**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ Κ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 27 Σεπτεμβρίου 2023, ημέρα Τετάρτη και ώρα 16.10΄, στην Αίθουσα **«Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223)** **του Μεγάρου της Βουλής**, συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Χρήστου Μπουκώρου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την, προς υπογραφή, σύμβαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το έργο «Διεθνής Ανοικτός Διαγωνισμός για τη σύναψη Σύμβασης ΣΔΙΤ για τη λειτουργία και συντήρηση του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σταϊκούρας, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Ταχιάος, ο Διευθύνων Σύμβουλος και Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., κ. Νικόλαος Κουρέτας, 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. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κούβελας Δημήτριος, Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κουπελόγλου Συμεών, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Παπαϊωάννου Αρετή.

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

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστο Σταϊκούρα, σύμφωνα με το άρθρο 32, παράγραφος 9, του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με την προς υπογραφή σύμβαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για το έργο: «Διεθνής Ανοικτός Διαγωνισμός για τη σύναψη σύμβασης ΣΔΙΤ για τη λειτουργία και συντήρηση του δικτύου του Μετρό Θεσσαλονίκης».

Στη συνεδρίαση, εκτός από τον Υπουργό, παρίστανται ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Ταχιάος, ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών κ. Κωνσταντίνος Μαγουλάς, καθώς και ο κ. Νικόλαος Κουρέτας, Διευθύνων Σύμβουλος και Αντιπρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.»

Ως προς τη διαδικασία της συζήτησης, θα ξεκινήσουμε με την ενημέρωση από τον Υπουργό. Στη συνέχεια, όσοι συνάδελφοι βουλευτές το επιθυμούν, θα θέσουν ερωτήματα, τα οποία θα απαντηθούν από την παριστάμενη πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών και έτσι θα ολοκληρώσουμε τη συνεδρίασή μας.

Τον λόγο έχει, αμέσως τώρα, ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, ο κ. Χρήστος Σταϊκούρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών):** Κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Θα κάνω μία σύντομη τοποθέτηση στην αρχή, θα σας ακούσουμε και στη συνέχεια, ο αρμόδιος Υφυπουργός για τις Υποδομές και γνώστης πολύ καλά του ζητήματος του Μετρό Θεσσαλονίκης, θα απαντήσει σε ερωτήσεις, απορίες ή ενστάσεις.

Θα ήθελα λίγο να μοιραστώ μαζί σας, επειδή μόλις ολοκληρώθηκε και το Υπουργικό Συμβούλιο, τη φιλοσοφία της πολιτικής Ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως αυτή ξεδιπλώνεται τον τελευταίο μήνα. Έχετε δει, ότι ενημερώνουμε συστηματικά, τακτικά, τα μέλη της Επιτροπής για πρωτοβουλίες, τις οποίες αναλαμβάνουμε, τόσο στο πεδίο των υποδομών, όσο και σε αυτό των μεταφορών, για να βελτιώσουμε την καθημερινότητα του πολίτη, να είμαστε συνεπείς με τις προεκλογικές μας δεσμεύσεις και να θέσουμε οι ίδιοι στους εαυτούς μας χρονοδιαγράμματα και στόχους, έτσι ώστε από κοινού, μαζί με εσάς, να δημιουργήσουμε καλύτερες υποδομές και μεταφορές για την ελληνική κοινωνία.

Έτσι σήμερα στο Υπουργικό Συμβούλιο είχαμε την ευκαιρία με τον κ. Ταχιάο, να μιλήσουμε για πέντε θέματα, δύο εκ των οποίων αμέσως μετά τα φέρνουμε στην Επιτροπή. Το ένα είναι η ανάθεση της λειτουργίας και συντήρησης του δικτύου ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης. Το δεύτερο είναι η κήρυξη αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, για να ξεκινήσει το αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, πιθανότατα μέσα στον Οκτώβριο, το έργο του «Flyover» στη Θεσσαλονίκη. Το τρίτο είναι αυτό που θα συζητήσουμε δύο ώρες αργότερα, η Σύμβαση Βελτίωσης 1 της Εθνικής Οδού, δηλαδή, στη Γιάλοβα. Άρα, βλέπουμε ότι τρία έργα σημαντικά προχωρούν, παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα βρίσκεται αντιμέτωπη πάλι με πρωτόγνωρες εξωγενείς κρίσεις. Η τέταρτη πρωτοβουλία είναι η ενσωμάτωση κανονιστικής οδηγίας για την προώθηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, εξαιρετικά μεγάλης σημασίας, γιατί θέλουμε να έχουμε πρωταγωνιστικό ρόλο στο δίκτυο αυτό των μεταφορών μελλοντικά, όπως είναι για παράδειγμα το «Three Seas». Τέλος, είχαμε την ευκαιρία να μιλήσουμε για τις κρίσεις που αντιμετωπίζουμε, για τις πλημμύρες και για τις αναγκαίες αποκαταστάσεις που πρέπει να γίνουν το ταχύτερο δυνατόν.

Ταυτόχρονα, αρκετά πρόσφατα, όχι μόνο μιλήσαμε για τα ηλεκτρικά λεωφορεία και για την προμήθεια των 250 ηλεκτρικών λεωφορείων, αλλά μιλήσαμε για έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, που, όπως είχα δεσμευτεί, βγήκε στη δημοσιότητα αμέσως μετά με παρουσίαση. Το ίδιο θα γίνει και με όλα τα άλλα και θα είναι δημόσια διαθέσιμα, σε δέκα λεπτά με παρουσίαση της πολιτικής ηγεσίας του σχεδιασμού τετραετίας.

Άρα, απόλυτη συνέπεια με ότι δεσμευτήκαμε προεκλογικά και για ότι μας ψήφισε η ελληνική κοινωνία, αλλά, ταυτόχρονα, γρήγορα αντανακλαστικά, για να αντιμετωπίσουμε, κατά τον βέλτιστο εφικτό τρόπο, νέες προκλήσεις που αναδεικνύονται μπροστά μας.

Επί του συγκεκριμένου θέματος, γνωρίζετε και το έχουμε πει σε όλους τους τόνους με τον κ. Υφυπουργό, ότι το ΜΕΤΡΟ θα λειτουργήσει το 2024. Βούληση της Πολιτείας είναι η λειτουργία και η συντήρηση του δικτύου του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης να γίνει με τον πλέον εύρυθμο και αποτελεσματικό τρόπο. Μιλάμε τώρα για τη λειτουργία και τη συντήρηση.

Με σκοπό, λοιπόν, τη διατήρηση υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και την παροχή κινήτρων για την πλέον αποδοτικότερη διαχείριση του συστήματος, προκρίθηκε η λύση της υλοποίησης αυτών μέσω ΣΔΙΤ. Η διαδικασία ξεκίνησε τα προηγούμενα χρόνια, την προηγούμενη συγκεκριμένα διετία. Πέρασε από το Ελεγκτικό Συνέδριο καθώς αυτό ήταν το τελευταίο βήμα, και το Ελεγκτικό Συνέδριο απάντησε προς την πολιτική ηγεσία, ότι δεν κωλύεται η υπογραφή του υποβληθέντος, προς έλεγχο, σχεδίου σύμβασης, σύμβαση η οποία, πρώτα ο Θεός, θα υπογραφεί την επόμενη εβδομάδα στη Θεσσαλονίκη.

Αυτή η σύμβαση έχει δύο περιόδους, έχει την προπαρασκευαστική και έχει και την περίοδο λειτουργίας συντήρησης. Επί αυτής δεν θα δώσω πολλές λεπτομέρειες, θα τα δείτε, ούτως η άλλως, στα κείμενα που υφίστανται ή θα δημοσιοποιηθούν το επόμενο χρονικό διάστημα. Θα μιλήσω μόνο για τις υποχρεώσεις του αναδόχου, γιατί ο ανάδοχος και στις δύο φάσεις και στην προπαρασκευαστική και στην περίοδο της εμπορικής λειτουργίας έχει συγκεκριμένες, εξαιρετικά συγκεκριμένες, υποχρεώσεις.

Έχει την υποχρέωση να προμηθευτεί ή να εγκαταστήσει και να θέσει σε λειτουργία το πληροφοριακό σύστημα ERP, προκειμένου να υποστηριχθεί η διοικητική λειτουργία του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης. Έχει την υποχρέωση να καλύψει τις απαιτούμενες θέσεις προσωπικού, έτσι ώστε να είναι και η δοκιμαστική λειτουργία, στην οποία θα βρεθούμε το επόμενο χρονικό διάστημα, για την εξασφάλιση μιας αξιόπιστης και ασφαλούς λειτουργίας του συστήματος. Έχει την υποχρέωση να εκπαιδεύσει και να πιστοποιήσει το προσωπικό του. Έχει την υποχρέωση να οργανώσει συνολικά λειτουργία, συντήρηση, καθαρισμό, φύλαξη και διαχείριση ενός συστήματος κομίστρου. Έχει την υποχρέωση να πιστοποιήσει, μέσω ανεξάρτητου αξιολογητού ασφαλείας, τις διαδικασίες λειτουργίας και συντήρησης, σύμφωνα με τα κατασκευασθέντα συστήματα και το τροχαίο υλικό.

Όμως, έχει και υποχρεώσεις, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας, την περίοδο, δηλαδή, της εμπορικής λειτουργίας. Μεταξύ άλλων, έχει την πλήρη ευθύνη για την καθημερινή λειτουργία και τη συντήρηση όλων των παγίων, του εξοπλισμού και των ανταλλακτικών του ΜΕΤΡΟ, τόσο σε ότι αφορά στη βασική γραμμή, όσο και την επέκταση προς την Καλαμαριά.

Άρα, αυτή η ενημέρωση θα θέλαμε να γίνει προς εσάς και είμαστε ανοικτοί για όποιον διάλογο εσείς επιθυμείτε.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

Επειδή επίκεται συνεδρίαση της Κ.Ο. του ΠΑΣΟΚ-ΚΙΝ.ΑΛ., τον λόγο έχει ο κ. Πάνας. Ο κατάλογος παραμένει ανοικτός για όποιον συνάδελφο θέλει να θέσει ερώτημα προς την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΑΝΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, όπως και όλους τους συναδέλφους για την κατανόησή τους.

Η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, ως έργο σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα για τα επόμενα έντεκα χρόνια, σαφώς, κύριε Υπουργέ, διαφοροποιείται από το συγκοινωνιακό μοντέλο διαχείρισης του ΜΕΤΡΟ Αθηνών, το οποίο λειτουργεί μέσω Ανώνυμης Εταιρείας του Δημοσίου. Για τον λόγο αυτόν η ανάθεση όλων των υποχρεώσεων λειτουργίας και συντήρησης σε ιδιώτη, πρέπει να συνδυαστεί με αυξημένους μόνιμους ελεγκτικούς μηχανισμούς από την πλευρά της «Ελληνικό ΜΕΤΡΟ Α.Ε.», τόσο για την τήρηση των θεμάτων ασφαλείας, όσο και για τα θέματα κοινής διαχείρισης και σχεδιασμού με τα υπόλοιπα συγκοινωνιακά μέσα.

Επίσης, το συγκοινωνιακό μοντέλο του πολεοδομικού συγκροτήματος της πόλης γίνεται, πλέον, σύνθετο, αφού απαρτίζεται από τον κρατικό ΟΑΣΘ, ο οποίος είναι σε εκκαθάριση, εδώ και χρόνια, με ότι αυτό συνεπάγεται από το οδικό μεταφορικό έργο στον περιαστικό ιστό της πόλης που όπως γνωρίζουμε, επίσης, θα ανατεθεί σε ιδιώτη, μέσω διαγωνισμού για δέκα έτη. Επίσης, η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ τέθηκε σε ιδιώτη με επίβλεψη της σύμβασης από την «Ελληνικό ΜΕΤΡΟ Α.Ε.».

Τίθεται το εξής ερώτημα. Πρώτα απ’ όλα, πώς θα υπάρξει κοινός σχεδιασμός και έλεγχος όλων αυτών των συμπληρωματικών μέσων; Κατά τη γνώμη μας, πέρα από ερωτήσεις πρέπει να κάνουμε και τις προτάσεις μας, πρέπει να θεσμοθετηθεί ο Οργανισμός που θα αναλάβει τη διαχείριση και τον σχεδιασμό όλων των μέσων μεταφοράς της πόλης, προκειμένου να λειτουργήσει ομαλά το ενιαίο εισιτήριο, να σχεδιαστούν τα νέα δρομολόγια λεωφορείων που θα προκύψουν από τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ και να υλοποιηθούν άμεσα οι χώροι στάθμευσης στους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ.

Επίσης, θα ήθελα να ρωτήσω ποιος θα είναι ο ρόλος του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης στη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης. Επίσης, αν η δημιουργία του Μητροπολιτικού Φορέα στη Θεσσαλονίκη, όπως ανακοινώθηκε από εσάς, ποιον ρόλο θα έχει σχετικά με τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε κι εμείς, κ. Πάνα. Θα απαντηθούν συνολικά στο τέλος τα ερωτήματα, εφόσον προηγουμένως έχουν τεθεί από τους συναδέλφους.

Ο λόγος τώρα στον κ. Χρήστο Γιαννούλη, βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ.

Επικουρικά και σε συνέχεια των ερωτημάτων του κ. Πάνα, θα ήθελα και ένα πολιτικό σχόλιο από τον κ. Σταϊκούρα. Εάν θεωρεί το μοντέλο λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ των Αθηνών «αποτυχημένο», σε σχέση με τον δημόσιο χαρακτήρα που έχει, για να προκρίνεται με τόσο μεγάλη σπουδή το εργαλείο των ΣΔΙΤ για το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης ή ποιος είναι ο λόγος που επιβάλλει αυτή τη διαφοροποίηση.

Ένα δεύτερο που θα ήθελα να γνωρίζω, είναι αν έχει συντμηθεί το δεκαοκτάμηνο της δοκιμαστικής λειτουργίας, προς το λιγότερο βέβαια, γιατί όπως καταλαβαίνετε οι ευθύνες που έχουν αποδοθεί στον ανάδοχο, έχουν μέσα και ιδιαίτερα ευαίσθητα ζητήματα, όπως η εκπαίδευση του προσωπικού, κατ’ επέκταση η ασφάλεια της λειτουργίας των συρμών του ΜΕΤΡΟ και η ασφάλεια των επιβατών, καταληκτικά. Εάν, λοιπόν, έχει συντμηθεί ή όχι αυτό το δεκαοκτάμηνο δοκιμαστικής λειτουργίας.

Το τρίτο και πιο ουσιαστικό, πέρα από τις επιμέρους λεπτομέρειες, τις πολιτικές αντιπαραθέσεις, τις διαφορετικές προσεγγίσεις, θα ήθελα να ζητήσω από εσάς ένα σχόλιο, κυρίως με την πολιτική δυναμική και βάρος που έχει η παρουσία σας στο Υπουργείο. Επειδή ζήσαμε την οδύνη της διάψευσης εκλογικών και κυβερνητικών δεσμεύσεων με τον προκάτοχό σας, πότε πιστεύετε ότι το τετράπτυχο «Αστικές Συγκοινωνίες, ΜΕΤΡΟ, Περιφερειακή Οδός και Flyover» θα έχουν καταφέρει να δώσουν στην πόλη έναν ομαλό κυκλοφοριακό πυλώνα καθημερινότητας. Θα είναι εντός της τρέχουσας τετραετίας; Θα ξεπεράσουμε την τετραετία; Είναι, κυρίως, πολιτικό το ερώτημα, αλλά επειδή είπατε ότι νωρίτερα στο Υπουργικό Συμβούλιο προγραμματίσατε την τετραετία που διανύουμε, πιστεύω ότι κι αυτό ως ανησυχία θα πρέπει να ήταν μέσα στα θέματά σας.

Αυτά προς το παρόν. Ευχαριστώ

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

Να δώσουμε τον λόγο, αμέσως τώρα, στον κ. Γιάννη Δελή, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος, προκειμένου να θέσει ερωτήματα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Θα ήθελα να κάνω μία σύντομη τοποθέτηση, κύριε Πρόεδρε. Είναι, όμως, η ώρα των ερωτημάτων;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Δελή, το εξήγησα στην έναρξη της συνεδρίασης, αλλά, οπωσδήποτε, αν θέλετε, μπορεί να εμπεριέχεται στο τέλος της τοποθέτησής και κάποιο ερώτημα.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Ωραία, εννοείται ότι θα υπάρχει και κάποιο εύλογο ερώτημα.

Αυτό που θέλουμε να πούμε εμείς, ως Κ.Κ.Ε., με αφορμή το θέμα του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, είναι ότι αποτελεί ίσως και το πιο σύντομο «ανέκδοτο» εκεί στην πόλη, αφού από το 2006 -το θυμάμαι σαν τώρα- άρχισε να σκάβεται η Εγνατία και συνεχίζει. Είμαστε στο 2023, για το 2024 μιλάει η Κυβέρνηση και βλέπουμε. Αυτό που θέλουμε να πούμε, καταρχάς, είναι ότι στις Αστικές Συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης αποτυπώνεται όλη αυτή η αναπόφευκτη «αναρχία» του καπιταλιστικού οικονομικού δρόμου με τα αντικρουόμενα επιχειρηματικά συμφέροντα να συγκρούονται ανελέητα, βέβαια, πάντα σε βάρος των λαϊκών αναγκών, εν προκειμένω στις μετακινήσεις του.

Είμαστε, κύριε Πρόεδρε, στο 2023 και στο δεύτερο μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, της Θεσσαλονίκης, αυτή τη στιγμή που μιλάμε, είναι διαλυμένες, σχεδόν, οι αστικές συγκοινωνίες του ΟΑΣΘ, δεν υπάρχει ΜΕΤΡΟ και η Περιφερειακή Οδός που υπάρχει, δεν είναι ούτε επαρκής, ούτε ασφαλής. Τώρα, η επιλογή της λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ «αν» και «όποτε», το 2024 μακάρι, από ιδιωτική εταιρεία με τη γνωστή μέθοδο των ΣΔΙΤ, κατά την άποψή μας, αλλά και κατά την άποψη της πραγματικότητας, διότι αυτή το επιβεβαιώνει, σε οποιοδήποτε έργο λειτουργεί -υποτίθεται δημόσιο- με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ, επιφέρει ακόμα μεγαλύτερο κόστος στο λαό.

Στην απόφαση του Ελεγκτικού Συνεδρίου μέσα στα κείμενα, τα οποία μας δώσατε, αναφέρεται ότι «η διαδικασία και η σύναψη της Σύμβασης που υλοποιείται ως Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα», εκτός, βέβαια, από τους όρους της διακήρυξης του διεθνούς ανοιχτού διαγωνισμού, «διέπεται και από τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Δημόσιες Επιβατικές Σιδηροδρομικές και Οδικές Μεταφορές, διέπεται από τις διατάξεις του ν.4412/2016 του ΣΥΡΙΖΑ για τις Δημόσιες Συμβάσεις Έργων Προμηθειών και Υπηρεσιών και του ν.3389/2005 της Νέας Δημοκρατίας αυτός για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Δηλαδή, μέσα σε λίγα λόγια, μέσα σε μία παράγραφο αποτυπώθηκε όλο το «γαϊτανάκι» της πολιτικής, η οποία συνεχίστηκε με όλες τις κυβερνήσεις.

Έχει σημασία να μάθει ο κόσμος ότι το καταβλητέο, στους ιδιωτικούς φορείς, αντάλλαγμα της σύμβασης εντάσσεται στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, στο ΠΔΕ του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και ότι η διάρκεια της σύμβασης ΣΔΙΤ που θα λειτουργήσει στο ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης είναι ενδεκαετής.

Μία Σύμβαση, η οποία κατακυρώθηκε μόλις στις 23 του περασμένου Ιούνη, στην Κοινοπραξία ΘΕΜΑ «THEMA Consortium), Εταιρείες ATM S.p.A. - Egis Projects S.A.S.», με συνολικό τίμημα 250 εκατ. ευρώ, ενώ από το ενημερωτικό Σημείωμα του Υπουργείου, που μάς μοιράστηκε και το οποίο κατατέθηκε στη σημερινή συνεδρίαση, λέγεται ότι «η βούληση της πολιτείας ήταν η λειτουργία και συντήρηση του δικτύου ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης να γίνει με τον πλέον εύρυθμο και αποτελεσματικό τρόπο». Ποιος είναι αυτός; Δεν χρειάζεται και πολλή φαντασία. «Με σκοπό τη διατήρηση υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και την παροχή κινήτρων για την πλέον αποδοτικότερη διαχείριση, προκρίθηκε η λύση της υλοποίησης των ανωτέρω με τη συμμετοχή ιδιωτικού φορέα λειτουργίας», με την ανάθεση σε ιδιωτικό φορέα της λειτουργίας μέσω ΣΔΙΤ και η ένταξη στον κατάλογο προτεινόμενων συμπράξεων του άρθρου 4.

Δηλαδή, με λίγα λόγια, για να τα πούμε και πιο απλά, για να μας καταλαβαίνει και ο κόσμος που δεν είναι και πολύ συνηθισμένος να διαβάζει συμβάσεις, μιλάμε για ένα έργο, για το οποίο τόσο ταλαιπωρήθηκε ο λαός της Θεσσαλονίκης, για δεκαοκτώ ολόκληρα χρόνια, μέχρι στιγμής και βλέπουμε, ένα έργο, για το οποίο πάρα πολλοί καταστηματάρχες πλήρωναν και πληρώνουν βαρύτατο τίμημα, ένα έργο που ξεπέρασε, ήδη, κατά πολύ, τον αρχικό του προϋπολογισμό, που ήταν ένα δισεκατομμύριο και κάτι, και που το ξεπέρασε κατά μιάμιση φορά. Αυτό το ενάμιση δισεκατομμύριο βγήκε και βγαίνει από την «άγρια» φορολογία του λαϊκού κόσμου. Και έρχεται, τώρα, σε αυτό το έργο, μία ιδιωτική Κοινοπραξία, για να εισπράξει, για μία δεκαετία, από τη λειτουργία του, όλα τα έσοδα από την επιβατική κίνηση και με την εγγύηση-επιδότηση πάντα του κράτους. Όπως, δηλαδή, ακριβώς συμβαίνει και με τα ΣΔΙΤ των μεγάλων αυτοκινητόδρομων με τα πανάκριβα, για το λαό, διόδια.

Το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης των δέκα διαφορετικών κυβερνήσεων, διότι τόσες είναι οι κυβερνήσεις που πέρασαν μέχρι στιγμής, που έχει κοστίσει μιάμιση φορά πάνω από την αρχική σύμβαση, που έχει τέσσερις νεκρούς εργάτες και που έχει πάνω από 45% μείωση στις αποδοχές των εργατών που το έφτιαξαν, νομίζουμε ότι δεν ανέχεται περισσότερη προβολή και φιέστες.

Σε κάθε περίπτωση, θα μπορούσε κανείς να πει, για έργα τέτοιου τύπου, ότι άλλος ετοιμάζει και πληρώνει το γεύμα και άλλος ετοιμάζεται να χαρεί τα κέρδη από αυτό.

Κλείνοντας, θέλω να πω κάτι που συσχετίζεται με το κυκλοφοριακό πρόβλημα στη Θεσσαλονίκη, που είναι πραγματικά έντονο και τραγικό, μερικές φορές. Την ώρα που δεν έχεις αστικές συγκοινωνίες και την ώρα που δεν έχεις ΜΕΤΡΟ, ετοιμάζεται να κλείσει και ο περιφερειακός δρόμος της Θεσσαλονίκης, ο μόνος δρόμος που συνδέει την ανατολική και τη δυτική πλευρά της πόλης.

Γι’ αυτό εμείς λέμε, ότι πριν συμβεί η άμεση ενίσχυση του ΟΑΣΘ, των αστικών λεωφορείων, δηλαδή, πριν επιταχυνθεί και ολοκληρωθεί η βασική γραμμή του ΜΕΤΡΟ, να μην κατασκευαστεί το Flyover, όπως έχει σχεδιαστεί και σε κάθε περίπτωση, βέβαια, όχι με ΣΔΙΤ που θα το «χρυσοπληρώσουμε».

Θέλουμε να καλέσουμε την Κυβέρνηση να ακούσει την αγωνία του λαού. Βεβαίως, αυτό που έχουμε να πούμε στον λαό είναι ότι όλα αυτά θα πρέπει να τα διεκδικήσει και ακόμα περισσότερο να τα τονίσει με την ψήφο του στις επικείμενες δημοτικές και περιφερειακές εκλογές, ενισχύοντας το ψηφοδέλτιο της Λαϊκής Συσπείρωσης.

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Δελή.

Στο σημείο αυτό να διευκρινίσω ότι το άρθρο 32, παρ.9 του Κανονισμού της Βουλής, βάσει του οποίου γίνεται αυτή η ενημερωτική συνάντηση με την ηγεσία του Υπουργείου, δεν μας δεσμεύει για τοποθετήσεις ή ερωτήσεις. Το Προεδρείο επέλεξε τη διαδικασία των ερωτήσεων, διότι όταν γίνεται μία τοποθέτηση και ενημέρωση από την πολιτική ηγεσία, καλό είναι οι βουλευτές να θέτουν τα βασικά ερωτήματα και στη συνέχεια, αν χρειαστεί, και διευκρινιστικά.

Κύριε Γιαννούλη, θέλετε να προσθέσετε κάτι. Ορίστε, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Ζητώ συγνώμη από τους συναδέλφους.

Επειδή για την περίπτωση Flyover έχει υπάρξει και δικαστική προσφυγή, αγαπητοί Υπουργοί, που, αν δεν κάνω λάθος, εκδικάζεται σε ένα - δύο μήνες. Οπότε, τι σημαίνει αυτό για το έργο, σε περίπτωση που δικαιωθεί ο πολίτης που προσέφυγε;

Σας ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σαφές το ερώτημα.

Το λόγο έχει η κυρία Αρετή Παπαϊωάννου από την Πλεύση Ελευθερίας.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κύριε Πρόεδρε της Επιτροπής, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Γενικέ, άκουσα με πολλή προσοχή την ενημέρωση που έγινε από τον κ. Υπουργό και λόγω της ιδιότητας μου ως μέλος της Επιτροπής, αλλά και επειδή κι εγώ και όλη η οικογένειά μου, οι φίλοι και οι γνωστοί μου είμαστε κάτοικοι Θεσσαλονίκης, αν η ενημέρωση δεν είναι εθιμοτυπική, δεν μπορώ να μην σταθώ, τουλάχιστον, σε ένα επιμέρους θέμα, την τηλεδιαχείριση των συρμών.

Ρωτώ κάτι πολύ σημαντικό και περιμένω την απάντησή σας, είτε του κ. Υπουργού ή του κ. Ταχιάου, ο οποίος ήταν και Πρόεδρος της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ». Το πρόγραμμα της τηλεδιαχείρισης θα είναι ανοιχτού κώδικα ή με «κλείδωμα σε προμηθευτή», το αναφερόμενο με τον διεθνή οικονομικό όρο «vendor lock-in;»

Αυτό ήθελα να ρωτήσω, διότι αν είναι κλειδωμένο και μπορεί να το χρησιμοποιήσει αποκλειστικά και ανεξάρτητα από τις τυχόν ειδικές περιστάσεις μόνο ο ανάδοχος, διακινδυνεύουμε να υπάρξει πρόβλημα και όχι μόνο οικονομικής φύσεως.

Διαβάζουμε, στο άρθρο 4.1, ότι η έδρα του αναδόχου θα είναι πάντα στην Ελλάδα. Μόνο η έδρα του αναδόχου ή και η έδρα της τηλεδιαχείρισης των συρμών; Θέλουμε να μας διαβεβαιώσετε ότι θα είναι και η έδρα στην Ελλάδα. Δεν θα έκανα αυτή την ερώτηση, πριν από κάποια χρόνια, αλλά με όλα αυτά που συμβαίνουν είμαι υποχρεωμένη να την ξεστομίσω. Τι θα συμβεί αν κάποια άλλη χώρα, έχοντας τη δύναμη και τη δυνατότητα να επέμβει σε μια εκτός εθνικού ελέγχου τηλεδιαχείριση, αποφασίσει να κλείσει το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης -και το προχωρώ- ίσως και με πολίτες μέσα;

Δεύτερον, αν σε έντεκα χρόνια που θα λήξει η συγκεκριμένη Σύμβαση και αν σε μία μελλοντική προκήρυξη για την επόμενη, για παράδειγμα, δεκαετία, προκύψει ένας άλλος ανάδοχος, πόσο θα κοστίσει το άνοιγμα, δηλαδή, η παραχώρηση του κώδικα; Και αν ο τωρινός ανάδοχος ζητήσει υπέρογκα ποσά, τι θα κάνουμε; Θα τα δώσουμε ή θα κλείσουμε έξι μήνες το ΜΕΤΡΟ της πόλης, ώστε να προσαρμόσουμε το καινούργιο λογισμικό; Ή θα αναγκαστούμε να ξαναδώσουμε και την επόμενη εντεκαετία στον ίδιο;

Αυτά ήθελα να ρωτήσω και περιμένω τις απαντήσεις σας.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε την κυρία Παπαϊωάννου. Το λόγο έχει τώρα ο κ. Χήτας από την Ελληνική Λύση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Η αλήθεια είναι, όπως έχει ειπωθεί, ότι το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης έχει «περάσει από σαράντα κύματα». Τα έχω πει κι εγώ ως Βουλευτής Θεσσαλονίκης και ως κάτοικος της πόλης. Από το 2006, οπότε ξεκίνησαν οι εργασίες για το ΜΕΤΡΟ, είχε ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2012. Τώρα, κοντεύει να τελειώσει το 2023, δηλαδή, δεκαεπτά χρόνια, και ακόμα περιμένουμε.

Όμως, και ο συγκεκριμένος διαγωνισμός για τη λειτουργία και τη συντήρηση του ΜΕΤΡΟ, έχει περάσει και αυτός από πολλά στάδια. Προκηρύχθηκε τον Σεπτέμβριο του 2022, μέσω της σύμπραξης με ιδιώτη. Δόθηκαν απανωτές παρατάσεις. Στις αρχές του 2023, τροποποιήθηκαν βασικοί όροι του διαγωνισμού που ήταν σε εξέλιξη. Οι τροποποιήσεις αυτές έκαναν πιο ευνοϊκούς τους όρους συνεργασίας, είναι αλήθεια, με εταιρείες που διαθέτουν εμπειρία στη λειτουργία και τη συντήρηση των έργων του ΜΕΤΡΟ. Διακόσια ενενήντα δύο εκατομμύρια το τίμημα, ενώ η διάρκεια της Σύμβασης, όπως ακούστηκε, είναι τα έντεκα χρόνια. Αντικείμενο είναι η συντήρηση των 18 σταθμών της βασικής γραμμής της επέκτασης προς την Καλαμαριά και περιλαμβάνει και τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, τους σταθμούς, τις σήραγγες, το σύστημα συλλογής κομίστρου και το ενεργειακό κόστος.

Βέβαια, η αλήθεια είναι, ότι είναι η πρώτη φορά που αναλαμβάνει ένα τέτοιο έργο ιδιώτης και μένει να δούμε πώς θα εξελιχθούν τα πράγματα και πότε τελικά θα λειτουργήσει το ΜΕΤΡΟ. Εξάλλου και εσείς, κύριε Υπουργέ, η Κυβέρνηση, δηλαδή, είχατε αμφιβολίες για την έκβαση αυτού του διαγωνισμού. Δεν ήσασταν εσείς Υπουργός Υποδομών τότε, αλλά το Υπουργείο είχε φέρει τροπολογία τον περασμένο Φεβρουάριο για απευθείας ανάθεση του έργου, για δύο συν ένα χρόνια, στην Κοινοπραξία που κατασκευάζει τη βασική γραμμή.

Τώρα, προχωράτε με βάση τον διαγωνισμό που είχε προκηρυχθεί. Νομίζω ότι το ερώτημα για το συγκεκριμένο έργο είναι το πότε θα λειτουργήσει τελικά το ΜΕΤΡΟ στη Θεσσαλονίκη, αν υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Να επισημάνουμε, κλείνοντας, ότι στόχος δεν είναι απλά να υλοποιούνται τα έργα. Προφανώς, είναι, αλλά δεν είναι μόνο αυτός. Προαπαιτούμενο της λειτουργίας τέτοιων έργων αποτελεί πάντα η τήρηση των δικλείδων ασφαλείας, η τήρηση όλων των πρωτοκόλλων ασφαλείας, για να μην ξαναθρηνήσουμε θύματα και ανθρώπινες ζωές που χάθηκαν τόσο άδικα.

Ευχαριστώ.

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

Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός από τη «ΝΙΚΗ».

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προφανώς, είμαστε υπέρ της λειτουργίας αυτού του πολύπαθου, για τη συμπρωτεύουσα Θεσσαλονίκη, έργο. Το θέμα είναι με ποιες προοπτικές. Προφανώς, τα ΣΔΙΤ, οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου, είναι μία διαδικασία που παράγει αποτέλεσμα. Το ζητούμενο δεν είναι με ποιον τρόπο θα γίνει ο εξοπλισμός ο ψηφιακός, o ηλεκτρονικός, αλλά και η συντήρηση για τα επόμενα δέκα χρόνια, αλλά αν είναι ο συμφερότερος για το ελληνικό δημόσιο και επ’ ωφελεία των πολιτών και έτσι θέλω να θέσω κάποια ερωτήματα.

Στον διαγωνισμό αυτόν, μία εκ των αναδόχων, η ιταλική εταιρία Azienda Trasporti Milanesi S.p.A., παρουσιάζει για το 2020, σύμφωνα με την αξιολόγηση της Fitch για την περίοδο 2021-2025, καθαρό διορθωμένο χρέος 390 εκατομμυρίων ευρώ. Η εν λόγω εταιρεία ανήκει στο δημόσιο, Δημοτικές Συγκοινωνίες στο Μιλάνο. Επιπλέον, ο λειτουργικός κίνδυνος της εν λόγω εταιρείας χαρακτηρίζεται «μεσαίος» και οι οικονομικές επιπτώσεις αθέτησης υποχρεώσεων «μέτριες». Έχει γίνει εις βάθος αξιολόγηση των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων των κυρίων μετόχων της αναδόχου εταιρείας;

 Ένα δεύτερο ερώτημα. Πριν αναλάβει ως Υφυπουργός Υποδομών ο κ. Ταχιάος, ήταν Πρόεδρος της «Ελληνικό Μετρό Α.Ε.», ήταν υποψήφιος Δήμαρχος το 2019, όπου υπήρχε το θέμα τότε της Βενιζέλου για τη μεταφορά, σύμφωνα με απόφαση του ΣτΕ, των αρχαίων και όλα όσα εμπλέκονται με το Δημόσιο. Και ρωτώ τον κ. Υφυπουργό, μήπως εμπίπτουν στη περίπτωση σύγκρουσης συμφερόντων;

Τρίτο ερώτημα. Η επιλογή ΣΔΙΤ ως λύση έχει και μειονεκτήματα, όπως όλες οι επιλογές, το είπα και στον πρόλογο μου, ότι αυτή η διαδικασία μπορεί να είναι πιο περίπλοκη από το να εμπλεκόταν μόνο το Δημόσιο, δηλαδή η «Ελληνικό Μετρό Α.Ε.» που έχει εμπειρία και διαχειρίζεται πάνω από 90 χιλιόμετρα, με την Γραμμή 4 που έχει μπει φέτος και με πάνω από ένα εκατομμύριο εξυπηρέτηση επιβατών καθημερινά. Και εξετάζοντας εμείς το διακομεταμιστικό έργο της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» στην Αθήνα είπαμε -και να μας πείτε αν κάνουμε λάθος- ότι στον προϋπολογισμό για το 2021 το λειτουργικό κόστος ήταν στα 18.778.000 ευρώ. Το 2022 αναπτύχθηκε στα 33.100.000 ευρώ. Φαντάζομαι ότι το ενεργειακό κόστος μπορεί να έχει επιβαρύνει τον προϋπολογισμό, όπως όλες τις επιχειρήσεις, κι εμείς με έναν προϋπολογισμό για τα έντεκα χρόνια βλέπουμε ότι είναι κοντά στα 22 εκατομμύρια. Δηλαδή, γύρω στα 250.000.000 ευρώ είναι η Σύμβαση, μαζί με την προμήθεια του εξοπλισμού και το κόστος συντήρησης. Αναλογικά, με βάση τα χιλιόμετρα της Γραμμής της «Ελληνικό Μετρό» στην Αθήνα, σε σχέση με τα χιλιόμετρα του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, σε σχέση με τους εξυπηρετημένους επιβάτες, ανά ημέρα, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, δεν είναι πολύ αυξημένο το κόστος, σε ότι αφορά στη Σύμβαση;

Επίσης, στη σύμβαση σύμπραξης προβλέπονται αποθετικές ζημίες, μεταξύ αυτών, απώλεια κερδών, κ.λπ., και γεγονότα ανωτέρας βίας, όπως, για παράδειγμα, πανδημίες, κ.λπ.. Ρωτάμε το αρμόδιο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, αν έχει ληφθεί νομική πρόνοια, ώστε να μην επιβαρυνθεί το ελληνικό δημόσιο με την καταβολή διαφυγόντων κερδών του αναδόχου, λόγω γεγονότος ανωτέρας βίας. Θυμίζουμε, δεν ξέρουμε αν ισχύει σε αυτή τη Σύμβαση, απλώς θέλουμε να έχουμε καθαρή απάντηση, ότι η Κυβέρνηση η δική σας, τον Ιούνιο του 2021 έδωσε 177.000.000 ευρώ αποζημίωση στη γερμανική FRAPORT, λόγω ζημιών που υπέστη από την πανδημία και τη μείωση των επιβατών της, έχοντας υπογράψει, για εμάς, αποικιακού χαρακτήρα σύμβαση. Πέρα από την αποζημίωση, την εξαιρεί από την καταβολή ΕΝΦΙΑ, είναι συνηθισμένη διαδικασία. Αλήθεια, πώς αντέχει το ελληνικό δημόσιο να απαλλάσσει τους επενδυτές από τον ΕΝΦΙΑ ακόμη και για ηθικούς λόγους; Δεν μπορεί ο πιο απλός, φτωχός ιδιοκτήτης μιας απλής κατοικίας να επιβαρύνεται με ΕΝΦΙΑ και σε όλες τις συμβάσεις που κάνει η Κυβέρνηση να απαλλάσσει τους επενδυτές, λες και στο τίμημα δεν θα μπορούσε να το βάλει. Δεν είναι μόνο ηθικό είναι και νομικό το θέμα. Δηλαδή, αν είσαι επενδυτής, δεν πληρώνεις ούτε το ελάχιστο.

 Επίσης, το ίδιο κάνατε και με τα 130.000.000 ευρώ αποζημίωση το 2021 για τους αντίστοιχους λόγους, που κατέβαλε η Κυβέρνηση στην εταιρεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, επίσης, για διαφυγόντα κέρδη λόγω του lockdown που επιβάλατε. Το ίδιο ισχύει και εκεί. Και ερωτώ σε αυτή τη Σύμβαση ισχύουν και αυτές οι -για εμάς αποικιακού χαρακτήρα- συμβάσεις, όπου ο επενδυτής κερδίζει, όταν πάμε καλά, ενώ όταν συμβαίνει κάτι έρχεται το ελληνικό κράτος, δηλαδή, εμείς οι φορολογούμενοι και στηρίζουμε αυτή την επενδυτική του επιλογή; Εκτός από «σιγουράκι», κάθε επενδυτής έχει καταλάβει ότι στην Ελλάδα έρχεται και επενδύει χωρίς ρίσκο, γιατί όταν πάει καλά κερδίζει, ενώ όταν χάνει, πάλι κερδίζει. Όταν πηγαίνει, όμως, κάτι στραβά, ο Έλληνας πολίτης καταστρέφεται, χάνει τα σπίτια του, χάνει τα πάντα, ενώ, όπως είπα, ο επενδυτής προστατεύεται.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Καλαφάτης.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ:** Πολύ σύντομα, κύριε Πρόεδρε.

Τρία σημεία με θετικό πρόσημο θέλω να επισημάνω, για να έχουμε μία αντικειμενική καταγραφή των γεγονότων. Πρώτον, είναι ξεκάθαρο ότι βρισκόμαστε σήμερα, μέσα από τη συγκεκριμένη παρουσίαση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, στο τελευταίο χιλιόμετρο ενός πραγματικού «μαραθωνίου». Το αντικείμενο αυτής της παρουσίασης, αποτελεί πραγματικά τα τελευταία μέτρα μιας προσπάθειας που, για πολλές δεκαετίες, είχε εγκαταλειφθεί για πολλούς λόγους, που φυσικά δεν χρειάζεται να αναφερθούν, που άφησαν, όμως, ένα έργο να καθυστερήσει σε υπερβολικό βαθμό. Πρέπει να αναγνωρίσουμε τώρα ότι και μέσα από την παρουσίαση αυτή, πλέον, φθάνουμε πραγματικά στο τέλος.

 Το δεύτερο σημείο που πρέπει να επισημάνουμε είναι η συνθετότητα, η δυσκολία, ενδεχομένως, και η καινοτομία που αφορά στον συγκεκριμένο διαγωνισμό. Αυτοί που γνωρίζουν και παρακολουθούν από κοντά, θα ήταν πολύ απαισιόδοξοι, αν πριν από λίγους μήνες κιόλας, τούς λέγαμε ότι θα βρεθούμε στο σημείο αυτό, σήμερα εδώ, να κάνουμε την παρουσίαση, γιατί γνωρίζουν πολύ καλά πόσο δύσκολο και πόσο σύνθετο ήταν αυτό.

Να αναφερθούμε, βεβαίως, και σε κάτι ακόμα, γιατί μας ξεφεύγει. Το ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης θα είναι από τα πιο σύγχρονα της Ευρώπης και πολύ πιο σύγχρονο, φυσικά, από το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας. Πολύ πιο σύγχρονο, πολύ πιο ασφαλές και πολύ πιο λειτουργικό.

 Τρίτο σημείο, που έγινε αντικείμενο τοποθέτησης κάποιων συναδέλφων με αρνητική χροιά, είναι το Flyover. Εγώ το βλέπω, εντελώς, διαφορετικά. Αναφερθήκαμε στο Flyover και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών του ΟΑΣΘ. Αυτή η ηγεσία είναι, που, πριν από λίγο καιρό, μάς παρουσίασε ακριβώς το πλάνο αναβάθμισης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και σε σχέση με τον διαγωνισμό για την ενδυνάμωση του στόλου της Θεσσαλονίκης και για μία σειρά ζητημάτων που αφορούν στην αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών του ΟΑΣΘ, σε συνδυασμό με ένα τεράστιο άλλο έργο, γιατί καμιά φορά νομίζω ότι τα υποβαθμίζουμε. Μιλάμε για ένα έργο εκατοντάδων εκατομμυρίων, που είναι το ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης. Μιλάμε για το Flyover, που είναι ένα έργο κοντά στα 400 εκατομμύρια, αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ, 370 εκατομμύρια, αν θυμάμαι καλά. Ουσιαστικά, μιλάμε, δηλαδή, για το Flyover, για τον ΟΑΣΘ και για το ΜΕΤΡΟ, μιλάμε για αριθμό δισεκατομμυρίων, που στο τέλος της ημέρας, θα αλλάξουν καταλυτικά τον μεταφορικό χάρτη της Θεσσαλονίκης.

Άρα, νομίζω, ότι σε αυτό το σημείο που είμαστε και με την ευκαιρία της σημερινής παρουσίασης, μπορούμε να πούμε κάποια πράγματα. Είναι πολύ εύκολο να απαξιώνεις τις προσπάθειες, το δύσκολο είναι να απαντάς μέσα από πράξεις. Εγώ βλέπω ότι υπάρχουν συγκεκριμένες πράξεις και γι’ αυτό είναι σήμερα σύσσωμη η πολιτική ηγεσία. Εγώ δεν θυμάμαι, αν και είμαι αρκετά χρόνια στο Κοινοβούλιο, πολλά περισσότερα ή και περισσότερα απ’ όλους σας, δεν έχω δει ποτέ να έρχεται πολιτική ηγεσία νευραλγικού Υπουργείου και επί Κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ ιδιαίτερα, με τόσο ευαίσθητο αντικείμενο και να κάθεται μπροστά και να ενημερώνει και να εκτίθεται, όπως οφείλει. Και το κάνει αυτή η ηγεσία με τέτοιον τρόπο.

Κλείνω, λέγοντας ότι θέλω να δώσω και τα συγχαρητήριά μου στην προσπάθεια που καταβάλλετε. Τυχαίνει και παρακολουθώ από κοντά, γιατί είμαι πολλά χρόνια στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και ξέρω τη συνθετότατα και τις δυσκολίες αυτού του εγχειρήματος και είμαι σίγουρος ότι θα πάνε όλα εξαιρετικά.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Κούβελας.

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι πολύ καλό το κλίμα ανάμεσα στους συναδέλφους. Άλλωστε, όταν ένα μεγάλο έργο φθάνει να παραδοθεί στην πόλη της Θεσσαλονίκης, είναι λογικό να υπάρχει ένα ευχάριστο κλίμα ανάμεσα στους συναδέλφους της Θεσσαλονίκης, όπως στον κ. Γιαννούλη, τον κ. Καλαφάτη και εμένα, οπωσδήποτε.

Είναι αρκετά τα χρόνια πίσω, όμως, που αναδείχθηκε αυτή η μεγάλη ανάγκη της πόλης, δηλαδή, η κατασκευή και λειτουργία του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης, με την επέκτασή του στην Καλαμαριά. Αυτό, λοιπόν, θα γίνει πραγματικότητα σε πολύ λίγο καιρό από σήμερα.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, κύριε Υφυπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, με την ευκαιρία της σημερινής παρουσίασης και παρουσία σας εδώ, να επιβεβαιώσω ότι μετά την ανάγκη αυτή που ικανοποιείται σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, αναδεικνύεται η ανάγκη για την επέκταση του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, της βασικής γραμμής, πρωτίστως, προς τα δυτικά της πόλης και παράλληλα ή αργότερα ή πριν προς το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης. Επειδή οι όροι, με τους οποίους θα πρέπει να βλέπουμε τα πράγματα και να σχεδιάζουμε τα πράγματα είναι μέλλοντος, εκφράζω την ικανοποίησή μου για το παρόν, αλλά και την αγωνία και την έγνοια μου για το μέλλον. Δεν είναι της παρούσης να δώσετε απαντήσεις σε αυτή την ανάγκη, σε αυτή την επισήμανση. Όμως, είμαι βέβαιος ότι πολύ σύντομα θα έχουμε νεότερα και γι’ αυτό το ζήτημα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στο σημείο αυτό, γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κούβελας Δημήτριος, Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κουπελόγλου Συμεών, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τον λόγο έχει ο κ. Ταχιάος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχάς, ο τρόπος που το θέτετε διαδικαστικά δεν είναι παρά πολύ εύκολο να παρακολουθηθεί, υπό την έννοια είναι πολλά τα ερωτήματα που πλανώνται στην Αίθουσα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα τα καταφέρετε, κύριε Ταχιάο. Καταφέρατε να φτιάξετε το ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης. Θα τα καταφέρετε, είμαι βέβαιος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτό θέλω να απαντήσω.

Ο τρόπος, λοιπόν, με τον οποίο γίνεται η συζήτηση εδώ, αλλά και τα ερωτήματα που τέθηκαν, δείχνουν γενικώς πώς πλανάται ένα «φάντασμα» στην πόλη που λέγεται ΜΕΤΡΟ και δεν είναι εύκολο να το διαχειριστείς με επιμέρους απαντήσεις, καθώς απαιτείται μία γενικότερη εικόνα.

Θα ξεκινήσω, καταρχάς, από αυτό που είπατε. Νομίζω ότι έχουμε φθάσει σε ένα σημείο που να είμαστε αρκετά ώριμοι και ως πολιτικό σύστημα, αλλά και ως πόλη -θα μου επιτρέψετε να βάλω και τον θεσσαλονικιώτικο εαυτό μου μέσα- ώστε να μην πιστώνουμε πια το έργο μας σε πρόσωπα ή σε κυβερνήσεις. Δυστυχώς, αυτό είναι ένα έργο, το οποίο «τράβηξε» πολλά χρόνια. Ευτυχώς, όμως, μπορούμε να πούμε για τους περισσότερους απ’ όσους διαχειρίστηκαν το έργο, ότι, πραγματικά, το αντιμετώπισαν με υπευθυνότητα και αυτό πρέπει να το αναγνωρίσουμε.

Βεβαίως, θα θέλαμε, ως πολιτική ηγεσία, να πούμε ότι κάναμε εμείς την παράδοση αυτού του έργου και την κάνουμε, αλλά θα ήταν άδικο για όλους όσοι, όλα αυτά τα χρόνια, προηγήθηκαν στη διαχείριση της «Αττικό Μετρό» τότε, «Ελληνικό Μετρό» σήμερα, και φυσικά και της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου, να πιστωθούμε μόνοι εμείς αυτό το έργο.

Αυτό δεν σημαίνει, ότι δεν υπάρχουν ευθύνες για το πώς εξελίχθηκε το έργο. Προφανώς, και υπάρχουν ευθύνες, αλλά καλό είναι κάποια στιγμή να τις προσπεράσουμε και να μείνουμε στην επόμενη μέρα και ουσιαστικά η σημερινή συζήτηση σηματοδοτεί την επόμενη μέρα.

Επιτρέψτε μου να πω, ότι άσχετα από την παρουσία όλων στη Βουλή, εγώ δεν έχω παρουσία στη Βουλή, όπως ξέρετε, στο συγκεκριμένο έργο, όμως, έχω τη μεγαλύτερη παρουσία, γιατί για πρώτη φορά ανεμείχθην το 1987, όταν ήμουν Δημοτικός Σύμβουλος του Σωτήρη Κούβελα, που είχε ξεκινήσει την πρώτη προσπάθεια να γίνει ΜΕΤΡΟ στην πόλη. Το είχα παρακολουθήσει στην πορεία και όταν υπήρχε η πρώτη σύμβαση παραχώρησης, η οποία οδηγήθηκε, φυσικά, σε αδιέξοδο, αλλά και από το 2006, όταν υπογράφηκε η σύμβαση, η οποία οδηγείται σήμερα σε λύση, σε, περίπου, έναν χρόνο από τώρα.

Εγώ έχω εικόνα της διαχείρισης και μπορώ να σας πω ότι πάρα πολλές από τις κουβέντες που γίνονται για το ΜΕΤΡΟ, είναι πραγματικά εν κενώ. Θα ξεκινήσω, απαντώντας σε αυτό που είπε ο κ. Γιαννούλης. Η ειδυλλιακή μέρα, την οποία φαντάζεστε, κύριε Γιαννούλη, για τη Θεσσαλονίκη, που όλα θα λειτουργούν τέλεια, δεν υπάρχει, γιατί αυτή δεν υπάρχει ποτέ για καμία πόλη του κόσμου. Η πόλη είναι ένας δυναμικός οργανισμός, όλα τέλεια δεν θα υπάρξουν ποτέ. Πάντα θα υπάρχουν περισσότερες ανάγκες και δυστυχώς, στις πόλεις μας υπάρχει ένα μεγάλο πρόβλημα, το οποίο λέγεται αυτοκίνητο. Στη Θεσσαλονίκη περισσότερο. Το μεγαλύτερο πρόβλημα δεν είναι που θα κινηθούν τα αυτοκίνητα, αλλά που θα αφήσεις το αυτοκίνητο. Αυτό το πρόβλημα, όσες διεξόδους και να κάνουμε για τα αυτοκίνητα στις πόλεις μας ή και για τις δημόσιες συγκοινωνίες, θα παραμένει, εν πολλοίς, άλυτο, όσο δεν υπάρχουν χώροι που να μπορούν να υποδεχθούν τον αυξανόμενο αριθμό των αυτοκινήτων. Να είστε βέβαιος, όμως, ότι στα όρια της θητείας αυτής της Κυβέρνησης και φαντάζομαι ο Υπουργός θα σας το πει αυτό, σίγουρα το ΜΕΤΡΟ θα έχει παραδοθεί, γι’ αυτό, σας παρακαλώ, μην έχετε καμία αμφιβολία, αλλά και το Flyover θα βρίσκεται στην περαίωσή του.

Είναι πάρα πολύ σημαντικό αυτό για πάρα πολλούς λόγους. Ανοίξαμε και το θέμα Flyover, καλά κάνετε και το θέλετε, απλώς ως θεσσαλονικιός και νομίζω ότι αυτό πρέπει να το πούμε κάποια στιγμή, έχει σημασία, να μην αντιμετωπίζουμε το Flyover ως ένα ακόμα πρόβλημα, το οποίο θα έρθει να προστεθεί στη Θεσσαλονίκη, αλλά ως μία από τις λύσεις, οι οποίες έρχονται για να δώσουν μια καλύτερη ποιότητα ζωής στους πολίτες μας.

Φυσικά, αυτό θα έχει ένα κόστος, το οποίο, εάν δεν μπούμε σε περιπέτειες, όπως αυτές που πέρασε το ΜΕΤΡΟ, θα είναι βραχυχρόνιο. Θα έχει ένα ποσοστό, θα ταλαιπωρηθεί κόσμος, πραγματικά, διότι, κατά το μισό, περίπου, η χωρητικότητα της περιφερειακής οδού θα μειωθεί στη διάρκεια κατασκευής του Flyover.

Σκεφτείτε, όμως, την επόμενη μέρα και η επόμενη μέρα θα είναι ταχύτερη η διέλευση της πόλης, όχι από ανατολή προς δύση, είναι λάθος αυτή η κατεύθυνση. Επειδή βάζουμε οριζόντια τον χάρτη της Θεσσαλονίκης, είμαστε πάντα αποπροσανατολισμένοι ως πόλη. Είμαστε στον βορά προς τον νότο. Η Καλαμαριά είναι πάντα ο νότος της πόλης και οι άλλες περιοχές είναι ο βοράς της πόλης.

Αυτή τη διέλευση, λοιπόν, θα τη διασφαλίσουμε με πολύ καλύτερο τρόπο για τα αυτοκίνητα και φυσικά με τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ θα έχουν βελτιωθεί και οι δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης.

Για να πάμε λίγο στην περιγραφή, θα σας πω το εξής και αυτό απαντάει ίσως και στην πρώτη ερώτηση.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Ταχιάο, συγνώμη που σας διακόπτω, δεν είπα ποτέ τη λέξη «ιδανική μέρα», είπα «ανθρώπινη». Ξέρω ότι το ιδανικό δεν υπάρχει.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, το είπα εγώ, το μετέφρασα εγώ έτσι. Με συγχωρείτε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακαλώ πολύ, μην διακόπτετε τον ομιλητή.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το περιβάλλον, μέσα στο οποίο λειτουργούν οι δημόσιες συγκοινωνίες στην Ευρώπη, είναι ο Κανονισμός 1370. Κύριε Βουλευτά του Κ.Κ.Ε., θα σας κάνω ακόμα χειρότερη τη σκέψη σας -για τα δικά σας μέτρα, για τα δικά μου όχι- αλλά οι νόμοι που αναφέρατε, όπως ο ν.4412, όπως και οι προηγούμενοι νόμοι, είναι, ουσιαστικά, η ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία του ευρωπαϊκού δικαίου, δηλαδή, των Οδηγιών 24 και 25, στην περίπτωσή μας και των 17 και 18 παλαιότερα. Οπότε θα μπορούσατε να μείνετε μόνο στο ευρωπαϊκό δίκαιο και να μην το χρεώσετε σε άλλες κυβερνήσεις. Δεν έχει σημασία. Εμείς πιστεύουμε ότι αυτές είναι Οδηγίες, οι οποίες πραγματικά βελτιώνουν τον τρόπο ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Ο τρόπος εκτέλεσης των δημοσίων συμβάσεων αποτελεί εθνική νομοθεσία, αλλά ο τρόπος ανάθεσης είναι ευρωπαϊκή νομοθεσία και πραγματικά έχει επιβάλει τάξη στα πράγματα της χώρας μας, διότι έχει φέρει τον ανταγωνισμό που είναι πάρα πολύ βασικός για τα έργα, ασχέτως αν κάποιος έχει ιδεολογικές διαφορές με αυτό, αλλά ο Κανονισμός που διέπει τη λειτουργία των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ο 1370.

Ο Κανονισμός 1370, λοιπόν, επειδή συζητήθηκε και το μοντέλο της Αθήνας, δεν αφορά μόνο τη Θεσσαλονίκη. Το μοντέλο της Αθήνας είναι χτισμένο πάνω στον Κανονισμό 1370. Δεν έχει τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ στην Αθήνα η «Αττικό Μετρό». Δεν την έχει ούτε η «Ελληνικό Μετρό». Αν κύριε Βουλευτά από τη «ΝΙΚΗ» διαβάζατε τις χρηματοοικονομικές καταστάσεις της «Ελληνικό Μετρό», διαβάζατε κάτι λάθος. Η εταιρεία, η οποία λειτουργεί το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας είναι η ΣΤΑΣΥ. Είναι μία εταιρεία, η οποία δημιουργήθηκε το 2011 από την Ένωση της τότε Α.Μ.Ε.Λ., που ήταν θυγατρική της «Αττικό Μετρό» και της ΤΡΑΜ Α.Ε. και είναι αυτή που λειτουργεί το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας και είναι πολύ περισσότερες οι δαπάνες της. Αυτό μπορείτε να ανατρέξετε και να το δείτε, δεν έχει καμία σχέση με τα λειτουργικά έξοδα της «Ελληνικό Μετρό».

Λέω, όμως, ότι είναι ο Κανονισμός 1370, γιατί και στη Θεσσαλονίκη ακολουθείται το ίδιο μοντέλο. Ποιο είναι το μοντέλο; Θα υπάρχει αυτό που λέγεται αρμόδια αρχή, κατά το ευρωπαϊκό δίκαιο και αυτή θα είναι αυτή που θα επιβλέπει, ουσιαστικά, τη λειτουργία όλων των δημοσίων συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Δεν θέλω να προλάβω τον κ. Υπουργό, αλλά ο «κορμός» αυτού του έργου είναι ο υφιστάμενος Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης ή ΟΣΕΘ, ο πρώην ΣΑΣΘ, και γι’ αυτό ελήφθησαν υπόψιν και οι παρατηρήσεις του ΟΣΕΘ, κατά τη διάρκεια της διεξαγωγής του διαγωνισμού. Όλα, λοιπόν, τα μέσα μαζικών μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη θα έρθουν να «κολλήσουν» πάνω στην εποπτεία του ΟΣΕΘ.

Φυσικά, σε ότι αφορά στη συγκεκριμένη σύμβαση της «Ελληνικό Μετρό» με την SPV για το όχημα ειδικού σκοπού, το οποίο δημιουργείται για να το λειτουργήσει, την εταιρεία ΤΗΕΜΑ, γιατί με αυτή θα υπογραφεί η σύμβαση, θα παρακολουθούνται μέσα από πολύ αυστηρές διαδικασίες, από KPI’s και Performance Indicators, οι οποίοι έχουν, ήδη, τύχει επεξεργασίας από την «Ελληνικό Μετρό». Θα είναι αυτά που θα επιβεβαιώσουν, όχι μόνο ότι θα είναι άρτια η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, γιατί βασική υποχρέωση είναι οι συρμοί να παρέχουν 14.000.000 οχηματοχιλιόμετρα τον χρόνο, αλλά θα είναι και το πώς θα παραδοθεί το τροχαίο υλικό, αλλά και τα πάγια της εταιρείας πώς θα επιστρέψουν στην εταιρεία, για να δοθούν σε οποιονδήποτε μελλοντικό operator του ΜΕΤΡΟ.

Κατά συνέπεια, η διαδικασία που επελέγη έχει όλα τα εχέγγυα ασφαλείας, έχει τα πάντα και όχι μόνο αυτό. Το εισιτήριο με τον ΟΑΣΘ θα είναι κοινό, το εισιτήριο με τις δημόσιες συγκοινωνίες που είπατε, ότι βγαίνει σε διαγωνισμό, τώρα θα είναι κοινό. Θα είναι ενιαίο σύστημα. Θα μπορείς να κάνεις μετεπιβίβαση από το λεωφορείο στο ΜΕΤΡΟ και από το ΜΕΤΡΟ στο λεωφορείο, όπως γίνεται στην Αθήνα, με κοινό εισιτήριο, του οποίου τη διαχείριση δεν την έχει ο παραχωρησιούχος του ΣΔΙΤ, δηλαδή, ο operator του ΜΕΤΡΟ, την έχει ο ΟΣΕΘ. Ο ΟΣΕΘ θα είναι αυτός που θα έχει τα εισιτήρια, θα εισπράττει το ελληνικό δημόσιο και από το σύνολο αυτών των εισπράξεων θα αποπληρώνει και τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, αλλά φυσικά και τη λειτουργία των λεωφορείων, εφόσον αυτά συνεχίσουν να είναι με οποιονδήποτε τρόπο δημόσια ή ακόμα και αν ανατεθούν σε ιδιώτη, κατά το μέτρο που θα ανατεθούν σε ιδιώτη, ανάλογα με τη διαδικασία που προβλέπει ο Κανονισμός 1370 και θα επιλεγεί.

Το ότι επελέγη να υπάρχει ιδιώτης, δεν σημαίνει σώνει και καλά ότι το σύστημα της Αθήνας είναι αποτυχημένο. Σημαίνει ότι ερχόμαστε και κάνουμε μία πολιτική επιλογή ως Κυβέρνηση -και προς τιμήν τους και ο Κώστας Καραμανλής και ο Γιώργος Καραγιάννης είχαν τότε την ευθύνη της διαχείρισης αυτής της υπόθεσης του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης- για ένα σύστημα που είναι πραγματικά πρωτόγνωρο στην Ελλάδα και είναι το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, που έρχεσαι να το διαχειριστείς με τον καλύτερο τρόπο. Το σύστημα λέγεται CBTC, (Communications Βased Train Control), δηλαδή, υπάρχει ένα κλειστό δίκτυο 5G, το οποίο έχει αδειοδοτηθεί από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών, το οποίο είναι αυτό που κινεί τα τρένα, μέσα από αυτό κινούνται τα τρένα. Είναι κλειστό σύστημα, δεν υπάρχει ούτε ανοικτός κώδικας, δεν υπάρχει ούτε διαχείριση από τρίτη χώρα. Όλα τα διαχειρίζεται αυτό το σύστημα, το οποίο είναι εγκατεστημένο στο αμαξοστάσιο του ΜΕΤΡΟ στο Ντεπώ της Θεσσαλονίκης, δίπλα στο ΜΑΚΡΟ. Αυτό είναι απολύτως κλειστό σύστημα, δεν μπορεί να το «χακάρει» κανένας. Ακόμα και τα υπόλοιπα συστήματα, τα υπόλοιπα δίκτυα που υπάρχουν μέσα στο κτίριο, έχουν διαφορετική πρόσβαση στο internet. Δεν υπάρχει πρόσβαση από το internet στο συγκεκριμένο σύστημα. Είναι κλειστό σύστημα. Αυτό το εγκαθιστά ο ανάδοχος της κατασκευής και το παραδίδει στον ανάδοχο της λειτουργίας και στον κάθε ανάδοχο της λειτουργίας και για 30 χρόνια έχει και τη συντήρησή του. Κατά συνέπεια, δεν υπάρχουν οι φόβοι που ακούστηκαν. Είναι ένα μοντέλο, εντελώς, καινούργιο, εντελώς ασφαλές και δεν υπάρχει κανένα διακύβευμα από την εφαρμογή του. Άλλωστε, αυτό έχει εφαρμοστεί σε πάρα πολλά ΜΕΤΡΟ του κόσμου.

Πρέπει να ξέρετε ότι το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, όταν σχεδιάστηκε και πραγματικά είναι πρωτοποριακό, δεν σχεδιάστηκε από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, στις αρχές του 2000. Ξεκίνησε να σχεδιάζεται, όταν Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ ήταν η Βάσω Παπανδρέου, για να είμαστε και απολύτως έντιμοι στο πώς σχεδιάστηκε. Τα τεύχη βέβαια μετά βγήκαν στον «αέρα» από τον Σουφλιά το 2004, το 2006 υπογράφηκε η σύμβαση και το 2008 άνοιξαν τα πρώτα εργοτάξια, τα οποία κατέλαβαν χώρους μέσα στην πόλη. Το ότι επελέγη τότε να μεταφερθεί στη Θεσσαλονίκη το ΜΕΤΡΟ της Κοπεγχάγης -γιατί αυτό επελέγη ως μοντέλο και μπορείτε να το δείτε αν ανατρέξετε στο ΜΕΤΡΟ της Κοπεγχάγης, θα δείτε ότι οι σταθμοί προσομοιάζουν προς αυτούς της Κοπεγχάγης- ήταν κάτι πολύ πρωτοποριακό για την εποχή και σήμερα δίνει ένα πάρα πολύ σύγχρονο μέτρο. Το ότι επελέγη, λοιπόν, αφορά μία γενναία πράξη και νομίζω ότι αυτό πρέπει να το αναγνωρίσουμε, όπως πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι, πραγματικά, θα έχει ένα υπερσύγχρονο ΜΕΤΡΟ η Θεσσαλονίκη από του χρόνου. Μάλιστα, η Αθήνα έπεται. Η Αθήνα θα έχει το ίδιο μοντέλο ΜΕΤΡΟ με CBTC και με συρμούς, όχι τόσο μεγάλους, όσο αυτοί που υπάρχουν αυτή τη στιγμή στις Γραμμές 2 και 3, αλλά κάτι ανάμεσα σε αυτούς και σε αυτούς της Θεσσαλονίκης, με τη Γραμμή 4. Στη Γραμμή 4, οι σταθμοί θα είναι μικρότεροι και θα είναι και εκεί εντελώς αυτόματο το δίκτυο και η διαχείριση θα γίνεται, κατά τον ίδιο τρόπο. Δεν μπορώ να δεσμεύσω την Κυβέρνηση που θα παραλάβει το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας, εάν θα είναι ιδιώτης, αν θα είναι η ΣΤΑΣΥ, η οποία θα το διαχειριστεί, αλλά θα είναι τεχνικά το ίδιο.

Άρα, δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος για τους συρμούς. Πρέπει να ξέρετε, ότι οι πιθανότητες για αστοχία είναι ελάχιστες και μετρούνται σε μία πιθανότητα στα δισεκατομμύρια. Οπότε νομίζω ότι δεν υπάρχει καν λόγος να το συζητάμε. Δεν έχει αστοχήσει ποτέ κανένα CBTC ΜΕΤΡΟ. Δεν πρέπει να κάνουμε καμία σύγκριση με τον σιδηρόδρομο. Ο κάθε συρμός ξέρει που βρίσκεται ο επόμενος, ο προηγούμενος και όλοι μαζί επικοινωνούν 10 φορές το δευτερόλεπτο με το κέντρο ελέγχου. Δεν υπάρχει καμία αστοχία. Επίσης, έχει και έναν άλλο παράγοντα ασφαλείας το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, έχει τις θύρες PSD, τις Platform Screen Doors, με τις οποίες δεν είναι δυνατή καμία πρόσβαση στις γραμμές, ώστε να υπάρξει τραυματισμός κάποιου ή να τον «χτυπήσει» το ρεύμα.

Η έδρα του αναδόχου θα είναι πάντα στη Θεσσαλονίκη. Μάλιστα, για τη φάση της λειτουργίας προβλέπεται ότι θα είναι στο κτίριο του Ντεπώ, οπότε δεν υπάρχουν άλλου είδους φόβοι. Πρέπει να πούμε, ότι ειδικά για την περίσταση έχει δημιουργηθεί ένα SPV, έναSpecial Purpose Vehicle, δηλαδή, ένα όχημα ειδικού σκοπού, αυτό είναι η εταιρεία ΤΗΕΜΑ, η οποία έχει εγγραφεί στα ελληνικά μητρώα. Αυτή είναι που θα λειτουργήσει το ΜΕΤΡΟ, αυτή είναι που θα κάνει την είσπραξη των πληρωμών διαθεσιμότητας του ΜΕΤΡΟ.

Αυτό που ακούγεται ως φόβο, ότι, για πρώτη φορά, δίνεται κάτι σε ιδιώτες, πρέπει να το ξεπεράσουμε, διότι, πέρα από ότι υπάρχει πάντα η πρώτη φορά, δεν είναι καθόλου πρώτη φορά. Είναι ένα μοντέλο, το οποίο ακολουθείται, πλέον, σε όλο τον κόσμο. Το να έρχεται η διαχείριση του ΜΕΤΡΟ στον ιδιωτικό τομέα, είναι κάτι που δεν είναι πρωτόγνωρο. Υπάρχουν γραμμές, οι οποίες, ήδη, λειτουργούν από δημόσιους φορείς και πλέον ιδιωτικοποιούνται. Αυτό δεν συνδέεται κατ’ ανάγκη με την κατασκευή. Δεν συνδέεται, δηλαδή, με επένδυση σε πάγια. Γίνεται μόνο για τη λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, διότι διασφαλίζει πολύ καλύτερες συνθήκες.

Και τι άλλο διασφαλίζει; Διασφαλίζει ότι δεν εξαρτάσαι από το ΑΣΕΠ, για να κάνεις προσλήψεις. Θα έρθει ο ιδιώτης και εφόσον έχει κενό σε προσωπικό, θα βρει τους καλύτερους, θα επιλέξει τους καλύτερους. Σε ένα ΜΕΤΡΟ, τόσο εξειδικευμένο, όσο το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, έχει σημασία οι άνθρωποι που θα δουλεύουν να μην είναι -επιτρέψτε μου, χωρίς να παρεξηγηθώ- ούτε «ρουσφέτι» του Ταχιάου, ούτε το αποτέλεσμα ενός διαγωνισμού, ο οποίος θα έχει αποκλειστικά κριτήρια κοινωνικά, αλλά να είναι άνθρωποι, οι οποίοι να μπορούν να πάρουν στα χέρια τους ένα ΜΕΤΡΟ, που μεταφέρει 700 επιβάτες, και να το κινήσουν με απόλυτη ασφάλεια.

Όταν, λοιπόν, ο ιδιώτης δεν χάνεται μέσα στο απρόσωπο του δημοσίου, μπορεί κάποια στιγμή να έρθει κάποιος και να αναζητά ευθύνες, αλλά θα είναι, εντελώς, προσωποποιημένες οι ευθύνες και φυσικά από πίσω υπάρχουν χίλιες δύο άλλες υποχρεώσεις, σε περίπτωση αστοχίας. Όταν, λοιπόν, ο ιδιώτης έχει να αντιμετωπίσει αυτούς τους κανόνες, είναι προφανές, ότι θα επιλέξει τους καλύτερους και είναι προφανές ότι δεν θα διακινδυνεύσει, ούτε την ασφάλεια των επιβατών, ούτε την αξιοπιστία του μέσου. Άλλωστε, πρέπει να ξέρετε, ότι σε όλους αυτούς η πρώτη κουβέντα που μας έκαναν, όσο ήμουν στην «ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» που μετονομάστηκε σε «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ» και έρχονταν να κάνουν αυτοψία στο έργο, ήταν για safety. Η ασφάλεια είναι το πρώτο στοιχείο σε ένα ΜΕΤΡΟ, πολύ σημαντικότερη ακόμα και από τη λειτουργικότητά του.

Όπως βλέπετε στον ανάδοχο θα αποδοθεί η βασική γραμμή, καταρχάς. Αυτό υπολογίζουμε ότι θα γίνει μέσα σε ένα χρονικό διάστημα που δεν θα είναι μεγαλύτερο -ή αν θα είναι μεγαλύτερο θα είναι οριακά μεγαλύτερο- από 12 μήνες. Στο χρονικό αυτό διάστημα θα γίνουν δοκιμές. Δεν χρειάζεται οι δοκιμές να κρατήσουν 18 μήνες, κύριε Γιαννούλη, όπως έχει ακουστεί, για τον πολύ απλό λόγο ότι έχουν γίνει, ήδη, δοκιμές. Δοκιμές των συστημάτων κάνει ο ανάδοχος. Οι δοκιμές δεν σχετίζονται μόνο με την παρουσία του αναδόχου λειτουργίας, αλλά με την παρουσία του αναδόχου κατασκευής. Αυτές οι δοκιμές έχουν, ήδη, μπει σε μία σειρά, είναι on track, οπότε ο χρόνος θα είναι μικρότερος. Ο χρόνος, ουσιαστικά, είναι χρόνος εκπαίδευσης του προσωπικού, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί για το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, οπότε ευελπιστούμε ότι στο διάστημα που σας είπα το ΜΕΤΟ θα είναι, απολύτως, λειτουργικό.

 Tο λέω αυτό, χωρίς να σας δώσω ακριβή ημερομηνία, αλλά σας λέω ότι σίγουρα θα είναι σίγουρα μέσα στο 2024 για έναν πολύ απλό λόγο, ότι επειδή πρέπει να διασφαλίσουμε την ασφάλεια γι’ αυτόν ακριβώς τον λόγο, θα μπει επιβάτης μέσα στο ΜΕΤΡΟ, την ημέρα που αυτός που θα κάνει την πιστοποίηση του συστήματος, που μάλλον θα είναι η TUV της Γερμανίας, θα μας πει ότι είναι απολύτως ασφαλές, για να μπει κόσμος, χωρίς να διακινδυνεύσει την ασφάλεια του.

 Σε σχέση με την επέκταση που ανέφερε ο κ. Κούβελας, είναι ένα θέμα πάρα πολύ σημαντικό και θέλω να το ξεκαθαρίσω και για το ΜΕΤΡΟ και για το Flyover. Για τη σημερινή πολιτική ηγεσία του Υπουργείου αυτά είναι πράγματα που τα συζητάμε καθημερινά με τον Χρήστο Σταϊκούρα, αλλά νομίζω τα έχουμε συζητήσει κα με τον Πρωθυπουργό. Η εποχή που να μπορούμε να πηγαίνουμε στη Θεσσαλονίκη ή σε οποιαδήποτε πόλη και να παίρνουμε ένα έργο, το οποίο έρχεται να βελτιώσει τις συνθήκες ζωής των πολιτών και να το κάνουμε πολιτικό παιχνίδι έχει περάσει ανεπιστρεπτί.

Το να πεις που θα επεκταθεί το ΜΕΤΡΟ είναι, επίσης, μία άσκηση δύσκολη και είναι μία άσκηση που δεν αφορά μόνο τον παρόντα χρόνο, ούτε τον ορατό χρόνο. Όπως βλέπετε και το ΜΕΤΡΟ της Αθήνας είναι ένα αρθρωτό έργο. Έρχονται να προστεθούν γραμμές. Έχουμε τη Γραμμή 4 σήμερα. Αύριο θα έχουμε τη Γραμμή 5, που ο κ. Κουρέτας κάποια στιγμή θα ενημερώσει τη Βουλή για τις διαδικασίες με τις οποίες σχεδιάζεται. Η ίδια η Γραμμή 4 δεν είναι πλήρης. Ξέρετε ότι ακολουθεί η επέκτασή της και με άλλους σταθμούς προς τη Κηφισιά και όχι μόνο. Το ΜΕΤΡΟ είναι ένα αρθρωτό έργο. Έτσι και στη Θεσσαλονίκη η επέκταση του ΜΕΤΡΟ είναι κάτι που βγαίνει μέσα από συγκεκριμένα μοντέλα, από μία πολύ συγκεκριμένη ανάγκη της πόλης, και όχι επειδή θέλει η Κυβέρνηση να πάει να ικανοποιήσει τους Δημάρχους και μάλιστα εν όψει δημοτικών εκλογών ή βουλευτικών εκλογών και να τους πει ότι θα περάσουμε και από τη γειτονιά σας. Το ΜΕΤΡΟ δεν είναι λεωφορείο, έχει συγκεκριμένο σχεδιασμό.

Μέχρι το τέλος του έτους, λοιπόν, θα έχει ολοκληρωθεί η μελέτη ανάπτυξης του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης και τότε θα γίνουν οι σχετικές ανακοινώσεις. Εκείνο που μπορώ, όμως, με βεβαιότητα να σας πω, είναι ότι η λύση θα είναι αξιόπιστη. Λύση που δεν θα είναι βιώσιμη και θα έχει τα χαρακτηριστικά μόνο πολιτικής διαχείρισης των τοπικών κοινωνιών, των επιμέρους, των γειτονιών ή των Δημάρχων, από την παρούσα Κυβέρνηση δεν θα υπάρξουν. Θα σας έρθει μία πρόταση που θα γίνει και μία παρουσίαση στη Θεσσαλονίκη πρώτα και φυσικά στη Βουλή, αν το ζητήσετε, για την επέκταση του ΜΕΤΡΟ, η οποία θα είναι αξιόπιστη και με νούμερα θα λέει τι θα γίνει. Το ίδιο ισχύει για το Flyover. Στο Flyover δεν θα παίξουμε πολιτικό παιχνίδι και δεν θα αφήσουμε να παιχτεί πολιτικό παιχνίδι. Το ξεκαθαρίζουμε τώρα μέσα στη Βουλή, το έχουμε πει και θα το ξαναλέμε και τις επόμενες μέρες, γιατί έρχεται η ώρα που ενώ είναι εγκατεστημένος ο εργολάβος, πρέπει να εγκαταστήσει και τα εργοτάξιά του. Δηλαδή, όπως σας είπα, ότι το 2006 υπογράφηκε η σύμβαση του ΜΕΤΡΟ και έγιναν οι μελέτες και το 2008 εγκαταστάθηκαν τα εργοτάξια, ήρθε η ώρα τώρα, στα τέλη Οκτωβρίου, αρχές Νοεμβρίου, που θα πρέπει ο εργολάβος να αρχίσει να εγκαθιστά τα πρώτα του εργοτάξια στον περιφερειακό. Εμείς δεν θα πούμε, ότι μπορεί να είναι η λειτουργία του περιφερειακού ρόδινη, ούτε ότι δεν θα υπάρξουν παρεμβάσεις στην πόλη, οι οποίες θα απαιτήσουν να κατανοήσουν όλοι το ειδικότερο πρόβλημα και να απαιτήσουν μία διαφορετική συμπεριφορά κυκλοφοριακή από τους ίδιους τους πολίτες της Θεσσαλονίκης, η οποία σε έναν βαθμό θα έχει και χαρακτηριστικά ρυθμιστικά. Δηλαδή, θα έρθει το κράτος, η διοίκηση, η Πολιτεία, και θα ρυθμίσει με κανόνες το πώς θα κινούνται τα αυτοκίνητα. Δεν είναι δυνατόν να περιμένουμε ότι μπορεί ο οποιοσδήποτε Θεσσαλονικιός να παίρνει το αυτοκίνητό του μόνος του και να πάει βόλτα από τη μία μεριά της πόλης στην άλλη, όταν η χωρητικότητα των οδών θα έχει μειωθεί. Εκεί υπάρχει η έννοια της ευθύνης, αλλά όπου δεν υπάρχει η έννοια της ευθύνης, θα υπάρχει η έννοια της υποχρεωτικότητας.

Άρα, λοιπόν, σε ότι αφορά στη διαχείριση των έργων -και αυτό δεν αφορά μόνο τη Θεσσαλονίκη, απλώς, η Θεσσαλονίκη είναι το κακό παράδειγμα σε αυτή τη χώρα και δυστυχώς, το ξέρουμε όλοι- θα αποστερηθεί στο μέλλον τα πολιτικά χαρακτηριστικά, τα οποία, εν πολλοίς, υπεβλήθησαν, ακόμα και αν αυτά ήταν παιδικές ασθένειες, όπως συνέβη στη περίπτωση του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης.

Από κει και πέρα, μία τελευταία κουβέντα. Ειπώθηκε μία φορά η λέξη Βενιζέλου, σε σχέση με μένα. Δεν μπορώ να το καταλάβω, γιατί εγώ πάντα ήμουν με την πλευρά του δημοσίου. Γιατί, λοιπόν, θα μπορούσα να έχω σύγκρουση συμφερόντων; Πάντως, επειδή έκανα τη δήλωση «πόθεν έσχες», τέτοια σύγκρουση συμφερόντων δεν δήλωσα.

Θα σας πω, όμως, το εξής. Περίμενα να ακούσω λέξη Βενιζέλου πολλές φορές μέσα σε αυτή την Αίθουσα. Θα ήταν καλό να ξεχάσουμε τι έγινε στη Βενιζέλου και θα σας πω, γιατί είναι καλό να το ξεχάσουμε, γιατί δεν τιμά την πόλη. Δηλαδή, αν βάλουμε κάτω το πώς ξεκίνησε αυτή η υπόθεση, πώς εξελίχθηκε, πόσες φορές άλλαξαν γνώμη αυτοί που οδήγησαν σε όλη αυτή την περιπέτεια, σε αυτή την μακρόχρονη πλοκή της, δεν θα κολακεύσουμε τη Θεσσαλονίκη, δεν θα κολακεύσουμε πρόσωπα. Θα «σπάσουμε μύθους» και είμαστε σε μία προεκλογική περίοδο, όπου πολλοί από αυτούς τους ανθρώπους θέλουν να πρωταγωνιστήσουν πάλι στα πράγματα της πόλης. Οπότε καλό θα ήταν να μην γίνει αυτή η κουβέντα μέσα στη Βουλή.

Εκείνο, όμως, που θα πω είναι το εξής. Τον Δεκέμβριο, το εργοτάξιο της Βενιζέλου, όπως το ξέρετε, πάνω από την Εγνατία, δεν θα υπάρχει. Τον Δεκέμβριο, η Βενιζέλου θα έχει αποκατασταθεί και αυτό είναι πάρα πολύ βασικό και για την κυκλοφορία στη πόλη, λόγω Flyοver, να μην υπάρχει αυτό το «bottle neck» που υπάρχει, αυτή τη στιγμή, στην Εγνατία. Μόλις το επόμενο έτος θα είναι επισκέψιμος ο Σταθμός της Βενιζέλου. Όσοι επισκεφθούν το επίπεδο -1 του Σταθμού της Βενιζέλου, δηλαδή, τον χώρο που έχει γίνει η εναπόθεση των αρχαιοτήτων και τώρα γίνεται η ανάδειξή τους και μάλιστα η πρώτη επαναφορά αφορά σε αρχαιότητες που ποτέ δεν θα δει το μάτι του κόσμου, δεν θα τις δει ποτέ κανένας, διότι θα μπει το τελικό επίστρωμα από πάνω, αυτό, δηλαδή, που θα βλέπει ο κόσμος, τότε θα φανεί ότι όλη αυτή η ιστορία ήταν μία περιπέτεια άνευ ουσίας για την πόλη. Τότε θα έχουμε πραγματικά και ΜΕΤΡΟ και αρχαία και τότε θα φανεί, ότι οι αντιδικίες που παίρνουν τέτοια χαρακτηριστικά, οδήγησαν σε μία περιπέτεια που διήρκησε, όπως εσείς είπατε, θα σας βάλω περίοδο περαίωσης το 2024, περίπου, 18 χρόνια. Είναι αδικαιολόγητο αυτό, είναι αδικαιολόγητο αυτό.

Θα γίνει, όμως, ένα μάθημα και για τη Θεσσαλονίκη, αλλά είναι και ένα μάθημα για όλους μας και προπάντων, αν θέλουμε να το πάρουμε ως πολιτικό μάθημα, είναι ένα πολιτικό μάθημα για εμάς, οι οποίοι έχουμε κληθεί, σήμερα ως Κυβέρνηση, να διαχειριστούμε έργα σε αυτόν τον τόπο. Τουλάχιστον, σε ότι μας αφορά και νομίζω σε αυτό θα συμφωνήσει απολύτως και ο Χρήστος Σταϊκούρας, δεν πρόκειται να υπάρξουν πολιτικά παιχνίδια με τα έργα, είτε αυτά αφορούν διαχείριση χρημάτων του ελληνικού λαού, το οποίο μας υπέμνησε ο Βουλευτής του Κ.Κ.Ε., είτε και εν πολλοίς και χρήματα που μας έρχονται ως επιδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο, βεβαίως, δεν θέλατε να το υπενθυμίσετε.

Ευχαριστώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Έχει ζητήσει τον λόγο και ο Υπουργός, ο κ. Σταϊκούρας και αμέσως μετά θα κάνει μία διευκρινιστική ερώτηση, ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πάντως, αν με τα χρόνια καθυστέρησης του ΜΕΤΡΟ στοιχίζεται και ο χρόνος του κ. Ταχιάου, είμαστε εντάξει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Σταϊκούρας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ.

Εγώ θα πιάσω το νήμα από εκεί που το άφησε ο κ. Καλαφάτης. Εγώ θα μιλήσω ως ο δεύτερος παλαιότερος κοινοβουλευτικά άνδρας, εντός της Αιθούσης.

Θέλω να σας πω ότι γνωριζόμαστε πάρα πολύ καλά και ξέρετε πάρα πολύ καλά, ότι πίστευα και πιστεύω στην έννοια της κοινοβουλευτικής και της κοινωνικής λογοδοσίας, γι’ αυτό και στην προηγούμενη θητεία, ως Υπουργός Οικονομικών, στην κυρία Αχτσιόγλου ήταν ανοιχτή η πόρτα μου, όποτε ήθελε. Και σε αυτή τη θητεία, όποιο κόμμα θέλει να ενημερωθεί, για οποιοδήποτε έργο, έχει τη δυνατότητα και κοινοβουλευτικά και εξωκοινοβουλευτικά να έρθει στο Υπουργείο και να ενημερωθεί.

Άλλωστε, κύριε Γιαννούλη, ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι την πρώτη μέρα που είχα τον συντονισμό του συντονιστικού οργάνου στη Λάρισα και προς τιμήν σας ήρθατε με τον κ. Φάμελλο, αμέσως σάς υποδεχθήκαμε στην αίθουσα και είπα να καθίσετε όσες ώρες θέλετε, μέχρι το σημείο που εσείς είπατε «θέλουμε να αποχωρήσουμε, γιατί έχουμε κάποιες άλλες υποχρεώσεις». Άρα, αυτό δείχνει, ότι αυτό που ξεκινήσαμε με την παρουσίαση των λεωφορείων, των ηλεκτρικών λεωφορείων, σήμερα, με την παρουσίαση δημοσίων έργων, θα συνεχιστεί και θα επεκταθεί.

Δεύτερη παρατήρηση, δεν με χαρακτηρίζουν και δεν μας χαρακτηρίζουν οι μαξιμαλιστικές προσεγγίσεις και μεγαλοστομίες. Από την πρώτη στιγμή, θέσαμε στο πεδίο που συζητάμε σήμερα κάποιους στόχους. Προγραμματικές δηλώσεις, λειτουργία του ΜΕΤΡΟ, το 2024, ισχύει. Πάνω από 100 ηλεκτρικά λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη, το προσδιορίσαμε για τον Απρίλιο του 2024 και υπάρχει δημόσια διαθέσιμο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αυτού του στόχου και καλό είναι να μας πιέζετε, να είμαστε εντός χρόνου, όχι μόνο εμείς, αλλά και οι φορείς της πόλης και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη, γιατί χρειάζονται και εγκαταστάσεις για ηλεκτρικά λεωφορεία. Χρειάζεται και η συμβολή του ΔΕΔΔΗΕ. Δεν είναι μία διαδικασία, παίρνω ένα λεωφορείο και βάζω ένα καινούργιο λεωφορείο στον στόλο. Βάζω για πρώτη φορά ηλεκτρικό λεωφορείο. Αυτό έχει, επιπλέον, σημαντικές παρεμβάσεις που απαιτούνται.

Για το μέλλον του ΟΑΣΘ, είχαμε πει για ένα περιουσιακό στοιχείο που βρήκαμε σε ειδική εκκαθάριση, από το 2017 υπενθυμίζω, ότι θέλουμε λίγο χρονικό διάστημα, μέχρι το τέλος του έτους, για να δούμε τι θα κάνουμε και για τον ΟΣΕΘ είχαμε μιλήσει για αναβαθμισμένο ρόλο. Άρα, δώσαμε και ισχύουν συγκεκριμένα και ακόμα πιο ακριβή χρονοδιαγράμματα.

Τρίτη παρατήρηση. Νομίζω σε όλες τις τοποθετήσεις, γιατί θέλω να είμαι συμπληρωματικός με τον κ. Ταχιάο, υπάρχουν κάποιες αντιφάσεις, αλλά μπλέκουμε λίγο τις λέξεις «επιθυμία, ρεαλισμός, μεταφορές, κυκλοφοριακό». Αυτά, προφανώς, με κάποιον τρόπο συνδυάζονται μεταξύ τους, αλλά δεν ταυτίζονται. Είναι συμβατές έννοιες, αλλά δεν είναι ταυτόσημες. Προφανώς, κι εμείς θα θέλαμε αύριο το πρωί το κυκλοφοριακό στη Θεσσαλονίκη να είναι τέλειο, αλλά απ’ όσο γνωρίζω, μετά από μία πρόσφατη κακοκαιρία που υπήρχε στην πόλη, είχαν μπλοκάρει όλοι οι δρόμοι. Μην παρουσιάζουμε, συνεπώς, μία εικόνα ότι ξαφνικά επειδή θα γίνει το Flyover -δημόσιο έργο που δεν θα πληρώνουν διόδια οι πολίτες, σε αντιδιαστολή με αυτό που γίνεται στην Αττική- που ξαφνικά θα θέλαμε να είναι ειδυλλιακή. Άρα, χρειάζεται και ρεαλισμός. Καλή η επιθυμία, αλλά η επιθυμία να εδράζεται πάνω στον ρεαλισμό.

Επίσης, χρειάζονται οι μεταφορές, χρειάζεται το ΜΕΤΡΟ, χρειάζεται μεγαλύτερος, καλύτερος στόλος στα λεωφορεία. Χρειάζεται να δούμε το θέμα του ΟΑΣΘ. Χρειάζεται να δούμε το Flyover, αλλά αυτό από μόνο του δεν αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό. Γι’ αυτό και μιλήσαμε για τον μητροπολιτικό φορέα. Μιλήσαμε για τον μητροπολιτικό φορέα, γιατί, για παράδειγμα, και στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη, είναι σημαντικός ο ρόλος της Τροχαίας. Για παράδειγμα, είναι πάρα πολύ σημαντικός ο ρόλος των ίδιων των Δήμων. Τι ώρα γίνεται η τροφοδοσία των Δήμων; Από ποιους γίνεται; Που κυκλοφορούν τα λεωφορεία; Πού πηγαίνουν τα ταξί; Μπαίνουν τα ταξί σε λεωφορειόδρομο; Τι ώρα μπαίνουν; Οι επίσημοι που θα μείνουν; Στην Αθήνα μού τα έθεσαν οι ίδιοι οι Δήμοι. Θα μένουν στο κέντρο ή εκτός κέντρου; Θα κλείνει το κέντρο, όταν έρθουν οι επίσημοι ή όχι; Αυτά όλα έχουν να κάνουν με κυκλοφοριακό, αλλά αυτά δεν ταυτίζονται με τις μεταφορές.

Συνεπώς, εδώ, υπάρχουν έννοιες που θα πρέπει να διακρίνουμε, χωρίς να σημαίνει ότι δεν έχουν και πολλά κοινά χαρακτηριστικά στοιχεία. Για τις αστικές συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη προσπαθούμε να βελτιώσουμε την καθημερινότητα του πολίτη, δεν είναι καθόλου εύκολη άσκηση. Πρόσφατα σας είπα, ότι όταν έβγαλαν διαγωνισμό τα ΚΤΕΛ στη Θεσσαλονίκη δεν βρήκαν οδηγούς. Δεν υπάρχουν μαγικές συνταγές ξαφνικά, για να βρεθούν οδηγοί και αύριο το πρωί να μπορέσουν να λειτουργήσουν έναν στόλο που μπορεί να υπάρχει στον ΟΑΣΘ και αυτή τη στιγμή δεν λειτουργεί. Κάνουμε το καλύτερο που μπορούμε, έτσι ώστε να αντιμετωπίσουμε αρκετά ζητήματα που έχουν προκύψει στην καθημερινότητα του πολίτη.

Τελευταία σκέψη, γιατί, ούτως η άλλως, επί του θέματος μίλησε ο κ. Ταχιάος, καλό είναι να μιλάμε για νέα έργα και θα μιλάμε για νέα έργα και θα αναδεικνύουμε νέα έργα, αλλά από αυτή την πολιτική ηγεσία, πολύ συχνά θα ακούτε και για αξιολόγηση υφιστάμενων έργων. Και αυτό το λέω συνδυαστικά με την κατάσταση που αντιμετωπίζουμε σήμερα στη Θεσσαλία. Άντεξαν γέφυρες που έγιναν μετά τον «Ιανό», αλλά δεν αξιολογήθηκαν ποτέ οι γέφυρες που αυτή τη στιγμή υπάρχουν, εδώ και 80 ή 100 χρόνια.

Άρα, θα υπάρχει μητρώο γεφυρών, για να ξέρουμε για παράδειγμα για τι γέφυρες μιλάμε και για μας δεν είναι μόνο αντικείμενο τα νέα έργα, αλλά είναι και η ανθεκτικότητα των υφιστάμενων έργων. Και κάτι που νομίζω το είπε ο κ. Βρεττός, για τις αποζημιώσεις, αν θα θέλατε να δείτε τις αποζημιώσεις στο εξωτερικό, θα διαπιστώσετε ότι στα αεροδρόμια του εξωτερικού οι αποζημιώσεις ήταν πολλαπλάσιες σε μεγέθη. Οι αποζημιώσεις σε αεροπορικές εταιρείες ήταν πολλαπλάσιες σε μεγέθη, πολλαπλάσιες και όταν πήγαμε στη Βουλή όλα αυτά τα στοιχεία, θα είδατε τελικά ότι δικαιωθήκαμε, γιατί το κόστος ήταν πολύ μικρότερο. Στις δε αεροπορικές εταιρείες, βάλαμε μέσα και μία συγκεκριμένη πρόβλεψη επιστροφής πόρων μελλοντικά στο ελληνικό δημόσιο που και σε αυτό δικαιωθήκαμε.

Άρα, υπάρχουν συγκεκριμένες συμβάσεις, πάνω στις οποίες εδράζεται η σχέση μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Υπήρξαν «σκληρές» διαπραγματεύσεις, όχι εύκολες, ούτε ευθύγραμμες. Υπάρχει μία Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού, στην οποία κάθε φορά λογοδοτείς, για να μπορέσεις να προχωρήσεις σε αποζημιώσεις και σε κάθε περίπτωση επαναλαμβάνω, δείτε τα συγκρίσιμα μεγέθη. Στο εξωτερικό έδωσαν πολλαπλάσιους πόρους, για να στηρίξουν τα αεροδρόμιά τους. Εδώ, το καταφέραμε, θεωρώ με πολύ καλύτερο τρόπο.

Και μία τελευταία καταληκτική σκέψη. Ακούω σε όλη τη συζήτηση, ότι άργησε το ΜΕΤΡΟ να κατασκευαστεί και ταυτόχρονα ακούω να καθυστερήσει το Flyοver να γίνει. Εδώ υπάρχει μία αντίφαση. Από τη μία λέτε, επιταχύνετε τα έργα και από την άλλη καθυστερήστε τα έργα. Δεν μπορούμε να θέλουμε και τα δύο.

Θα πρέπει να υπάρχει μία ισορροπία, αλλά θα πρέπει αυτή η ισορροπία, επαναλαμβάνω, να εδράζεται στον ρεαλισμό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε και εμείς, κύριε Υπουργέ και θεωρούμε πολύ σημαντικό αυτό που είπατε για τον έλεγχο των γεφυρών στη χώρα μας που είναι αρκετές χιλιάδες και αντιπροσωπεύουν και ένα σημαντικό μέρος του οδικού μας δικτύου και ουδέποτε έχουν ελεγχθεί συνολικά, οργανωμένα, κ.λπ..

Θα κλείσουμε με δύο διευκρινιστικές ερωτήσεις και μόνο αυτές, γιατί ακολουθεί και η επόμενη συνεδρίαση. Να είναι κλειστού τύπου ερωτήσεις, κύριε Γιαννούλη. Μία από τον κ. Γιαννούλη, τον κύριο Βρεττό και την κυρία Παπαϊωάννου και κλείνουμε εδώ, γιατί ακολουθεί και η επόμενη συνεδρίαση.

Τον λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Δώστε μου τον ορισμό του τι σημαίνει κλειστού τύπου ερωτήσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα έπρεπε να το γνωρίζετε, κύριε Γιαννούλη. Σαφή και σύντομη ερώτηση, όσο σαφέστερη και συντομότερη.

 **ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Έχουμε πει και άλλη φορά ότι ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, ως ΣΥΡΙΖΑ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ, θα είμαστε επισπεύδουσα Αντιπολίτευση, αρκεί να μην προσβάλλεται η νοημοσύνη κανενός και δεν το απευθύνω ως ψόγο ή ως κατηγορία.

Πολλά από τα ερωτήματα που θέσαμε και εγώ και ο κ. Πάνας έμειναν αναπάντητα. Εν πάση περιπτώσει, ο χρόνος μάς έχει ξεπεράσει.

Θέλω να σας ρωτήσω κάτι συγκεκριμένο. Χρειάστηκε το τελευταίο διάστημα να προστεθούν άλλα 14 εκατομμύρια ευρώ, ως πρόσθετη δαπάνη, για το ζήτημα της απόσπασης και της αποκατάστασης των αρχαίων στην Βενιζέλου; Έχετε κάποιο συνολικό κόστος αυτή η ιδέα του Πρωθυπουργού και η αλλαγή πλεύσης, πόσο εκτιμάται και οικονομικά;

Και μία παράκληση που την μεταφέρω ως ευκαιρία της συνεύρεσης μας σήμερα. Θα επικαλεστούμε τη μαρτυρία του κ. Ταχιάου, γιατί ήμασταν «συνεπιβάτες». Έχετε αντιληφθεί το μέγεθος του προβλήματος, όχι των αεροπορικών εταιριών, αλλά των εταιριών επίγειας εξυπηρέτησης για τις τρομερές συνειδητές και τεχνητές ελλείψεις προσωπικού, που δυσχεραίνουν τη λειτουργία και την κίνηση εκατοντάδων χιλιάδων επιβατών, όχι μόνο το καλοκαίρι, αλλά και τον χειμώνα;

 Το τελευταίο, δεν ξέρω που το ακούσατε, αλλά το δίλημμα για την κυκλοφοριακή απεικόνιση της Θεσσαλονίκης είναι ότι η ταυτόχρονη κατασκευή Flyover, ημιτελές ή μη ολοκληρωμένο ΜΕΤΡΟ, ο ΟΑΣΘ στην κατάσταση που είναι και ο περιφερειακός, είναι «ναρκοπέδιο» για την καθημερινότητα του πολίτη, αλλά και για το περιβάλλον όσων αναπνέουμε και ζούμε στο κέντρο της Θεσσαλονίκης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Βρεττός.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΡΕΤΟΣ:** Όταν καταθέσαμε εμείς την Ερώτηση, με το αν η σύμβαση έχει υπόνοια σχετικά με έκτακτες συνθήκες, όπως αυτές αξιολογούνται και είναι προϊόν διαπραγμάτευσης στο ύψος, όπως είπε ο Υπουργός, εμείς δεν κάναμε αξιολόγηση. Απλώς, ρωτήσαμε αν στην επικείμενη σύμβαση που συζητάμε, υπάρχει τέτοια πρόνοια. Κατάλαβα ότι υπάρχει. Άρα, μετά είναι θέμα αξιολόγησης, κατά πόσον αυτές οι αποζημιώσεις είναι υπέρ του δημοσίου ή είναι πιο ισχυροί διαπραγματευτικά οι συμβασιούχοι.

Ήθελα, όμως, να πω και κάτι μετά τη διόρθωση που μου έκανε ο κ. Υφυπουργός και τον ευχαριστώ γι’ αυτό. Θα επαναφέρω, λοιπόν, το ερώτημα που ήταν ουσιαστικά, στα πλαίσια της λογοδοσίας της κοινοβουλευτικής και της κοινωνικής. Ποιος είναι ο τύπος αναλογίας του παραγόμενου έργου από τη ΣΤΑΣΥ για το 2021-2022, για να έχουμε και σύγκριση, μεταξύ των δύο διαφορετικών ετών και του λόγου μεταξύ μιας νέας σύμβασης για έντεκα χρόνια που ξεκινάτε για το ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης;

 Εμείς θέλουμε να αξιολογήσουμε αυτές τις δύο συμβάσεις και αν δεν έχετε πρόχειρα τα στοιχεία, είμαι βέβαιος ότι ο Υπουργός θα μου τα στείλει, για να μπορούμε να αξιολογήσουμε, τιμώντας την πρωτοβουλία του να λογοδοτεί δημόσια.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει η κ. Παπαϊωάννου από την Πλεύση Ελευθερίας.

**ΑΡΕΤΗ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ:** Ευχαριστώ πολύ.

Δεν είχα σκοπό να κάνω τέτοια ερώτηση σήμερα, γιατί ήταν έξω από την ατζέντα το flyover. Όμως, μιας που αναφέρθηκε και επειδή ξανά και ξανά ακούσαμε αυτό τον καιρό και σήμερα, ότι δεν θα υπάρχουν διόδια, πράγμα που είναι αλήθεια, θα ήθελα να επισημάνω, ότι το κράτος ανέλαβε να εξοφλεί για τριάντα χρόνια με πληρωμές διαθεσιμότητας. Αυτό θα επιβαρύνει τα δημοσιονομικά για τριάντα χρόνια και τις επόμενες κυβερνήσεις και γενεές. Δεν αναφέρθηκε αυτό το πράγμα και ούτε τονίστηκε. Παρουσιάστηκε ως, περίπου, χάρισμα ο flyover.

Αυτό ήθελα να τονίσω και σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Ταχιάος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Καταρχάς, στην κ. Παπαϊωάννου θα πω ότι η παραχώρηση είναι για 26 χρόνια. Τα τέσσερα είναι η Τ1 περίοδος κατασκευής, αλλά, προφανώς, τζάμπα δρόμος δεν υπάρχει. Κάποιος τον πληρώνει. Τον πληρώνει ο εργολάβος και ο εργολάβος πληρώνεται με πληρωμές διαθεσιμότητας.

Θα ήθελα να πάρετε υπόψη σας την Αττική Οδό. Στην Αττική Οδό και μάλιστα, ενόψει της παράδοσης στο ελληνικό δημόσιο του χρόνου ή στον παραχωρησιούχο απευθείας, εξαρτάται από τον χρονισμό της όλης διαδικασίας, βλέπετε ότι γίνεται και ανακατασκευή του οδοστρώματος. Σκεφτείτε ότι θα έχετε έναν δρόμο, που δεν θα έχει καμία σχέση, όπως και ο περιφερειακός, γιατί αναλαμβάνει ο εργολάβος και την αποκατάσταση του περιφερειακού, με αυτό που ζούμε, που είναι μία άθλια κατάσταση του περιφερειακού της Θεσσαλονίκης. Θα είναι δρόμοι που θα είναι άψογοι. Στα πρότυπα της Αττικής Οδού, θα παραδοθούν άψογοι στο δημόσιο και αν θέλει μετά να τους διαχειριστεί το δημόσιο ή αν υπάρξει άλλος παραχωρησιούχος, αυτό είναι άλλο θέμα. Όμως, τζάμπα δρόμος δεν γίνεται, κάποιος πληρώνει.

Σε ότι αφορά στην ερώτηση για τη συμπληρωματική σύμβαση που έγινε για τα αρχαία του ΜΕΤΡΟ της Θεσσαλονίκης, τα 14 εκατ., που είπε ο κ. Γιαννούλης. Πραγματικά, υπήρξε μία νέα συμπληρωματική σύμβαση, αλλά κύριε Γιαννούλη, αν και πραγματικά έχω προσπαθήσει να μην επιμείνω πάρα πολύ στο θέμα της Βενιζέλου σήμερα, θα σας πω το εξής. Τα αρχαία της Βενιζέλου και γενικώς τα αρχαία του ΜΕΤΡΟ για ένα μεγάλο διάστημα, ήταν ένα «παιχνίδι» πολιτικών εντυπώσεων στην πόλη. Στην πραγματικότητα, για την τύχη τους, για το μέλλον τους, για τη διαχείρισή τους, προγραμματισμός δεν υπήρχε.

Σήμερα τι κάνει η «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ»; Όχι μόνο αποκαθιστά τα αρχαία της Βενιζέλου, αλλά παραδίδει και έναν αρχαιολογικό χώρο στην Αγίας Σοφίας, το οποίο ήταν να το παραδώσει την άλλη εβδομάδα, ακόμα, βεβαίως, γίνεται η ανάδειξή τους, αλλά ως στεγασμένος χώρος παραδίδεται, που δεν προβλεπόταν, ούτε στην εργολαβία, ούτε στις αρχικές συμβάσεις διαχείρισης των αρχαίων για τον πολύ απλό λόγο, ότι επί προηγούμενης διοικήσεως της «Αττικό Μετρό», δηλαδή, πριν από την διοίκηση που διόρισε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, είχε συμφωνηθεί ότι ο χώρος αποδίδεται στην Εφορία Αρχαιοτήτων. Πάρτε τον και διαχειριστείτε τον εσείς. Το πάρτε τον και διαχειριστείτε τον εσείς, σήμαινε ότι θα ξεκινούσε η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ Θεσσαλονίκης και δίπλα στην έξοδο του σταθμού της Αγίας Σοφίας, στην Πλατεία Μακεδονομάχων, θα υπήρχε μία «χαβούζα». Κυριολεκτικά, γιατί δεν υπήρχε καμία πρόβλεψη.

Έρχεται, λοιπόν, η «Ελληνικό Μετρό», με τη συνδρομή φυσικά της Κυβέρνησης, γιατί εδώ συνέδραμαν και το Υπουργείο Υποδομών και το Υπουργείο Πολιτισμού και αποφασίζουν και στεγάζουν τον αρχαιολογικό χώρο και το ίδιο στέγαστρο αποτελεί και στέγαστρο του σταθμού. Προχωρούν σε επιπλέον ανασκαφή για την ανάδειξη του προβλήματος των ευρημάτων. Θυμάστε την επιπλέον ανασκαφή, γιατί έπρεπε να ξηλωθούν οι πάσσαλοι, να μπουν νέοι πάσσαλοι, δηλαδή, να γίνουν τέτοια διαφράγματα. Όλα αυτά κόστισαν.

Φυσικά, η ίδια η διαχείριση αρχαιοτήτων δεν περιορίστηκε εκεί. Γίνεται η μελέτη για την αποκατάσταση του Αλκαζάρ, του Χαμζά Μπέη Τζαμί, το οποίο ξέρετε ότι είναι μπροστά στο Καραβάν Σαράι και απέναντι από το Μπεζεστένι, ένα μνημείο που χάσκει σε απόσταση δέκα μέτρων από την έξοδο του σταθμού της Βενιζέλου. Έρχεται η «Αττικό Μετρό» πληρώνει τη μελέτη και έρχεται το Υπουργείο Πολιτισμού και το εντάσσει στον RRF, για να προχωρήσει η ανακατασκευή του. Πληρώνει τη μελέτη και κάποιες διαμορφώσεις στο υπόγειο Μουσείο Crossοver που γίνεται μπροστά στη Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου. Επαναλαμβάνω και πάλι ότι όλα αυτά δεν έγιναν τζάμπα. Όλα αυτά έγιναν με μία διαχείριση πολύ σημαντική.

Επίσης, μην ξεχνάτε ότι υπήρχε και κάτι ακόμη που πληρώνεται από τα λεφτά που λέτε. Ποιο είναι; Έχει συσσωρευτεί ένας μεγάλος όγκος αρχαιολογικών ευρημάτων. Νομίζω ότι είναι πάνω από 300.000 τα κινητά ευρήματα και είναι πάρα πολλά και αυτά που αποσπάστηκαν και έχουν εναποτεθεί σε υπαίθριο χώρο στο Καλοχώρι, σε δύο χώρους. Αυτά από την ώρα που λήγει η σύμβαση και φεύγει ο ανάδοχος, κάποιος πρέπει να τα διαχειριστεί. Με κάποιον τρόπο πρέπει να φυλαχθούν, με κάποιον τρόπο πρέπει να μεταφερθούν. Όλα αυτά είναι πράγματα που κοστίζουν που τα διαχειρίζεται οικονομικά η «Αττικό ΜΕΤΡΟ», αλλά το Υπουργείο Πολιτισμού είναι αυτό που κατευθύνει και καθοδηγεί τις ενέργειες του ΜΕΤΡΟ. Και αυτά ήταν πράγματα εκ των ουκ άνευ που έπρεπε να γίνουν.

 Νομίζω ότι δεν είναι καλό, ούτε από την πλευρά της πόλης, ούτε από την πλευρά της Αντιπολίτευσης, ούτε κανενός άλλου, να στέκεται με μία κριτική διάθεση -θα αποτελούσε μικροψυχία κάτι τέτοιο- απέναντι σε μία διαχείριση αρχαιοτήτων, η οποία έρχεται να αναδείξει έναν αρχαιολογικό πλούτο της πόλης και που πραγματικά αποτελεί προστιθέμενη αξία σε αυτή. Γι’ αυτό, λοιπόν, έγινε η συμπληρωματική σύμβαση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Η δεύτερη ερώτηση, όμως, αφορούσε και το συνολικό κόστος, τα 14 εκατ. και το 1,5 δις, περίπου, που εκτιμάτε. Είναι λάθος το ποσό; Είναι 1,5 δις ναι ή όχι; Πόσο είναι το κόστος της αλλαγής του Σταθμού Βενιζέλου, το επιπρόσθετο;

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτό δεν είναι πρόβλημα να σας το πω. Δεν νομίζω ότι υπερβαίνει αυτό που παρουσιάστηκε στην προηγούμενη συμπληρωματική σύμβαση. Το συνολικό κόστος, όμως, των αρχαιολογικών, είναι πάνω από 185 εκατομμύρια, αλλά θα σας πω το εξής. Το ποσοστό των δαπανών που αφορούν μεροκάματα - εργασία είναι πάνω από 85%.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υφυπουργέ.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, δύο καταληκτικές σκέψεις θα καταθέσω.

 Κύριε Παπαϊωάννου, πάλι βλέπω μία αντίφαση. Το κόμμα σας σταθερά, λέει ότι για οποιαδήποτε κρίση υπάρχει, να μην επιβαρύνεται ο πολίτης, αλλά να επιβαρυνθεί ο Προϋπολογισμός. Τώρα, επιβαρύνεται ο Προϋπολογισμός και δεν επιβαρύνεται ο πολίτης και εδώ κριτική. Δε μπορεί και από τη μία και από την άλλη να υπάρχει κριτική.

Ένα πρέπει να είναι το βασικό χαρακτηριστικό όλων μας σε αυτή την Αίθουσα. Ο Κρατικός Προϋπολογισμός να έχει τις δυνατότητες να στηρίξει πολιτικές με όρους οικονομικής αποτελεσματικότητας και κοινωνικής ανταποδοτικότητας. Ο Κρατικός Προϋπολογισμός με τη διαχείριση που έγινε τα τελευταία χρόνια, μπορεί να το κάνει.

Κύριε Γιαννούλη, επειδή μιλήσατε για το προσωπικό της επίγειας εξυπηρέτησης, προχθές είχα συνάντηση με φορείς, με επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται πάνω σε αυτό τον τομέα. Υπάρχει πρόβλημα. Υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, διότι μου είπαν για μισθούς, οι οποίοι είναι αρκετά ικανοποιητικοί και δεν βρίσκεται το ανθρώπινο κεφάλαιο. Το αντικείμενο της συνάντησης ήταν πώς θα συγχρωτιστούμε και θα συγχρονιστούμε με άλλα Υπουργεία, ώστε να επιταχύνουμε τη διαδικασία εύρεσης προσωπικού από το εξωτερικό, για να μπορέσουμε να βρούμε και σε αυτές τις εταιρείες. Είναι ένα πρόβλημα, το οποίο αντιμετωπίζουμε οριζόντια, σε όλη την Ελλάδα, σε πολλούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Και όχι μόνο η Ελλάδα και πολλές άλλες χώρες.

Άρα, μου είπαν για απολαβές και μισθούς. Προφανώς, δεν έχω δει με τα ίδια μου τα μάτια αυτό που μου είπαν, αλλά μου είπαν για ένα σοβαρό πρόβλημα, το οποίο δεν το ακούω για πρώτη φορά, ούτε και εσείς το ακούτε για πρώτη φορά, ούτε μόνο σε αυτόν τον κλάδο, από τον πρωτογενή, τον δευτερογενή και τον τριτογενή τομέα, το ακούμε κατά κόρον, υπάρχει έλλειψη ανθρώπινου κεφαλαίου.

Εκεί θα προσπαθήσουμε να δούμε, τουλάχιστον, στον βαθμό που εμείς έχουμε ευθύνη, ως Πολιτεία, τις βέλτιστες -πάντα θα λέω- εφικτές λύσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε πολύ και εμείς, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό, γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αθανασίου Χαράλαμπος, Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνίου Μαρία, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος (Λάκης), Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκη Σεβαστή (Σέβη), Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Καλαφάτης Σταύρος, Καππάτος Παναγής, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κόνσολας Εμμανουήλ (Μάνος), Κούβελας Δημήτριος, Κυριαζίδης Δημήτριος, Λαζαρίδης Μακάριος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Λοβέρδος Ιωάννης - Μιχαήλ (Γιάννης), Μαρκόπουλος Δημήτριος, Μπουκώρος Χρήστος, Παναγιωτόπουλος Νικόλαος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ (Μιχάλης), Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη - Βιλιάλη Μαρία - Ελένη (Μαριλένα), Στύλιος Γεώργιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χατζηβασιλείου Αναστάσιος (Τάσος), Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Κεδίκογλου Συμεών, Κόκκαλης Βασίλειος, Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Κατρίνης Μιχαήλ, Νικητιάδης Γεώργιος, Πάνας Απόστολος, Παρασύρης Φραγκίσκος (Φρέντυ), Χνάρης Εμμανουήλ, Χριστοδουλάκης Εμμανουήλ (Μανώλης), Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Μεταξάς Κωνσταντίνος Βασίλειος, Στολτίδης Λεωνίδας, Κουπελόγλου Συμεών, Χήτας Κωνσταντίνος, Βαλτογιάννης Διονύσιος, Δημητροκάλλης Ιωάννης, Βρεττός Νικόλαος, Καζαμίας Αλέξανδρος και Παπαϊωάννου Αρετή.

Τέλος και περί ώρα 17.50΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Η ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

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