρνηση, πάνω σε σκάνδαλα, πάνω σε σκανδαλολογία, καθώς ποτέ δεν μίλησε για χρησιμότητες έργων. Και ήρθε μετά και όλα αυτά που κατηγορούσε, τα έκανε και με το παραπάνω. Να θυμηθώ τις παραχωρήσει, όταν έλεγε ότι είναι κακό πράγμα; Και ήρθε και έδωσε «πανωπροίκι» στην «Ολυμπία Οδό», ο κ. Σπίρτζης; Να θυμηθώ το Κίνημα «Δεν πληρώνω» που μετατράπηκε σε βάζω διόδια παντού στην Εγνατία; Αυτά γίνονταν προεκλογικά και κυβερνητικά από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Στη δική μου οπτική, όμως, δεν υπάρχει ο ΣΥΡΙΖΑ. Ο λαός επέλεξε. Ο λαός επέλεξε να στείλει τον ΣΥΡΙΖΑ στην αντιπολίτευση και εμάς στην Κυβέρνηση. Αυτό είναι το σημαντικό και αυτό που, δυστυχώς, έμεινε, είναι ότι κανένας σχεδιασμός για κανένα νέο έργο δεν έγινε από την Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ.

Ερχόμαστε και προχωράμε στη Γραμμή 4 του Μετρό, μία γραμμή πολύ σημαντική για την Αθήνα, μετά από έναν διαγωνισμό χωρίς ενστάσεις και αυτό είναι σημαντικό. Σκέφτομαι, ως Βουλευτής της Περιφέρειας, ποιο μεγάλο αντίστοιχο έργο στην Περιφέρεια θα μπορούσε να έχει σχεδιαστεί στο παρελθόν; Είναι σημαντικό για την Αθήνα. Είναι σημαντικά αυτά τα μεγάλα έργα για την Αθήνα, αλλά μεγαλώνουν την Αθήνα εις βάρος της Περιφέρειας. Τι σχεδίασε ο ΣΥΡΙΖΑ, επί τεσσεράμισι χρόνια για να είναι «ώριμο» στην Περιφέρεια και τώρα να μπορούμε να το προχωρήσουμε; Τίποτα.

Τι έκανε αντίθετα στη δική μου Περιφέρεια; «Χάλασε» ένα έτοιμο έργο, το Τμήμα Πατρών - Πύργου. Σταμάτησε τον διαγωνισμό, το έκανε «κομμάτια» και μπλέξαμε με βοσκοτόπια. Τώρα, στην ουσία, είμαστε πολύ κοντά, στο να γίνει αυτός ο δρόμος που μία ολόκληρη περιοχή θα τη φέρει στο προσκήνιο.

Ακούω για την Εγνατία και λέω, πραγματικά, μπράβο, που υπάρχει αυτός ο δρόμος. Στη δική μου περιοχή τα πράγματα είναι πιο ανισόρροπα. Εσείς δεν κάνατε τίποτα γι’ αυτό. Μόνο εξαγγελίες.

Κλείνοντας, θέλω να πω, ότι είναι σημαντικό που τα πράγματα προχωρούν. Είναι σημαντικό που μπαίνουν, σε μία κρίσιμη περίοδο για τη χώρα, τέτοια έργα στις «ράγες». Πρέπει, οπωσδήποτε -και το έλεγε ο Υπουργός από τότε που είμασταν στην Αντιπολίτευση, αλλά τότε δεν ακούγατε- να περάσουμε στη νέα μεγάλη γενιά έργων για τη χώρα. Έχουμε ανάγκη τις υποδομές, αλλά έχουμε και κάτι ακόμη πολύ μεγάλη ανάγκη, το να συντηρήσουμε τις δημόσιες υποδομές που είναι ένα κομμάτι που το έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός. Είδαμε ότι αυτή η Κυβέρνηση χρησιμοποιεί τον δημόσιο αρμό, όπως τις κτιριακές υποδομές που είναι ένα κομμάτι δημοσίων κατασκευών και έχει δείξει, πραγματικά, τι μπορεί να κάνει το Κράτος. Συγχαρητήρια γι’ αυτό, κύριε Υπουργέ, και συγχαρητήρια για τις επιλογές σας.

Θεωρώ, ότι είναι σημαντικό να προχωράμε, αυτή την περίοδο, σε έργα. Είναι σημαντικό να προχωράμε με αυτόν τον τρόπο.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, θα κάνω μία αναφορά πιο εκτεταμένη, γιατί η αναφορά μόνο στη Συμφωνία Πλαίσιο, αυτή καθ’ αυτή, στο ύψος της, στο πόσο κερδοφορία αφορά, κάτω από ποιες προϋποθέσεις, δεν αρκεί για να βγουν τα συμπεράσματα για τον λαό μας. Νομίζουμε ότι, εν μέσω πανδημίας, συνεχίζει «τρένο» η Κυβέρνηση το έργο της για να «καθαρίσει» ζητήματα που έχει ανάγκη το κεφάλαιο.

Είναι συνδυασμένη και η Συμφωνία με τον διαγωνισμό παραχώρησης της «Εγνατίας Οδού» και των καθέτων αξόνων, αξίας 7 δισεκατομμυρίων, που αποδεικνύει, ότι και στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτά τα εμβληματικά έργα, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, «φορτώνονται» δύο και τρεις φορές στις πλάτες του ελληνικού λαού. Αποκαλύπτεται, φυσικά, ο ρόλος του Κράτους ως συλλογικού καπιταλιστή, που αφού ανέλαβε την κατασκευή ενός σύνθετου και δύσκολου έργου, τώρα το παραδίδει προς εκμετάλλευση στους επιχειρηματικούς ομίλους, για να βρουν εκείνοι την αναγκαία και κερδοφόρο διέξοδο. Κατασκευάζει το Κράτος, ακόμη, και τους σταθμούς διοδίων που θα παραχωρηθούν μαζί με τα έσοδά τους στον μελλοντικό παραχωρησιούχο. Βέβαια, η Συμφωνία-Πλαίσιο είναι σε σχέση με τη διαχείριση αυτών.

Διαχρονικά, από την κατασκευή και τη λειτουργία της Εγνατίας Οδού, βγήκαν, πολλαπλά, κερδισμένοι οι επιχειρηματικοί όμιλοι, με την κατασκευή και την ανάληψη της ετήσιας συντήρησης, αλλά και οι τράπεζες μέσω της ουσιαστικής παρακράτησης των διοδίων και τα αυξημένα επιτόκια για την πληρωμή των δανειακών υποχρεώσεων. Είναι, δηλαδή, κύριε Υπουργέ, σαν να έχτισε από τα θεμέλια, πανάκριβα, ο ελληνικός λαός το σπίτι του, να το αποπλήρωσε από τα «βαριά» δάνεια και τώρα να τον βάζετε να πληρώνει και ενοίκιο στο ίδιο του το σπίτι, διότι πρέπει να υπάρχει κάποιος που βγάζει κέρδος για να λειτουργεί αυτή η οικονομία.

Να σημειωθεί πως με βάση την υφιστάμενη χρέωση διοδίων, 0,03 λεπτά, τα έσοδα εκτιμώνται στα 81 εκατομμύρια. Οι δαπάνες συντήρησης και λειτουργίας της οδού και της λειτουργίας σταθμών διοδίων, με μικρή διακύμανση τα 35 τελευταία χρόνια, είναι κατά μέσον όρο στα 40. Δηλαδή, με τη μέση τιμή στα διόδια εξυπηρετείται η ανάγκη συντήρησης και λειτουργίας. Και αντί να μειώσετε τα διόδια στο μισό με τα δικά σας ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, -γιατί εμείς προτείνουμε την κατάργηση και την ανάθεση από το Κράτους, συνολικά, της ευθύνης της διαχείρισης με ενιαίο κεντρικό σχεδιασμό και ενιαίο φορέα κατασκευών, που διαφορετικά διαμορφώνονται τα κόστη, όταν έχεις τα μέσα παραγωγής στα χέρια σου-, δώσατε και μέρος από αυτά που σας ζητήθηκαν από τα αιτήματα των ιδιωτικών εταιριών εκμετάλλευσης των αυτοκινητοδρόμων από τα 81 εκατομμύρια, 41 εκατομμύρια.

Δηλαδή, και «πετάξετε» τον κόσμο έξω από τους αυτοκινητόδρομους, επειδή με βάση τα στοιχεία ένας, σχεδόν, στους δύο αμείβονται με τον βασικό μισθό, δεν μιλάμε καν για τους ανέργους, και αποζημιώνετε και τους παρόχους για την έλευση της κίνησης. Έτσι, έχει και μία αξία η διαμάχη μεταξύ του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας για το πότε θα αυξηθεί η τιμή των διοδίων. Γι’ αυτό πρέπει να βγάλει συμπεράσματα ο λαός μας γρήγορα.

Κύριε Υπουργέ, οι αυτοκινητόδρομοι έχουν καταντήσει «στοιχειωμένοι». Είναι, στην κυριολεξία, «φαντάσματα». Κυκλοφορεί ο κόσμος, βλέπει. Τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά βγαίνουν στους παράδρομους, για να μην πληρώσουν διόδια, μία κατάσταση που μας γυρνάει δεκαετίες πίσω. Για την πιο απλή μετακίνηση ξοδεύει κάποιος μεγάλο μέρος του μισθού του. Σε λίγο, θα είναι τα λαϊκά στρώματα σαν εσωτερικοί μετανάστες. Θα κάνει να βλέπει κανείς τους δικούς του σε γειτονικές πόλεις, ακόμη και χρόνια, λες και έφυγε στην μακρινή ξενιτιά. Ιδιαίτερα, αν συνυπολογίσουμε την περίπτωση της Εγνατίας στην περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας, που δεν υπάρχει εναλλακτική διαδρομή εκτός Εγνατίας, κυρίως, στον Δήμο Βοΐου, στη Σιάτιστα, που ο κόσμος έχει «βυθιστεί» στην απόλυτη εξαθλίωση και ανέχεια, με την απολιγνιτοποίηση, με το «χτύπημα» της επιχειρηματικής δραστηριότητας στη γούνα. Τώρα, «συρρικνώνονται» οι δημόσιες δομές, χρειάζονται περισσότερες μετακινήσεις και τον βάζετε, ουσιαστικά, χωρίς εισόδημα, να πληρώνει για τις πιο βασικές κινήσεις του ένα χαράτσι πολύ δυσβάσταχτο.

Τόσα χρόνια λέμε, ότι ο συγκεκριμένος οδικός άξονας δεν έκλεισε, αλλά φανταζόμαστε ότι, όπως και στην Αθηνών-Λαμίας προχθές, όταν θα χρειαστεί, για να μην πληρώσει πρόστιμα ο παραχωρησιούχος, θα κανονίσει το κλείσιμό του η Κυβέρνηση. Τεχνίτες, εργάτες, επιστήμονες κάνουν, πλέον, θαύματα στην τεχνολογία και στην επιστήμη και στην περίπτωση της Εγνατίας Οδού αυτό, ακριβώς, δείχνει ξεκάθαρα, ότι οποιαδήποτε εξέλιξη, οποιαδήποτε πρόοδος στην τεχνολογία και στην επιστήμη, στην τεχνική, αν βρίσκεται στα χέρια της πολιτικής που υπηρετεί το κέρδος, αντί να φέρει την καλύτερη ζωή, την πιο εύκολη, την πιο λειτουργική, φέρνει μεγαλύτερη εξαθλίωση. Γίνεται, κατά τη γνώμη μας, πιο επιτακτική η ανάγκη να κάνει την επιλογή του ο λαός μας, άμεσα, ώστε να απαλλαγεί από την πολιτική διαχείριση και βέβαια την οικονομία, την πολιτική συνολικά που υπηρετεί το κέρδος. Μόνο έτσι θα δει μία καλύτερη «άσπρη» μέρα.

Φυσικά, πρέπει να μας απαντήσετε, τι θα γίνει με τους εξειδικευμένους εργαζόμενους, με τη μεγάλη τεχνογνωσία, που θα μπορέσουν να εκτελέσουν με τον καλύτερο τρόπο το έργο της συντήρησης της Εγνατίας Οδού. Είναι ένα θέμα, για το οποίο έχουμε καταθέσει και Επίκαιρη Ερώτηση.

Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Είχα, τελείως, διαφορετικό σκοπό σε αυτή τη συνεδρίαση να αναφερθώ στα διόδια της Εγνατίας Οδού, μιας και είναι κάτι που αφορά, ιδιαίτερα, την περιοχή, που έχω την τιμή να εκπροσωπώ, αλλά αφορά και τον κ. Υπουργό που είναι σε γειτονικό νομό.

Κύριε Υπουργέ, όμως, οφείλω να πω, ότι αυτή η συνεδρίαση, τελικά, είναι ευχής έργον, γιατί, επιτέλους, σας είδαμε, κάτι που δεν συνέβη κατά τη διάρκεια της «Μήδειας», κατά τη διάρκεια, δηλαδή, αυτής της μεγάλης κακοκαιρίας. Νομίζω ότι τότε θα έπρεπε να είσαστε περισσότερο παρών και εσείς και το Υπουργείο Υποδομών. Όμως, απουσιάσατε και αφήσατε να έχουμε ένα αστυνομικό κράτος, μιας και ο Υπουργός «Αστυνομίας» παίρνει, τελικά, αποφάσεις για τις δημόσιες υποδομές και τα δημόσια έργα και ιδιαίτερα για τις εθνικές οδούς.

Θα έλεγα, λοιπόν, ότι η δική σας ευθύνη θα ήταν, πρώτα απ’ όλα, να είστε μαζί με τις Περιφέρειες, εκείνοι που θα μπαίνατε στον δρόμο, που θα αποκαθιστούσατε την κυκλοφορία, που θα στηρίζατε τον πολίτη και τον επαγγελματία και θα χρεώνατε στον παραχωρησιούχο όλα αυτά τα οποία δεν έκανε και όχι να βάζετε τον κ. Χρυσοχοΐδη μπροστά, για να καλύπτει και τις αδυναμίες του παραχωρησιούχου και την άρνηση να εξυπηρετήσει την κοινωνία, αλλά, πάνω απ’ όλα, τη δική σας άρνηση να εκτελέσετε τα καθήκοντά σας.

Η απόφαση του κ. Χρυσοχοΐδη το μόνο που κατάφερε είναι να σας δώσει μία νομιμοποίηση, ώστε να μην κάνετε τη δουλειά σας. Είναι η πρώτη φορά που οι Υπουργοί «κρύβονται» πίσω μία αστυνομική απόφαση, για να μην κάνουν τη δουλειά τους. Εμείς θα βάζαμε «πλάτη» -και απαντώ και στον κ. Κατσανιώτη- και θα προσπαθούσαμε όλοι να μείνει ανοιχτός ο δρόμος, γιατί σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης τους δρόμους τους κρατάς ανοικτούς, δεν τους κλείνεις. Αυτό λένε οι κανόνες και της τεχνικής και της πολιτικής προστασίας. Είναι γεγονός, ότι υποτιμάτε τα συμφέροντα των πολιτών, της Πολιτείας και της χώρας, γιατί απαξιώνετε, συνεχώς, και τις δημόσιες λειτουργίες, είτε αυτό αφορά τις εθνικές οδούς και τις υποδομές, είτε αφορά το δίκτυο ενέργειας, είτε αφορά όλους τους τομείς, στους οποίους το μόνο που ξέρετε να κάνετε είναι να τους «ξεπουλάτε» με ιδιωτικοποίηση, να τακτοποιείτε «γαλάζια» παιδιά και να κάνετε συμβάσεις διαφθοράς και διαπλοκής σε πάρα πολλά πεδία, παραδείγματος χάρη, υγειονομικού υλικού.

Εγώ θα ήθελα, κύριε Καραμανλή, να αναφερθώ, λίγο πιο συγκεκριμένα, στα διόδια στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, γιατί βλέπουμε αψυχολόγητες αποφάσεις, χωρίς σχεδιασμό. Είχα αναλάβει την πρωτοβουλία μαζί με τους Βουλευτές της περιοχής μου, τους συναδέλφους μου, συντρόφους και συντρόφισσες από τον ΣΥΡΙΖΑ, στις 5 Νοεμβρίου και σας κάναμε μία Ερώτηση για τα διόδια του ανισόπεδου Κόμβου Λαγκαδά Σερρών. Την ξέρετε την περιοχή, αφού από κει πάτε και εσείς στο σπίτι σας.

Διαπιστώσαμε λοιπόν, ότι εκεί δεν υπήρξε καμία διαβούλευση με τον Δήμο και την τοπική κοινωνία. Μάλιστα, ο Δήμαρχος Λαγκαδά, ο κ. Ταχματζίδης, ο οποίος δεν είναι ΣΥΡΙΖΑ, έχει στείλει μία επιστολή αρκετά έντονη, στην οποία λέει, ότι δεν ήταν καθόλου ενημερωμένος για την υπουργική απόφαση που βγήκε τον Μάιο του 2020, με την οποία αποφασίσατε ένα σύστημα χρέωσης διοδίων, ξαφνικά στην περιοχή αυτή, που επιβαρύνει τους πολίτες της περιοχής. Δεν αναφέρομαι στους διερχόμενους, κύριε Καραμανλή. Αναφέρομαι στους πολίτες που μένουν στον Λαγκαδά και τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και τους εργαζόμενους, με ένα κόστος που ξεκινάει για τα Ι.Χ. από 13 ευρώ τον μήνα, αν υπολογίσετε 22 εργάσιμες μέρες και μετακινήσεις, και φθάνει μέχρι τα 22 ευρώ τον μήνα, με πολλά περισσότερα κοστολόγια, τριπλάσια σχεδόν, για όσους έχουν ένα μικρό φορτηγό και κάνουν τη δουλειά τους στη Θεσσαλονίκη. Ξέρετε ότι πάρα πολλοί κάνουν τη δουλειά τους στη Θεσσαλονίκη.

Όταν, λοιπόν, σας ρωτήσαμε για το πολύ απλό πράγμα που συζητάει, διαχρονικά, η τεχνική κοινότητα και η πολιτική κοινότητα, για το τι «εργαλεία» θα υπάρχουν για τους κατοίκους της περιοχής και για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και για το πώς μπορούμε να εξαιρούμε στην περίπτωση των διοδίων, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, τους αρρώστους που πάνε να κάνουν μία θεραπεία, τους εργαζόμενους που πηγαινοέρχονται κάθε μέρα και δεν πρέπει να χρεώνονται με τα ποσά αυτά, γιατί αυτό αφορά το μεροκάματο τους, η απάντηση ήταν «κωμικοτραγική».

Ο Υπουργός μας μετέφερε μία επιστολή που έλεγε ότι «θα σας απαντήσει η Εγνατία Οδός Α.Ε.» και η «Εγνατία Οδός Α.Ε.», κύριε Καραμανλή, μας απάντησε στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο που εσείς υπογράψατε, ότι δεν είχε αρμοδιότητα. «Πετάξατε την μπάλα» στην κερκίδα. Όμως, αυτό δεν είναι μία λογική που τιμά τη χώρα μας. Πηγαίνετε δεκαετίες πίσω την Ελλάδα. Είναι δυνατόν να σας ρωτάμε κάτι και να λέτε, ότι θα σας απαντήσει η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» εγγράφως και η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» να μας απαντά στο έγγραφο που μας διαβιβάζετε εσείς, ότι δεν έχει αρμοδιότητα;

Θα πάμε, λοιπόν, εμείς στη τοπική κοινωνία του Λαγκαδά και στην ευρύτερη περιοχή της επαρχίας Λαγκαδά και θα πούμε, ότι έχουν έναν Υπουργό που δεν έχει αρμοδιότητα και έναν φορέα που δεν έχει κι’ εκείνος αρμοδιότητα. Άρα, ψηφίσατε αναρμόδιους. Αυτό πρέπει να πούμε στην τοπική κοινωνία, ότι δεν μπορείτε να καθίσετε να συζητήσουμε σοβαρά -και μας κάνετε, πολλές φορές, και «βγαίνουμε από τα ρούχα μας» τι πρέπει να κάνουμε για τις τοπικές κοινωνίες. Η πρόταση που σας καταθέσαμε δεν ήταν αντιπολιτευτική. Ήταν να κάτσουμε να σχεδιάσουμε «εργαλεία» για τις τοπικές κοινωνίες, αλλά πήραμε μία απάντηση, ότι δεν είστε αρμόδιος. Και ρωτώ σήμερα που παρουσιάζετε το σύστημα των διοδίων της «Εγνατίας οδού», είστε, τελικά, αρμόδιος; Στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο που ήρθε σε μένα, κύριε Καραμανλή, και στους υπόλοιπους συναδέλφους μου της Θεσσαλονίκης, λέει ότι δεν είστε. Αυτό είναι ένα σοβαρό θέμα που θέλω να μας το απάντησε.

Κλείνω κύριε Πρόεδρε, λέγοντας στον κ. Καραμανλή, ότι πρέπει να δούμε, από κοινού, και ένα θέμα που αφορά στον δρόμο που κατεβαίνει από τις Σέρρες στην Αρέθουσα και τα Βρασνά. Σας έχω κάνει, επίσης, Κοινοβουλευτικό Έλεγχο και Ερώτηση, καθώς αφορά πολλούς κατοίκους του Νομού Σερρών που περνάνε στα Βρασνά από εκεί. Δεν μου έχετε απαντήσει. Είναι γκρεμισμένη μία γέφυρα εδώ και πολύ καιρό. Σας ρωτούν οι Δήμαρχοι τι θα κάνουν με αυτό το θέμα, η Περιφέρεια δεν επικουρεί το ζήτημα και πάλι δεν υπάρχει κανείς αρμόδιος και εσείς δεν μας απαντάτε στην Ερώτηση.

Κύριε Καραμανλή, δεν μπορούν να λειτουργήσουν έτσι τις υποδομές της Περιφέρειας και αυτό αφορά και στον δικό σας Νομό. Πρέπει να κάτσουμε όλοι να δουλέψουμε μαζί γι’ αυτή την Πατρίδα και όχι να κάνετε μόνο πολιτική και επικοινωνία.

Σας ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Φάμελλο, με τον οποίο ολοκληρώθηκαν οι τοποθετήσεις των συναδέλφων. Τώρα, καλούμε τον Υπουργό, τον κ. Κώστα Καραμανλή να κλείσει τη συνεδρίαση, με την παράκληση, βέβαια, να μην απαντηθούν όλα αυτά σήμερα, γιατί ετέθησαν θέματα που δεν καταλαβαίνουμε και δεν αφορούν στο αντικείμενο που συζητάμε σήμερα, όπως για το ΄61, την Αίτνα, και τόσα άλλα.

Τον λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Το ΄61 τους αρέσει πολύ βλέπω, θα πάω και στο 1821 σε λίγο με τους Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ.

Θα απαντήσω, πρωτίστως, στον κ. Φάμελλο, πριν χαθεί η σύνδεσή του. Θα του απαντήσω, λοιπόν, και θα του πω, ότι, πραγματικά, εκπλήσσομαι με το πολιτικό του θράσος. Η ευαισθησία σας, κύριε Φάμελλε, πότε εξαντλήθηκε; Το 2020 την αποκτήσατε την ευαισθησία για τα διόδια; Το 2018 ήσασταν Υπουργός της Κυβέρνησης; Αν θυμάμαι καλά, Αναπληρωτής Υπουργός Περιβάλλοντος. Προφανώς, ήσασταν. Τότε, λοιπόν, υπάρχει το ΦΕΚ 1867 για τα πλευρικά διόδια που αφορά και τα διόδια της εκλογικής σας περιφέρειας. Τότε δεν είχατε πρόβλημα; Όμως, τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ; Ο ΣΥΡΙΖΑ υπέγραψε, όπως είπα, την κυα για να βάλει τα διόδια και στην ουσία δεν τα έβαλε. Το καθυστερούσε και κορόιδευε ως συνήθως. Επομένως, ας μη μας κάνουν μαθήματα περί ευαισθησίας.

Λυπάμαι που έχει φύγει ο κ. Παππάς. Προφανώς, ο κ. Παππάς, έτσι αντιλαμβάνεται τον πολιτικό διάλογο. Έτσι τον αντιλαμβάνεται, προφανώς, γιατί κάθε φορά που έρχεται στη Βουλή, οι απαντήσεις δεν του αρέσουν και φεύγει από την Αίθουσα. Παρ’ όλα αυτά, υπάρχουν Πρακτικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, δεν σας ακούω. Δεν σας ακούω. Να ακούσετε εσείς τώρα. Εγώ σας άκουσα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Να μην προσβάλλετε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ο κ. Παππάς, λοιπόν, επέλεξε να φύγει. Θα τα πούμε, όμως, στις 16:00, διότι έχουμε και τη συνεδρίαση της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας, όπου και εκεί θα φανεί πώς αντιλαμβάνεστε την πολιτική.

Πάμε, λοιπόν, να απαντήσουμε σε μερικά ζητήματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Αυτή είναι προκλητική στάση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ποια είναι η προκλητική στάση;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Το να υβρίζετε τους ανθρώπους.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υβρίζω κανέναν. Εγώ γύρισα και είπα, ότι μου κάνουν μερικά ερωτήματα και πρέπει να απαντήσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Καθίστε κάτω τώρα. Αυτά τα σόου στην ΕΡΤ 3 τα μάθατε, επί ΣΥΡΙΖΑ; Μπράβο! Στην ΕΡΤ 3 τα μάθατε αυτά. Λοιπόν, πάμε τώρα να απαντήσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, ας αποφύγουμε τα ονόματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ακούστε τώρα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**Κύριε Πρόεδρε, έχω τον λόγο;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ. Όταν ηρεμήσει ο κύριος συνάδελφος θα απαντήσω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου):Εδώ δεν είναι η Πρώτη Σερρών. Είναι Κοινοβούλιο. Να μην προσβάλλει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό που μας λέτε τώρα, τι σχέση έχει; Τι πάει να πει δεν είναι Πρώτη Σερρών;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Να μην προσβάλλει, κύριε Πρόεδρε.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ τώρα. Μην μας «τσιγκλάτε» κιόλας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είστε κωμικός, αγαπητέ μου. Είστε κωμικός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ. Όση ώρα μιλήσατε, όπως και όλοι οι συνάδελφοι, δεν σας διέκοψε κανείς.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου):Αυτό θα μείνει στα Πρακτικά;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είπα τίποτα κακό; Είστε κωμικός. Αυτά που λέτε είναι κωμικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε. Όση ώρα μιλήσατε, δεν σας διέκοψε κανείς. Αφήστε τον Υπουργό να ολοκληρώσει μία φράση. Μην απομονώνετε λέξη - λέξη. Αφήστε τον Υπουργό. Λογοκρισία στον Υπουργό θα κάνουμε;

 **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Λογοκρισία μου κάνετε; Είστε κωμικός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με συγχωρείτε, εσείς ασχοληθήκατε με τα δέντρα το ΄61 και μου λέτε τώρα αυτά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Έλεος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έλεος, τώρα. Έλεος. Το έλεος εγώ το λέω.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ χαίρομαι. Χαίρομαι που γύρισε ο κ. Παππάς, γιατί μπορώ να απαντήσω στα ερωτήματα που έθεσε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εσείς για να τεκμηριώσετε τον λόγο σας, νιώσατε την ανάγκη να γυρίσετε δεκαετίες πίσω. Και τώρα μου λέτε να πω στον Υπουργό, γιατί μιλάει για την πραγματικότητα; Σας παρακαλώ, να μην διακόψουμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου): Κύριε Πρόεδρε, απλά εκτίθεστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής) :** Αφήστε με να εκτίθεμαι εγώ. Αφήστε να εκτίθεμαι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):**  Σας παρακαλώ. Σας παρακαλώ πολύ, αφήστε τον Υπουργό να μιλήσει. Δεν χρειάζεται κανείς προστασία. Κανείς συνάδελφος. Κανείς μην κάνει τον δικηγόρο του άλλου. Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αφού ηρεμήσει ο κύριος συνάδελφος, ο οποίος δεν ξέρω γιατί φωνάζει έτσι, θα συνεχίσω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η παράκλησή μου, κύριε Υπουργέ, είναι να μην κάνετε αναφορά σε ονόματα, διότι έτσι δημιουργούνται παρεξηγήσεις. Μπορείτε να τα πείτε χωρίς ονόματα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ωραία. Εγώ, λοιπόν, απαντάω σε αυτά που ειπώθηκαν. Την Εγνατία, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, τη διαλύσατε. Την 1η Ιανουαρίου του 2018 είχε 242 υπαλλήλους. Σήμερα, έχει 135. Κατά τη θητεία τους έφυγαν 107 υπάλληλοι. Εμείς την Εγνατία, αντιθέτως, την αναβαθμίζουμε. Φτιάξαμε το ψηφιακό οργανόγραμμα που ήταν αίτημα από το 2016 και ήσασταν υποχρεωμένοι από τον νόμο να το κάνετε, όπως κάθε οργανισμός έπρεπε να έχει ψηφιακό οργανόγραμμα. Αυτό έγινε τώρα, για να μπορούμε να δεχθούμε προσωπικό. Ανατρέψαμε την «παθογένεια», τη μαζική φυγή εργαζομένων, διότι δίνουμε ρόλο στην «Εγνατία Α.Ε.» και στην απολιγνιτοποίηση της ευρύτερης περιοχής. Στην Κοζάνη, θα διαχειριστεί η Εγνατία, μέσω μιας θυγατρικής της, αρκετά χρήματα για την απολιγνιτοποίηση και έχουν ακυρώσει, ήδη, δεκαπέντε άτομα τις μετατάξεις τους, διότι κατάλαβαν ότι η Κυβέρνηση και το Υπουργείο στηρίζει το έργο τους, ενώ έχουμε και, επιπλέον, αιτήσεις βάσει της κινητικότητας.

Γιατί είπα, ότι διαλύσατε την Εγνατία; Απλούστατα, γιατί υπογράψατε μία κυα, για να βάλετε 63 διόδια με πάνω από 5 λεπτά το χιλιόμετρο. Και εμείς αυτό που καταφέραμε, ήταν να πούμε, ότι αυτά τα διόδια θα τα πάμε στα 3 λεπτά το χιλιόμετρο, αλλά θα τα βάλουμε. Εμείς δεν κοροϊδεύουμε τον ελληνικό λαό, όπως κάνατε εσείς και το 2015 με το Πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης και σε πολλά άλλα ζητήματα, όπως και αυτό της Εγνατίας.

Να απαντήσω τώρα σε μερικές αιτιάσεις, κύριε Πρόεδρε, πολύ γρήγορα. Πρώτον, να πούμε, ότι στην Εγνατία υπάρχει πομποδέκτης. Για πρώτη φορά, σε όλους τους αυτοκινητόδρομους μπορούμε να κυκλοφορούμε με έναν πομποδέκτη. Το αυτονόητο ήταν αδιανόητο στην εποχή του ΣΥΡΙΖΑ. Ούτε αυτό δεν μπορούσαν να κάνουν. Δεν μπορούσαν να καθίσουν κάτω πέντε άνθρωποι με τους παραχωρησιούχους και να συμφωνήσουν να περνάμε με έναν πομποδέκτη από όλους τους αυτοκινητόδρομους. Ούτε αυτό.

Επίσης, αυτό σημαίνει μεγαλύτερη έκπτωση, κύριε Μπούμπα, που αναφερθήκατε σε άλλες χώρες και στα συστήματα που έχουν εκεί, αναφερόμενος και στις βινιέτες. Να σας πω, επίσης, ότι από την 28η διέλευση μέχρι τη 50η στην Εγνατία έχεις εκπτώσεις που αγγίζουν και το 90%. Επομένως, αυτή είναι μία πραγματικότητα που πρέπει να δούμε.

Σε ότι αφορά στη Γραμμή 4, ο κ. Παππάς είπε ότι αυτό είναι ένα έργο που ξεκίνησε ο ΣΥΡΙΖΑ. Είναι ένα έργο που συνέχισε, κύριε Παππά, ο ΣΥΡΙΖΑ και πολύ καλά έκανε. Εκτός αν ο κ. Σουφλιάς ήταν Υπουργός του ΣΥΡΙΖΑ και δεν το ήξερα. Το 2008, ξεκίνησε, λοιπόν, επί Κυβερνήσεως Κώστα Καραμανλή και υπουργίας του κ. Σουφλιά. Τότε ξεκίνησε το έργο. Επομένως, όπως πολύ σωστά έχει ειπωθεί πολλές φορές και από διαφορετικά πολιτικά πρόσωπα, γι’ αυτά τα έργα που είναι πολύ μεγάλα, ξεκινάει ο σχεδιασμός τους από μία κυβέρνηση και προχωράει από μία άλλη. Προχωρήσατε το έργο της Γραμμής 4 -εγώ ποτέ δεν είπα ότι δεν το προχωρήσατε- υπήρξαν, όμως, αρκετές εμπλοκές και εμείς το «ξεμπλοκάραμε». Αυτή είναι η πραγματικότητα, αλλά να μην λέτε σε αυτή την Αίθουσα, κύριε Παππά, ότι το έργο της Γραμμής 4 ξεκίνησε από εσάς, γιατί αυτό είναι ένα πολιτικό ψεύδος και δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα.

Είπατε μερικά πράγματα για τα λεωφορεία και για τους αυτοκινητόδρομους και θα σας απαντήσω και σε αυτά. Λέτε, γιατί έκλεισε ο αυτοκινητόδρομος στη Νέα Οδό. Κατ’ αρχήν θα σας πω το εξής, για να δείτε πώς αντιμετωπίζει ο ΣΥΡΙΖΑ τους παραχωρησιούχους και τους εργολάβους και πώς τους αντιμετωπίζει η Νέα Δημοκρατία. Αναφέρθηκε και ο κ. Βιλιάρδος σε αυτό το θέμα, αναφερθήκατε και εσείς από το ΚΙΝ.ΑΛ., δηλαδή, για το άρθρο 65 του ν.4663. Τόσα χρόνια, επί ΣΥΡΙΖΑ, δεν υπήρχε διαδικασία και θεσμικό πλαίσιο που να επέτρεπε να επιβληθούν ποινές στους παραχωρησιούχους. Αυτό δεν προβλεπόταν στις συμβάσεις παραχώρησης και αρκετές φορές, όταν αυτό το θέμα ανέκυπτε, επισήμως, τόσο το Υπουργείο Υποδομών, τότε επί ΣΥΡΙΖΑ, όσο και το Υπουργείο Οικονομικών έλεγε, ότι δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι τέτοιο, διότι δεν προβλέπεται στις συμβάσεις παραχώρησης και δεν μπορούμε να τις αλλάξουμε. Τι κάναμε εμείς; Αντ’ αυτού εμείς επιλέξαμε τη λύση της νομοθετικής παρέμβασης και έτσι με τον ν.4663 και το άρθρο 65 στην παρ. 8 λέμε, ότι θα υπάρξει επιτροπή διερεύνησης, όταν προκύπτουν πράξεις ή παραλείψεις των παραχωρησιούχων, που επιβάλλει διοικητικό πρόστιμο.

Ακούστε τώρα τι λέει η μία πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ. Θα ήθελα και στην επόμενη Επιτροπή, κύριε Παππά, να το συζητήσουμε. Έχουμε τον κ. Παππά που λέει -και το ακούω αυτό το επιχείρημα- ότι ο δρόμος ήταν πεντακάθαρος και δεν έπρεπε να κλείσει. Αυτό δεν λέτε; Έχουμε άλλα στελέχη σας, όμως, που λένε ότι κλείσαμε τον δρόμο, όπως ο κ. Πολάκης, για να δώσουμε αποζημίωση στον παραχωρησιούχο. Ο κ. Πολάκης, έκανε χθες το πρωί μία τέτοια δήλωση, όπως και πολλά άλλα στελέχη σας. Επομένως, θα ήθελα να έχετε μια ενιαία γραμμή, γιατί σε αυτή την ενιαία γραμμή θα είμαι ευτυχής να σας απαντήσω. Άρα, αποφασίστε τι θέλετε.

Δεύτερον, ρωτήσατε, γιατί έκλεισε ο δρόμος, γιατί δεν βγήκαν λεωφορεία, και άλλα πολλά γιατί. Για τον απλούστατο λόγο, ότι αυτή η κακοκαιρία ήταν πολύ έντονη. Όταν, κύριε Παππά, πήγαν να βγουν τα λεωφορεία από τα αμαξοστάσια το πρωί, είχαμε κίνδυνο να «διπλώσουν» και να έχουμε προβλήματα. Επιλέξαμε έτσι, με εντολή και της Αστυνομίας και της Τροχαίας, τα λεωφορεία να μπουν μέσα, ώστε να μην έχουμε φαινόμενα που είχαμε το 2017 ή και παλαιότερα και στους δρόμους της Αθήνας και στις εθνικές οδούς.

Γιατί είναι τόσο δύσκολο αυτό να το καταλάβετε; Ξέρετε γιατί είναι δύσκολο; Είναι γιατί η διαφορά μεταξύ του ΣΥΡΙΖΑ και της ΝΔ, είναι, ότι εμείς θεωρούμε ότι ο πολίτης και ο χρήστης του αυτοκινητόδρομου δεν πρέπει να ταλαιπωρηθεί. Δεν πρέπει να βάλουμε σε κίνδυνο τη ζωή του. Εσείς, το 2017, αποφασίσατε να μην κλείσει ο δρόμος, να τον κρατήσετε ανοικτό και τελικά, δεν έκλεισε, επειδή «δίπλωσε», απλά, μία νταλίκα. Έκλεισε επειδή είχαμε πρόβλημα με τρία βαρέα οχήματα, σχηματίστηκαν 15 χιλιόμετρα τεράστιες ουρές και ταλαιπωρήθηκε χιλιάδες κόσμου. Μάλιστα, τους «απεγκλωβίσατε» αυτούς τους ανθρώπους τότε με φέρυ μποτ από τον Άγιο Κωνσταντίνο.

Αυτή ήταν μία εμπειρία, που σε μία σοβαρή Πολιτεία και σε ένα σοβαρό κράτος, μαθαίνουμε από αυτό το λάθος. Είπαμε, λοιπόν, ότι επειδή στην Ελλάδα δεν υπάρχει η παιδεία να οδηγούμε, κάτω από αυτές τις συνθήκες, εκ των πραγμάτων, και επειδή ο δρόμος μπορεί να ήταν καθαρός στα περισσότερα σημεία, αλλά αν έβγαινες σε μία έξοδο θα κινδύνευες, αποφασίστηκε από τον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη -και πολύ σωστά κατά τη δική μου άποψη- ο δρόμος για κάποιες ώρες να κλείσει.

Ο δρόμος άνοιξε για επτά ώρες, όταν οι καιρικές συνθήκες βελτιώθηκαν. Ήρθαμε σε επικοινωνία με τον παραχωρησιούχο και είπαμε να μην πληρώνουν διόδια γι’ αυτές τις επτά ώρες. Όσοι, λοιπόν, ήταν «εγκλωβισμένοι» με τα εμπορεύματά τους, κατάφεραν και εξυπηρετήθηκαν. Στη συνέχεια, λόγω των συνθηκών, ήταν τοις πάσι γνωστό, ότι κανένας δεν θα βγει στον δρόμο εκείνη τη στιγμή και για 24 ώρες. Δεν το καταλαβαίνετε αυτό.

Κύριε Πολάκη, υπάρχουν δύο διαφορετικές απόψεις. Την ακούσαμε και τη δική σας άποψη και σας δίνουμε τη δική μας άποψη. Κρινόμαστε όλοι από αυτά που λέμε.

Επίσης, να απαντήσουμε και τεχνικά, κύριε Πρόεδρε. Γι' αυτόν τον λόγο, λοιπόν, υπήρχαν οι αποφάσεις που υπήρξαν, για να αποφευχθεί η ταλαιπωρία των πολιτών, όπως έγινε δύο φορές το 2017, όπως είχε γίνει και σε άλλες περιπτώσεις, με άλλες κυβερνήσεις. Δεν σας κατηγορούμε για αυτό. Επίσης, σε ότι αφορά και στα λεωφορεία, όπως έχει γίνει και σε άλλες περιπτώσεις το 2004, αποφασίστηκε, αντί να πηγαίνουν τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ άδεια και να υπάρξουν προβλήματα, αποφασίστηκε -και ορθώς- για την ασφάλεια όλων των πολιτών και των εργαζομένων, για τις ώρες που είχαμε αυτό το ακραίο φαινόμενο να μην κυκλοφορήσουν. Δεν καταλαβαίνω, γιατί δημιουργείτε αυτό το ζήτημα.

Όσο για τη διαδρομή του τρένου Θεσσαλονίκη - Αθήνα, δεν είχε κάποιο πρόβλημα. Έπεσαν τεράστιοι κορμοί δέντρων, λόγω της κακοκαιρίας και εκ των πραγμάτων, υπήρξε μία καθυστέρηση. Όμως, αυτό είναι κάτι που προσπερνάει τις όποιες πολιτικές ευθύνες ή τις διαχειριστικές ευθύνες, που μπορεί να έχει η Διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ή η Διοίκηση της ΣΤΑΣΥ.

Επομένως, βλέπετε, ότι αποφεύγετε να απαντάτε στα ζητήματα που συζητάμε σήμερα, γιατί για την Εγνατία δεν έχετε να πείτε κάτι. Από εκεί και πέρα, «πετάτε» , για άλλη μία φορά, «την μπάλα στην εξέδρα» και κάνετε «φθηνή» αντιπολίτευση. Αυτό έχετε μάθει να κάνετε, αυτό τον ακτιβισμό έχετε μάθει να κάνετε και σας ενοχλεί, κύριε Γιαννούλη, όταν σας απαντάμε, διότι έτσι αντιλαμβάνεστε την κοινοβουλευτική δημοκρατία. Έτσι τα μάθατε στην ΕΡΤ. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, όση ώρα μιλήσατε δεν σας διέκοψε κανείς. Τώρα, σας απαντά ο Υπουργός και δεν θέλετε να ακούσετε.

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** (Ομιλίες εκτός μικροφώνου): Μα, δεν απαντάει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Παρακαλώ πολύ. Δεν απαντά; Εντάξει, να του υποδείξατε εσείς, πως να απαντήσει. Παρακαλώ πολύ.

Έχει ζητήσει τον λόγο ο κ. Φάμελλος, επειδή έχει τεθεί κάτι, επί προσωπικού.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Θέσατε, κύριε Υπουργέ, με προσβλητικό τρόπο, εισαγωγικά, στην ομιλία σας, κάποια ζητήματα που με αφορούν. Εγώ, λοιπόν, θα σας αποδείξω, ότι έχω την ικανότητα να κάνω υπέρβαση και θα υποτιμήσω και θα αγνοήσω την αναφορά σας που ήταν προσβλητική και δεν θα ζητήσω οποιαδήποτε μομφή από Προεδρείο.

Θέλω, να σας εξηγήσω, όμως, το εξής. Ανεξαρτήτως των αποφάσεων που έχουν δεσμεύσει την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, όπως και οι αποφάσεις του κ. Χρυσοχοΐδη για το που θα γίνουν τα διόδια της Εγνατίας Οδού, τα μετωπικά και τα πλευρικά, και ανεξαρτήτως της απόφασης του 2018 για τα πλευρικά που αναφερθήκατε, εμείς σας ρωτήσαμε κάτι, τελείως, διαφορετικό και δεν πρέπει να το παραφράζετε. Σας ρωτήσαμε, τι μέτρο θα υπάρχει για την τοπική κοινωνία, για κατοίκους και εργαζόμενους και τα ευάλωτα άτομα που έχουν την ανάγκη να μετακινούνται, έτσι ώστε μην επιβαρύνονται οικονομικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Φάμελλε, επαναλαμβάνετε ερώτημα, ενώ θα υπάρχει συνέχεια στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Θα ήθελα να καταγραφεί το ερώτημα στα Πρακτικά και να απαντηθεί από τον κ. Υπουργό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όπως ξέρετε, ο Υπουργός θα είναι στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας, με παρόμοια ημερήσια διάταξη, οπότε και εκεί μπορεί να ολοκληρώσουμε, όσες εκκρεμότητες υπήρξαν από αυτή τη συζήτηση.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Επιτροπής μας, όπου είχε ως θέμα την ενημέρωση των μελών από τον Υπουργό, τον κ. Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τη «Συμφωνία - πλαίσιο για τις Υπηρεσίες λειτουργίας και υποστήριξης σταθμών διοδίων της “Εγνατία Οδός Α.Ε.” - Κωδικός Αναφοράς 5860» και σχετικά με τις «Αρχαιολογικές Εργασίες και Μετατοπίσεις Δικτύων ΟΚΩ του Τμήματος Α΄ της Γραμμής 4 “Άλσος Βεΐκου-Γουδή” του Μετρό της Αθήνας».

Λύεται η συνεδρίαση. Καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ 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, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Κατσώτης Χρήστος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Στολτίδης Λεωνίδας, Μπούμπας Κωνσταντίνος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 15:50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**