**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, 9 Μαρτίου 2021, ημέρα Παρασκευή και ώρα 9.15΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Βασιλείου Γιόγιακα, με θέμα ημερήσιας διάταξης: «Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄176)» και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄217)».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Καλογιάννης Σταύρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Διονύσιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Χήτας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει σήμερα η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄176)» και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄217)».

Πριν ξεκινήσουμε τη συνεδρίαση να σας ενημερώσω και πάλι για τη διαδικασία. Όπως ειπώθηκε και από τον Πρόεδρο της Επιτροπής, κύριο Βλάχο, στην προηγούμενη συνεδρίαση της Επιτροπής μας, όταν ενημερωθήκατε για τον προγραμματισμό, θα ολοκληρώσουμε σήμερα τη διαδικασία και το νομοσχέδιο θα εισαχθεί την ερχόμενη Τρίτη προς συζήτηση στην Ολομέλεια.

Ξεκινάμε, λοιπόν, δίνοντας τον λόγο στον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, κ. Χειμάρα.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα, ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας Ε65 είναι ένα έργο κομβικής σημασίας για τη χώρα μας. Συνδέει την Ανατολική με τη Δυτική Ελλάδα, συμβάλλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας και εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

 Ο Ε65 κατασκευάζεται εξ ολοκλήρου σε νέα χάραξη και ο σχεδιασμός του βασίζεται στα πλέον σύγχρονα διεθνή πρότυπα, με απόλυτο σεβασμό στο περιβάλλον.

Η σημερινή Σύμβαση εκκινεί, στην κυριολεξία, αυτή τη φορά, την κατασκευή του βόρειου τμήματος του Ε65 από τα Τρίκαλα και την Καλαμπάκα έως την Εγνατία που θα συνδέσει τις δύο σημαντικότερες εθνικές οδικές αρτηρίες, τον ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό.

 Το τμήμα αυτό, μήκους 70,5 χιλιομέτρων με σημερινό προϋπολογισμό που φτάνει τα 442 εκατομμύρια ευρώ είχε χαρακτηριστεί «αναβαλλόμενο» από την Τροποποίηση της Σύμβασης το 2013 εξαιτίας αδυναμίας χρηματοδότησης του έργου από την πλευρά του εθνικού σκέλους.

Με το άρθρο 1 του νομοσχεδίου εισάγεται η προτεινόμενη Συμφωνία Τροποποίησης των διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης, ώστε να ενεργοποιηθεί το δικαίωμα του δημοσίου να εκκινήσει τις εργασίες κατασκευής.

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Συνολικά, ο αυτοκινητόδρομος Ε65 αποτελείται από 181 χιλιόμετρα οδικού δικτύου. Εκτείνεται από την Ανθήλη Φθιώτιδας, όπου ενώνεται με τον ΠΑΘΕ και διατρέχοντας το Φθιωτικό και Θεσσαλικό κάμπο συνδέεται, τελικά, με την Εγνατία.

Η ιστορία του, ως γνωστόν, ξεκινά το 2007 με την υπογραφή, ένα χρόνο αργότερα, της πρώτης Σύμβασης για την κατασκευή του «μεγαλόπνοου» τότε έργου, ενός άξονα - συνδετικού κρίκου, ο οποίος, στην ουσία, θα ένωνε την Ανατολική με τη Βόρεια και Δυτική Ελλάδα και, κατ’ επέκταση, τη χώρα με την Ευρώπη. Γι’ αυτό, άλλωστε, και εντάσσεται στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο.

 Στην καρδιά της οικονομικής κρίσης, το έργο «παγώνει» το 2011, για να επανεκκινήσει το 2013, μόνο το μεσαίο τμήμα του, από Ξυνιάδα έως Τρίκαλα. Αυτό θεωρήθηκε ως το πλέον «ώριμο» με τα 570 - από τα συνολικά 825 εκατομμύρια ευρώ - να καλύπτονται από ευρωπαϊκούς πόρους.

Το 2013 η τότε Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας επαναδιαπραγματεύεται τη Σύμβαση της Παραχώρησης με την Κομισιόν, προκειμένου να βρεθεί λύση στο θέμα της χρηματοδότησης.

Στα τέλη του 2017 δίνονται στην κυκλοφορία τα 80 χιλιόμετρα του τμήματος αυτού. Τον Οκτώβριο του 2018 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει 306 εκατομμύρια ευρώ για το νότιο τμήμα «Ξυνιάδα-Λαμία», το οποίο ξεκινά να κατασκευάζεται το 2019 και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2022. Το βόρειο τμήμα, εξακολουθεί να μένει χωρίς χρηματοδότηση, στον περασμένο Ιανουάριο. Οι επίμονες, διαπραγματεύσεις της Ελληνικής κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού, με την κομισιόν οι διαδοχικές επαφές του Υπουργού Υποδομών με την Ευρωπαία Επίτροπο, αποδίδουν καρπούς και έτσι το βόρειο τμήμα, παίρνει το δρόμο της κατασκευής.

 Το ταμείο ανάκαμψης, θα αποτελέσει την πηγή άντλησης των χρηματοδοτούμενων πόρων, για την κατασκευή του, αφού το έργο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την ενεργειακή μετάβαση της Δυτικής Μακεδονίας . Λίγα στοιχεία για το έργο. Είπαμε, είναι συνολικού μήκους 70,5 χιλιομέτρων έχει προϋπολογισμό 442 εκατομμύρια ευρώ και διάρκεια κατασκευής 3 χρόνια με διατομή 2+2 λωρίδες και βεβαίως ΛΕΑ . Συγκεκριμένα, θα κατασκευαστούν δύο σήραγγες με συνολικό μήκος 65 μέτρα και 400 μέτρα. Δύο σήραγγες με εκσκαφή και πάνω επανεπίχωση με μήκος 264 και εκατόν ογδόντα μέτρα ανά διεύθυνση. Τριάντα μία γέφυρες και άνω διαβάσεις, έξι κόμβοι, ενώ θα ολοκληρωθεί ο κόμβος των Τρικάλων . Δύο κέντρα εκμετάλλευσης και συντήρησης και ένα μετωπικό σταθμό διοδίων και τρεις πλευρικοί σταθμοί.

Σε όλο το μήκος του έργου, θα κατασκευαστούν χώροι στάθμευσης και ανάπαυσης, καθώς και το νέο δευτερεύον, οδικό δίκτυο εξυπηρέτησης και καθέτων αξόνων για την εξυπηρέτηση των γειτονικών περιοχών . Σήμερα, έχουν ολοκληρωθεί όλες οι περιβαλλοντικές μελέτες του τμήματος ενώ ειδικότερα από το 111 έως το 136 έχουν υλοποιηθεί τεχνικές μελέτες, έχουν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, οι μετακινήσεις δικτύων και αρχαιολογικές έρευνες.

Η γενική κατασκευαστική πρόοδος πριν την αναβολή των εργασιών βρισκόταν στο 7% ενώ για το τμήμα από Τρίκαλα έως Καλαμπάκα το ποσοστό αυτό είναι 25% . Έχουν ήδη κατασκευαστεί αντιπλημμυρικά δίκτυο ομβρίων υδάτων χωματουργικά και μικρά τεχνικά έργα. Η νέα χάραξη από το 136 έως το τέλος του έργου σε χαμηλότερο υψόμετρο από την αρχικά προβλεπόμενη χάραξη, με μικρότερο μήκος υπογείων έργων και 11,7 χιλιόμετρα, επιπλέον του ανοικτού έργου ευνοεί τις συνθήκες ασφάλειας και λειτουργίας του έργου μειώνοντας το κόστος κατασκευής και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Τα οφέλη που θα απορρέουν από την κατασκευή και παράδοση του Ε65 σε πλήρη λειτουργία όπως όλοι αντιλαμβανόμαστε είναι πολλαπλά και άμεσα εμφανή. Ασφάλεια ταχύτητα στις μεταφορές, δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και συμβολή βεβαίως, στην περιφερειακή ανάπτυξη. Απορρόφηση των κοινοτικών πόρων, με συμβολή στη γρήγορη και βιώσιμη μετάβαση της Δυτικής Μακεδονίας . Κρίσιμα, στοιχεία των τροποποιήσεων, που τέθηκαν για την προστασία του δημοσίου συμφέροντος στη σύμβαση τα έσοδα του αναβαλλόμενου τμήματος Β χρησιμοποιούνται αποκλειστικά, για την κάλυψη επιλέξιμων δαπανών, του ίδιου τμήματος και ως ονομαστικού ορίου λειτουργίας και συντήρησης εκάστης περιόδου υπολογισμού.

Επιβάλλεται, η δημιουργία διακριτού λογαριασμού εσόδων και η κατάρτιση χωριστού χρηματοοικονομικού μοντέλου.

Επιβάλλεται, η κατάρτιση χωριστού χρονοδιαγράμματος μελετών κατασκευών, δίνεται το δικαίωμα στο δημόσιο στο τέλος κάθε περιόδου κάθε εξάμηνο δηλαδή, σε περίπτωση που οι δαπάνες του χρήματος είναι μικρότερες των εσόδων να αναλαμβάνει τον εκάστοτε υπόλοιπο λογαριασμό εσόδων, χωρίς οποιοδήποτε όρο και περιορισμό.

Συνυπολογισμένων υπέρ αυτού και των τόκων και βεβαίως, ο λογαριασμός εσόδων του αναβαλλόμενου μίγματος β, όπως και το δικαίωμα, κατά περίπτωση του δημοσίου, και του παραχωρησιούχου να αναλαμβάνουν ποσά εξ αυτών με την παρούσα σύμβαση να κατάσχεται και δεν επιτρέπεται να σταθεί επ’ αυτών οποιαδήποτε εξασφάλιση υπέρ των δανειστών είτε οποιονδήποτε τρίτου .

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ύστερα από δύο χρόνια δύσκολα με την παγκόσμια οικονομική κρίση να διαμορφώνει νέα δεδομένα η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας συνεχίζει να πορεύεται, στο δρόμο της συνέπειας, λόγων και έργων . Ο Υπουργός Υποδομών και οι συνεργάτες του όχι μόνο δεν αδράνησαν, όχι μόνο, δεν αποπροσανατολίστηκαν αλλά με απόλυτη στόχευση, μεθοδικότητα, προγραμματισμό και σκληρή δουλειά χωρίς βιαστικές και αναξιόπιστες ανακοινώσεις κατάφεραν να δώσουν νέα πνοή στα έργα δημόσιων υποδομών.

Υπηρετείται έτσι η επίτευξη δύο κορυφαίων στόχων της ελληνικής Κυβέρνησης, η οποία είναι απόλυτα συνυφασμένη με τις δημόσιες υποδομές, θέσεις εργασίας και ανάπτυξη.

Για τους παραπάνω λόγους, σας καλώ να ψηφίσετε την κύρωση της παρούσας τροποποιητικής συμφωνίας για την κατασκευή και ολοκλήρωση του Ε65, μιας οδικής αρτηρίας που αρμόζει σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Χειμάρα.

Θα δώσουμε τώρα το λόγο στον Εισηγητή της Μειοψηφίας, τον κ. Γιαννούλη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα πραγματικά με πολλή αγάπη και ενδιαφέρον και όχι για να κάνω τον έξυπνο να σας πω ότι, καλό είναι καμιά φορά από αυτό το βήμα να θυμόμαστε ότι για κάποια λάθη και κάποιες παραλείψεις δεν είναι κακό να λέμε και κάποια συγνώμη ή ότι υπήρξε καθυστέρηση. Εγώ σε ότι αφορά τα κυβερνητικά πεπραγμένα του ΣΥΡΙΖΑ το έχω πει πάρα πολλές φορές και θα συνεχίσω να το λέω όποτε υπάρχει. Αυτό σας το λέω εισαγωγικά. Και για να λέμε «καθαρές κουβέντες», να σας πω ότι επί της αρχής είμαστε υπέρ της κύρωσης αυτού του έργου, για να μην το ταλαιπωρούμε μέχρι το τέλος.

Με μία επιφύλαξη όμως, την οποία θα τη συζητήσουμε στην Ολομέλεια, σε σχέση με το επιπλέον κόστος των 38 εκατομμυρίων, όχι ως αφορμή για να αλλάξουμε θέση, αλλά για να θεραπεύσουμε, να βελτιώσουμε, να συζητήσουμε εν πάση περιπτώσει, γιατί αυτά τα δύο χρόνια το κομμάτι που απέμενε από τον Ε65, που προστίθενται χιλιόμετρα και πρέπει να το αναγνωρίσουμε, θα πρέπει να συνοδεύεται και από την οικονομική ενίσχυση των 38 εκατομμυρίων ευρώ.

Για την ιστορία, λοιπόν, αφού κάνω ξεκάθαρη τη θέση μας και ίσως οι συνάδελφοι που θα παρέμβουν αργότερα που έχουνε προσλαμβάνουσες παραστάσεις από την διαδρομή αυτής της κατασκευής να πουν περισσότερα, θυμίζω απλά ότι η κατασκευή του υπεγράφη για πρώτη φορά το 2008. Έχει ένα σημαντικό κομμάτι καθυστέρησης, που είναι ίσως λίγο και στο πολιτικό DNA της παράταξής σας να παραδίδει ημιτελή έργα ή και με μία σκιά αδιαφάνειας. Αλλά αυτό, εν πάση περιπτώσει, είναι κάτι που θα επιβεβαιωθεί ή όχι από τη συζήτηση που θα ακολουθήσει.

Κυρίως αυτό που μας ενδιαφέρει να πούμε είναι ότι, και πιστεύω ότι σε αυτό συμφωνεί και ο κ. Υπουργός γιατί έχει διατυπωθεί και πάλι, πρέπει να γίνει πολιτική συνείδηση σε όλους μας ότι το κομμάτι των υποδομών και η προέκταση των μεταφορών δεν έχουν κυβερνητική θητεία. Από τη φύση τους δεν ξεκινούν και δεν ολοκληρώνονται στο πλαίσιο μιας λαϊκής εντολής. Αυτό μας υποχρεώνει να αναζητούμε διαρκώς - και όχι μόνο επιλεκτικά βέβαια για τις υποδομές και τις μεταφορές - κοινούς τόπος και συνεννόηση για τα αυτονόητα, είτε πρόκειται για τον Ε65 είτε πρόκειται για άλλα μεγάλα έργα και άλλες υποδομές που αποτελούν και εθνική περιουσία. Αποτελούν, βέβαια, και την επιβεβαίωση της ευθύνης μας ως πολιτικό προσωπικό, είτε από την πλευρά της Κυβέρνησης είτε της Αντιπολίτευσης, και για τις επόμενες γενιές.

Επειδή όμως όπως σας είπα, σε ότι αφορά τον Ε65 θα μας δοθεί η δυνατότητα στην Ολομέλεια να συζητήσουμε και επιμέρους λεπτομέρειες, την Τρίτη αν δεν κάνω λάθος κ. Πρόεδρε, θέλω να διατηρήσω την ανησυχία και το φόβο που προκύπτει από την όλο και επιδεινούμενη συμπεριφορά της Κυβέρνησης της Ν.Δ., του Πρωθυπουργού και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών, σε αυτό που ανέδειξα ως στοιχείο που πρέπει να συνέχει τη δημόσια διαβούλευση μας γι’ αυτά τα έργα, που είναι η έλλειψη εμπιστοσύνης. Είναι η έλλειψη εμπιστοσύνης και σταματώ εδώ στην περιγραφή, για να μην περάσουμε σε άλλη ανάγνωση, όταν για παράδειγμα κάθε φορά που γίνεται κριτική σε κάτι, αμέσως αντιστοιχίζεται σε μικροψυχία η μιζέρια. Όταν βγαίνουν τα άπλυτα της Νέας Δημοκρατίας στη φόρα, καλή ώρα, πάρα πολλά τα παραδείγματα, εκεί υπάρχει η απάντηση των δημοσκοπικών ευρημάτων.

Όταν στήνονται παράτες και επικοινωνιακές φιέστες, τηλεοπτικοί μονόλογοι αυτοθαυμασμού, έμπλεοι ναρκισσισμού και κολακείας, εκεί είναι η αλήθεια και όχι η βάσανος μιας δημοσιογραφικής συζήτησης και με ενοχλητικές ερωτήσεις. Εκεί αποθεώνουμε τους μονολόγους. Αυτή η εμπιστοσύνη δέχθηκε και χθες ένα πλήγμα, κύριε Καραμανλή. Εγώ, να σας πω την αλήθεια, δεν είμαι υπέρ των προσωπικών επιθέσεων σε δημόσιες εκδηλώσεις σε πολιτικά πρόσωπα, ακόμα και αν η αποδοκιμασία έχει μία λογική χαμηλής έντασης. Έχοντας την εμπειρία της θρασύτατη, χυδαίας, κανιβαλικής και απάνθρωπης εμπειρίας των τυχοδιωκτών συναδέλφων σας, κυρίως στη βόρεια Ελλάδα, για τη Συμφωνία των Πρεσπών, έχω καταλάβει ότι υπάρχει σοβαρό ζήτημα όταν τοξικές τοποθετήσεις και προτροπές γίνονται στοιχείο της δημόσιας ζωής.

Παρατήρησα χθες, όμως, ότι στην επίσκεψή σας στο μετρό, στο Σταθμό Βενιζέλου της Θεσσαλονίκης, αλλά και στη συνέχεια στη σύσκεψη, υπήρξαν κάποιοι άνθρωποι που έκαναν κάποιες παρατηρήσεις.

Μια από αυτές, που ήταν λίγο αιχμηρή, κύριε Καραμανλή, ήταν το «περπατάτε με σκυφτό το κεφάλι». Εγώ δε θα το αποδώσω σε πρόσωπα, θα το αποδώσω σε παρατάξεις και πολιτικές. Γιατί, όντως, στην περίπτωση του μετρό και των αρχαίων …

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μιλάτε για τους τρεις ανθρώπους που ήταν εκεί.

Τους τρεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μιλάω για τον έναν.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ήσασταν εκεί;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εγώ θα τον κάνω αυτόν τον διάλογο και με αυτούς τους όρους.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ξέρετε, για τον Ε65 μιλάμε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ για την υπόδειξη.

Βέβαια, είναι αγενής η διακοπή αλλά θα την κάνω αυτή τη συζήτηση, αλλά με όρους ανθρώπινους και όχι με όρους πρόζας.

Μίλησα για τον έναν, που σας είπε για το σκυφτό κεφάλι και το αφαιρώ από το πρόσωπο …

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σε μένα το είπε, προσωπικά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σε σας το είπε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ξέρετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Είδα το βίντεο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το είπε σε εμένα προσωπικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Σε εσάς, προσωπικά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Α, είδατε το βίντεο;

Είπε «κύριε Καραμανλή, περπατάτε σκυφτά».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** «Κώστα», έλεγε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, δεν ήσασταν εκεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ωραία. Ήμουν δεν ήμουν εκεί, η φράση διατυπώθηκε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Άρα, εσείς τον βάλατε εκεί, έτσι;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Όχι, δεν τον έβαλα.

Αυτά εσείς τα κάνατε στη Συμφωνία των Πρεσπών, κύριε Καραμανλή.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ, προσωπικά;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Εφόσον μου αποδίδετε το «εσείς», τι εννοούσατε, ως ΣΥΡΙΖΑ ή ως Γιαννούλης;

Αποφασίστε τι διάλογο θέλετε.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Με περικεφαλαίες ή χωρίς;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη, να επικεντρωθούμε, με όλο το σεβασμό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Προκλήθηκα, κύριε Πρόεδρε.

Με συγχωρείτε, πρώτα απευθυνθείτε στον Υπουργό, για την αγενή διακοπή του, στη συνέχεια, εφόσον θέλει τέτοιο διάλογο, θα τον έχει.

Περικεφαλαίες και χλαμύδες δε φορούσα εγώ, να επιτίθενται στον κόσμο. Άλλοι τα κάνανε.

 Σε ότι αφορά το «σκυφτό κεφάλι», εγώ πήγα να το αποπροσωποποιήσω …

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μη μιλάτε, κύριε συνάδελφε, δεν έχετε το λόγο.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Όχι, δεν έχετε το λόγο. Όταν μιλήστε, μιλήστε.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Μα, απευθύνεστε σε μένα, τι;

Αυτό τι είναι, κοινοβουλευτικός τσαμπουκάς;

Δε μπορεί να τα βγάλει πέρα ο κ. Καραμανλής και μπαίνετε εσείς να τον υποστηρίξετε;

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** (Ομιλεί εκτός μικροφώνου)

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ελάτε, τώρα. Μπορεί μια χαρά.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** Κύριε Γιαννούλη, ξέρουμε καλά πόσο προβοκάτορας είστε. Ξέρουμε πάρα πολύ καλά όλοι, μέσα στην αίθουσα αυτή.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ελάτε, κύριε, θέλετε να διακόπτετε.

Κοιτάξτε, έχω τη δυνατότητα να μιλώ και με τους δύο, αλλά αυτό παράγει θόρυβο.

Θέλει υποστήριξη ο κ. Καραμανλής;

Να την προσφέρετε.

Δε θέλει, που δεν τη χρειάζεται, ειδικά με μένα, όπως λέει απαξιωτικά;

Δεκτό, αλλά θα τ’ ακούσετε.

Εν πάση περιπτώσει, μάθετε να συμπεριφέρεστε με δημοκρατικές διαδικασίες. Η αλήθεια είναι σκληρή και όταν είσαι ένοχος, λέει, δε την κρύβεις, είναι ακόμα σκληρότερη.

Δεν ξέρω εάν σας είπε «Κώστα» ή «Κύριε Καραμανλή», παρατήρησαν ότι ήσασταν με σκυμμένο το κεφάλι.

Και ξέρετε γιατί;

Και δεν το απευθύνω σε εσάς προσωπικά. Έχετε τη μύγα και μυγιάζεστε. Γιατί, πραγματικά, θα πρέπει να είναι κάποιος που έχει την ευθύνη αυτής της απόφασης με σκυφτό το κεφάλι απέναντι στην ιστορία της πόλης. Γιατί είπατε ένα πολύ επώδυνο και χοντρό ψέμα.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας, έκρινε ότι είναι νόμιμη η βάρβαρη απόσπαση, δεν έκρινε ότι είναι η μόνη οδός. Εσείς παρουσιάζετε στον κόσμο, με απύθμενο πολιτικό θράσος, το ζήσαμε και χθες, στη συνέντευξη Μητσοτάκη, στη BILD, «θα περάσουμε τον καλύτερο Ιούλιο και Αύγουστο της ζωής μας».

Σοβαρά;

Δεν ξέρετε τι συμβαίνει στη χώρα, που έχετε την ευθύνη της διακυβέρνησης.

Επιστρέφω στο μετρό και τα αρχαία. Αυτό που έχει ειπωθεί από σημαντικό κομμάτι της επιστημονικής κοινότητας είναι ότι η οριακή πλειοψηφία του Συμβουλίου της Επικρατείας, αλλά σας αρέσει το ψάρι να το βαφτίζετε κρέας και το ψέμα να το κάνετε αλήθεια, κρίνει νόμιμη την απόσπαση. Δεν την κρίνει ως τη νόμιμη ή τη μόνη μάλλον, διαδικασία, για να διατηρηθεί και ο πολιτισμός και η ακεραιότητα αυτών των μνημείων, που σώθηκαν σε πολλές γενιές και πρέπει να παραδοθούν και σε άλλες γενιές.

Θέλετε να πάμε και σε άλλα ζητήματα που έχουν σχέση με την εμπιστοσύνη; Υπαινιχθήκατε, κύριε Καραμανλή, σε αυτό το διάλογο που, επιλεκτικά, επιλέξατε να κάνετε. Όταν δεν σας συμφέρει μη διακόπτετε, όταν σας συμφέρει διακόπτετε. Λοιπόν , μιλήσατε για τον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Ξέρετε, αν σήμερα ρωτήσουμε τους συναδέλφους, πότε θα παραδοθεί το Μετρό στη Θεσσαλονίκη; Το 2023 που λέει ο Ταχιάος; Το 2024 που λέει ο Ζέρβας; Το 2025 που λέει η Μενδώνη; Πότε; Πότε θα παραδοθεί;

Δεύτερο. Κύριε Πρόεδρε. Μόνο το δίλεπτο της διακοπής θέλω, τίποτα παραπάνω. Πότε, λοιπόν, θα παραδοθεί το μετρό; Ερώτηση δεύτερη. Γιατί επιμένετε στη έμπλεη αδιαφάνειας, αυταρχικότητας, αναποτελεσματικότητας, βγαίνουν πλέον και έρευνες, όπως του κέντρου καταναλωτών, για τα χάλια των συγκοινωνιών, γιατί επιμένετε στην παράταση των εργασιών του Μετρό για να μείνει η μονοκαλλιέργεια του αμαρτωλού ΟΑΣΘ, του διπλά αμαρτωλού ΟΑΣΘ; Μας λέτε λάθη στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Το κάναμε, το είχαμε κάνει ήδη.

Μόλις χθες, κύριε Καραμανλή, ήρθε η απάντηση του Υπουργείου Οικονομικών για το, σε βαθμό και νομικά σκιώδους θέματος, ότι η Grand Thornton, με βάση το νόμο, έπρεπε να έχει ολοκληρώσει την έκθεση αποτίμησης της περιουσιακής κατάστασης του ΟΑΣΘ. Το γνωρίζετε, φαντάζομαι. Το Υπουργείο Οικονομικών, με απάντηση που υπογράφει ο κ. Σταϊκούρας, στην ίδια κυβέρνηση είστε, μας απαντά ότι: «Ναι, έχετε δίκιο. Έπρεπε ήδη να έχει παραδοθεί, αλλά δεν έχει φτάσει στα χέρια μας». Ενώ έχει ολοκληρωθεί, ενώ έχει παραδοθεί στην ανεκδιήγητη διοίκηση του ΟΑΣΘ και φοβάμαι, εσείς θα μου το απαντήσετε, ότι είναι εδώ και μήνες στο συρτάρι σας. Δεν έχει πάει στη δικαιοσύνη, ως οφείλετε εκ του νόμου. Όχι ότι συμβαίνει κάτι, αλλά αυτή η έκθεση πρέπει να παραδοθεί στο Πρωτοδικείο της Αθήνας και υπάρχει στασιμότητα. Το μόνο που υπάρχει είναι ότι παρατείνεται το Μετρό μέχρι το 2025 και δεν ξέρουμε πότε, «δαγκώνετε» την πόλη, πολιτισμικά, με τα αρχαία και παρατείνεται η μονοκαλλιέργεια του ΟΑΣΘ. Πώς να σας έχει εμπιστοσύνη κάποιος;

Παρά το γεγονός ότι υπερψηφίζουμε για τον Ε65, παρά το γεγονός ότι έχουμε εδραιωμένη την πεποίθηση ότι γι’ αυτά ζητήματα πρέπει να υπάρχει συνεννόηση και συνεργασία. Δεν σας έχουμε εμπιστοσύνη, πώς να το κάνουμε. Το έχει πει πιο πηγαία και αυθόρμητα ο Θανάσης Παφίλης. Να σας έχουμε εμπιστοσύνη σε τι; Στα αντιπλημμυρικά έργα; Στις μαρτυρίες των αξιωματούχων; «Έλα ρε εσύ. Εδώ έκαψαν 100 ανθρώπους στο Μάτι και ο Μητσοτάκης τους προήγαγε; Σε τι να σας έχουμε εμπιστοσύνη, μπορείτε να μου πείτε; Γιατί ορισμένοι συνάδελφοι νομίζουν ότι είναι και σε θέση πλεονεκτική και επιτίθενται.

Είπα και στην αρχή, είστε ο ορισμός σαν κυβέρνηση, μην το παίρνετε προσωπικά, δεν είναι όλα προσωπικά, όπου η δεύτερη φύση σας, η πραγματική φύση σας, είναι ο σκορπιός που δαγκώνει το βάτραχο, τον βάτραχο που τον ευεργέτησε και ο ευεργέτης σας, σε αυτή τη περίπτωση είναι ο λαός και αν θέλετε πραγματικά να κριθείτε, μετά από δύο χρόνια, για το αν τελικά ισχύει αυτή η εικόνα, άσπρο ή μαυρο, πάτε στην κάλπη. Αφήστε την επικοινωνία και τους μονολόγους. Πάτε στην κάλπη. Εκεί θα φανεί εάν σήμερα, και κλείνω με αυτό, πέρα από τις υποδομές και τις μεταφορές, θα επιλέξετε ποια Νέα Δημοκρατία υπάρχει. Του Κώστα Καραμανλή που είπε: «Αναλαμβάνω την πολιτική ευθύνη για την υπόθεση Βατοπεδίου»; Του Γιώργου Παπανδρέου που ανέλαβε πολιτική ευθύνη από το βήμα της Βουλής, του Αλέξη Τσίπρα, επίσης, ή του δικού σας επικεφαλής που η λέξη «συγνώμη» είναι άγνωστη στο δικό του τρόπο έκφρασης; Για τίποτα. Ούτε για τα εγκλήματα των «κορωνοπάρτι» και τον ποδηλατάδων στην Πάρνηθα. Αλλά αυτά είναι εκτός του θέματος. Μα όταν είμαστε στο θέμα του κοινοβουλευτικού ελέγχου δεν απαντάτε.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** Ζήτησε συγγνώμη, ο κ. Τσίπρας για το Μάτι, κύριε Γιαννούλη;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητή της Μειοψηφίας):** Για τα πακιστανικά τηλέφωνα, θα λάβετε απαντήσεις.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ:** Κατηγορείτε τους άλλους, εσείς όμως δεν απαντάτε. Δεν θα μείνει τίποτα αναπάντητο, κύριε Γιαννούλη. Ότι θα λέτε θα απαντιέται.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητή της Μειοψηφίας):** Να έχετε το θάρρος να ζητάτε συγνώμη από τον κόσμο και μετά να είστε θρασύς με τα πακιστανικά τηλέφωνα και τη Φενέρμπαχτσε να μπαίνει την ώρα που πέθαινε κόσμος. Έχετε το θράσος να μιλάτε.

 Η ζωή είναι εδώ και θα κρίνει η ιστορία αυτούς που θα αναμετρηθούν με το μπόι της ευθύνης τους και όχι με το μπόι του κομματικού οφέλους και της καρέκλας τους. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Λαμπρούλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής ΚΚΕ):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συζητάμε σήμερα για την τροποποίηση της σύμβασης του Ε65, σε ότι αφορά το βόρειο τμήμα, το βόρειο άξονά του από τα Τρίκαλα έως την Εγνατία οδό, σε συνέχεια φυσικά αντίστοιχων τροποποιήσεων που έχουν επέλθει στο παρελθόν από την αρχική σύμβαση δηλαδή του 2007 που ψηφίστηκε στη Βουλή και με το κομμάτι του νότιου άξονα της Ε65, να έχει δρομολογηθεί με αντίστοιχη σύμβαση με την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Άρα, λοιπόν, στη συγκεκριμένη τροποποίηση, εμείς όπως είχαμε τοποθετηθεί και στην αρχική σύμβαση, αλλά και σε αντίστοιχες τέτοιου είδους συμβάσεις παραχώρησης, το λέμε για ακόμη μία φορά ότι πρόκειται για μία ακόμα ληστρική σύμβαση. Εξάλλου, στις τόσες που έχουν προηγηθεί τα προηγούμενα χρόνια, από όλες τις κυβερνήσεις, που παραδίνουν τους εθνικούς οδικούς άξονες της χώρας για εκμετάλλευση σε επιχειρηματίες, οι οποίοι θησαυρίζουν σε βάρος του λαϊκού εισοδήματος και της ανάγκης για μετακίνηση, επιβάλλοντας συνεχείς και μεγάλες αυξήσεις στα διόδια. Δηλαδή, χαράτσια, που σε συνδυασμό με το υπέρογκο κόστος των καυσίμων, έρχεται να προσθέσει ένα ακόμα δυσβάστακτο βάρος στο λαϊκό εισόδημα καθιστώντας παράλληλα το δικαίωμα στη μετακίνηση ιδιαίτερα δαπανηρό έως και απλησίαστο για τους εργαζόμενους και τα λαϊκά στρώματα.

Έτσι, από τη μία εξασφαλίζεται μέσω αφαίμαξης του λαού ζεστό χρήμα για τη χρήση, δηλαδή από την τσέπη των εργαζομένων, του λαού, στα ταμεία των ιδιωτικών ομίλων και συγχρόνως προκλητικές επιδοτήσεις που τους παραχωρούνται για την κατασκευή των έργων, αφού το δημόσιο, δηλαδή ο λαός μας ουσιαστικά χρηματοδοτεί τα έργα. Δηλαδή, μονά ζυγά δικά τους, όλα για την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων, με το λαό να πληρώνει και για την κατασκευή αλλά και για τη χρήση τους μέσω διοδίων. Βέβαια, το έργο, όπως έχουμε πει και στην αρχική σύμβαση του 2007 στη σχετική συζήτηση, είναι χρήσιμο, όπως χρήσιμοι είναι και όλοι οι αυτοκινητόδρομοι, οι υποδομές οι οποίες διευκολύνουν μεταφορές, μετακινήσεις και πάει λέγοντας.

Το ερώτημα, όμως κατά τη γνώμη μας, είναι το εξής. Δημόσια έργα, υποδομές και τα λοιπά, από ποιόν και σε όφελος ποιου. Πρόκειται για έργα που ικανοποιούν τις ανάγκες του λαού ή την ανάγκη κερδοφορίας των επιχειρηματικών ομίλων. Γιατί αν κάτι επιβεβαιώνεται όλα αυτά τα χρόνια, με βάση την εμπειρία από τις παραχωρήσεις των οδικών αξόνων και πλέον υπάρχουν πολλές αποδείξεις σε αυτή την κατεύθυνση, είναι πως τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα, όπως και ο Ε65, γίνονται με κριτήριο την εξυπηρέτηση των στόχων και σχεδιασμών των επιχειρηματικών ομίλων και όχι με κριτήριο την ευημερία του λαού. Είναι έργα τα οποία φέρουν τη σφραγίδα της Ε.Ε. ή είναι ενταγμένα στα πλαίσια της ανάκαμψης της καπιταλιστικής οικονομίας, γι’ αυτό και χαρακτηρίζονται επιλέξιμα, αφού εξυπηρετούν τις ανάγκες των πολυεθνικών με τα διευρωπαϊκά δίκτυα, τα διακομιστικά κέντρα και πάει λέγοντας.

Εξάλλου, στο επίκεντρο της πολιτικής, που αποτελεί στρατηγικό σχεδιασμό Ε.Ε. και κεφαλαίου, βρίσκεται ο διακηρυγμένος στόχος των μονοπωλιακών ομίλων και των κυβερνήσεων για μετατροπή της χώρας μας και της ευρύτερης περιοχής, αν θέλετε, σε κόμβο μεταφοράς εμπορευμάτων από τα Βαλκάνια προς την Ευρώπη, μεταφορά εμπορευμάτων και όχι μόνο, από Ασία, Αφρική και αλλού. Μια ματιά στο χάρτη αν ρίξει κάποιος που εκτείνονται όλα τα έργα, οι οδικοί άξονες, όπως και ο Ε65 ως τμήματος, αρκεί για να διαπιστώσει ότι αυτά αφορούν τη διασύνδεση κεντρικών εγχώριων λιμένων, αεροδρομίων, εμπορευματικών κέντρων, επίσης διασυνδεδεμένων με λιμένες και αεροδρόμια και την έξοδό τους στα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη, που έρχονται να εξυπηρετήσουν τους στόχους που έχει θέσει η ντόπια αστική τάξη, προκειμένου η Ελλάδα να καταστεί διεθνές διακομιστικό κέντρο, με το λαό όμως να καλείται να πληρώνει βαρύτατο τίμημα, τόσο για την κατασκευή των οδικών αξόνων όσο και των υπολοίπων υποδομών δικτύων και πάει λέγοντας.

Επιβεβαιώνεται, λοιπόν και εδώ, αφενός ότι η ανάπτυξη με κριτήριο τα κέρδη του κεφαλαίου, των επιχειρηματικών ομίλων, πουθενά δεν διασταυρώνεται με τις λαϊκές ανάγκες και το δικαίωμα του λαού για δωρεάν ασφαλείς και σύγχρονες μεταφορές, ενώ αφετέρου επιβεβαιώνεται πως καμία αστική κυβέρνηση, καμία πολιτική δύναμη που υποκλίνεται και προωθεί τη θωράκιση της ανταγωνιστικότητας, την κερδοφορία δηλαδή, των μονοπωλιακών ομίλων, δεν μπορεί να διασφαλίσει την υλοποίηση δημόσιων έργων προς όφελος της λαϊκής ευημερίας.

Για παράδειγμα, την ίδια ώρα - και εδώ είναι η αντίφαση του συστήματος - που για παράδειγμα στη Θεσσαλία περνά η ΠΑΘΕ, περνάει το τμήμα του Ε65 που έχει κατασκευαστεί, που ο λαός χρυσοπλήρωσε για να φτιαχτεί και συνεχίζει να πληρώνει τα χαράτσια των διοδίων και από το τμήμα της Ε65 και μέσα από την χρήση της ΠΑΘΕ, όμως έργα που αφορούν την αντιπλημμυρική προστασία στον κάμπο που πλημμυρίζει, όπως πρόσφατα η Καρδίτσα και η ευρύτερη περιοχή, δεν θεωρούνται επιλέξιμα, όπως υποστηρίζετε όλοι, όλα τα κόμματα, όλες οι κυβερνήσεις, αφού δεν ενδιαφέρουν τους κατασκευαστικούς ομίλους διότι δεν θα τους φέρουν κέρδη.

Επίσης, για παράδειγμα, τα αναγκαία έργα αντισεισμικής θωράκισης της περιοχής και όχι μόνο της περιοχής της Θεσσαλίας, γενικότερα στην Ελλάδα, που ο πρόσφατος καταστροφικός σεισμός στη Θεσσαλία ανέδειξε με τον πιο τραγικό τρόπο τις τεράστιες πολιτικές ευθύνες διαχρονικά όλων των κυβερνήσεων, στα ζητήματα της διασφάλισης της αντισεισμικής θωράκισης της χώρας μας, του λαού μας κατ’ επέκταση. Αυτά τα έργα βλέπετε, δεν είναι επιλέξιμα για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τις κυβερνήσεις, που οφείλουν όμως το λαό της περιοχής αλλά και τις περιουσίες του, εκτεθειμένα σε τεράστιους κινδύνους με τίμημα και την ίδια τη ζωή.

Μάλιστα, προκειμένου, να πειστεί ο λαός, η επίσημη κυβερνητική προπαγάνδα - όχι μόνο της σημερινής κυβέρνησης και όλων των προηγούμενων κυβερνήσεων - επενδύεται διαχρονικά, ανεξάρτητα δηλαδή του ποιος κυβερνά, με τον ίδιο ισχυρισμό, πως το ελληνικό δημόσιο - ο λαός δηλαδή - πληρώνει αυτά τα τεράστια ποσά με σκοπό την παροχή σύγχρονων υποδομών, την περιφερειακή ανάπτυξη, την ενίσχυση της οικονομίας και άλλα πολλά. Αλήθεια, όμως ο Ε65 και η ΠΑΘΕ στη Θεσσαλία και η ανάπτυξη που ευαγγελίζεστε όλοι σας, ενίσχυσαν ή θα ενισχύσουν το εισόδημα του αγρότη, όταν με την πολιτική Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυβερνήσεων και με εργαλείο την Κοινή Αγροτική Πολιτική, μεγάλο μέρος των αγροτών οδηγούνται στο ξεκλήρισμα; Με τα αντιλαϊκά αντεργατικά μέτρα που όλες οι κυβερνήσεις προωθείτε και υλοποιείτε, με το τσάκισμα των μισθών, των συντάξεων, την εργασιακή ζούγκλα που έχετε δημιουργήσει, σπρώχνονται στη φτώχεια και εξαθλίωση όλο και μεγαλύτερο τμήμα του ελληνικού λαού. Παράλληλα, τον εμπαίζετε πως με τέτοια έργα θα υπάρξει ανάπτυξη και άρα, όλοι θα ωφεληθούν. Κοροϊδία ξεκάθαρη.

Βέβαια, αναπτυξιακή πολιτική σημαίνει ενίσχυση του εισοδήματος, του αγρότη για παράδειγμα, σημαίνει μισθούς και συντάξεις που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των εργαζομένων και του λαού. Αναπτυξιακή πολιτική σημαίνει προτεραιότητες στα βασικά έργα υποδομής, όπως εγγειοβελτιωτικά, αρδευτικά, έργα αντιπλημμυρικά και πάει λέγοντας, αλλά για παράδειγμα και μέτρα που οι αγρότες διεκδικούν εδώ και χρόνια, που έχουν να κάνουν με το κόστος παραγωγής που εκτοξεύεται συνεχώς, εγγυημένες τιμές των προϊόντων και άλλα. Την ίδια ώρα όμως με τις λεόντειες συμβάσεις παραχώρησης, όπως και αυτή του Ε65, παρέχετε πλουσιοπάροχα ασφαλιστικές δικλίδες. Πέρα από τα ποσά και την ανταποδοτικότητα μέσω των διοδίων που προωθείτε, παρέχετε και ασφαλιστικές δικλίδες, εξασφαλίζοντας τους πως ό τι και να γίνει δεν θα θιχτούν τα κέρδη τους.

Έτσι, για παράδειγμα, ο κίνδυνος της χαμηλής απόδοσης από την εκμετάλλευση των έργων αντιμετωπίζεται με την προβλεπόμενη επιδότηση του έργου από το δημόσιο. Ενώ, συγχρόνως, ο κίνδυνος χαμηλής απόδοσης από την εκμετάλλευση επίσης μειώνεται από την πρόβλεψη της Σύμβασης για την απαγόρευση από μέρους του δημοσίου και αναφέρεται στο άρθρο 4 της αρχικής Σύμβασης, κατασκευής και λειτουργίας ανταγωνιστικών έργων, η λειτουργία των οποίων μπορεί να επηρεάσει την κυκλοφορία.

Και μιλάμε για εκείνα τα έργα και τους οδικούς άξονες, που μπορεί το δημόσιο να αναβαθμίζει, να εκσυγχρονιστεί προς όφελος του λαού. Τότε, όμως, ο παραχωρησιούχος έχει το δικαίωμα να παρέμβει και να ζητήσει ακόμα και τέλη. Ναι ή όχι; Ισχύει ή όχι με βάση τη Σύμβαση αυτό;

 Και αλήθεια, στον αγρότη που καταστρέφεται η παραγωγή του τον αποζημιώνει στο 100% ο ΕΛΓΑ, το κράτος, για το εισόδημα που χάνει; Όχι. Όμως, στους επιχειρηματικούς ομίλους τους εξασφαλίζεται από όλες τις πλευρές και μάλιστα σε βάθος δεκαετιών για την κερδοφορία που οι ίδιοι προσδοκούν να έχουν.

Έτσι, με βάση τα παραπάνω, εμείς θέλουμε να θέσουμε ένα ερώτημα στο λαό, σε αυτούς που μας ακούνε, τα δημόσια έργα, αντίστοιχα οι κοινωφελείς υπηρεσίες και τα λοιπά, πρέπει να αποτελούν εμπόρευμα ή αντίθετα να είναι κοινωνικό αγαθό; Όπως υποστηρίζει το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος.

Μπορεί κανείς να ισχυριστεί πως στα πλαίσια αυτού του συστήματος, του καπιταλιστικού συστήματος, ότι μπορεί να διασφαλιστεί για το λαό φθηνή, γρήγορη, ποιοτική και σύγχρονη παραγωγή δημοσίων έργων που να καλύπτει το σύνολο των αναγκών της κοινωνίας, την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των κατοίκων και των εργαζομένων;

 Μπορεί μέσα στο ισχύον κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο να δοθεί προτεραιότητα σε έργα υποδομής, όπως αυτά που αναφέρθηκαν, αντιπλημμυρικά, αντισεισμικής θωράκισης, αντιπυρικής προστασίας και λοιπά; Και είναι ξεκάθαρο ότι δεν μπορεί. Και δεν μπορεί διότι η ικανοποίηση του συνόλου των λαϊκών αναγκών και σε αυτούς τους τομείς προϋποθέτει τι; Την απαλλαγή και του συστήματος παραγωγής δημοσίων έργων από τους σιδερένιους νόμους του καπιταλιστικού κέρδους.

Μοναδική διέξοδος προοπτικής, αποτελεί η ένταξη του αγώνα για την κάλυψη των πιεστικών ζωτικών αναγκών του λαού στην πάλη για τη διεκδίκηση ενός άλλου ριζικά διαφορετικού δρόμου ανάπτυξης, που θα καταργήσει τα μονοπώλια και το κέρδος με την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής και τη λειτουργία τους με κεντρικό σχεδιασμό και εργατικό έλεγχο, έτσι ώστε η παραγωγή των έργων να συγκεντρώνεται σε ένα ενιαίο κρατικό φορέα που θα κατέχει τα μέσα παραγωγής. Θα κατανέμει κεντρικά επιστημονικά σχεδιασμένα την κρατική χρηματοδότηση και το εργατικό δυναμικό, θα καλύπτει το σύνολο των φάσεων των δημόσιων έργων, θα αναλαμβάνει τον προγραμματισμό και την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με τις ανάγκες του λαού.

Αυτός είναι ο μοναδικός ελπιδοφόρος δρόμος για την ικανοποίηση των αναγκών του λαού μας και των δικαιωμάτων των εργαζομένων. Ανάμεσα τους και στον κατασκευαστικό κλάδο οι εργαζόμενοι, όλων των κατηγοριών, που πληρώνουν ακριβά την ανταγωνιστικότητα και την καπιταλιστική ανάπτυξη.

Με βάση τα ανωτέρω, κ. Πρόεδρε, καταψηφίζουμε την τροποποίηση της Σύμβασης.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει, ο κ. Γκόκας.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με την Κύρωση το 2013 των συμφωνιών τροποποίησης των αρχικών Συμβάσεων παραχώρησης μεταξύ του ελληνικού δημοσίου και των παραχωρησιούχων για τους 4 μεγάλους αυτοκινητοδρόμους, ΠΑΘΕ, Ολυμπία Οδός, Ιωνία Οδός και κεντρικής Ελλάδος, τον Ε65, είχαν προβλεφθεί τα τρία γνωστά αναβαλλόμενα τμήματα το Ε65, το νότιο τμήμα που ήδη κατασκευάζεται και το βόρειο τμήμα το οποίο συζητούμε σήμερα και η αναστολή για αυτά τα τμήματα είχε οριστεί για χρονικό διάστημα τριών ετών.

Μετά τις γνωστές περιπέτειες και τις αυταπάτες της διακυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ φτάσαμε στο 2018, για να υπάρξει συνέχεια του δρομολογημένα αυτού έργου και όπως φαίνεται, θα πάμε στη δεκαετία αντί για τριετία για την ολοκλήρωσή του. Το αναφέρω, γιατί πίσω από κάθε μεγάλο έργο υπάρχει μια ιστορία που θα πρέπει να είναι διδακτική για όλους ιδίως για αυτούς που αρνήθηκαν, κατήγγειλαν και καταψήφισαν όλα τα μεγάλα έργα. Ως Αξιωματική Αντιπολίτευση και ως Κυβέρνηση, δεν είχαν καμία αναστολή να εγκαινιάζουν κάθε τμήμα ακόμη και 10 χιλιομέτρων που ολοκληρωνόταν και μάλιστα μόνοι τους.

 Στην ουσία κανένα μεγάλο έργο δεν προκηρύχθηκε το 2015 – 2019, ενώ, έργα δρομολογημένα έμειναν στάσιμα, όπως ο ΒΟΑΚ ή πήγαν πιο πίσω, όπως ο άξονας Πάτρα Πύργος μετά την περιπέτεια της κατάληψης του σε οκτώ εργολαβίες, δρόμους στους οποίους διαρκώς θρηνούμε δυστυχώς θύματα. Την ίδια όμως εικόνα είχαμε και τα δύο χρόνια με την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας ως προς την αδράνεια της καθυστέρησης και της στασιμότητας στην εκτέλεση δημοσίων έργων. Στην πράξη δεν έχουμε κανένα μεγάλο έργο να προχωρά μέχρι πρόσφατα, με την υπογραφή Σύμβασης για την ενιαία εργολαβία του άξονα Αμβρακία - Άκτιο.

 Η κινητικότητα που προέκυψε τελευταία με αφορμή βασικά τους πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης, φέρνει στο προσκήνιο μαζί με τις εξελίξεις σε άλλες περιπτώσεις εξαγγελίες, όπως ο ΒΟΑΚ, σε άλλες περιπτώσεις υλοποίηση και κατασκευή όπως ο Ε65 που συζητάμε σήμερα και μια σειρά από ζητήματα που σε αυτήν τη φάση, μετά από τόσα χρόνια δεν δικαιολογούνται γενικά για τις υποδομές στους αυτοκινητόδρομους. Θα τα δούμε αναλυτικότερα στη συνέχεια.

 Ο Ε65, είναι ένα έργο σχετικά ώριμο που μπορεί και ξεκινά άμεσα. Οι αρχικές συμβάσεις για τους αυτοκινητόδρομους, μια διαδικασία που ξεκίνησε το 2000, ήρθαν προς Κύρωση στη Βουλή το 2006 και το 2007. Τότε εμείς, το ΠΑΣΟΚ, είχαμε ψηφίσει θετικά παρά τις σοβαρές επισημάνσεις μας για λεόντειες συμβάσεις, με το μοντέλο όπως είχε διαμορφωθεί για αδυναμίες σε σχέση με τα χρονοδιαγράμματα εγκρίσεων και απαλλοτριώσεων που ήταν ασφυκτικά για το δημόσιο. Ψηφίσαμε θετικά, λόγω της μεγάλης εθνικής σημασίας αυτών των έργων, παρότι οι προηγούμενες μεγάλες συμβάσεις γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, Αττική οδός, αεροδρομίου Ελευθέριος Βενιζέλος είχαν ψηφιστεί μόνο από το ΠΑΣΟΚ.

 Στη συνέχεια άλλαξαν τα δεδομένα στην οικονομία, υπήρξαν μεγάλες καθυστερήσεις που αφορούσαν στην προετοιμασία των έργων σε εγκρίσεις περιβαλλοντικές από αρχαιολογικές υπηρεσίες ή στην απόδοση απαλλοτριώσεων εκτάσεων και όλα αυτά οδήγησαν στο πάγωμα το 2010 - 2011. Άρχισαν ξανά διαπραγματεύσεις και φτάσαμε στο 2013 και την τροποποίηση των συμβάσεων που κάλυψαν το χρηματοδοτικό κενό που είχε δημιουργηθεί, αποφεύγοντας τον κίνδυνο κατάρρευσης αυτών των συμβάσεων, που θα είχε μεγαλύτερο οικονομικό κόστος και κυρίως σε βάρος της προσπάθειας για επάνοδο της χώρας σε τροχιά ανάπτυξης. Με την κυβερνητική αλλαγή του 2015, είχαμε αδικαιολόγητες καθυστερήσεις που επιβράδυναν την ολοκλήρωση των έργων έως και δύο χρόνια και πρόσθεσαν και επιπλέον κόστος περί τα 500 εκατομμύρια ευρώ.

 Τέλος, με την τροποποίηση του 2018 και την υλοποιούμενη κατασκευή του νότιου τμήματος του Ε65, έχουμε σήμερα την Κύρωση μιας νέας συμφωνίας για το βόρειο τμήμα του άξονα αυτού. Όπως όλοι γνωρίζουμε, το έργο αυτό χρηματοδοτείται από το δημόσιο με την ένταξή του στο σχέδιο ανάκαμψης και ανθεκτικότητας το Ελλάδα 2,0 και είναι ένας από τους δύο οδικούς άξονες μαζί με τον ΒΟΑΚ που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Ανάκαμψης. Βέβαια εδώ τίθεται το ερώτημα, όσον αφορά στους άλλους αυτοκινητόδρομους που βρίσκονται σε εκκρεμότητα, γιατί δεν χρηματοδοτούνται αφού μπορούμε να εντάξουμε τέτοια έργα και αυτή από το πρόγραμμα από το Ταμείο Ανάκαμψης, αφού είναι δεδομένη η εθνική και στρατηγική τους σημασία και αφού μπορούν να απορροφήσουν πόρους. Γιατί δεν διασφαλίζονται πόροι και γι’ αυτούς στα πλαίσια των συνολικών πόρων που διατίθενται για την επόμενη επταετία. Εκτός κι αν υπάρχουν ακόμη προβλήματα που αφορούν στην προετοιμασία τους. Βέβαια το εθνικό σχέδιο ανάκαμψης δεν το συζητήσαμε στη Βουλή και πέραν της ενημέρωσης για να προχωρήσουμε όλοι μαζί, προχωρά η Κυβέρνηση σύμφωνα με τις δικές της επιλογές.

Επαναλαμβάνω ότι σε κάθε περίπτωση είναι θετικό, ότι συζητάμε σήμερα για την κατασκευή και ολοκλήρωση του E65. Ένα έργο μεγάλης σημασίας που θα συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας, της Περιφέρειας Θεσσαλίας, της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, αλλά και της Ηπείρου. Περιοχές, μάλιστα, με μεγαλύτερη υστέρηση στην ανάπτυξη, με μεγάλα ποσοστά ανεργίας, αλλά και με τις επιπτώσεις της απολιγνιτοποίησης στη Δυτική Μακεδονία. Είναι ένα από τα έργα που πρέπει επιτέλους να ολοκληρωθούν.

Θα θέλαμε βέβαια ορισμένες διευκρινήσεις και απαντήσεις σε οικονομικά, χρηματοοικονομικά, αλλά και τεχνικά στοιχεία του έργου.

Πρώτον, σχετικά με το κόστος του έργου. Αν είναι τελικά 490 εκατομμύρια ευρώ, όπως αναφέρεται στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους ή 452 εκατομμύρια ευρώ, όπως αναφέρεται στο Εθνικό Σχέδιο Ανάκαμψης;

Επίσης, οι υπολογισμοί και εκτιμήσεις για την απόδοση του έργου, τη συμμετοχή και την αποζημίωση του παραχωρησιούχου, αλλά και για το ύψος των διοδίων, με βάση ποιες προβλέψεις για την πορεία της οικονομίας και του ρυθμού ανάπτυξης έγιναν;

Πώς προκύπτει η ενίσχυση από δημόσιους πόρους στη λειτουργία του αυτοκινητόδρομου με 38 εκατομμύρια ευρώ ως όριο έως το 2038;

Ποιο είναι το επίπεδο τεχνικής προετοιμασίας του έργου σε σχέση με περιβαλλοντικές και τεχνικές, με απαλλοτριώσεις, μετατοπίσεις δικτύων κοινής ωφέλειας, αρχαιολογικές εργασίες κ.λπ., ώστε να υλοποιηθεί το έργο στον προβλεπόμενο χρόνο;

Εάν υπάρχουν στοιχεία για την αλλαγή του μήκους το τελευταίο τμήματος Γρεβενά –Εγνατία από 30,6 σε 38,09 χιλιόμετρα και τις σχετικές αλλαγές όσον αφορά στην κατασκευή του;

Βέβαια από την άλλη μεριά το αισιόδοξο είναι ότι, πλέον, στη χώρα υπάρχει εμπειρία και τεχνογνωσία για την κατασκευή τέτοιων μεγάλων οδικών έργων με ιδιαίτερες δυσκολίες, γεωγραφικές, γεωλογικές κ.λπ..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο αυτοκινητόδρομος κεντρικής Ελλάδας, ο Ε65 είναι πραγματικά ένας κομβικός οδικός άξονας.

Συνδέει και ενοποιεί τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους μέσω ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού και εντάσσεται στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Οι επιπτώσεις για τις μεταφορές θα είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τη σύνδεση τριών μεγάλων λιμανιών.

Μειώνει τις αποστάσεις από τα δυτικά βαλκάνια για το λιμάνι του Πειραιά κατά δύο ώρες και συνδέει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, που είναι η πύλη εισόδου της Ελλάδας προς και από την κεντρική Ευρώπη με το λιμάνι του Βόλου.

Η διασύνδεση, όμως, με τα βαλκάνια και κατ’ επέκταση με την κεντρική και βόρεια Ευρώπη μένει ημιτελής, αφού δεν έχετε εντάξει πουθενά και ούτε έχετε προγραμματίσει την ολοκλήρωση προς Βορρά της Ιόνιας Οδού με την κατασκευή του τμήματος Ιωάννινα - Κακαβιά ως αυτοκινητοδρόμου. Έργο με ιδιαίτερη κοινωνική, αναπτυξιακή, αλλά και εθνική σημασία. Αντίθετα προχωράτε στην υποβάθμισή του σήμερα με διπλή και τριπλή διατομή.

Στερείται, όμως, έτσι η χώρα μας τη σύνδεση με διευρωπαϊκούς άξονες μέσω των δυτικών Βαλκανίων, που θα μείωνε τους χρόνους μεταφοράς και θα αξιοποιούσε το σύνολο των υποδομών της ευρύτερης περιοχής, το λιμάνι Ηγουμενίτσας, το αεροδρόμιο Ιωαννίνων και Άκτιου, την Εγνατία και την Ιόνια Οδό, τον Ε65 σήμερα.

Καμία υποβάθμιση αυτού του έργου δεν μπορεί να είναι αποδεκτή.

Περιττό να τονίσω την απογοήτευση όλων των ηπειρωτών και όχι μόνο.

Νομίζω ότι το έργο αυτό πρέπει να επανενταχθεί στις προτεραιότητές σας και να προγραμματιστεί άμεσα ως κανονικός αυτοκινητόδρομος.

Ο καθένας αντιλαμβάνεται ότι η κατασκευή αυτού του τμήματος ορίζει ένα σαφώς ολοκληρωμένο διευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων για τη χώρα μας. Και βέβαια υπάρχουν και κάθετες συνδέσεις που εκκρεμούν, όπως η σύνδεση της Πρέβεζας με την Ιόνια και Εγνατία Οδό.

Θα πρέπει δε να ολοκληρωθεί και το Νότιο Τμήμα του Δυτικού Άξονα της Ιόνιας Οδού.

Στο άρθρο 5 της τροποποίησης του ν.4219/2013, υπάρχουν προβλέψεις για τα τμήματα Πάτρα - Πύργος και Πύργος - Τσακώνα.

Η πρόβλεψη για το Πάτρα - Πύργος αφορούσε στην κατασκευή του δημοσίου έργου και υλοποίηση μέχρι το τέλος του 2015. Επτά χρόνια μέχρι σήμερα δεν έγινε τίποτα και με την κατάτμηση σε οκτώ εργολαβίες επί ΣΥΡΙΖΑ και με την αναμονή για το σχεδιασμό της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας τα δύο τελευταία χρόνια.

Με την ευκαιρία της συζήτησης σας ρωτάμε: Πού ακριβώς βρίσκονται οι εξελίξεις για αυτόν τον άξονα; Ολοκληρώθηκαν οι κρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή; Ποιο θα είναι τελικά το μοντέλο και ο τρόπος χρηματοδότησης του έργου; Ενός έργου που δεν μπορεί να περιμένει άλλο.

Για το τμήμα Πύργος - Τσακώνα, η πρόβλεψη αφορούσε αντίστοιχη διαδικασία κατασκευής από εθνικούς και κοινοτικούς πόρους για την ολοκλήρωση και τη σύνδεση με τον άλλο αυτοκινητόδρομο Κόρινθος - Τρίπολη - Καλαμάτα.

Για το τμήμα αυτό ούτε έγινε, ούτε ακούγεται κάτι. Υπάρχει, τελικά, κάποιος σχεδιασμός και προγραμματισμός από την πλευρά της κυβέρνησης γι’ αυτό το ζήτημα;

Σχετικά με τις εξαγγελίες, επίσης, για τον ΒΟΑΚ, μετά από δύο χρόνια που δεν έγινε τίποτε, όπως δεν είχε γίνει και στην περίοδο της κυβέρνησης ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ο άξονας αυτός χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης με 427 εκατ. ευρώ, αλλά και από το δημόσιο. Είναι ένα έργο στο οποίο ακολουθείτε, κύριε Υπουργέ, τη λογική του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. για ένα τριχοτομημένο δημόσιο έργο ΣΔΙΤ και σύμβαση παραχώρησης στα τρία τμήματα, για να μην τα αναφέρω αναλυτικά, ενώ, αφενός μεν ένα τμήμα στο δυτικό κομμάτι Κισσάμος - Χανιά αφορά προαίρεση σύμβασης παραχώρησης, ενώ το ανατολικό τμήμα είναι ακόμη στον αέρα.

Άρα, λοιπόν, δεν μιλάμε για ένα ολοκληρωμένο έργο σήμερα, αλλά ούτε και διαλειτουργικό σε σχέση με τον νότιο άξονα και άλλες συνδέσεις. Προβλέπεται έναρξη κάποιων τμημάτων στο τέλος του 2022, ενώ ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός του έργου με το ασαφές χρονοδιάγραμμα και την τριχοτόμηση, που είχατε δεσμευτεί να αλλάξετε, δημιουργεί ανησυχία και αμφιβολίες για την ολοκλήρωση του έργου, αλλά και για το χρόνο κατασκευής του.

Επιπλέον, προβλέπονται πολύ υψηλά ενιαία διόδια για όλα τα οχήματα, αν και η αυξημένη συμμετοχή του δημοσίου δεν δικαιολογούν αυτό το υψηλό τίμημα. Το ίδιο όμως ισχύει για τα διόδια του Ε65 που θα κατασκευαστεί με πόρους του Ταμείου Ανάκαμψης.

Η πολιτική των διοδίων είναι ένα ζήτημα που απασχολεί όλους και θα μας απασχολήσει, τόσο με τους νέους άξονες, όσο και με τους παλαιότερους, όπως η Εγνατία, σε σχέση και με τις εξελίξεις για την παραχώρηση της. Σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να αποκατασταθεί η δίκαιη χρέωση, ειδικά των μικρών διαδρομών. Θα πρέπει να προχωρήσει το ταχύτερο η εφαρμογή χιλιομετρικής αναλογικής χρέωσης των χρηστών των αυτοκινητοδρόμων και θα θέλαμε, κύριε Υπουργέ, να μας ενημερώσετε για τις ενέργειες του Υπουργείου και για τις εξελίξεις στο θέμα αυτό.

Κλείνοντας, θέλω να επαναλάβω ότι το σημαντικό είναι να ολοκληρώνονται όλες οι υποδομές και ειδικότερα σχετικά με τους αυτοκινητόδρομους.

Κατά συνέπεια, επειδή και η κύρωση της Σύμβασης που συζητάμε για τον Αυτοκινητόδρομο Κεντρικής Ελλάδας Ε65 και την κατασκευή του βόρειου τμήματός του Τρίκαλα – Εγνατία, αφορά σε ένα μεγάλης και ιδιαίτερης αναπτυξιακής και στρατηγικής σημασίας έργο για τη χώρα μας, ψηφίζουμε θετικά γι’ αυτό το έργο και ελπίζουμε και ευχόμαστε να υλοποιηθεί γρήγορα και να συμβάλει στην προσπάθεια για την ανασυγκρότηση της χώρας μας, αν και από την πλευρά της κυβέρνησης ούτε αντίστοιχο ολοκληρωμένο σχέδιο αναπτυξιακής και παραγωγικής ανασυγκρότησης υπάρχει, αλλά ούτε και διάθεση για διάλογο και συνεννόηση για ένα εθνικό σχέδιο που υπερβαίνει, ούτως ή άλλως, τα χρονικά όρια μιας κυβέρνησης.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Γκόκα.

Στο σημείο αυτό ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη 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, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Καλογιάννης Σταύρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Διονύσιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Χήτας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, κ. Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Καλημέρα σε όλους.

Τα δημόσια έργα στην Ελλάδα είναι πραγματικά μια πολύ μεγάλη πληγή. Ειδικά στη Θεσσαλονίκη, το ξέρει και ο Υπουργός και οι υπόλοιποι, το τι έχουμε ακούσει κατά καιρούς φυσικά δεν περιγράφεται, από ΜΕΤΡΟ, από τελεφερίκ, από τα κάστρα στον Λευκό Πύργο, από υποθαλάσσιες αρτηρίες, ενώ τώρα έχουμε το FLYOVER, αυτό είναι καινούργιο!

Σε αυτή τη χώρα, λοιπόν, όσον αφορά στα δημόσια έργα και τι δεν έχουμε δει και τι δεν έχουμε ακούσει! Συμβάσεις, συνεργασίες, ανάδοχοι, χρονοδιαγράμματα, αναβολές, υπερβολές και, βέβαια, τεράστια οικονομική δαπάνη. Εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ με επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού και επιβάρυνση των Ελλήνων φορολογουμένων και κάθε φορά που η εκάστοτε κυβέρνηση υπέγραφε μια τέτοια σύμβαση, το παρουσίαζε σαν μια τεράστια επιτυχία, αλλά η πραγματικότητα ήταν τελείως διαφορετική. Έργα που έμειναν ημιτελή, έργα που δεν ξεκίνησαν ποτέ, έργα τα οποία εγκαταλείφθηκαν στην πορεία, έργα το κόστος των οποίων όχι μόνο ξεπέρασε τις αρχικές προβλέψεις, αλλά έγινε δυσβάσταχτο. Έχουμε δει σήραγγες στη μέση του πουθενά, αυτοκινητόδρομους τυφλούς χωρίς αρχή, μέση και τέλος, δρόμους και ασφαλτοστρώσεις που μετά από λίγο καιρό ήταν γεμάτοι λακκούβες και παντού διόδια, διόδια, διόδια, διόδια! Αυτή, δυστυχώς, είναι μια ελληνική πραγματικότητα την οποία περιέγραψα πριν από λίγο και κάθε νέα κυβέρνηση υπόσχεται ότι θα νοικοκυρέψει τα δημόσια έργα, τις κρατικές δαπάνες, ότι θα υλοποιήσει μεγάλα έργα που θα ενισχύσουν τη χώρα σε πολλούς τομείς κ.λπ..

Και ως δια μαγείας, κάθε φορά όλο και κάτι συμβαίνει κάθε φορά, υπάρχει μια δικαιολογία, «αυτό πήγε στραβά, τα χρήματα δαπανήθηκαν, δεν ανακτήθηκαν» και πάει λέγοντας, «η οικονομική κρίση μας πήγε πίσω, η δυσπραγία δημιούργησε νέες συνθήκες, ο εργολάβος ήταν κακός», τέτοια πράγματα.

 Και η περίπτωση που συζητάμε σήμερα δεν αποτελεί εξαίρεση και δεν είστε φυσικά υπεύθυνοι μόνο εσείς. Οι Έλληνες τώρα που μας βλέπουν πρέπει να ξέρουν, ότι για τον συγκεκριμένο αυτοκινητόδρομο, τον Ε65, περηφανεύονται και οι προηγούμενες κυβερνήσεις και η τωρινή, ως ένα μεγάλο και χρήσιμο έργο για τη χώρα, δεν υπάρχει αμφιβολία. Και φυσικά είναι ένα μεγάλο σε μέγεθος αλλά και σημασία έργο, 181 χιλιόμετρα, σχεδιάστηκε για να ενώσει τον αυτοκινητοδρόμιο Αθηνών-Θεσσαλονίκης στην περιοχή της Λαμίας με την Εγνατία Οδό, δημοπρατήθηκε με σύμβαση του 2007, 14 χρόνια πριν, λόγω όμως της μεγάλης οικονομικής κρίσης του 2011, υλοποιήθηκε το ενδιάμεσο τμήμα του αυτοκινητόδρομου Ξυνιάδα-Τρίκαλα, το οποίο παραδόθηκε για χρήση και δόθηκε στην κυκλοφορία το 2017 και η κατασκευή των δύο άλλων τμημάτων- βόρειο και νότιο- πήγε αρκετά πίσω και ενώ ξεκίνησε να λειτουργεί στις 22 Δεκεμβρίου του 2017 ο αυτοκινητόδρομος, είχε το εξής παράδοξο. Από τη νότια πλευρά και από τη βόρεια, δεν υπήρχε σύνδεση με αυτοκινητόδρομο, ένας δρόμος δηλαδή απρόσιτος και ανεκμετάλλευτος, ουσιαστικά, για τους χρήστες των οδών στη μέση του πουθενά. Όταν λίγο αργότερα, άρχισαν φυσικά να λειτουργούν και τα διόδια, πολλοί οδηγοί δεν τον επέλεγαν λόγω του υψηλού κόστους. Όσο για το νότιο τμήμα το Λαμία-Ξυνιάδα, άρχισε να κατασκευάζεται το 2018 και αναμένουμε να δούμε εάν θα έχει ολοκληρωθεί το 2022.

Τώρα λοιπόν φέρνετε να κυρώσουμε τη σύμβαση για την κατασκευή του βόρειου τμήματος. Υπογράψατε τη σύμβαση στα τέλη του προηγούμενου μήνα, αφού έκανε το έργο να πάρει έγκριση από την Ευρωπαϊκή Ένωση αρκετά χρόνια και 14 χρόνια μετά την αρχική σύμβαση παραχώρησης.

Παραχωρησιούχος τώρα στα χαρτιά, είναι η ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ. Σημειώνω για τα πρακτικά, ότι πριν λίγους μήνες, το Μάρτιο του 2021, η οικογένεια Λάτση και ειδικότερα η Latsco Hellenic Holdings, συμφερόντων Μαριάννας Λάτση, απέκτησε τα 7,6% του μετοχικού κεφαλαίου της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

Το κόστος έργου είναι 490 εκατομμύρια ευρώ, σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, η οποία αναφέρει ότι το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο, το περιβόητο αυτό Ταμείο Ανάκαμψης, μέσω του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων. Το πόσο σίγουροι είναι οι ευρωπαϊκοί πόροι θα το δούμε στη συνέχεια.

Το βόρειο τμήμα είχε προβλεφθεί να καλύπτει τα 63 χιλιόμετρα και ειδικότερα 32,5 στο τμήμα Τρικάλων-Γρεβενών, 30,6 χιλιόμετρα Γρεβενά-Εγνατία και αυτά συνθέτουν και τον αναβαλλόμενο τμήμα β. Διαπιστώνουμε όμως, ότι το τμήμα Γρεβενών-Εγνατίας θα έχει τελικά 38 χιλιόμετρα, δηλαδή περίπου 7,5 χιλιόμετρα επιπλέον. Δεν είναι κακό, αλλά αυτό είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί και το προϋπολογισμένο μήκος του όλου έργου από τα 174 χιλιόμετρα στα 181,4 χιλιόμετρα και ενώ το έργο λοιπόν είχε προϋπολογιστεί στα 400 εκατ., η έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου είναι 490 εκατ., δηλαδή 90 εκατ. για 7,5 χιλιόμετρα; Όχι, λάθος υπολογισμό έκανα; Γιατί βγαίνει 12 εκατ. το χιλιόμετρο, δηλαδή ενώ τα 63 χιλιόμετρα κόστιζαν 400 εκατ., ακόμα 6,3 εκατ. ανά χιλιόμετρο; Είναι διπλασιασμός, θα μας απαντήσει μετά ο Υπουργός και θα μας εξηγήσει.

 Επίσης το σύνολο της κατασκευής θα βαρύνει το Δημόσιο, είναι η παράγραφος 5 του προοιμίου, ενώ οι πολίτες πληρώνουν ήδη τέλη κυκλοφορίας. Δηλαδή η αντισυμβαλλόμενη εταιρεία θα κατασκευάσει με δαπάνες του Δημοσίου το μισό έργο και θα εισπράττει και τα διόδια. Γιατί το Δημόσιο δεν αναλαμβάνει εξολοκλήρου την κατασκευαστική δαπάνη, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 5 του προοιμίου;

Επιπλέον, κάποιες τεχνικές λεπτομέρειες, στην περίπτωση β, βλέπουμε μάλιστα και ρητές προβλέψεις για πληρωμές αποζημιώσεων από το Δημόσιο και πληρωμές ασφαλισμάτων στον παραχωρησιούχο, άρα και επιπλέον έσοδα για την εταιρεία.

Να σημειωθεί, ότι στα ασφάλιστρα περιλαμβάνονται τα έσοδα της εταιρείας προς αποκατάσταση των αποτελεσμάτων γεγονότων ευθύνης του δημοσίου, που είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται τεχνηέντως για την καταβολή επιπλέον χρηματικών ποσών από το δημόσιο σε μεγάλες εταιρείες συγκεκριμένων συμφερόντων. Το ίδιο έγινε με την Fraport.

Για τον όρο της κατάθεσης εκ μέρους του παραχωρησιούχου του ποσού είσπραξης διοδίων στο λογαριασμό εσόδων (ΑΤΑ), σημειώνω, ότι το ζήτημα είναι πού πηγαίνουνε αυτά τα έσοδα; Η χρησιμοποίηση αυτών των χρημάτων καλό θα είναι πέρα από τη διάθεση για συντήρηση και ανάθεση των έργων, η αναγκαία βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών ποιότητας και ασφάλειας της οδού και όχι να χρησιμοποιούνται για άλλους σκοπούς.

Η φράση «Ή σε οποιοδήποτε επόμενο εξάμηνο κατά το οποίο εξακολουθεί να διαρκεί το σχετικό γεγονός ή εξ αυτού συνέπειες» θα συνεπάγεται όπως καταλαβαίνουμε, ότι ο παραχωρησιούχος θα έχει τη δυνατότητα να επικαλείται συνέπειες εξ αυτού του γεγονότος οποτεδήποτε το επιθυμεί χωρίς μάλιστα τον οποιοδήποτε έλεγχο.

Τώρα σε σχέση με τον όρο στο 1.15.2 που επίσης τροποποιεί το άρθρο 26 της αρχικής σύμβασης. Δεν διευκρινίζετε ποια θα είναι η αποζημίωση του Ελληνικού δημοσίου στην περίπτωση συντρέχοντος πταίσματος του παραχωρησιούχου και αν αυτή θα είναι διεκδικήσιμη στο εξάμηνο που έλαβε χώρα το γεγονός αυτό ή σε οποιοδήποτε άλλο εξάμηνο.

Και θα κλείσω, εδώ που λέει, ότι προβλέφθηκε ρύθμιση περί απαγόρευσης διακοπής λειτουργίας. Τα πάντα ανατρέπονται εάν το κράτος επιβάλλει το κλείσιμο των δρόμων, όπως έκανε ο Υπουργός Προστασίας του Πολίτη το χειμώνα, πριν από λίγους μήνες. Έτσι λοιπόν, και οι δρόμοι κλειστοί και οι εταιρείες δεν πληρώνουν πρόστιμα, αλλά επιπλέον αποζημιώνονται και απ’ το δημόσιο. Και επειδή μιλάμε για αποζημιώσεις, επισημαίνω τα 40 εκατομμύρια ευρώ που δόθηκαν σε εταιρείες αυτών αυτοκινητοδρόμων μόνο για το πρώτο κλείδωμα για τη μη είσπραξη διοδίων. Ενώ η παραχωρησιούχος και η κατασκευάστρια μέσω αυτής, έχουν πάρει κατά καιρούς από το κράτος αποζημιώσεις που αγγίζουν τα 100 εκατομμύρια ευρώ.

Καταλήγοντας. Συμφωνούμε στο να γίνονται έργα που βελτιώνουν τις συγκοινωνίες και κάνουν τις μετακινήσεις πιο ασφαλείς και γρήγορες. Θα πρέπει όμως το δημόσιο να υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ως κυρίαρχο μέρος, έτσι ώστε από την εφαρμογή τέτοιων συμφωνιών να μη βγαίνει τελικά ζημιωμένο.

Σε ότι αφορά στην ψηφοφορία, θα τοποθετηθούμε και θα εκφραστούμε στην Ολομέλεια. Άρα κρατήστε μια επιφύλαξη. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Χήτα. Θα δώσουμε τώρα τον λόγο στον κύριο Λογιάδη, ως Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε. Το σημερινό σχέδιο νόμου κυρώνει την από 24 Ιουνίου 2021 πρόσφατη συμφωνία μεταξύ Ελληνικού δημοσίου και του παραχωρησιούχου, ουσιαστικά της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ, η οποία τροποποιεί για τέταρτη συνεχόμενη φορά την από 31 Μαΐου του 2007 αρχική σύμβαση παραχώρησης του έργου, της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, λειτουργίας, συντήρησης και εκμετάλλευσης, του αυτοκινητόδρομου της κεντρικής Ελλάδος Ε65.

Η αρχική σύμβαση έχει κυρωθεί με το νόμο του 3597 του 2007 (…..) και έχει πλην της σημερινής, υποστεί άλλες τρεις τροποποιήσεις, οι οποίες συγκροτήθηκαν με τους νόμους 4219 του 2013 επί Σαμαρά, με τον νόμο 4354 του 2015 και με τον νόμο 4586 του 18 επί Τσίπρα. Ο αυτοκινητόδρομος Ε65, αποτελεί ένα σύγχρονο γεφύρι της Άρτας. Η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε το 2008 και σήμερα εξακολουθεί να αποτελεί ένα μερικώς ολοκληρωμένο αυτοκινητόδρομο στο μεγαλύτερο μέρος του υπό μελέτη και κατασκευή. Το έργο είναι ενταγμένο στο διευρωπαϊκό δίκτυο και έχει χαρακτηριστεί ως έργο εθνικής σημασίας. Σε πλήρη ολοκλήρωση, θα ξεκινά νότια από την Εθνική οδό στο ύψος των Θερμοπύλων, θα διασχίζει το όρος Όρθυς, τον θεσσαλικό κάμπο και τα όρη Χάσια και Αντιχάσια, μέχρι τη συμβολή του με την Εγνατία οδό στο ύψος του δρυμού Πίνδου. Πρόκειται για ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, δύο λωρίδων κυκλοφορίας σε κάθε κατεύθυνση και διαχωριστικό διάζωμα στη μέση, συνολικού μήκους 181 χιλιομέτρων και συνολικού κόστους κατασκευής 1,67 δισεκατομμυρίων ευρώ. Σύμφωνα βέβαια με την αρχική σύμβαση. Μέχρι σήμερα έχει παραδοθεί σε χρήση μόνο το μεσαίο τμήμα του Ε65 από Ξυνιάδα μέχρι Τρίκαλα, μήκους 77,5 χιλιομέτρων. Η κατασκευή του νότιου τμήματος του έργου από κόμβο Θερμοπύλων μέχρι Ξυνιάδα, μήκους 32,3 χιλιομέτρων, ξεκίνησε τον Ιανουάριο του 19 και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι τα τέλη του τρέχοντος έτους, φέτος.

Με την πρόσφατη τροποποίηση, που έρχεται προς κύρωση στη Βουλή, με το παρόν σχέδιο νόμου προβλέπεται η έναρξη εργασιών κατασκευής του βόρειου τμήματος της Ε65, από Τρίκαλα μέχρι Εγνατία, εντός του 2021. Εταιρεία παραχώρησης που έχει αναλάβει την κατασκευή και λειτουργία του Ε65 είναι η οδός κεντρικής Ελλάδος Α.Ε., μια θυγατρική του εθνικού εργολάβου που ξέρουμε, της ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ.

Η σύμβαση παραχώρησης υπογράφηκε το 2007 και κυρώθηκε με νόμο το ίδιο έτος. Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 2008 και 2009 και διεκόπησαν το 2011, λόγω της οικονομικής κρίσης, με κατασκευασμένο μόνο του 15% του έργου. Η αρχική σύμβαση προέβλεπε χρηματοδοτική συμμετοχή του δημοσίου ύψους 518 εκατομμυρίων ευρώ, ήτοι ποσοστό 30,5% του συνολικού προϋπολογισμού του έργου, ενώ ο τραπεζικός δανεισμός ύψους 985 εκατομμυρίων ευρώ, θα κάλυπτε το 58% περίπου της συνολικής χρηματοδότησης. Το έργο παρουσίασε σκανδαλώδεις καθυστερήσεις, από το ξεκίνημα των εργασιών και μέχρι τη διακοπή τους, λόγω ανεδαφικών συμβατικών προβλέψεων, απαλλοτριώσεων, ολοκλήρωση αρχαιολογικών ερευνών και λοιπά, με συνέπεια ο παραχωρησιούχος να διεκδικεί και να πετυχαίνει αποζημιώσεις εκατομμυρίων ευρώ, πάντα σε βάρος του δημοσίου.

Μετά την εκδήλωση της οικονομικής και δημοσιονομικής κρίσης το 2009, η οποία είχε ως συνέπεια τη δραματική επιδείνωση όλων των δεικτών της οικονομίας η κυκλοφοριακή φόρτοι του έργου και συνακόλουθα, τα πραγματικά και προβλεπόμενα έσοδα αυτού, σημείωσαν κατακόρυφη πτώση. Τα δεδομένα αυτά, σε συνδυασμό με την έλλειψη ρευστότητας των τραπεζών και τη μεγάλη άνοδο του κόστους χρηματοδότησής τους, λόγω της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, οδήγησαν στην αδυναμία περαιτέρω χρηματοδότησης του έργου, επί τη βάσει των υφιστάμενων δανειακών συμβάσεων και κατά συνέπεια, στη διακοπή των κατασκευαστικών εργασιών το 2011.

Με αυτά τα δεδομένα το δημόσιο και η παραχωρησιούχος προχώρησαν στη συμφωνία τροποποίησης, συμφωνώντας να κατασκευαστεί άμεσα το μεσαίο τμήμα του έργου που ήταν και το πιο ώριμο σε απαλλοτριώσεις, μήκους περίπου 80 χιλιομέτρων και στο ποσό των 825 εκατομμυρίων ευρώ, από τα οποία, τα 575 εκατομμύρια αποτελούσαν πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ αναβλήθηκε η κατασκευή του νότιου και βόρειου τμήματος. Τα θέματα αυτά χαρακτηρίστηκαν ως αναβαλλόμενα και η υλοποίηση τους προβλεπόταν υπό προϋποθέσεις, σαφώς δυσμενέστερες για το ελληνικό δημόσιο.

Στη σύμβαση του 2013 το δημόσιο αναλαμβάνει πλέον, την πλήρη χρηματοδότηση του έργου και επιπλέον, δεσμεύεται να παραχωρήσει το μερίδιό του επί των εσόδων της Ιονίας οδού στον παραχωρησιούχο του αυτοκινητόδρομου κεντρικής Ελλάδος, που είναι ο ίδιος με τον παραχωρησιούχο της Ιονίας οδού για την κάλυψη των δαπανών του αναβαλλόμενου τμήματος. Ο ΣΥΡΙΖΑ προχώρησε στην ενεργοποίηση των σχετικών προβλέψεων με την τροποποίηση της σύμβασης παραχώρησης του 2018, που κυρώθηκε με το νόμο 4586 του 18, όπως είπαμε. Σε ότι αφορά την κατασκευή του αναβαλλόμενου τμήματος μήκους 1 στον ημικόμβο μήκους 32,3 χλμ κατευθύνοντας σε αυτό 306 εκατομμύρια ευρώ από το ΕΣΠΑ. Οι σχετικές εργασίες ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 19 και η ολοκλήρωση του έργου υπολογίζεται περί τα τέλη του τρέχοντος έτους.

Τέλος, η σημερινή κυβέρνηση προχώρησε πρόσφατα σε νέα τροποποίηση της σύμβασης, όπως αρχικά είπαν, προκειμένου να ολοκληρωθεί αυτοκινητόδρομος με την κατασκευή του βόρειου τμήματος, από Τρίκαλα μέχρι Εγνατία οδό, εντάσσοντας το έργο στο Ταμείο Ανάκαμψης, με προϋπολογισμένη δαπάνη 490 εκατομμύρια ευρώ.

Το Μέρα25 τονίζει ότι αξίζει να σημειωθεί, ότι ενώ στην αρχική σύμβαση του 2007 προβλεπόταν η συνολική συμμετοχή του δημοσίου στην χρηματοδότηση του έργου με 518 εκατομμύρια ευρώ, σήμερα έχουμε φτάσει το ποσό αυτό να ανέρχεται σε 1371 εκατομμύρια ευρώ, 1 δις 371 εκατομμύρια περίπου, με δεδομένο ότι το δημόσιο ανέλαβε την εξ ολοκλήρου χρηματοδότηση των δύο αναβαλλόμενων τμημάτων του νότιου επί Τσίπρα και του βόρειου επί Μητσοτάκη. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί η ταύτιση του προτεινόμενου σχεδίου νόμου της Νέας Δημοκρατίας, ως προς τη δομή και το λεκτικό, με το αντίστοιχο κείμενο του νόμου 4568 του 2018 του ΣΥΡΙΖΑ. Τα μόνα που αλλάζουν είναι τα τοπωνύμια και τα χιλιόμετρα. Δίνεται η αίσθηση σε μας, πως πρόκειται για σύμβαση νομοσχέδιο κατευθείαν σταλμένο από το νομικό τμήμα της παραχωρησιούχου εταιρείας.

Σε ότι αφορά το περιβαλλοντικό, το οικολογικό σκέλος, σημειώνεται ότι η αρχική χάραξη του αναβαλλόμενου τμήματος Β έχει εγείρει σωρεία αντιδράσεων, λόγω του ότι προέβλεπε τη διέλευση του αυτοκινητοδρόμου μέσα από τη ζώνη προστασίας της καφέ αρκούδας στην Βάλια Κάλντα. Για το λόγο αυτό η αρχική χάραξη άλλαξε μετατοπιζόμενη λίγο ανατολικότερα με σαφή μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου.

Αναγνωρίζοντας μεν το θετικό ρόλο που θα παίξει η ολοκλήρωση του έργου στη σύνδεση Ανατολικής και Δυτικής Ελλάδας, αλλά και για τις τοπικές κοινωνίες, στεκόμαστε κατά του σχεδίου νόμου, καταγγέλλοντας τόσο τη συγκεκριμένη, όσο και τις προηγούμενες νομοθετικές ρυθμίσεις, που έχουν επιφέρει διαχρονικά, από το 2007, εδώ και 14 χρόνια, μέχρι σήμερα, μία εντυπωσιακή επιδείνωση της θέσης του Δημοσίου ως Συμβαλλόμενου Μέρους προς όφελος του εθνικού μας εργολάβου.

Όπως έχουμε ήδη πει το Ταμείο Ανάκαμψης θα αποτελέσει ένα «χρυσωρυχείο» για την «ολιγαρχία» για να το «ξεκοκκαλίσει» και εδώ ακριβώς είναι μια τέτοια περίπτωση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Λογιάδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Καλογιάννης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, κύριε Γενικέ Γραμματέα, θέλω ξεκινώντας την εισήγησή μου να δώσω ειλικρινή συγχαρητήρια στον Πρωθυπουργό, κύριο Μητσοτάκη και στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κύριο Καραμανλή γιατί με τη Σύμβαση που έχουν φέρει σήμερα προς συζήτηση, κλείνει οριστικά ένα σοβαρό έργο υποδομής, εθνικής σημασίας, το οποίο όχι μόνο δεινοπάθησε κατά το παρελθόν, αλλά κινδύνευσε επανειλημμένα να ματαιωθεί.

Επιτρέψτε μου να κάνω μια μικρή αναφορά στο ιστορικό του έργου και σε μία βασική υποσημείωση που έχει να κάνει με την χάραξή του. Η Σύμβαση Παραχώρησης του Ε65, του αυτοκινητόδρομου που θα συνέδεε τη Βορειοδυτική Ελλάδα με τον κορμό του εθνικού δικτύου, δηλαδή το ΠΑΘΕ με το Μαλιακό Κόλπο, υπογράφτηκε το 2007 και κυρώθηκε από το Ελληνικό Κοινοβούλιο.

Ο αυτοκινητόδρομος είχε μελετηθεί και αδειοδοτηθεί στο σύνολό του από το ΥΠΕΧΩΔΕ την περίοδο 2004-2007 επί υπουργίας κυρίου Γεωργίου Σουφλιά. Αφετηρία του και παρακαλώ σημειώστε, ήταν ο ανισόπεδος κόμβος Αγίας Παρασκευής επί της Εγνατίας Οδού στην Παναγιά Τρικάλων.

Εναντίον της περιβαλλοντικής αδειοδότησης του βόρειου τμήματος είχαν προσφύγει τόσο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, όσο και στο Συμβούλιο της Επικρατείας περιβαλλοντικές οργανώσεις, σύλλογοι και δύο Δήμοι των Γρεβενών, ισχυριζόμενοι δήθεν ότι η χάραξη θα έβλαπτε τον βιότοπο της αρκούδας. Οι προσφυγές προκάλεσαν νέες μελέτες, νέες αδειοδοτήσεις που κόστισαν εκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό δημόσιο και επέφεραν τεράστια καθυστέρηση στην υλοποίηση του έργου.

Τελικώς οι προαναφερόμενοι «ευαίσθητοι» περιβαλλοντικά φορείς- τους αναφέρω, δήμοι Δεσκάτης και Χασίων, Ιππικός Σύλλογος Γρεβενών, Κυνηγετικός Σύλλογος Γρεβενών, απέσυραν τις προσφυγές τους, λίγες μόνο μέρες πριν αυτές συζητηθούν στο Συμβούλιο της Επικρατείας, τον Φεβρουάριο του 2013.

Είχαν κινηθεί αυτοί οι φορείς με απίστευτη επιπολαιότητα αν όχι εκβιαστικά, προς το Δημόσιο συμφέρον. Επισημαίνω ότι, είχε προηγηθεί την άνοιξη του 2012 η αρχειοθέτηση του θέματος από πλευράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Συνεπώς, η αρχική χάραξη του βόρειου τμήματος, έτσι όπως είχε μελετηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ, ήταν σε ισχύ.

 Όπως όλοι οι αυτοκινητόδρομοι που υλοποιούνται με Συμβάσεις Παραχώρησης έτσι και ο αυτοκινητόδρομος Ε-65 αντιμετώπισε τεράστια προβλήματα από το τέλος του 2010 τα οποία οδήγησαν στην εγκατάλειψη και στο κλείσιμο των εργοταξίων, σχεδόν επί μία διετία.

Το καλοκαίρι του 2012 έχοντας την ιδιαίτερη τιμή να είμαι Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης και Υποδομών στο ενιαίο τότε Υπουργείο, επί τρικομματικής κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας, ΠΑ.ΣΟ.Κ.-ΔΗΜ.ΑΡ. και πιστεύοντας στη μεγάλη χρησιμότητα του έργου, όπως είχε σχεδιαστεί εξ αρχής, έθεσα σε προτεραιότητα με τους συνεργάτες, τους εκλεκτούς συνεργάτες στο Υπουργείο, την επανεκκίνηση του Ε-65 με αποκλειστικό γνώμονα το δημόσιο συμφέρον. Το εγχείρημα ήταν εξαιρετικά δύσκολο, πιστέψτε με.

Το εγχείρημα ήταν εξαιρετικά δύσκολο, πιστέψτε με, καθώς η Εθνική Οικονομία βρισκόταν ήδη σε βαθιά ύφεση. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι είχαν μειωθεί σημαντικά, οι δανειοδοτούσες στο έργο τράπεζες, είχαν σταματήσει τη χρηματοδότησή τους, κυρίως, για λόγους έλλειψης ρευστότητας και τα οικονομικά δεδομένα του αυτοκινητόδρομου ήταν αρνητικά. Παρόλα, αυτά, με ισχυρή πολιτική βούληση και με τη συνεργασία το τονίζω των υπηρεσιακών παραγόντων, του Υπουργείου και των Συμβούλων του τότε ενιαίου Υπουργείου Ανάπτυξης και Υποδομών πετύχαμε την επαναχρηματοδότηση του έργου, από όλες τις τράπεζες, ελληνικές και διεθνείς με αποτέλεσμα την επανεκκίνηση των εργασιών, την άνοιξη του 2013, στο κεντρικό τμήμα Ξυνιάδα - Τρίκαλα . Με τις ενέργειες μας εκείνες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κυριολεκτικά σώσαμε το έργο .

 Η τροποποιημένη σύμβαση, κυρώθηκε με το νόμο 4219/ 2013 . Εννοείται, ότι σε εκείνη τη σύμβαση δεν ήταν μέσα το κομμάτι το οποίο συζητάμε σήμερα, δεδομένου, ότι εκκρεμούσαν, όπως προείπα, οι προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Πού βρισκόμαστε σήμερα ; Ο βασικός κορμός του έργου Τρίκαλα Ξυνιάδα έχει ολοκληρωθεί εδώ και μια πενταετία σχεδόν. Το Νότιο τμήμα, Ξυνιάδα -ΠΑΘΕ έχει υλοποιηθεί σε ποσοστό της τάξεως του 70% . Εδώ θα παρακαλούσα τον κ . Υπουργό να μας δώσει ένα χρονοδιάγραμμα σε ότι αφορά την υλοποίηση του εναπομείναντος Νότιου τμήματος.

Για το Βόρειο τμήμα Τρίκαλα-Καλαμπάκα-Εγνατία οδός, στην τροποποιημένη σύμβαση του 2013 προβλεπόταν, ότι ο παραχωρησιούχος όφειλε, να καταθέσει εναλλακτική λύση στο Υπουργείο, χωρίς το δημόσιο να δεσμεύεται γι’ αυτή τη λύση. Σοφά περιλάμβανε, αυτή τη ρύθμιση ο νόμος. Από την πλευρά του το Υπουργείο, έπρεπε να επιλέξει τη βέλτιστη λύση, από τεχνική οικονομική και περιβαλλοντική άποψη και να την υλοποιήσει. Ο παραχωρησιούχος πράγματι κατέθεσε πρόταση, σε επίπεδο προμελέτης, την οποία το Υπουργείο Υποδομών υιοθέτησε το 2016. Ακολούθησε η οριστική μελέτη του έργου και η περιβαλλοντική αδειοδότησή του. Η χάραξη όμως που υιοθετήθηκε, δεν είναι η βέλτιστη και δεν καλύπτει τα συμφέροντα, όχι μόνο των κατοίκων του νομού Ιωαννίνων, γενικότερα, της Ηπείρου και της Θεσσαλίας, χωρίς παρακαλώ πολύ, σημειώστε το, να ωφελεί άλλες περιοχές.

Ειδικότερα με αυτή τη χάραξη την οποία έχουμε σήμερα στα χέρια μας, το Ε65 θα συναντήσει την Εγνατία οδό πολύ μακριά από τα Ιωάννινα. Στο Κηπουρειό Γρεβενών ο όποιος δηλαδή κινούμενος από την Ήπειρο προς Θεσσαλία θα ακολουθήσει αυτή τη χάραξη, θα είναι αναγκασμένος να διανύσει 30 χιλιόμετρα επιπλέον για να φθάσει μέχρι την Καλαμπάκα. Κινούμενος δε προς Αθήνα, δεν θα επιλέξει τον Ε65, αλλά υποχρεωτικά σχεδόν θα έλεγα την Ιόνια οδό, η οποία, προφανώς, είναι ένας σύγχρονος και ασφαλέστερος οδικός άξονας, πλην όμως, ως διαδρομή, είναι πιο ακριβή από τον Ε65. Παράλληλα, με τη χάραξη αυτή ακυρώνονται έλεγα σημαντικά οφέλη από την υλοποίηση του Ε65 όπως αυτά προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση παραχώρησης. Με τη χάραξη λοιπόν που υιοθετήθηκε από το Υπουργείο Υποδομών, επί ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, απομακρύνεται αναιτιολόγητα ο Ε65 από την Ήπειρο, επιβαρύνοντας σημαντικά το χρόνο, το κόστος μετακίνησης και το περιβάλλον. Ενδεικτικά αναφέρω, ότι η χρονική επιβάρυνση της διαδρομής, είναι της τάξεως των 45 λεπτών της ώρας για κάθε διαδρομή μετ’ επιστροφής. Περισσότεροι θα είναι οι εκπεμπόμενοι ρύποι, αν δε προστεθούν οι επιπλέον δαπάνες, για διόδια για καύσιμα για συντήρηση των οχημάτων. Προκύπτει σαφώς ότι η χάραξη που υιοθετήθηκε είναι επαχθής και για τους Ηπειρώτες και για τους Θεσσαλούς. Έχοντας ασχοληθεί με το θέμα σε βάθος, τόσο κατά την περίοδο σχεδιασμού συμβασιοποίησης και εκκίνησης των εργασιών στους αυτοκινητόδρομους, την περίοδο 2004 -2009, ως Υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ, όσο και στην επανεκκίνηση τους, όπως προανέφερα την περίοδο 2012 - 2013 και έχοντας σταθερά την άποψη, ότι ο Ε65 πρέπει να κατασκευαστεί όπως είχε εξαρχής σχεδιαστεί, ώστε να είναι χρήσιμος θεώρησα χρέος μου, να καταθέσω τότε εναλλακτική πρόταση για το βόρειο τμήμα του Ε65.

Με έμπειρους συνεργάτες μηχανικούς συντάξαμε και καταθέσαμε δημοσίως τον Ιούλιο του 2016 πρόταση τεχνικά τεκμηριωμένη, με την οποία συντομεύεται η απόσταση Ιωάννινα-Τρίκαλα κατά 30 χιλιόμετρα. Η λύση που κατέθεσα - την έχω φέρει μαζί μου κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την έχω καταθέσει εννοείται στο Υπουργείο, σε όλους τους φορείς και στο Τεχνικό Επιμελητήριο - είναι πεντακάθαρη και διάφανη. Με διακεκομμένη γραμμή βλέπετε την αρχική χάραξη του ΥΠΕΧΩΔΕ, με γαλάζιο χρώμα είναι η πρόταση την οποία κατέθεσα και με ανοιχτό γαλάζιο είναι τελικά η χάραξη που κατάφερε το Υπουργείο Υποδομών επί ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ να ολοκληρώσει. Αυτή είναι η κατάσταση, παρακαλώ πολύ να τη δείτε. Την καταθέτω στα Πρακτικά.

Η λύση λοιπόν που κατέθεσα, κινείται δυτικότερα, διήκει σχεδόν παράλληλα με την υφιστάμενη οδό Ιωαννίνων-Καλαμπάκας, έχει μήκος 28 χιλιόμετρα περίπου, έναντι του διπλάσιο μήκους τουλάχιστον που έχει η προτεινόμενη από το Υπουργείο και υιοθετούμενη εν τέλει, ενώ η απόσταση προς Γρεβενά και Κοζάνη αυξάνεται μόνο κατά 7 χιλιόμετρα. Επιπλέον, η πρότασή μας είχε το μεγάλο πλεονέκτημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι παρακάμπτει το βιότοπο της αρκούδας, για την οποία είχαμε προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας. Αυτή η χάραξη εκτιμώ ότι διασφάλισε πλήρως τα συμφέροντα των Ηπειρωτών, των κατοίκων της Βορειοδυτικής Ελλάδας και των Θεσσαλών. Καθώς, συνοψίζοντας, συντομεύει τη διαδρομή Καλαμπάκα-Ιωάννινα κατά 30 περίπου χιλιόμετρα, συντομεύει την απόσταση μεταξύ των στρατηγικής σημασίας λιμένων Ηγουμενίτσας και Βόλου, θα διευκόλυνε τα μέγιστα ως συντομότερη όσους κινούνται από την Ήπειρο, την Κέρκυρα, τη γειτονική Αλβανία, τον διάδρομο της Αδριατικής προς Θεσσαλία, Στερεά Ελλάδα και Αττική, δεν επηρεάζει - παρακαλώ σημειώστε το - την κίνηση από τη Δυτική Μακεδονία προς τη Θεσσαλία, καθώς η αύξηση του μήκους όπως προείπα είναι της τάξεως των 7 χιλιομέτρων, δεν έχει ουσιαστικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενώ το εκτιμώμενο κόστος της δεν ξεπερνάει το κόστος το οποίο έχει η υιοθετημένη λύση. Παράλληλα, επιτυγχάνονται ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, πλήρη σχεδόν αξιοποίηση των απαλλοτριώσεων που είχαν συντελεστεί για τον Ε65. Και σ’ αυτό το σημείο παρακαλώ πολύ, κ. Υπουργέ, θέλω να κάνω μία αναφορά. Προβλέπεται στο σχέδιο νόμου χρονικό διάστημα της τάξεως των εννέα μηνών, αν δεν απατώμαι, για την ολοκλήρωση των απαλλοτριώσεων. Η εμπειρία έχει δείξει ότι απαιτείται μεγαλύτερο διάστημα. Παρακαλώ πολύ, καταλαβαίνω ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο να το δούμε τώρα γιατί έχουμε τη σύμβαση στα χέρια μας, θα πρότεινα να πάμε στους 12 μήνες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χάραξη του Βόρειου Τμήματος του Ε65 είναι θέμα κρίσιμο. Πρόκειται για έργο υποδομής της τάξεως των πεντακοσίων εκατομμυρίων ευρώ, που θα καθορίσει τις αναπτυξιακές προοπτικές της Ηπείρου και της Θεσσαλίας για πολλές δεκαετίες. Όφειλε η προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών να είχε λάβει σαφή θέση επί της πρότασής μας. Δυστυχώς δεν το έπραξε και γι’ αυτό είναι υπόλογη και θα είναι υπόλογη έναντι των χρηστών του Αυτοκινητόδρομου, οι οποίοι σε κάθε ταξίδι θα υποχρεώνονται κινούμενοι προς την Ήπειρο να κάνουν 30 χιλιόμετρα επιπλέον.

Για την σημερινή πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών ήταν τελειωμένη υπόθεση όταν ανέλαβε τα καθήκοντά της πριν από δύο χρόνια. Επαναλαμβάνω και τονίζω, θεωρώ εξαιρετικά σημαντικό το γεγονός ότι η σημερινή Κυβέρνηση, ο σημερινός Υπουργός Υποδομών, ο κ. Καραμανλής, πέτυχαν να εξασφαλίσουν τη χρηματοδότηση του έργου από το Ταμείο Ανάκαμψης.

Ανέφερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως υποσημείωση την εξέλιξη του έργου, όπως όφειλα έναντι των Ηπειρωτών και έναντι των Θεσσαλών, τους οποίους αφορά πρωτίστως το έργο, το οποίο συζητάμε σήμερα και βεβαίως, επιτρέψτε μου να πω, απέναντι στον εαυτό μου και απέναντι στην ιστορία την πολιτική σε αυτά τα Υπουργεία.

Υπερψηφίζω το σχέδιο νόμου, το οποίο συζητάμε και εύχομαι ο Ε65 να ολοκληρωθεί στα χρονοδιαγράμματά του και να είναι πάντα καλοτάξιδος.

Σας ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κύριε Καλογιάννη.

Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

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

Να ξεκινήσω, λέγοντας ότι αποτελεί ιδιαίτερη χαρά της Κυβέρνησης και μένα προσωπικά, η κατάθεση του σημερινού νομοσχεδίου, διότι σήμερα, όπως ειπώθηκε και από τον κ. Καλογιάννη, μετά από πολλά χρόνια η αλήθεια είναι, πάνω από 10 χρόνια αβεβαιότητας, το έργο μπαίνει επιτέλους σε τροχιά ολοκλήρωσης. Ένα έργο, το οποίο πέρασε, η αλήθεια είναι από χίλια κύματα, μπαίνει τώρα στη φάση της κατασκευής του.

Εμείς, στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, επί δύο χρόνια, χωρίς πολλά λόγια αλλά με συστηματική δουλειά, με αλλεπάλληλες επαφές και διαπραγματεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καταφέραμε να πάρουμε το πράσινο φως για το έργο αυτό, έτσι ώστε να είναι συμβατό με τους κανόνες του ευρωπαϊκού δικαίου. Προχωράμε άμεσα όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου το έργο αυτό από το νεοσύστατο Ταμείο Ανάκαμψης.

Για εμάς, η ολοκλήρωση του Ε65, είναι απόλυτη προτεραιότητα, όχι στα λόγια, όπως κάνανε οι άλλες κυβερνήσεις πριν από εμάς, ειδικά η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά στην πράξη. Αυτό αποδεικνύει και το προσωπικό ενδιαφέρον που έδειξε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης για αυτό το έργο, ο οποίος και παρενέβη πολλές φορές στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στη DG-COM, για να ξεπεραστούν τα πολλά προβλήματα νομικής φύσεως που είχαν προκύψει.

Νομίζω ότι αυτό είναι καλό να το επισημάνουμε, διότι είναι ίσως από τις ελάχιστες φορές που πρόεδρος κυβέρνησης ασχολείται σε τόσο, αν θέλετε, εντατικό βαθμό με την υλοποίηση ενός τόσο σημαντικού και μεγάλου έργου.

Πιστεύουμε ότι η υλοποίηση του Βόρειου Τμήματος του Ε65 αποτελεί ίσως, αν θέλετε, την πιο ουσιαστική δράση για τη στήριξη μιας πολύ ευαίσθητης περιοχής, αυτής της Δυτικής Μακεδονίας, σε μια περίοδο πολύ δύσκολη, στην περίοδο της απολιγνιτοποίησης.

Ας πάμε όμως λίγο πίσω χρονικά για να πούμε δυο κουβέντες για την ιστορία αυτού του έργου. Ο Ε65 ήταν ένας από τους πέντε αυτοκινητοδρόμους που δημοπρατήθηκαν με σύμβαση παραχώρησης το 2007, από την τότε κυβέρνηση Καραμανλή. Σχεδιάστηκε ως νέος αυτοκινητόδρομος 189 χιλιομέτρων, που ενώνει στο ύψος της Λαμίας την υφιστάμενη Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης με την Εγνατία. Στη συνέχεια, όμως, σε πρώτη φάση υλοποιήθηκε το ενδιάμεσο κομμάτι του έργου Ξυνιάδα – Τρίκαλα.

Τι παραλάβαμε εμείς στον Ε65;

Το Νότιο Τμήμα προχωρούσε με πολύ αργούς ρυθμούς, ενώ το Βόρειο Τμήμα παρέμενε επί χρόνια μπλοκαρισμένο, μπλεγμένο, με σύνθετα και πολλά προβλήματα και που χρειάστηκε η ίδια η παρέμβαση του Πρωθυπουργού, τόσο να ξεπεραστούν όσο και να ενταχθεί τελικά αυτό το πολύ σημαντικό οδικό έργο στο νεοσύστατο Ταμείο Ανάκαμψης. Αυτό σημαίνει ότι η εθνική συμμετοχή σε αυτό το έργο είναι μηδέν και ότι τα χρήματα, με τα οποία θα κατασκευαστεί ο Ε65 είναι χρήματα εξολοκλήρου από ευρωπαϊκούς πόρους.

Στο νότιο κομμάτι, σήμερα, έχουμε φτάσει σε ένα αριθμό κατά 50% ταχύτερο από ότι το παραλάβαμε. Θα το παραδώσουμε το έργο αυτό μέσα στο 2022. Το βόρειο τμήμα, όπως σας είπα, πέρασε από έναν κυκεώνα προβλημάτων. Σήμερα, όμως, με την κύρωση της σύμβασης, επιτέλους, ξεκινάει. Το βόρειο τμήμα, λοιπόν, είναι από τα Τρίκαλα μέχρι την Εγνατία. Έχει μήκος 70,5 χιλιόμετρα και προϋπολογισμό 442 εκατομμύρια. Θα είναι ένας υπερσύγχρονος δρόμος. Αυτοκινητόδρομος με διατομή 2+2 λωρίδες και ΛΕΑ. Η διάρκεια της κατασκευής του εκτιμάται στα 3 χρόνια.

Τι σημαίνει, όμως, αυτό το έργο, πέρα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά που σας είπα. Σημαίνει γρήγορες και πάνω από όλα ασφαλείς μετακινήσεις. Σημαίνει ανταγωνιστική, αλλά και περιβαλλοντολογικά φιλική κίνηση από την Αθήνα στη Μακεδονία. Αλλά σημαίνει, επίσης, και αντίστοιχες συνδέσεις, ευνοεί τις αντίστοιχες συνδέσεις, με την Ιταλία μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, τα Δυτικά Βαλκάνια και, μέσω αυτών, στην Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη. Συνεπάγεται, ουσιαστικά, ενίσχυση της εθνικής μας θέσης, της διεθνής μας θέσης, ως κόμβου υποδομών στην ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Σημαίνει όμως και κάτι άλλο, που για τον ομιλών εδώ και για την κυβέρνησή μας είναι ακόμα πιο σημαντικό.

Σημαίνει έμπρακτη στήριξη στη Δυτική Μακεδονία τη κρίσιμη περίοδο της απολιγνιτοποίησης, γιατί όλοι καταλαβαίνουμε πως η ανάπτυξη της συνδεσιμότητας της Δυτικής Μακεδονίας με την Αθήνα και την κεντρική Ελλάδα θα ενισχύσει την ανάπτυξη της περιοχής, θα συμβάλει στον εκσυγχρονισμό και στον εξορθολογισμό της λειτουργίας των εταιρειών που ήδη δραστηριοποιούνται εκεί, αλλά το κυριότερο, στην εποχή της απολιγνιτοποίησης, θα διευκολύνει και θα ενθαρρύνει νέες εταιρείες να εγκατασταθούν εκεί και να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας.

Αν θέλετε, ένας από τους λόγους που ξεπεράσαμε τα προβλήματα για το βόρειο κομμάτι του Ε65, στην ΕυρωπαΪκή Επιτροπή, χρησιμοποιήσαμε αυτό ακριβώς το επιχείρημα, δηλαδή το επιχείρημα της απολιγνιτοποίησης. Δεν μπορούμε από τη μία να θέλουμε να περάσουμε σε μια εποχή πιο φιλοπεριβαλλοντολογική σε μία εποχή απολιγνιτοποίησης, αλλά πρέπει να έχουμε και τις κατάλληλες υποδομές για να μπορέσουμε να ενισχύσουμε την ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή μέρα και το παρόν νομοσχέδιο θα σας έλεγα ότι αποδεικνύει τη συστηματική δουλειά που γίνεται βάσει σχεδίου στο Υπουργείο Υποδομών. Έχουμε εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα έργων σε όλη τη χώρα συνολικού ύψους 13 δις ευρώ, εκ των οποίων έχουμε συμβασιοποιήσει σε δύο χρόνια τα 3,5 με 4 δις. Και επειδή εμένα μου αρέσει να κάνω συγκρίσεις με το παρελθόν, διότι έτσι λειτουργεί η δημοκρατία, συγκρίνουμε τι έκαναν οι προηγούμενοι, τι κάνανε οι σημερινοί και βγάζουμε αποτελέσματα. Να σας πω ότι έχουμε συμβασιοποιήσει τη γραμμή 4, έχουμε συμβασιοποιήσει το Καστέλι, που και αυτό ήταν κολλημένο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έχουμε συμβασιοποιήσει τον Ε65, το Άκτιο - Αμβρακία και έχουμε προχωρήσει και σε αντιπλημμυρικά έργα, πάνω από 350 εκατομμύρια στους παραχωρησιούχους.

Στα προηγούμενα 4,5 χρόνια η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ είχε συμβασιοποιήσει μόνο το νότιο κομμάτι του Ε65, το οποίο μάλιστα δεν προχώρησε, μετά, στην κατασκευή με γοργούς ρυθμούς. Τα Σεπόλια 82 εκατομμυρίων και το Ψαθόπυργος - Ρέα 119 εκατομμύρια. Σε 4,5 χρόνια, λοιπόν, είχαν συμβασιοποιήσει κάτω από 500 εκατομμύρια έργα και εμείς μέσα στα δύο χρόνια αυτά έχουμε καταφέρει να συμβασιοποιήσουμε γύρω στα 4 δις και προχωράμε.

Το 2021, λοιπόν, είναι η χρονιά που ξεμπλοκάρουμε τα έργα ένα προς ένα. Σήμερα φέρνουμε προς κύρωση το βόρειο τμήμα του Ε65, προ ημερών, όπως είπαμε, υπογράψαμε τη γραμμή 4. Το ίδιο πιστεύω ότι σύντομα θα έχουμε καλά νέα και για το πολύπαθο έργο, το Πάτρα – Πύργος. Ένα έργο το οποίο χτίστηκε πάνω στην προσπάθεια της προηγούμενης κυβέρνησης με την κατάτμηση να ευνοήσει συγκεκριμένο εργολάβο – καναλάρχη. Γιατί μίλησε ο εκπρόσωπος της αντιπολίτευσης για διαφάνεια.

Νομίζω, ότι το λιγότερο που μπορούμε να πούμε είναι ότι το Πάτρα-Πύργος, είναι παράδειγμα διαφάνειας στο πώς αντιμετωπίζατε εσείς, αγαπητέ κύριε συνάδελφε, τα έργα αυτά. Αυτά τα έργα, όμως, σημαίνουν ανάπτυξη. Αυτά τα έργα σημαίνουν θέσεις εργασίας, σημαίνουν διάχυση της ανάπτυξης. Διότι, ένα κατασκευαστικό έργο στην ουσία διαχέει τα χρήματα αυτά σε όλους τους πόρους της εθνικής οικονομίας και αναβαθμίζουν την αξία των περιοχών που εκτελούνται. Όπως έχουμε πει εμείς επανειλημμένως τα έργα αυτά, δεν ανήκουν σε καμία κυβέρνηση και ανήκουν στον ελληνικό λαό. Είναι έργα που ξεπερνάνε της θητείας μίας ή δύο κυβερνήσεων και καλό είναι σ’ αυτές τις περιπτώσεις να συνειδητοποιήσουμε ότι τα έργα αυτά δεν είναι σημείο πολιτικής αντιπαράθεσης.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, δεν θέλω να μπω σε μια αντιπαράθεση με τον αγαπητό συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά επειδή προκλήθηκα πρέπει να απαντήσω. Κύριε Γιαννούλη, το ποιος έχει σκυμμένο το κεφάλι να το ρωτήσετε στους συναδέλφους σας, που όταν το 2015 πήγατε στην Ευρώπη να σκίσετε τα μνημόνια και γυρίσαμε με την ουρά κάτω από τα σκέλια. Αυτοί είστε στο ΣΥΡΙΖΑ. Αλλά λέτε και άλλα κάνετε. Είναι απίστευτο το πώς εσείς αξιολογείτε μια διαμαρτυρία πέντε ανθρώπων, όταν για πρώτη φορά δήμος, περιφέρεια, ΤΕΕ και οι περισσότεροι φορείς συμφωνούν στο έργο της Θεσσαλονίκης, εσείς ρίχνετε τα φώτα σε πέντε ανθρώπους που διαμαρτυρήθηκαν. Δικαίωμά σας είναι αυτό να το κάνετε. Φώναζαν συνθήματα και έβριζαν. Λοιπόν, νομίζω, ότι καταλαβαίνετε ότι δεν θα μείνει ένα τέτοιο έργο πίσω, επειδή το θέλουν πέντε άνθρωποι.

 Είπατε και κάτι άλλο που δείχνει την αμετροέπεια σας. Κύριε Γιαννούλη, μιλήσατε για εκλογές; Κατανοώ την χαρά σας μετά τις τελευταίες μετρήσεις, διότι στη δυσκολότερη συγκυρία της κυβέρνησης, εσείς ελπίζετε ότι μπορείτε στην ουσία να καλύψετε την απόσταση των δεκατριών μονάδων. Μπράβο σας. Άρα, το αίτημά σας για εκλογές, ξέρετε τι μου θυμίζει; Γιατί λέτε πολλά ανέκδοτα. Μου θυμίζει το ανέκδοτο με την ομάδα πόλο, που αν και έχασε 10 – 0, πανηγυρίζει επειδή πνίγηκε κάποιος από τους παίκτες της. Επίσης, μόνο σαν ανέκδοτο εκλαμβάνεται αυτό, διότι η πρότασή σας στην ουσία υποκαθιστά τον αρχηγό σας. Εγώ δεν έχω ακούσει ποτέ τον κ. Τσίπρα, να μιλάει για εκλογές. Βλέπω, έχετε ένα μικρομεγαλισμό, κύριε Γιαννούλη, πάτε για αρχηγός. Σας εύχομαι καλή επιτυχία.

 Να πούμε τώρα μερικά πράγματα που με ρώτησαν, αγαπητοί άλλοι συνάδελφοι, σχετικά με το έργο. Να πούμε, ότι στο έργο αυτό, το κόστος των απαλλοτριώσεων, που ρωτήθηκε από τον αγαπητό συνάδελφο τον κ. Καλογιάννη, είναι 38 εκατομμύρια ευρώ. Το έργο απαλλοτριώσεων και αρχαιολογικών ανασκαφών. Έχουμε φτάσει σε ένα σημείο που είμαστε στο 55% των απαλλοτριώσεων και χρησιμοποιούμε, όπως και σε άλλα έργα εθνικής σημασίας, τη διαδικασία του 7 Α, για να καταφέρουμε να τρέξουμε αυτήν τη διαδικασία πολύ πιο γρήγορα. Γιατί, όπως πολύ σωστά ειπώθηκε στην αίθουσα, οι απαλλοτριώσεις πολλές φορές δημιουργούν πάρα πολύ μεγάλες καθυστερήσεις στα έργα, οπότε έχουμε δύο εργαλεία τώρα, αγαπητοί συνάδελφοι. Το 7Α που εμείς χρησιμοποιούμε για να επιταχύνουμε τις διαδικασίες, αλλά έχουμε και την πολύ μεγάλη αλλαγή που έχει γίνει στο ν.4412, που και αυτή η θεσμική αλλαγή που κάναμε, στην ουσία επιταχύνει τη διαδικασία των απαλλοτριώσεων. Ακούστηκε κάτι για τα επιπλέον 38 εκατ. που πληρώνονται στο έργο…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Θέλω να μιλήσω επί προσωπικού, κύριε Πρόεδρε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ο Πρόεδρος θα κρίνει, τι είναι προσωπικό και τι όχι. Αυτό που πρέπει να ξέρετε είναι, ότι στις κραυγές σας, στις ύβρεις σας, στο να χτυπάτε το χέρι σας στο βήμα, θυμίζοντας άλλες εποχές Μαυρογιαλούρου, εμείς απαντάμε με ορθό λόγο και με κοινή λογική. Αυτή είναι η διαφορά του πολιτικού λόγου της δήθεν αριστεράς - γιατί μόνο αριστεροί δεν είστε -και μιας σοβαρής παράταξης. Σχετικά με το αν το έργο αυτό στοιχίζει 38 εκατομμύρια παραπάνω, επιφυλάσσομαι στην Ολομέλεια να σας απαντήσω. Ψάξτε το καλά, γιατί κι εδώ δείχνει πόσο πρόχειροι είστε. Ψάξτε τι είχατε υποσχεθεί εσείς ως ΣΥΡΙΖΑ στη σύμβαση, ότι θα δίνατε στον παραχωρησιούχο και ελάτε στην Ολομέλεια μετά, να το ξανά θέσετε το θέμα, γιατί θα καταθέσουμε έγγραφα που θα αποδείξουν για άλλη μια φορά πόσο αδιάβαστοι είστε, που είναι σύνηθες φαινόμενο για τον ΣΥΡΙΖΑ να είναι αδιάβαστος ή απλά προσπαθείτε για άλλη μια φορά να διαστρέψετε την πραγματικότητα.

Πάμε στο κόστος του έργου που αναφέρθηκε ο αγαπητός συνάδελφος της Ελληνικής Λύσης. Στην ΣΑΕ του 14 το έργο αυτό ήταν δρομολογημένο με κωδικό για 490 εκατομμύρια, στη νέα ΣΑΕ είναι 480 εκατομμύρια, χρήματα τα οποία θα δοθούν από το ταμείο ανάκαμψης. Το κόστος του έργου είναι 442 εκατομμύρια. Τα υπόλοιπα 38 εκατομμύρια, διότι υπήρξε μια ερώτηση, έχουν να κάνουν με την αρχαιολογία και τις απαλλοτριώσεις.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να σας πω ότι η υπογραφή μιας σύμβασης, είναι ίσως ο πιο καθοριστικός σταθμός για κάθε έργο. Τα έργα έχουν πολλές φάσεις. Τα έργα αυτά ξεκίνησαν επί κυβερνήσεως Καραμανλή το 2004 – 2009, με το πρωτοποριακό μοντέλο των συμβάσεων παραχώρησης που ήρθε καθυστερημένα και στη χώρα μας. Τότε πολύ σωστά, όπως είπε ο εκπρόσωπος του ΚΙΝΑΛ, η αντιπολίτευση είχε στηρίξει το χρηματοδοτικό αυτό εργαλείο. Ο ΣΥΡΙΖΑ τότε άλλα έλεγε, αλλά δεν μας εκπλήσσει αυτό. Άλλος μπορεί λοιπόν να συλλαμβάνει ένα έργο, άλλος μπορεί να το ωριμάζει, άλλος μπορεί να το δημοπρατεί, άλλος να το συμβασιοποιεί και άλλος να το ολοκληρώνει. Το βασικό όμως και κομβικό σημείο ενός τέτοιου έργου έχει να κάνει με τη συμβασιοποίηση, διότι συμβασιοποίηση σημαίνει ότι στην ουσία ξεκινάει το έργο. Σημαίνει, ότι μπαίνουμε πλέον στη φάση της κατασκευής και όπως αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι σας έχω αποδείξει, εμείς μέσα σε δύο χρόνια έχουμε συμβασιοποιήσει έργα που πλησιάζουν τα 4 δισ., όταν η προηγούμενη κυβέρνηση μέσα σε τεσσερισήμισι είχε συμβασιοποιήσει ούτε μισό δισ. έργα και έχουμε ένα πλάνο για μεγάλα πρότζεκτ υποδομών, τα οποία θα ξεπεράσουν τα 13 δισ. ευρώ. αυτό είναι φοβερά καθοριστικό, όχι μόνο για τα έργα αυτά καθαυτά, αλλά και για την πραγματική ανάπτυξη της οικονομίας. Διότι όλοι γνωρίζουμε, ότι τα μεγάλα αυτά έργα έχουν πολύ μεγάλο πολλαπλασιαστή στην πραγματική οικονομία και συμβάλλουν καθοριστικά, σε μια δύσκολη εποχή μετά το κορονοϊό, στην ανάπτυξη της χώρας. Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Γιαννούλη να βοηθήσουμε τη διαδικασία και να αποσύρετε το προσωπικό. Ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με την τροποποίηση της σύμβασης για τον αυτοκινητόδρομο Ε65.

Προχωρούμε στην ψηφοφορία.

Ο Εισηγητής της Πλειοψηφίας, ο κ. Χειμάρας.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Εισηγητής της Μειοψηφίας, ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής, ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Υπέρ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ, ο κ. Λαμπρούλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Καταψηφίζουμε.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Χήτας.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Επιφυλασσόμεθα.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, ο κ. Λογιάδης.

**Γεώργιος Λογιάδης (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Κατά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της από 24.06.2021 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων της από 31.05.2007 Σύμβασης Παραχώρησης για το Έργο «Μελέτη, Κατασκευή, Χρηματοδότηση, Λειτουργία, Συντήρηση και Εκμετάλλευση του Αυτοκινητοδρόμου Κεντρικής Ελλάδος (Ε65)» που κυρώθηκε με τον ν. 3597/2007 (Α΄168), όπως αυτή τροποποιήθηκε: 1) με την από 28.11.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο δεύτερο του ν. 4219/2013 «Κύρωση των Συμφωνιών Τροποποίησης των συμβάσεων παραχώρησης των μεγάλων οδικών έργων και ρύθμιση συναφών θεμάτων» (Α΄ 269), 2) με την από 19.12.2013 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της από 28.11.2013 Συμφωνίας Τροποποίησης Διατάξεων Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο 44 του ν. 4354/2015 «Διαχείριση των μη εξυπηρετούμενων δανείων, μισθολογικές ρυθμίσεις και άλλες επείγουσες διατάξεις εφαρμογής της συμφωνίας δημοσιονομικών στόχων και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων» (Α΄176)» και 3) με την από 11.12.2018 «Συμφωνία Τροποποίησης Διατάξεων της Σύμβασης Παραχώρησης» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του ν. 4586/2018 (Α΄217)» γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

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, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Καλογιάννης Σταύρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Διονύσιος, Φόρτωμας Φίλιππος, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Χήτας Κωνσταντίνος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 11.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**