**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, 22 Ιουλίου 2021, ημέρα Πέμπτη και ώρα 10.05΄, στην **Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. Τσαλδάρη» (223),** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνο Καραμανλή, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, προ της υπογραφής των Συμβάσεων, για τα έργα: α) «Εγνατία οδός: Λειτουργία και Συντήρηση του Αυτοκινητοδρόμου στον Δυτικό Τομέα και τον Κάθετο Άξονα Α29 (2020-2022)», με κωδικό αναφοράς 5823 και β) «Εγνατία οδός: Λειτουργία και Συντήρηση του Αυτοκινητοδρόμου στον Ανατολικό Τομέα και στους Κάθετους Άξονες A1, Α25 και Α23 (2020-2022)», με κωδικό αναφοράς 5824».

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

 Επίσης στη συνεδρίαση παρέστη ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εγνατίας Οδού Α.Ε., κ. Κωνσταντίνος Κουτσούκος.

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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη),Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Γκαρά Αναστασία (Νατάσα), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλή σας ημέρα.

Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου σήμερα έχουμε τη χαρά να έχουμε μαζί μας τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κύριο Κώστα Καραμανλή, ο οποίος σύμφωνα με το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής θα μας ενημερώσει για τις συμβάσεις που πάνε προς υπογραφή:

α)«Εγνατία οδός: Λειτουργία και Συντήρηση του Αυτοκινητοδρόμου στον Δυτικό Τομέα και τον Κάθετο Άξονα Α29 (2020-2022)», με κωδικό αναφοράς 5823 και

β) «Εγνατία οδός: Λειτουργία και Συντήρηση του Αυτοκινητοδρόμου στον Ανατολικό Τομέα και στους Κάθετους Άξονες A1, Α25 και Α23 (2020-2022)», με κωδικό αναφοράς 5824».

Μαζί με τον κύριο Υπουργό παρευρίσκεται ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, κύριος Γιώργος Καραγιάννης, καθώς επίσης και ο Διευθύνων Σύμβουλος της Εγνατίας Οδού, κύριος Κωνσταντίνος Κουτσούκος. Τους καλωσορίζουμε όλους.

Ο κύριος Υπουργός θα κάνει μια εισαγωγή και έπειτα θα δώσουμε το λόγο στους συναδέλφους, τους οποίους καλώ στο μεταξύ να εγγραφούν.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θέλετε να ξεκινήσω με το θέμα της Εγνατίας Οδού και μετά να πάμε στο θέμα της Καρδίτσας, ή θέλετε να συζητήσουμε και τα δύο κύριε Πρόεδρε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θα συζητήσουμε πρώτα για την Εγνατία Οδό και αμέσως μετά, στις 11.30΄,σε διαφορετική συνεδρίαση επειδή είναι εντελώς διαφορετικό το θέμα, θα συζητήσουμε για το δεύτερο θέμα.

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

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας.

Ερχόμαστε σήμερα στην Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου προκειμένου να σας ενημερώσουμε για τις δύο Συμβάσεις που πρόκειται να συνάψει η Εγνατία Οδός, καθώς και για την άλλη, εξαιρετικά σημαντική Σύμβαση που προχωρά το Υπουργείο, σχετικά με την αποκατάσταση των έργων στην Καρδίτσα.

Ας ξεκινήσουμε λοιπόν, όπως είπε και ο κύριος Πρόεδρος, με τις Συμβάσεις Συντήρησης της Εγνατίας Οδού οι οποίες έχουν παρόμοιο αντικείμενο.

Όπως γνωρίζουμε όλοι, η Εγνατία Οδός Α.Ε. διαχειρίζεται τη λειτουργία, τη συντήρηση ενός εκτεταμένου δικτύου αυτοκινητοδρόμων και οδικών αξόνων στη Βόρεια Ελλάδα, συνολικού μήκους 920 περίπου χιλιομέτρων. Ένα δίκτυο, το οποίο διέρχεται από 5 περιφέρειες και 12 νομούς και αποτελεί το πλέον σύνθετο της χώρας, με 50 χιλιόμετρα γεφυρών και 110 χιλιόμετρα σηράγγων που επιτηρούνται από έξι υπερσύγχρονα κέντρα ελέγχου.

Βέβαια, τα παλαιότερα τμήματα της Εγνατίας είναι ήδη 22 ετών, ενώ τα νεότερα τμήματα της Εγνατίας είναι περίπου 12 ετών. Αντιλαμβάνονται λοιπόν όσοι μας ακούν, ότι οι ανάγκες συντήρησης, αναβάθμισης και βελτίωσης του οδικού αυτού άξονα, καθίστανται διαρκώς αυξημένες. Συντηρήσεις, που η αλήθεια είναι ότι τα τελευταία 10 χρόνια, λόγω της οικονομικής κρίσης, έμειναν αρκετά πίσω. Συντηρήσεις, που κρίνονται απαραίτητες όχι μόνο για να διατηρείται ο δρόμος αυτός σε άριστη κατάσταση, αλλά, κυρίως γιατί πρέπει να πληροί όλες τις προδιαγραφές οδικής ασφάλειας.

Σε αυτό το πλαίσιο, λοιπόν, εντάσσονται και οι δύο Συμβάσεις που συζητάμε σήμερα, δεδομένου ότι οι εργασίες λειτουργίας και συντήρησης εκτελούνται σύμφωνα με την εγκεκριμένη στρατηγική της Εγνατίας Οδού.

Για την επόμενη λοιπόν χρονική περίοδο, το Διοικητικό Συμβούλιο της Εγνατίας Οδού, ενέκρινε την εκτέλεση των εργασιών για την κάλυψη των αναγκών της λειτουργίας και της συντήρησης του αυτοκινητοδρόμου, και των δύο καθέτων αξόνων.

Μιλάμε λοιπόν επί της ουσίας, για δύο εργολαβίες. Η πρώτη αφορά τον δυτικό τομέα δηλαδή, από την Ηγουμενίτσα μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο στο Κλειδί Ημαθίας, καθώς και τον κάθετο άξονα από την Δυτική Σιάτιστα, μέχρι τον συνοριακό σταθμό στην Κρυσταλλοπηγή.

Η δεύτερη αφορά τον ανατολικό τομέα, δηλαδή από το Κλειδί μέχρι το Τελωνείο των Κήπων. Σε αυτήν έχουμε τρεις κάθετους άξονες. Αυτόν από την Χαλάστρα μέχρι τον Μεθοριακό Σταθμό των Ευζώνων. Αυτόν από τον Λαγκαδά μέχρι τον Σταθμό του Προμαχώνα και αυτόν από την Κομοτηνή μέχρι τα Ελληνοβουλγαρικά Σύνορα.

Το αντικείμενο των συμβάσεων είναι κοινό και για τις δύο και αφορά εν συντομία πρώτον, εργασίες τεχνικής αστυνόμευσης για τυχόν φθορές στον δρόμο. Δεύτερον, τη συντήρηση και καθαρισμό της Οδού και των σηράγγων. Τρίτον, τη συντήρηση των ηλεκτρομηχανικών εγκαταστάσεων σε όλες τις υποδομές, στις εργασίες δηλαδή τόσο στην Οδό, όσο στις σήραγγες και στα κτήρια. Τέταρτον, τις λεγόμενες εργασίες βαριάς συντήρησης που αφορούν δομικές επισκευές και γεωτεχνικά έργα. Πέμπτον, περιπολίες ασφαλείας, αντιμετώπισης εκτάκτων καιρικών φαινομένων όπως οι αποχιονισμοί. Έκτον, εργασίες βελτίωσης και αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες δηλαδή, τις ηλεκτρονικές σημάνσεις, τις αναγραμμίσεις και τις αναβαθμίσεις των χώρων στάθμευσης.

Σημειώνω πως οι δύο διαγωνισμοί είχαν ως καταληκτική ημερομηνία κατάθεσης προσφορών την 23η Απριλίου του 2020. Όμως λόγω της πανδημίας, η Εγνατία Οδός αναγκάστηκε να τις μεταφέρει για τον Μάιο του 2020.

Υπέβαλαν, και για τις δύο, φακέλους προσφορών τρεις εταιρείες. Μειοδότρια εταιρεία και για τις δύο ήταν η εταιρεία «ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε.».

Για τον μεν δυτικό τομέα, που είχε προϋπολογισμό 75 εκατομμύρια, το ποσόν της σύμβασης έχει οριστεί στα 26 εκατομμύρια ευρώ. Για τον δε ανατολικό τομέα, που είχε προϋπολογισμό 65 εκατομμύρια, το ποσόν της σύμβασης ορίστηκε περίπου στα 23 εκατομμύρια ευρώ .

Σημειώνω ότι και οι δύο φάκελοι τους οποίους σας παρουσιάζουμε εδώ, φέρουν την έγκριση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Αυτά κύριε Πρόεδρε, για τα ζητήματα της Εγνατίας Οδού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστούμε πολύ για την ενημέρωση. Περνάμε στους συναδέλφους που έχουν ζητήσει να μιλήσουν.

Τον λόγο έχει η κυρία Αναστασία Γκαρά.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, την στιγμή που συνεδριάζουμε γνωρίζετε ότι στην Θεσσαλονίκη, δεκάδες φορείς και εκατοντάδες πολίτες, πραγματοποιούν συγκέντρωση διαμαρτυρίας αντιτιθέμενοι στην εγκληματική απόφαση της Κυβέρνησης να αποσπάσει τα αρχαία ευρήματα, προκειμένου να προχωρήσουν τα έργα του Μετρό.

Δύο στους τρεις πολίτες παράλληλα, σύμφωνα με δημοσκόπηση, διαφωνούν με την απόφασή σας αυτή. Επιστήμονες, μηχανικοί, αρχαιολόγοι, σας έχουν δώσει μια εναλλακτική και εφικτή πρόταση, προστατεύοντας την ιστορία και την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης, παράλληλα με τα έργα κατασκευής του Μετρό. Εργασίες που είχε σχεδιάσει, είχε δρομολογήσει η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, ωστόσο εσείς εδώ και πάρα πολύ καιρό, έχετε ακυρώσει και επιμένετε ιδεοληπτικά στην καταστροφή των αρχαίων.

Η πόλη μένει χωρίς τα έργα του Μετρό και οι μόνοι, οι οποίοι τελικά ωφελούνται είναι οι εργολάβοι. Αν συνυπολογίσουμε και τον τρόπο που έχετε επιλέξει να πορεύεστε τόσο εσείς, αλλά συνολικά και η Κυβέρνηση, σε ό,τι αφορά τις υποδομές, τις μεταφορές, τα δρομολογημένα έργα που καθυστερούν και τις απευθείας αναθέσεις, δυστυχώς, μας καθιστούν ιδιαίτερα επιφυλακτικούς. Διότι, όχι μόνον δεν δείχνετε να έχετε ενδιαφέρον για να προχωρήσουν κρίσιμα έργα, αλλά πορεύεσθε με σχέδιο την υποβάθμιση και το ξεπούλημα υποδομών, χωρίς αναπτυξιακό σχεδιασμό για την ελληνική κοινωνία, χωρίς στόχο προόδου.

Ακούσαμε με ενδιαφέρον την λιτή ενημέρωση την οποία κάνατε για την λειτουργία και την συντήρηση των τμημάτων της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων, έργα προφανώς αναγκαία τα οποία έχουν καθυστερήσει εδώ και πάρα πολλά χρόνια, με την κατάσταση κυρίως του οδοστρώματος να χειροτερεύει και να καθίσταται επικίνδυνο για τους διερχόμενους χρήστες.

Ωστόσο όπως λένε και τα έγγραφα, τα οποία έχετε επισυνάψει μαζί με την πρόσκληση για τη συνεδρίαση της Επιτροπής, έπρεπε να έχουν ξεκινήσει, τουλάχιστον, εδώ και ένα χρόνο.

Θα μου επιτρέψετε στο σημείο αυτό, να επαναλάβω την πάγια θέση του ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, πως υποστηρίζουμε κάθε αναπτυξιακή δράση η οποία γίνεται προς όφελος της χώρας και των πολιτών. Ωστόσο, η συναίνεσή μας αυτή δίνεται, και θα δίνεται μόνο υπό τις αυστηρές προϋποθέσεις της διαφάνειας και του δημοσίου συμφέροντος. Διαφάνεια, μία έννοια από την οποία τον τελευταίο καιρό έχετε πάρει αρκετές αποστάσεις ως Κυβέρνηση, και σε αυτό αιτιάζεται η δική μας πίεση και κριτική σε κάθε ευκαιρία και σε κάθε σύμβαση η οποία έρχεται προς συζήτηση.

Όπως γνωρίζετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Εγνατία σηκώνει ένα πολύ σημαντικό βάρος σε ό,τι αφορά τις μετακινήσεις, τον τουρισμό, το εμπόριο, τις επιχειρήσεις, τις εισαγωγές και τις εξαγωγές. Είναι το κρίσιμο εκείνο δίκτυο, το οποίο συνδέει αρκετές περιοχές της Βόρειας Ελλάδας τόσο μεταξύ τους όσο και με την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και με τις πύλες των γειτονικών χωρών. Πρώτο στοιχείο, και υποχρέωσή μας προφανώς, είναι η οδική ασφάλεια και η ασφαλής μετακίνηση των χρηστών, των οδηγών και των επαγγελματιών.

Δυστυχώς, τόσο ο Κεντρικός Άξονας, όσο και οι Κάθετοι, βρίσκονται σε πολύ κακή κατάσταση. Το έχουμε διαπιστώσει όλοι αυτό, με τα έργα συντήρησης να είναι πενιχρά, να καθυστερούν, ή τμήματα της Εγνατίας δυστυχώς, να μην έχουν συντηρηθεί ποτέ από την κατασκευή της. Γι’ αυτό και προφανώς, απαιτείται ένας καλός σχεδιασμός, αλλά και ένα αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση αυτών των έργων. Η εμπειρία μας από τις εργασίες στον Άξονα της Εγνατίας, δεν είναι ιδιαίτερα θετική. Για παράδειγμα, ο Κάθετος Άξονας του Έβρου, που έχω ιδία εμπειρία, έκανε σχεδόν 20 χρόνια για να ολοκληρωθεί, με το πιο επικίνδυνο τμήμα του, Μάνδρα – Ψαθάδες, να υλοποιείται και να παραδίδεται από την προηγούμενη Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Επιπλέον, απαιτείται ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών με παράλληλα σύγχρονα τεχνολογικά έργα. Απαιτείται η ενεργειακή αναβάθμιση του Άξονα στο πλαίσιο εξοικονόμησης της ενέργειας και του κόστους, αλλά και της παροχής βέλτιστων σύγχρονων υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις δύο συμβάσεις τις οποίες συζητάμε και μας ενημερώσατε σήμερα. Για τα έργα συντήρησης που χρηματοδοτούνται από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, «να είναι καλά» η ορθή διαχείριση της προηγούμενης Κυβέρνησης στα οικονομικά, «να είναι καλά» το μαξιλάρι του ΣΥΡΙΖΑ. Αρχικά, αναρωτιόμαστε γιατί έρχονται σήμερα, τέλη Ιουλίου, προς συζήτηση στη Βουλή, ενώ σύμφωνα με τα επισυναπτόμενα έγγραφα αναφέρεται ότι οι συμβάσεις έχουν υπογραφεί, αρχές Μαΐου. Ο Κανονισμός της Βουλής, όπως αναγράφεται και στην πρόσκληση της συνεδρίασης της Επιτροπής άλλωστε, υπαγορεύει την ενημέρωση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, πριν την υπογραφή των συμβάσεων. Επίσης, όπως γνωρίζουμε, και έχει επίσημα δηλωθεί, στόχος της Εγνατίας Α.Ε. ήταν οι συγκεκριμένες συμβάσεις να υπογραφούν το συντομότερο δυνατό, δηλαδή μέχρι το φθινόπωρο του 2020. Τελικά, έχουν υπογραφεί σχεδόν ένα χρόνο μετά, όπως μας αναφέρατε. Θα θέλαμε αναλυτικότερα, να μας εξηγήσετε για ποιο λόγο υπήρχε αυτή η καθυστέρηση; διότι ακόμη και εν μέσω πανδημίας, οι δημόσιοι διαγωνισμοί έτρεχαν κανονικά και μάλιστα πολλοί, υλοποιούνταν και πιο γρήγορα. Αναρωτιόμαστε, μήπως η καθυστέρηση αυτή συνδέεται και με τη διαδικασία του διαγωνισμού παραχώρησης της Εγνατίας. Σε αυτή την περίπτωση είναι απαραίτητες κάποιες διευκρινίσεις, διότι από την αρχή της προκήρυξης των διαγωνισμών συντήρησης, έχει τεθεί και δημόσια το ερώτημα για τη δική σας σπουδή να προχωρήσουν οι νέες διετείς συμβάσεις συντήρησης ενώ, παράλληλα, τρέχει και ο διαγωνισμός για την παραχώρηση της Εγνατίας. Τίθενται έτσι τα ερωτήματα, για το πώς θα συνυπάρξει ο νέος παραχωρησιούχος με την εταιρεία που θα τρέχει τη συντήρηση, για το αν έχετε υπολογίσει τα χρονοδιαγράμματα και τέλος, αν σχετίζεται η υπογραφή των δύο αυτών συμβάσεων την ίδια περίοδο που ανοίγουν οι οικονομικές προσφορές για την παραχώρηση της Εγνατίας και λίγες μέρες πριν έχουμε τον μειοδότη. Νομίζω ότι είναι αναγκαίες κάποιες διευκρινίσεις πάνω σε αυτά, διότι συμπίπτουν τα χρονοδιαγράμματα.

Ο Κάθετος Άξονας Α25 ενώ είχε ξεκινήσει από το 2001, ολοκληρώθηκε, όλως τυχαίως, το 2017 επί της προηγούμενης Κυβέρνησης. Αντίστοιχα, και ο Κάθετος Άξονας Α29 που συνδέει την Ελλάδα με την Αλβανία, ολοκληρώθηκε και αυτός το 2017, μαζί με όλα τα σημαντικά έργα που λίμναζαν επί δεκαετίες. Έργο που είχε μελέτη σκοπιμότητας από το 1996. Τόσο μεγάλες καθυστερήσεις είχαμε στην κατασκευή της Εγνατίας. Ωστόσο εδώ, στον Κάθετο Άξονα Α29, ανακύπτει ένα μεγάλο πρόβλημα το οποίο έχει τεθεί πάρα πολλές φορές ενώπιον σας και στο Ελληνικό Κοινοβούλιο από τους βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ. Το πρόβλημα ότι, η Περιφερειακή Ενότητα Φλώρινας παραμένει αποκομμένη και χωρίς διασύνδεση με την Εγνατία οδό με Κάθετο Άξονα. Πρόκειται για τη μοναδική περιοχή σε όλη τη Δυτική Μακεδονία που παραμένει αυτός ο αποκλεισμός κάτι το οποίο, όπως προείπα, έχουμε αναδείξει και με ερωτήσεις μας στο Κοινοβούλιο. Μέχρι στιγμής δεν υπάρχει καμία διαβεβαίωση, ότι για το έργο διασύνδεσης της Φλώρινας με Κάθετο Άξονα έχει βρεθεί κατάλληλη χρηματοδότηση, και αναρωτιόμαστε, αν με διαφορετική διαχείριση και αν γλιτώναμε τις απευθείας αναθέσεις, θα είχαν βρεθεί τα κατάλληλα χρήματα που θα αξιοποιούνταν προς όφελος σημαντικών έργων για αυτές τις περιοχές.

Κυρίες και κύριοι, με την ευκαιρία της συζήτησης θα μου επιτρέψετε να εκμεταλλευτώ και να αξιοποιήσω την παρουσία του Υπουργού. Σε ό,τι αφορά την Εγνατία Οδό θα ήθελα να βάλω άλλα δύο σημαντικά ζητήματα τα οποία χρήζουν ενημέρωσης και συζήτησης. Όπως είπαμε η Εγνατία Οδός, «σηκώνει» ένα πολύ σημαντικό οδικό φορτίο από βαρέα οχήματα, κυρίως επαγγελματικής χρήσης. Για παράδειγμα στον Έβρο, οι εισαγωγές και οι εξαγωγές από και προς την Τουρκία και τη Βουλγαρία μέσω της Εγνατίας Οδού, είναι ιδιαίτερα αυξημένες, γι’ αυτό και υπάρχει μεγάλη ανάγκη, αυτό το οδικό δίκτυο, στο σύνολό του, να συνοδεύεται και από αξιοπρεπείς και επαρκείς τελωνειακούς σταθμούς. Η αναβάθμιση, οι σύγχρονες τελωνειακές υποδομές, είναι άμεσα αναγκαίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση επισκεπτών οδικών επιχειρήσεων και επαγγελματιών. Καλό είναι να μας ενημερώσετε, σε συνεργασία και με την Εγνατία Οδό, ποιες εργασίες στοχεύετε να δρομολογήσετε για την αναβάθμιση των τελωνειακών σταθμών.

Επιπλέον, θα θέλαμε μία εκτενή ενημέρωση, το είπα και πριν, για την πορεία του διαγωνισμού παραχώρησης της Εγνατίας Οδού που υλοποιείται αυτό το διάστημα. Με ποιους όρους παραχωρείται, τι δεσμεύσεις αναλαμβάνει ο παραχωρησιούχος, τι πρόκειται να γίνει φυσικά με τα διόδια και το κόστος μετακίνησης, αλλά και το κόστος λειτουργίας του συγκεκριμένου δρόμου, διότι όλο το προηγούμενο διάστημα που είσαστε στην Αντιπολίτευση, τα στελέχη της Νέας Δημοκρατίας αντιδρούσαν σφόδρα στην εγκατάσταση νέων διοδίων στη Βόρεια Ελλάδα. Από τότε που αναλάβατε την Κυβέρνηση τα διόδια φυτρώνουν σαν τα μανιτάρια σε όλη την έκταση της Εγνατίας. Ουσιαστικά, υλοποιείτε κατά γράμμα την ΚΥΑ, του κυρίου Χρυσοχοΐδη του 2013 – 14, επιβαρύνοντας συνεχώς με κόστος τους πολίτες, αλλά και τις επιχειρήσεις. Παράλληλα, έχετε ακυρώσει τον διαγωνισμό για το σύστημα αναλογικών διοδίων που είχε σχεδιαστεί και είχε δρομολογηθεί επί ΣΥΡΙΖΑ και στο οποίο είχε συμφωνήσει και η πλειονότητα των παραγωγικών και τοπικών φορέων της Βόρειας Ελλάδας από όπου διέρχεται η Εγνατία οδός, χαρακτηρίζοντάς το ως το πιο δίκαιο σύστημα σε σχέση με αυτό που λειτουργεί αυτή τη στιγμή, καθώς ο χρήστης πληρώνει αναλογικά ανάλογα με τα χιλιόμετρα τα οποία διανύει.

Επιπλέον, ακυρώθηκε και νομοθετημένο μέτρο του τέλους εισόδου και χρήσης στους συνοριακούς σταθμούς της χώρας, τέλος χρήσης για τη διέλευση των ξένων επισκεπτών, το οποίο σας καλούμε να επανεξετάσετε. Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, κι ευχαριστώ πολύ για την ανοχή του χρόνου, θα ήθελα να πω ότι, με προσωρινή απόφαση συνεχίζετε μεν την πολιτική του ΣΥΡΙΖΑ απαλλαγής των μόνιμων κατοίκων ή των ευπαθών ομάδων στα διόδια. Αυτό όμως, δεν συμβαίνει σε όλη την Βόρεια Ελλάδα, ούτε σε όλους τους σταθμούς και κυρίως, στους νέους σταθμούς διοδίων που λειτουργούν. Για παράδειγμα, στα διόδια του Λαγκάδα που πρόσφατα άνοιξαν αυτή την εβδομάδα, ακόμη και πολύ πρωινές ώρες που ο κόσμος πηγαίνει στη δουλειά του, η αναμονή είναι έως και 45 λεπτά. Σας είχαμε προτείνει να έχουν απαλλαγή οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι, αλλά εσείς έχετε δηλώσει αναρμόδιος για το συγκεκριμένο. Οπότε και πάλι σας καλούμε να ακολουθήσετε αυτήν την πολιτική στο σύνολο των σταθμών διοδίων της Εγνατίας.

Αναρωτιόμαστε όμως, ποια τιμολογιακή πολιτική θα ακολουθήσετε σήμερα και τις επόμενες μέρες, αλλά και μετά την παραχώρηση της Εγνατίας, τι έχει συμφωνηθεί, καθώς εργαζόμενοι και μόνιμοι κάτοικοι θα έχουν ελεύθερη διέλευση στα διόδια που βρίσκονται εντός του Έβρου, για παράδειγμα στη Μέστη, στη Θεσπρωτία αλλά και στους υπόλοιπους σταθμούς. Δεν είναι ίση η μεταχείριση.

Εν κατακλείδι, παρατηρούμε περίεργες καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των συμβάσεων έργων, τη σύμπτωση, τη χρονική σύμπτωση, με την εξέλιξη του διαγωνισμού παραχώρησης της Εγνατίας. Όμως, παρατηρούμε στο σύνολο και σημαντικά ζητήματα συγκέντρωσης κατασκευαστικής αγοράς και παραχωρήσεων. Οφείλουμε να προσέξουμε ιδιαίτερα αυτό το θέμα και η πολιτεία να πράξει τα δέοντα.

Ευχαριστώ και αναμένω τις απαντήσεις και τις διευκρινήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Αντωνιάδης, έχει το λόγο.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θέλω να καλωσορίσω μαζί με τον Υπουργό και τους συνεργάτες του, τον κ. Καραγιάννη και τον κ. Κουτσούκο. Εξαίρετοι συνεργάτες και πολύτιμοι για το έργο το οποίο παράγετε.

Για πρώτη φορά, θέλω και εγώ δημοσίως, να εξάρω το έργο του Υπουργείου Υποδομών στο πρόσωπο του Υπουργού. Τα εύσημα αποδίδονται τόσο σε όλους τους συνεργάτες και τους τεχνοκράτες των Υπουργείων, όσο και στους συνεργάτες του Υπουργού και στον ίδιο τον Υπουργό, γιατί όντως, έχει παραχθεί έργο σε αυτή τη διετία. Έργα τα οποία ξεμπλόκαραν, έργα βαλτωμένα, τα οποία βλέπουμε ότι μπαίνουν στην τροχιά της υλοποίησης.

Εννοείται ότι και για τις δύο συμβάσεις συμφωνούμε απόλυτα. Τη μία μάλιστα σύμβαση, που αφορά το Νομό Φλώρινας αφού φτάνει μέχρι την Κρυσταλλοπηγή και πρόκειται για τον μεθοριακό Φλώρινας – Αλβανίας, και την άλλη σύμβαση η οποία αναφέρθηκε.

Θέλω να κάνω δυο επισημάνσεις, κύριε Υπουργέ. Γνωρίζετε καλά και ξέρω ότι καταβάλλετε και εσείς προσπάθειες, αφού η Εγνατία αποτελεί ένα πολύτιμο εργαλείο για όλη τη Βόρεια Ελλάδα. Πρέπει οπωσδήποτε να βρεθεί ο τρόπος να ενισχυθεί. Με οποιονδήποτε τρόπο, είτε σε προσωπικό είτε σε κονδύλια, αφού η Εγνατία είναι το κλειδί της ανάπτυξης για τη Βόρεια Ελλάδα.

Από το ανθρώπινο δυναμικό λόγω συνταξιοδότησης, μεγάλο μέρος έχει φύγει και γι’ αυτό υπάρχουν κάποια προβλήματα. Όλοι εμείς οι βορειοελλαδίτες, θέλουμε οπωσδήποτε να βρεθεί ένας τρόπος ώστε να γίνει λειτουργική. Ο χρόνος είναι αμείλικτος, οι προθεσμίες τρέχουν και άρα την έχουμε ανάγκη.

Δε θα αναφερόμουν τώρα, αλλά επειδή ειπώθηκε νωρίτερα, θέλω κατ’ αρχάς να πω ότι για τον κάθετο άξονα Φλώρινας – Πτολεμαΐδας, Φλώρινας – Εγνατίας, έχουμε κάνει πάρα πολλές συσκέψεις με τον κ. Υπουργό. Γνωρίζω την αγωνία και του ιδίου να εξευρεθούν οι πόροι. Σας μεταφέρω παράλληλα και την αγωνία των συμπατριωτών. Είναι το πρώτο, το μόνο και το κύριο θέμα, που εδώ και δεκαετίες απασχολεί το νομό.

Εδώ όμως, υπάρχει και ένα παράδοξο κύριε Υπουργέ. Από τη Φλώρινα, προς τα σύνορα με τη ΦΥΡΟΜ, ο μεθοριακός σταθμός Νίκης που απέχει 17 χιλιόμετρα, διαθέτει κάθετο άξονα που όμως από κει και κάτω δεν υπάρχει. Ξέρετε ότι όλες αυτές οι περιοχές που συνορεύουν με τις βόρειες γειτονικές χώρες υφίστανται οικονομική αιμορραγία. Αυτό ισχύει και στη Βουλγαρία και στα σύνορα με την Τουρκία και παντού. Ουσιαστικά, κάνοντας τετράεθνο δρόμο προς τη ΦΥΡΟΜ, αυτά τα 17 χιλιόμετρα, είναι σαν να λέμε στην τοπική αγορά και τους καταναλωτές της Φλώρινας «πηγαίνετε δίπλα, σε τρία λεπτά είστε στη ΦΥΡΟΜ, ψωνίζετε και γυρίζετε πίσω» έχοντάς τους αποκομμένος από την ενδοχώρα.

Εγώ, επίσης, θα σας πω ότι αναφέρετε τους δώδεκα άμεσα νομούς. Δεκαεννιά είναι οι νομοί που και έμμεσα έχουν σχέσεις, όπως η Φλώρινα με την Εγνατία και από τους 19 έχει μείνει μόνο η Φλώρινα. Γνωρίζεται ότι μαστίζεται από τη μεταλιγνιτική περίοδο, έχουν κλείσει ήδη δύο μονάδες από πέρσι του Αμύνταιου, και έχει φύγει πολύς κόσμος στο εξωτερικό. Πρέπει οπωσδήποτε, και το ξέρω ότι προσπαθείτε, να βρεθεί ένας τρόπος χρηματοδότησης. Ακόμα κι αν μπορεί να γίνει από το Ταμείο της Δίκαιης Μετάβασης, που είναι 1,7 δισεκατομμύρια, αν δικαιούμαστε βέβαια να το κάνουμε. Τα χρήματα υπάρχουν, να πάνε από εκεί, από τις εκπτώσεις του Ε65, του ΒΟΑΚ ή του Μετρό.

Από κάπου να βρεθεί ένας τρόπος και είμαι σίγουρος ότι θα βρεθεί. Είμαστε σε επαφή και νομίζω ότι μέχρι το Σεπτέμβριο, κάποια στιγμή εν πάση περιπτώσει, θα δώσουμε μία λύση για ένα πολύ σημαντικό θέμα. Δε μπορώ να φανταστώ ότι θα τελειώσει η θητεία και δε θα βρεθεί μια τέτοια λύση για τον μοναδικό νομό, επαναλαμβάνω, από τους δεκαεννιά από τον Έβρο μέχρι και την Ηγουμενίτσα, που δεν έχει κάθετη σύνδεση.

Να επαναλάβω και στους συμπολίτες μας, οι οποίοι τυχόν μας παρακολουθούν, ότι ήδη αυτόν τον χρόνο έχουμε κάνει πάρα πολλές συναντήσεις με τον κ. Υπουργό. Ξέρω ότι και το επιτελείο του και ο ίδιος διακατέχεται από την ίδια με τη δική μου αγωνία και ψάχνουμε να βρούμε τρόπο χρηματοδότησης.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Γκόκας, έχει το λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε τις δύο συμβάσεις, για το έργο συντήρησης και λειτουργίας του συνόλου της Εγνατίας Οδού και των κάθετων αξόνων.

Είναι μια διαδικασία αυτή η ενημέρωση της Βουλής, που έχει θεσμοθετηθεί για όλες τις μεγάλες δημόσιες συμβάσεις από το 2012 -2013 και έπειτα. Βέβαια και σύμφωνα με τον Κανονισμό της Βουλής, προ των υπογραφών της σύμβασης πρέπει να γίνεται αυτή η συζήτηση. Εδώ, βέβαια, έγινε το ερώτημα από τη συνάδελφο πριν και το επαναλαμβάνω. Έχει υπογραφεί η σύμβαση από το Μάιο, μετά από μια πολύμηνη διαδικασία και έχουμε σήμερα τη συζήτηση στην Επιτροπή. Δεν γνωρίζω τους λόγους της καθυστέρησης του διαγωνισμού αλλά και αυτής της διαδικασίας. Παρακαλώ τον κ. Υπουργό να μας ενημερώσει, παίρνοντας το λόγο στη δευτερολογία του.

Το δεύτερο θέμα αφορά στο ίδιο το έργο, διότι αποτελεί μια υποχρέωση, ούτως ή άλλως να διατηρείται ο αυτοκινητόδρομος σε καλή κατάσταση, και για την καλύτερη υπηρεσία και την ασφάλεια στην κυκλοφορία για τους πολίτες. Επιπλέον γιατί, απ’ ότι γνωρίζουμε, είναι και ένας όρος του ΤΑΙΠΕΔ να γίνεται με αυτόν τον τρόπο πλέον η διαδικασία της συντήρησης και της λειτουργίας, μέσω διαγωνισμών και με υποχρέωση να διατηρείται ο δρόμος σε καλή κατάσταση, ενόψει της διαδικασίας παραχώρησης που προγραμματίζεται.

Βέβαια, οι ανάγκες των βελτιώσεων, της συντήρησης και των αναβαθμίσεων των συστημάτων, είναι αυξημένες, διότι περνάνε τα χρόνια από την κατασκευή του έργου. Προφανώς, υπάρχουν και άλλα θέματα που σχετίζονται με τη λειτουργία και τη λειτουργικότητα αυτής της οδού, όπως παραδείγματος χάριν, οι σταθμοί εξυπηρέτησης, που δεν είναι επαρκείς στον αριθμό, αλλά και υστερούν σε σχέση με τους καινούργιους σταθμούς που κατασκευάζονται στους νέους αυτοκινητόδρομους. Από κει και πέρα, παρατηρούμε ότι οι εκπτώσεις και στα δύο αυτά έργα είναι πολύ μεγάλες. Μεγάλες ήταν και στις προηγούμενες διαδικασίες διαγωνισμών, απ’ ότι γνωρίζω, αλλά τώρα είναι ακόμα μεγαλύτερες.

Επομένως, εδώ προκύπτει ένα εύλογο ερώτημα. Κατά πόσο όλα αυτά έχουν ληφθεί υπόψη για την αξιολόγηση των προσφορών που γίνονται στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης, αλλά και σε συνδυασμό με το κόστος της λειτουργίας και συντήρησης που αφορά στην Εγνατία οδό.

Θα θέλαμε εδώ και κάποια συγκριτικά στοιχεία, αν υπάρχουν, σε σχέση με τους άλλους αυτοκινητόδρομους, διότι με τις προσφορές που έχουμε, προκύπτει ένα κόστος 19,5 εκατομμυρίων ανά έτος. Στα 1.000 χιλιόμετρα είναι 19.500 ευρώ ανά έτος και ανά χιλιόμετρο, με βάση τις προσφορές.

Υπάρχουν και άλλα κοστολόγια που αφορούν στις δαπάνες της βαριάς συντήρησης, της ηλεκτρικής ενέργειας, για τη δαπάνη λειτουργίας των σταθμών των διοδίων και ούτω καθεξής. Αυτά, δεν ξέρω κατά πόσον έχουν ληφθεί υπόψη για να αξιολογηθούν οι προσφορές που έχουν δοθεί, έχουν ήδη ανοιχθεί και δεν ξέρουμε τα αποτελέσματα σε σχέση με την Εγνατία Οδό.

Με την ευκαιρία, θα θέλαμε όποια ενημέρωση υπάρχει, προκειμένου να δούμε πώς προχωρά αυτή η διαδικασία. Όμως, είναι σημαντικό το πως λαμβάνονται υπόψιν αυτές οι μεγάλες εκπτώσεις, αυτό το κόστος, για να δούμε πώς θα αξιολογηθούν οι προσφορές, δηλαδή, τα χρήματα που θα πάρει το δημόσιο. Διότι, είχα πει και σε προηγούμενη συζήτηση ότι από όταν δρομολογήθηκε αυτό το έργο έχουν περάσει πάρα πολλά χρόνια και έχουν αλλάξει πολλά πράγματα.

Υπάρχει μια μελέτη για εναλλακτικές λύσεις, η οποία έχει εκπονηθεί με πρωτοβουλία του Συλλόγου Εργαζομένων και δεν ξέρω κατά πόσο έχουν αναλυθεί τα στοιχεία που αφορούν, και στα περιθώρια που υπάρχουν, για έσοδα του δημοσίου από άλλους εναλλακτικούς τρόπους διαχείρισης, από το δημόσιο, από ΣΔΙΤ, με λιγότερους χρόνους συμβάσεων και κυρίως, σε σχέση με τα διόδια. Τα διόδια πράγματι είναι αυτή τη στιγμή στα 3 λεπτά, και είναι θετικό αυτό, αλλά σε λίγους μήνες θα πάνε στα 5 λεπτά και μετά θα φτάσουν στα 6,3 λεπτά το χιλιόμετρο, όπως είναι και για τους άλλους αυτοκινητόδρομους.

Εδώ, υπάρχει ένα ερώτημα. Κατά πόσον έχουν αξιολογηθεί αυτές οι τιμές των διοδίων για την Εγνατία Οδό που έχει κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο με 7 δισεκατομμύρια περίπου κόστος; βεβαίως, τεράστιας στρατηγικής, γεωπολιτικής, αλλά και αναπτυξιακής σημασίας για τη χώρα. Όμως το να πηγαίνουμε σε μια τιμή ενιαίας, πάνω κάτω, για όλους τους αυτοκινητόδρομους, άσχετα με τον τρόπο με τον οποίο, κατασκευάστηκαν, ή τα κεφάλαια που έχουν επενδυθεί από το δημόσιο ή από ιδιώτες, είναι ένα θέμα που θα πρέπει κάποια στιγμή να διευκρινιστεί.

Και επαναλαμβάνω σε σχέση με το διαγωνισμό, την ενημέρωση που θα πρέπει να υπάρχει. Βεβαίως και εάν εξετάζονται με βάση τις προσφορές που ίσως έχετε υπόψη ή που θα δοθούν. Εάν οι προσφορές αυτές δώσουν το περιθώριο και τη δυνατότητα για ένα προβληματισμό, για μια αξιολόγηση σε σχέση, με τα πραγματικά κόστη με τα διόδια, ούτως ώστε να δούμε τι είναι τελικά συμφέρον για το ελληνικό δημόσιο. Διότι, η μελέτη που έχει δοθεί σε γνώση όλων μας, με το μισό κόστος των διοδίων προβλέπει πολύ υψηλότερα έσοδα για το δημόσιο με άλλους τρόπους διαχείρισης. Άρα, θα πρέπει αυτά να αξιολογηθούν με βάση τα νέα δεδομένα που υπάρχουν.

Κλείνοντας και πάλι σε σχέση με το έργο παραχώρησης και το μέλλον της «Εγνατίας Οδού Α.Ε.» θα ήθελα να ρωτήσω εάν τελικά η εποπτεία, ο έλεγχος της σύμβασης παραχώρησης θα είναι στην «Εγνατία Οδό Α.Ε.», δεδομένης της εμπειρίας που έχει, της τεχνογνωσίας που έχει αποκτήσει όλα αυτά τα χρόνια, αλλά και της γνώσης αυτού καθαυτού του έργου το οποίο έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί από την ίδια την εταιρεία.

Θα θέλαμε, επίσης, να γίνει μια συζήτηση και να δούμε εάν υπάρχει αυτή η πρόβλεψη ή αν δεν υπάρχει, πώς θα μπορέσει να συμπεριληφθεί στο πλαίσιο λειτουργίας αυτού του έργου. Εφόσον τελικά οδηγηθούμε και ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία, για την οποία, επαναλαμβάνω ότι εφόσον έχουμε τα αποτελέσματα, θα πρέπει οπωσδήποτε να αξιολογηθεί και να το συζητήσουμε, για να δούμε αν προχωράμε σωστά υπέρ του δημοσίου συμφέροντος. Ευχαριστώ.

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

**ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Πρέπει να πούμε ότι εν μέσω πανδημίας, με τον ελληνικό λαό να βρίσκεται αντιμέτωπος με μια τραγική κατάσταση στο δημόσιο σύστημα υγείας με τραγικές ελλείψεις, βρίσκεται αντιμέτωπος και με μια νέα επίθεση στα δικαιώματα και τα εισοδήματα του. Η Κυβέρνηση, το Υπουργείο, το ΤΑΙΠΕΔ, συνεχίζουν να τρέχουν το διαγωνισμό παραχώρησης της Εγνατίας Οδού και των καθέτων αξόνων. Ενός πάγιου απίστευτης αξίας 7 δισεκατομμυρίων ευρώ, περιουσία του ελληνικού λαού.

Προς την πορεία της πλήρους ιδιωτικοποίησης της Εγνατίας Οδού μετά την παράδοση του αυτοκινητόδρομου στο ΤΑΙΠΕΔ, τον πολλαπλασιασμό των σταθμών διοδίων, τη σταδιακή αύξηση του αντιτίμου ανά χιλιόμετρο, την αξιοποίηση μέρους των εσόδων από τους κάθετους άξονες για την αποπληρωμή του δημόσιου χρέους, για το οποίο δεν οφείλει ευρώ ο λαός μας, αλλά τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων και η σημερινή συζήτηση για τη δράση των επιχειρηματικών ομίλων το αποδεικνύει με όλους τους τρόπους.

Μετά την ικανοποίηση από την Κυβέρνηση και το Υπουργείο Υποδομών, των αιτημάτων των ιδιωτικών εταιρειών εκμετάλλευσης των αυτοκινητοδρόμων, να αποζημιωθούν με δεκάδες εκατομμύρια ευρώ χρήματα του λαού μας, άκουσον άκουσον, για τα διαφυγόντα κέρδη, λόγω του ότι ο κόσμος δεν κινείται στους αυτοκινητόδρομους, αποδεικνύεται λοιπόν και σε αυτή την περίπτωση ότι, «λεφτόδεντρα» υπάρχουν. Όχι όμως για να σωθεί ο λαός μας από την πανδημία, τη φτώχεια και την εξαθλίωση. Υπάρχουν αποκλειστικά για τις τσέπες μιας χούφτας επιχειρηματικών ομίλων.

Ενώ λοιπόν, ΣΥΡΙΖΑ και Νέα Δημοκρατία φτιάξατε την τούρτα για τα γενέθλια της απίστευτης κερδοφορίας που θα προκύψει για τον επιχειρηματικό όμιλο που θα βάλει στο χέρι συνολικά τον αυτοκινητόδρομο μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού παραχώρησης, μέσα φυσικά από το ξεζούμισμα του λαού μας πάνω στην ανάγκη του για τη μετακίνηση, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας βάζει και το κερασάκι στην τούρτα. Πάλι με τα χρήματα του λαού μας, μέσω των συμβάσεων που σήμερα συζητάμε, πάλι δεκάδες εκατομμύρια κέρδη ουσιαστικά για τον επιχειρηματικό όμιλο που αναλαμβάνει. Θα παραδώσετε τον αυτοκινητόδρομο «κουφέτο» ανανεωμένο, μετά τις επισκευές και τη συντήρηση, να παράγει μόνο κέρδη, χωρίς έξοδα και ρίσκα για τον επιχειρηματικό όμιλο που θα τον πάρει, αλλά και άπιαστο όνειρο για όλο και μεγαλύτερη πλειοψηφία του λαού μας και για την ανάγκη και των πιο απλών μετακινήσεων που πολλαπλασιάζονται κιόλας, μια και συνεχώς κλείνουν και συγχωνεύονται δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, ασφαλιστικές υπηρεσίες και παράλληλα, το εισόδημα καταβαραθρώνεται από την ακρίβεια, την ανεργία, την απλήρωτη δουλειά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα και πάνω στην Εγνατία Οδό είναι η Σιάτιστα, με τα παράπλευρα διόδια σε έναν πληθυσμό που έχει τσακιστεί από την απολιγνιτοποίηση, την κρίση στη γούνα και το κλείσιμο όλων αυτών των υπηρεσιών που έχει ανάγκη να καλύπτει τις ανάγκες του.

Νομίζουμε ότι πρέπει να γίνει μια αναφορά στην αναντιστοιχία του προϋπολογισμού του έργου, με τον μειοδότη να καταθέτει προσφορά σχεδόν στο ένα τρίτο αυτής, και εδώ αναρωτιέται κανείς πώς θα γίνει αυτό. Δηλαδή, θα κάνει το μισό έργο; Θα κάνει πρόχειρη δουλειά; Θα τσακίσει εργατικά δικαιώματα; Θα ανοίξει το δρόμο μετά για εκβιασμούς στο δημόσιο για αποζημιώσεις; Η πείρα δείχνει ότι σε τέτοιου είδους έργα όλα αυτά είναι αντικειμενική πραγματικότητα και ισχύουν μαζί.

Διαχρονικά από την κατασκευή και λειτουργία της Εγνατίας Οδού βγήκαν πολλαπλά κερδισμένοι οι επιχειρηματικοί όμιλοι, από την κατασκευή και την ανάληψη της ετήσιας συντήρησης, αλλά και οι τράπεζες. Αποδεικνύεται και στη συγκεκριμένη περίπτωση ότι τα λεγόμενα εμβληματικά έργα φορτώνονται δύο και τρεις φορές στις πλάτες του ελληνικού λαού. Αποκαλύπτεται και ο ρόλος του κράτους, συλλογικού καπιταλιστή, που αφού ανέλαβε την κατασκευή ενός σύνθετου και δύσκολου έργο, τώρα τα παραδίδει προς εκμετάλλευση στους επιχειρηματικούς ομίλους για να βρουν κερδοφόρα διέξοδο τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαιά τους.

Αποδεικνύεται, όμως και για άλλη μια φορά, η επικαιρότητα της πρότασης που καταθέτει ως λύση το Κομουνιστικό Κόμμα Ελλάδος στο λαό, για την κοινωνικοποίηση των συγκεντρωμένων μέσων παραγωγής, των μεταφορικών υποδομών, για την ένταξη του σχεδιασμού της κατασκευής, της συντήρησης, της λειτουργίας και της συνεχούς αναβάθμισης των υποδομών, όπως οι αυτοκινητόδρομοι, στον επιστημονικό κεντρικό σχεδιασμό της οικονομίας και βέβαια, στην αξιοποίηση του έμπειρου επιστημονικού και εργατοτεχνικού προσωπικού, όπως αυτού της Εγνατίας Οδού, στην υπηρεσία των μεγάλων αναγκών του λαού μας και για μεγάλα έργα αντιπλημμυρικής, αντισεισμικής θωράκισης κ.ά. και όχι, στην απαξίωσή τους, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της άναρχης οικονομίας που υπηρετείτε, που έχει βάση μόνο το κέρδος και σαπίζει οτιδήποτε αποτελεί εξέλιξη. Ευχαριστώ.

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

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

Η Σύμβαση αφορά στην κάλυψη της συντήρησης της Εγνατίας Οδού και μερικών από τους κάθετους άξονες της, για διάστημα δύο ετών 2020 - 2022 και έχουμε 2021, μέσω των εξής δύο εργολαβιών. Πρώτον, του Δυτικού Τομέα και του Κάθετου Άξονα Α29, Σιάτιστα - Κρυσταλλοπηγή, προϋπολογισμού 75 εκατομμυρίων μαζί με το ΦΠΑ και δεύτερον, του Ανατολικού Τομέα και των Κάθετων Αξόνων Α1, Χαλάστρα - Εύζωνοι, Α25 Λαγκαδάς – Σέρρες - Προμαχώνας και Α23 Κομοτηνή – Νυμφαία, προϋπολογισμού 65 εκατομμυρίων ευρώ μαζί με ΦΠΑ. Το θέμα μας είναι γνωστό, αφού έχουμε μελετήσει την Εγνατία και υποβάλαμε ερωτήσεις στα πλαίσια του σχεδιαζόμενου ξεπουλήματος και της εμπλοκής του ΤΑΙΠΕΔ στα έσοδα των διοδίων, παρά το ότι η Εγνατία Οδός ανήκει λογιστικά εξολοκλήρου στο δημόσιο και όχι στο υπερταμείο των ξένων.

Όπως είχαμε αναλύσει στην ερώτησή μας η Εγνατία Οδός, η οποία είναι κερδοφόρος, έχει έξοδα που αφορούν στα εξής:

Πρώτον, το κόστος συντήρησης των παγίων, ύψους περίπου 77 εκατομμύρια ευρώ ετήσια προ εκπτώσεων, με βάση τη Σύμβαση Συντήρησης του 2018, που για δύο χρόνια ανερχόταν σε 145 εκατομμύρια και την είχε αναλάβει η Άκτωρ, με έκπτωση της τάξεως του 60% και δεύτερον, το κόστος διαχείρισης των διοδίων ύψους 35 έως 40 εκατομμυρίων ετησίως, με βάση τον πρόσφατο διαγωνισμό που περιλαμβάνει 16 έως 20 διόδια και που είχε επίσης προσκομισθεί στη Βουλή. Η παρούσα εργολαβία κατακυρώθηκε επίσης στην Άκτωρ με την πολύ υψηλή έκπτωση του 65,7%, το είπε και ο συνάδελφος και στις δύο. Επομένως, το ποσό έχει ως εξής: για τον Δυτικό Τομέα 25.940.575 ευρώ με ΦΠΑ και για τον Ανατολικό Τομέα 22.436.558 ευρώ, επίσης με ΦΠΑ.

Εν προκειμένω, έχουμε δύο παρατηρήσεις. Πρώτον, η προηγούμενη σύμβαση συντήρησης ήταν προϋπολογισμού 145 εκατομμυρίων με έκπτωση της τάξης του 60% και η παρούσα συνολικά 140 εκατομμυρίων με έκπτωση της τάξης του 65%, ενώ και οι δύο έχουν διάρκεια δύο χρόνια. Ο προϋπολογισμός μειώθηκε κατά 5 εκατομμύρια. Φαίνεται περίεργο αφού λογικά, επειδή έχει περάσει περισσότερος χρόνος από την έναρξη λειτουργίας, θα έπρεπε να αυξάνεται το κόστος συντήρησης, εκτός εάν βέβαια έκανε καλή δουλειά η Άκτωρ στην προηγούμενη σύμβαση, οπότε τα πράγματα είναι ευκολότερα ή εάν δεν είχε πολλή χρήση η Εγνατία. Από την άλλη πλευρά εάν ισχύει η μείωση των εξόδων συντήρησης, καταλαβαίνει κανείς πόσο μεγάλη αξία έχει η Εγνατία. Ακόμη κι αν ξεπουληθεί με κριτήριο τα μελλοντικά έσοδα και όχι την αξία των παγίων της, που με βάση την καθαρή λογιστική θέση, η αξία της εταιρείας στις 31/12/2018 ήταν 6,3 δισεκατομμύρια ευρώ. Είναι δυνατόν, λοιπόν, να ξεπουληθεί για 1,5 δισεκατομμύριο, όπως διαβάσαμε μόλις σήμερα;

Δεύτερον, η μεγάλη αυτή έκπτωση είναι ένδειξη του ότι σε περίπτωση που γινόταν διαγωνισμός και για το Βόρειο Τμήμα του Ε65, όπως για το Πάτρα-Πύργος, θα μπορούσαμε να πληρώσουμε πολύ λιγότερα, παρά του ότι είναι με πακέτα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης, να μην επιδοτήσουμε τα διόδια με 38 εκατομμύρια, κάτι που λογικά προβλέφθηκε επειδή δεν θα έχει κίνηση, όπως και άλλοι αυτοκινητόδρομοι των ΕΣΠΑ.

Οι ερωτήσεις μας εδώ είναι οι εξής:

Πρώτον, η έκπτωση 65% είναι αρκετά υψηλή, είναι λογική και μπορεί να καλυφθεί το κόστος της συντήρησης;

Δεύτερον, μήπως η έκπτωση είναι αποτέλεσμα της μείωσης των κοστολογίων όλα αυτά τα χρόνια, κάτι που ίσως δεν έχει συμπεριληφθεί στον τρόπο εκτίμησης του προϋπολογισμού;

Τρίτον, γιατί περιλαμβάνονται μόνο τέσσερεις ουσιαστικά κάθετοι άξονες στη Σύμβαση; Νομίζουμε ότι υπάρχουν ακόμη εν μέρει κατασκευασμένοι, όπως Αρδάνιο – Ορμένιο, παραμεθόριος του Έβρου που είναι υπό κατασκευή, και Πτολεμαΐδα - Φλώρινα, που επίσης είναι εν μέρει κατασκευασμένος. Ποιος κάνει τη συντήρηση σε αυτούς τους δρόμους;

Τέταρτον, όπως αναφέραμε η προηγούμενη Σύμβαση Συντήρησης είχε προϋπολογισμό 145 εκατομμύρια και η παρούσα συνολικά 140 εκατομμύρια και οι δύο για δύο χρόνια, γιατί μειώθηκε ο προϋπολογισμός έστω μόνο κατά 5 εκατομμύρια ευρώ; Μειώθηκαν οι εργασίες ή τα κοστολόγια; Εκτός αυτού με βάση την προσφερόμενη έκπτωση και στις δύο περιπτώσεις μειώνεται και το τελικά καταβαλλόμενο ποσό στην Άκτωρ.

Πέμπτον, το σημαντικότερο, πώς εξελίσσεται η διαδικασία ξεπουλήματος; Γιατί δρομολογείται η Σύμβαση Συντήρησης αφού εκκρεμεί το ξεπούλημα; Σε περίπτωση που ξεπουληθεί, θα διακοπεί η συντήρηση; εάν ναι, θα υπάρχει ρήτρα αποζημίωσης; Τελικά, θα υπάρξει διαγωνισμός ή ανάθεση, δηλαδή διαγωνισμός με έναν εθνικό εργολάβο, κατά την προσφιλή μέθοδο της Κυβέρνησης, αποκλείοντας τους άλλους συμμετέχοντες;

Εμείς βέβαια δεν συμφωνούμε με το ξεπούλημα στρατηγικών και μονοπωλιακών επιχειρήσεων του δημοσίου.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Βιλιάρδο.

Το λόγο έχει ο κύριος Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξέρετε καμιά φορά αποφεύγοντας τα στερεότυπα, το αναμενόμενο, να υπάρχει μια σύγκρουση καμιά φορά τυφλή, καταφεύγεις σε άλλες μεθόδους γιατί στο επιβάλλει η πραγματικότητα. Συνυπογράφοντας κάθε λέξη, κάθε στοιχείο, κάθε δεδομένο και πληροφορία από αυτά που παρέθεσε η κυρία Γκαρά, θα συνεχίσω λίγο από την αρχική της τοποθέτηση - εισήγηση για αυτό που συμβαίνει εδώ στην Θεσσαλονίκη και είναι και η αιτία που δεν είμαστε, φαντάζομαι δεν νοιώθει και ιδιαίτερα στεναχωρημένος ο κύριος Υπουργός, για το ότι δεν είμαστε στην Αίθουσα της Επιτροπής. Δυστυχώς, ξέρετε υπάρχει μία αδιόρατη αίσθηση δικαιοσύνης που τιμωρεί την αμετροέπεια και την οίηση. Το Σάββατο, και αναφέρομαι για το λόγο για τον οποίο είμαστε στη Θεσσαλονίκη, γιατί πριν από λίγη ώρα εκατοντάδες πολίτες, εκπρόσωποι φορέων που αντιστοιχίζονται σε χιλιάδες υπογραφές Θεσσαλονικέων, ανεξαρτήτως κομματικής και πολιτικής γεωγραφίας, άνθρωποι του πολιτισμού, της τέχνης και κυρίως της επιστήμης και της τεχνογνωσίας, διαδήλωσαν για μία ακόμη φορά, υπερασπίσθηκαν για μία ακόμη φορά το δικαίωμα της πόλης στο να αποτραπεί ένα έγκλημα βαρβαρότητας που εκθέτει και διασύρει παγκοσμίως τη χώρα μας και μέσω του διεθνούς τύπου. Αναφέρομαι για την απόσπαση των αρχαίων στο Σταθμό Μετρό της Βενιζέλου. Υπάρχει όμως, όπως σας έλεγα, ένα αδιόρατο, μια αδιόρατη διαδικασία δικαιοσύνης που τιμωρεί την αμετροέπεια.

Μόλις το Σάββατο στην εφημερίδα «Τα Νέα» ο κύριος Καραμανλής, αρθρογραφώντας για το μέλλον της πόλης και ως Μακεδόνας και ως νέος άνθρωπος και ως άνθρωπος που έχει ευαισθησία για αυτή την περιοχή, περιέγραψε με απόλυτη εμμονή και με απόλυτο τρόπο ότι σε αυτό το εγχείρημα συμπαρίσταται και η πλειοψηφία των πολιτών. Ανέφερε βέβαια και κάποιους φορείς, οι οποίοι απλά στρατεύονται και συγχρωτίζονται με τις αποφάσεις, παράλογες ή μη, της Κυβέρνησης Μητσοτάκη. Έκανε όμως το λάθος, να εμφανισθεί ως αυθεντικός εκφραστής και της λαϊκής πλειοψηφίας στο όνομα του λαού, στο οποίο ορκιζόμαστε και εμείς, πράττουμε, λειτουργούμε και υπηρετούμε το καθήκον μας. Το ερμήνευσε δε, ως απόλυτη στήριξη απέναντι στην πράξη βαρβαρότητας για την απόσπαση των αρχαιοτήτων και την ασάφεια, ότι ως σήμερα δεν έχουμε μια σαφή απάντηση για το πότε θα ολοκληρωθεί το Μετρό, ως ύψιστης σημασίας και προτεραιότητας συγκοινωνιακό μέσο για την πόλη της Θεσσαλονίκης, αφού υπάρχει μονοκαλλιέργεια του ΟΑΣΘ.

Την επομένη δημοσιεύεται στην εφημερίδα «Μακεδονία», μία δημοσκόπηση κόλαφος για τις απόψεις του κ. Καραμανλή, που αποτυπώνει ένα συντριπτικό ποσοστό 62% που στέλνει ένα μήνυμα. Είναι μήνυμα, είναι πικρία, είναι αγωνία, είναι σεμνότητα της πόλης προς την κεντρική εξουσία, που ζητά να παραμείνουν τα αρχαία γιατί είναι νόμιμη λύση-πρόταση και μελετημένη προοπτική, να παραμείνουν τα αρχαία στο Σταθμό Βενιζέλου. Αυτό το 62%, ξέρετε δεν το πιστώνεται κανένας πολιτικός χώρος. Το πιστώνεται η συνείδηση και η ευθύνη της πόλης και το πιστώνεται και η πραγματικότητα που έχει τον τρόπο να βρει ρήγμα και να αναδεικνύεται όσο προστατευμένο και αν είναι το περιβάλλον. Κι επειδή η κυρία Κεραμέως, από χθες μας εισήγαγε στη λογική ότι όταν έχουμε να απαντήσουμε στις οδύνες του λαού μας, στις αγωνίες του λαού μας, κραδαίνουμε μια δημοσκόπηση, χθες για παράδειγμα, στην ειλικρινή αγωνία και οδύνη των μαθητών, των άριστων μαθητών, οι οποίοι σβήνουν τα όνειρά τους λόγω των επιλογών της Κυβέρνησης Μητσοτάκη – Κεραμέως, απάντησε με δημοσκόπηση.

Μπαίνω στην παγίδα, γιατί δεν είναι όροι πολιτικοί συνομιλίας αυτοί, να ρωτήσω τον κύριο Καραμανλή, οι δημοσκοπήσεις έρχονται συντριπτικά απέναντι στις αποφάσεις σας. Αυτές δεν λαμβάνονται υπόψη; Εφόσον ο Υπουργός, από το βήμα της βουλής και από μια μικρή έρευνα που έχω κάνει, δεν υπάρχει προηγούμενο στην οδύνη και στην αγωνία δύο νέων ανθρώπων και εκατοντάδων αρίστων οι οποίοι δεν θα μπορέσουν να μπουν στη σχολή τους. Η απάντηση είναι μια δημοσκόπηση. Με αυτή τη λογική, με αυτή την γλώσσα που θέλετε να μιλάμε, στην περίπτωση των αρχαίων του Μετρό και της Βενιζέλου, δεν υπάρχει ανάλογη ευαισθησία και δεν υπάρχει τρόπος, να θεραπεύσουμε την έπαρση, την αλαζονεία και την παρερμηνεία της λαϊκής έκφρασης και της λαϊκής απαίτησης, ότι αυτή η πόλη το δηλώνει και δημοσκοπικά, το δηλώνει όμως και με την ψυχή της γιατί δεν περπατά όπως έχουμε ξαναπεί με σκυμμένο το κεφάλι όταν περνάει από το σημείο του εγκλήματος . Έχουμε τη δυνατότητα και τη θέληση να σας παρακαλέσουμε, να υποβάλλουμε παράκληση για να μην το εκλάβετε ως καταγγελία ή δογματική πολιτική αντιπαράθεση. Να αναθεωρήσετε αυτήν την απόφαση, που είναι απολύτως νόμιμη, σε σχέση και με το Συμβούλιο της Επικρατείας, που μπορεί να προκρίνει ως νόμιμη την απόσπαση, αλλά δεν προκρίνει ή δεν καταλήγει σε κανένα συμπέρασμα ότι είναι παράνομη ή ατελής η παραμονή των αρχαίων. Επίσης, είναι και εξίσου συμφέρουσα για τα δημόσια οικονομικά.

Απλές απαντήσεις μπορούμε, εν πάση περιπτώσει σε αυτόν τον τόπο, να δίνουμε ο ένας στον άλλον, με σεβασμό στους πολίτες, όπως νομίζουμε ότι ερμηνεύεται η θέληση ή εκφράζεται η άποψή τους. Σαφείς, απλές, γενναίες, έντιμες, ειλικρινείς απαντήσεις, μπορούν να μπούνε μέσα στην πολιτική μας ατζέντα. Γιατί δεν αλλάζετε την άποψή σας και την απόφασή σας, για την ακραία βάρβαρη απόσπαση των αρχαιοτήτων από τη Βενιζέλου; Γιατί δεν μας λέτε, πότε θα ολοκληρωθεί το Μετρό; Γιατί δεν μας λέτε ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα. Οι αρχαιολόγοι σας δίνουν ένα υπόδειγμα που μιλά για το 2025, είναι ακριβές; Το Υπουργείο Υποδομών, μπορεί να το προσυπογράψει ότι το 2025 η πόλη θα έχει Μετρό και τον πολιτισμό της ασφαλή και στη διάθεση των επόμενων γενιών; Δεν γίνεται με συνεντεύξεις, ούτε να συζητάμε μόνο με δημοσκοπήσεις. Πρέπει να μιλήσουμε, με γενναιότητα και αλήθεια .

Έχουμε διασυρθεί παγκοσμίως, από μη ελεγχόμενες εφημερίδες, το έχω περιγράψει και σε άλλη τοποθέτησή μου. Αυτό που γίνεται στην Βενιζέλου είναι έγκλημα. Έχουμε την πολιτική γενναιότητα να το διορθώσουμε, να το θεραπεύσουμε; Εμείς σε αυτό θα είμαστε δίπλα, να τραβήξουμε μια κόκκινη γραμμή για ότι έγινε μέχρι τώρα. Αν και υπάρχουν τρομερά μεγάλες ευθύνες, μπορούμε να δούμε μπροστά, το οφείλουμε σε πάρα πολλούς. Και θέλω να το σκεφτούμε φεύγοντας από αυτή την Επιτροπή. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η 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, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη),Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Γκαρά Αναστασία (Νατάσα), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Παπαναστάσης Νικόλαος, Στολτίδης Λεωνίδας, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Γιαννούλη. Τον λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.

**ΣΤΡΑΤΟΣ ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ :** Θα ξεκινήσω με το θέμα του Μετρό στο οποίο αναφέρθηκε και ο συνάδελφος ο κ. Γιαννούλης και η κυρία Γκαρά λέγοντας το εξής, για να διευκολύνω τη συζήτηση. Αν η εφημερίδα «Μακεδονία» έκανε την Κυριακή μια δημοσκόπηση ρωτώντας, «ξέρετε αν υπάρχει τεχνική λύση, ώστε να γίνει ο σταθμός Βενιζέλου και να παραμείνουν in situ οι αρχαιότητες;». Είμαι σίγουρος ότι η συντριπτική απάντηση κατά 70% θα είναι «δεν ξέρω». Το ερώτημα λοιπόν στο οποίο εκλήθησαν να απαντήσουν οι θεσσαλονικείς, είναι ανάμεσα στη λύση της απόσπασης και επανατοποθέτησης μια λύση η οποία δεν υπάρχει, μία λύση φάντασμα. Είναι λοιπόν λογικό, να απαντήσουν τι θα επιθυμούσαν. Και εγώ θα το επιθυμούσα αυτό. Απλώς αυτό το οποίο λέω και εξηγώ κυρίως, στους θεσσαλονικείς εδώ και χρόνια, είναι ότι δεν υπάρχει λύση να γίνει ο σταθμός και να παραμείνουν οι αρχαιότητες in situ. Πιστεύω, επίσης ότι η ηγεσία του Σύριζα, έχει πέσει στην παγίδα της προηγούμενης ηγεσίας της Αττικό Μετρό στη Θεσσαλονίκη. Τόσο ο κ. Τσίπρας, όσο ο κύριος Σπίρτζης και τα στελέχη του Σύριζα και οι βουλευτές στη Θεσσαλονίκη, παρουσιάζουν μία λύση η οποία δεν υπάρχει. Επί τρία χρόνια αναζητείτο αυτή η λύση. Τρία χρόνια στα οποία δεν μίλησα πολιτικά για το θέμα καθόλου, γιατί και ο ίδιος έλεγα αφήστε, μπορεί να υπάρχει λύση και να έκανα λάθος όταν ισχυριζόμουν ότι δεν υπάρχει. Μετά τρία χρόνια λοιπόν, το μόνο το οποίο παρουσιάστηκε είναι κάποιες τεχνικές μελέτες, χωρίς την υπογραφή της Αττικό Μετρό και κυρίως, χωρίς να παίρνουν την ευθύνη οι μηχανικοί. Μελέτες οι οποίες ουσιαστικά ήταν εκθέσεις ιδεών. Άρα λοιπόν, δεν υπάρχει τεχνικά η άλλη λύση, ώστε να γίνει ένας σταθμός και να παραμείνουν οι αρχαιότητες “in situ”. Πολύ καλά λοιπόν το Υπουργείο και η Κυβέρνηση, προέκρινε αυτή τη λύση η οποία θα μετατρέψει το σταθμό σε μουσείο. Όλοι θα κριθούμε όταν θα περνάμε από το σταθμό σε λίγα χρόνια και θα βλέπουμε εκεί τις αρχαιότητες. Και τότε θα δούμε τι θα γράφουν οι δημοσκοπήσεις. Και τότε θα δικαιωθούμε ή δεν θα δικαιωθούμε, όλοι. Να τονίσω επίσης, ότι έχω και φωτογραφίες και σε μια επόμενη συζήτηση θα τις καταθέσω, ότι η προηγούμενη Κυβέρνηση έκοψε και απέσπασε γύρω στο 10% των αρχαιοτήτων. Ήδη λοιπόν, προέβη σε αυτή την απόσπαση.

Με την λύση η οποία έχει προκριθεί και προχωρά, θα έχουμε σταθμό μουσείο και θα είμαστε όλοι περήφανοι στην πόλη για το Μετρό γιατί όλοι, με τον έναν ή με τον άλλον τρόπο, συμβάλλαμε να γίνει. Αυτό που θα μείνει, είναι οι αντιπαραθέσεις για τις οποίες η πόλη φημίζεται σε όλη την Ελλάδα. Όσον αφορά, τις παγκοσμίου γνωστές προσωπικότητες οι οποίες μιλούν για την παραμονή in situ, και αυτές ακόμη δεν μας λένε πως μπορεί να κατασκευαστεί ο σταθμός.

Επίσης, είμαι σίγουρος ότι αν το θελήσει η Κυβέρνηση μπορεί να έχει αντίστοιχες πολύ περισσότερες υπογραφές, αλλά τότε θα πολώσει περισσότερο τα πράγματα. Θεωρώ, λοιπόν για το Μετρό ότι, εργαλειοποιήθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό, κυρίως από την προηγούμενη διοίκηση της Αττικό Μετρό. Τώρα, η αντιπολίτευση κυρίως στον Σύριζα δίνει μια μάχη οπισθοφυλακών. Θεωρώ ότι τελειώνει αυτή η ιστορία και όλοι όπως είπα θα κριθούμε όταν θα γίνει ο σταθμός .

Έρχομαι τώρα, στο θέμα της Εγνατίας οδού και αυτό που έχω να πω είναι ότι λειτουργεί, όπως λειτουργεί και το Υπουργείο σε όλα τα έργα. Παλαιότερα, επί τέσσερα χρόνια πήγαινε με αυτόματο πιλότο. Είχαμε φτάσει σε ένα σημείο, να ζητούν συνεχώς εργαζόμενοι να μετατεθούν σε άλλες υπηρεσίες. Πλέον αυτό, έχει σταματήσει και συμβαίνει το αντίθετο. Πολλοί θέλουν να πάνε στην Εγνατία, γιατί ξεμπλόκαραν έργα τα οποία προχωρούν. Έργα σημαντικά για την πόλη, τα οποία με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, είχαν ουσιαστικά σταματήσει.

Βρέθηκε η χρηματοδότηση και προχωρά το μεγάλο έργο για την οδική ασφάλεια. Η συγκεκριμένη εταιρεία έχει συνδεθεί και με τα έργα που θα γίνουν στα πλαίσια της απολιγνιτοποίησης στη δυτική Μακεδονία. Είναι μία εταιρεία η οποία λειτουργεί όπως και το Υπουργείο που προχωρά τα έργα. Είναι γνωστό για το Υπουργείο ότι, συνεχώς υπογράφονται συμβάσεις που προχωρούν τα έργα. Κάποια από αυτά έχουν και την υπογραφή της προηγούμενης Κυβέρνησης, και βέβαια είναι έργα τα οποία μπορεί να εγκαινιαστούν από την επόμενη Κυβέρνηση. Έτσι είναι τα μεγάλα έργα, όπως είναι το Μετρό στην Αθήνα, όπως είναι το Ε65, όπως είναι το έργο στο ΒΟΑΚ.

Θα ήθελα να τονίσω επίσης ότι, θα πρέπει να ακούσουμε για το τί θα γίνει με την κάρτα των πολλαπλών διαδρομών μετά και το ενιαίο διόδιο για όλους τους αυτοκινητοδρόμους. Τι σκοπό έχουμε να κάνουμε με το Μετρό στην δυτική Θεσσαλονίκη, γιατί τώρα εκεί είναι που πρέπει να ρίξουμε όλη μας την προσπάθεια.

Ξεκάθαρα, δεν είμαστε στη λογική ότι μπορούν να υπάρχουν μεγάλα έργα χωρίς διόδια. Τα διόδια με κάποιον τρόπο, θα τα πληρώνει ή αυτός ο όποιος χρησιμοποιεί το δρόμο, τα οποία και πρέπει να είναι αναλογικά, ή βέβαια το κράτος μέσω του προϋπολογισμού. Ανήκω σε αυτούς που λένε, ότι όταν το κράτος πληρώνει μέσω του προϋπολογισμού, τότε η γιαγιά η συνταξιούχος, η αγρότισσα, η οποία δεν θα χρησιμοποιήσει ποτέ τον αυτοκινητόδρομο, μέσα από τον προϋπολογισμό και μέσα από τη σύνταξή της, συνεισφέρει σε κάποιον ο οποίος τον χρησιμοποιεί μονίμως.

Τέλος, επειδή είχα τη χαρά να ανήκω σε αυτούς που έβαλαν την σφραγίδα τους, ώστε να προχωρήσει η καινούργια χάραξη για τον δρόμο Πτολεμαΐδα – Φλώρινα, θα ήθελα να ακούσω ότι έχει βρεθεί η χρηματοδότηση και για αυτό το έργο. Όπως προχωρήσαμε τα έργα Θεσσαλονίκη - Έδεσσα και Αμφίπολη – Δράμα, θα προχωρήσει και αυτό το έργο. Ας είμαστε όσο το δυνατόν σε χαμηλούς τόνους, για τα μεγάλα έργα, τα οποία ανήκουν στον ελληνικό λαό, ξεκινούν από μία Κυβέρνηση και ολοκληρώνονται από μία άλλη. Ευχαριστώ πολύ.

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

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε καλημέρα. Κι εγώ δυστυχώς ή ευτυχώς βρίσκομαι στη Θεσσαλονίκη, όπως και ο κ. Γιαννούλης. Είμαστε εδώ, γιατί σήμερα το πρωί υπήρχε μία παράσταση των φορέων της πόλης μαζί με το σύλλογο αρχαιολόγων, γιατί υπήρξε, και εξακολουθεί να υπάρχει, σήμερα μία απεργία στα έργα του Μετρό. Διότι όλη η πόλη, και εμείς ως βουλευτές της πόλης, είμαστε εδώ για να υπερασπιστούμε αυτό που μας ενώνει όλους. Έχει δίκιο ο κ. Σιμόπουλος, δεν χρειάζονται υψηλοί τόνοι. Η ιστορία της Θεσσαλονίκης, είναι μια κληρονομιά που μας ενώνει όλους και είμαστε υποχρεωμένοι και δεσμευμένοι να την υπερασπιστούμε.

Εδώ θα ήθελα να διευκρινίσουμε κάποια θέματα. Καταλαβαίνω και ζητώ συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, γιατί για ένα άλλο θέμα μας καλέσατε να συζητήσουμε. Νομίζω όμως ότι και τον Υπουργό, γιατί και αυτός ως βορειοελλαδίτης και σε ένα βαθμό συνδεδεμένος με τη Θεσσαλονίκη, τον νοιάζει το θέμα αυτό. Έχοντας την ευθύνη και του ρόλου μου παλαιότερα στο Τεχνικό Επιμελητήριο και στην αυτοδιοίκηση, οφείλω να ενημερώσω και θεσμικά πρέπει να γραφτεί στα πρακτικά, ότι υπάρχει τεχνική λύση για τη διέλευση του Μετρό κάτω από τα αρχαία της Βενιζέλου, χωρίς να αποσπαστούν.

Επειδή, προηγουμένως ανέφερε ο κ. Σιμόπουλος τη δική του αλήθεια, να ξεκαθαρίσουμε ότι αυτή η λύση έχει κατατεθεί θεσμικά από το Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, πέρα από τις μελέτες που έγιναν στα πλαίσια της διοίκησης, το Αττικό Μετρό. Έχει παρουσιαστεί δε, σε εκδήλωση του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Είναι μια τεχνική λύση που η ελληνική επιστημονική κοινότητα την στηρίζει και νομίζω ότι είναι αν θέλετε λάθος, για να μην πω κάτι άλλο πιο χοντρό για τον κύριο Σιμόπουλο, να θίγει με αυτόν τον τρόπο την ελληνική επιστημονική κοινότητα και να λέει ότι οι Έλληνες μηχανικοί δεν μπορούν να κατασκευάσουν ένα τέτοιο έργο. Η λύση υπάρχει. Η λύση υπάρχει και αξίζει στη Θεσσαλονίκη, να μείνουν και τα αρχαία και να έχει και Μετρό. Κι αυτό πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Δεν υπάρχει λόγος, πράγματι, αντιθέσεων κύριε Σιμόπουλε, για το ποιος θα μαζέψει περισσότερες υπογραφές επιστημόνων. Θα ήταν, βέβαια, ενδιαφέρον για το αν θα μπορούσε η Κυβέρνηση, να μαζέψει υπογραφές επιστημόνων, που να λένε να καταστραφεί ένα μνημείο το οποίο έχει χαρακτηριστεί από τους βυζαντινολόγος παγκοσμίου φήμης, ότι είναι η βυζαντινή Πομπηία. Νομίζω ότι δεν θα θέλατε να μαζέψετε υπογραφές, για την καταστροφή της κληρονομιάς της πόλης και μάλιστα της βυζαντινής κληρονομιάς.

Αυτό που πρέπει να ξεκαθαρίσουμε είναι ότι, εφόσον υπάρχει εγκεκριμένη μελέτη και υπάρχει και απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας για την καινούργια πρόταση, την οποία ο κ. Μητσοτάκης πρώτα εξήγγειλε και μετά τη σχεδίασε η Κυβέρνηση. Ακόμα ένα επιστημονικό και διοικητικό παράδοξο στην Ελλάδα, να εξαγγέλλει ο Πρωθυπουργός την αλλαγή ενός έργου χωρίς να έχει σχεδιαστεί, μελετηθεί και αδειοδοτηθεί. Σε κάθε περίπτωση δυστυχώς, ζούμε σε μια περίοδο που η διοίκηση διατάζεται από την πολιτική ηγεσία, να αλλάξει σχεδιασμούς και δεν προτείνει η επιστήμη πρώτα ότι αυτό πρέπει να γίνει. Αυτό είναι αντίθετο με την ευρωπαϊκή κανονικότητα, στο Διαφωτισμό είχαν λυθεί τα ζητήματα αυτά, εσείς μας γυρίζετε σε ένα άλλο τρόπο σκέψης.

Εγώ όμως, λέω το εξής απλό. Η πόλη σήμερα έχει δύο διαφορετικές εναλλακτικές. Και ο Υπουργός και ο κ. Μητσοτάκης, πάνω από όλα, έχει δύο διαφορετικές εναλλακτικές μπροστά του. Υπάρχει μελέτη για την όδευση του έργου κάτω από τα αρχαία. Αν είχε επιλεγεί, σήμερα η πόλη θα είχε μέτρο. Η Κυβέρνηση επέλεξε σήμερα, που βγαίνουμε από την πανδημία ή θέλουμε τουλάχιστον, να δώσουμε τον αυτόν αγώνα της εξόδου. Σήμερα που θέλουμε να πάρει μπρος το εμπόριο και ο τουρισμός της Θεσσαλονίκης, σήμερα θα είχαμε Μετρό με το ΣΥΡΙΖΑ, με τη ΝΔ, δεν έχω μέτρο. Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και τώρα, εφόσον η κοινωνία της Θεσσαλονίκης πλειοψηφικά τάσσεται υπέρ της παραμονής των αρχαίων, μπορεί ο Πρωθυπουργός και ο Υπουργός ο κ. Καραμανλής, να επιλέξουν να τελειώσει το 25% του έργου που έμεινε, γιατί επί ΣΥΡΙΖΑ υλοποιήθηκε ποσοστό μέχρι 75% του έργου, και να έχει η πόλη και το Μετρό της και τα αρχαία της. Γιατί αυτό αξίζει και ανήκει στη Θεσσαλονίκη. Καμία πολιτική ηγεσία δεν έχει δικαίωμα να αφαιρέσει από την πόλη, το έργο που της αντιστοιχεί εδώ και δεκαετίες και την ιστορία της, που είναι δική της και είναι ελληνική και βυζαντινή ιστορία. Αυτό νομίζω είναι ξεκάθαρο.

Λέω λοιπόν, πολύ απλά κύριε Καραμανλή, πάρτε την πολιτική απόφαση να ξεκινήσουν τα έργα του Μετρό ως έχουν, χωρίς απόσπαση, γιατί είναι τραγικό το ότι ξεκίνησαν να μεταφέρονται κάποιες από τις αρχαιότητες, όπως τουλάχιστον βγάλατε στα μέσα ενημέρωσης. Δεν ξέρω αν το επιλέξατε ή όχι να ξεκινήσει μία τέτοια, θα έλεγα και προσβλητική, τουλάχιστον, για τους θεσμούς της πόλης και την τεχνική διαδικασία, απογευματινή μεταφορά κάποιων αρχαιοτήτων. Σε κάθε περίπτωση, εγώ λέω ότι τώρα μπορεί να έχουμε και Μετρό και αρχαία στη Θεσσαλονίκη. Υπάρχει τεχνική λύση. Δεν είναι μάχη του ΣΥΡΙΖΑ, είναι κάτι που το ζητάει η πλειοψηφία των πολιτών.

Θα φύγω όμως από αυτό, διότι θέλω αναφερθώ σε δύο θέματα της Εγνατίας οδού. Κύριε Υπουργέ, μου έκανε ιδιαίτερη εντύπωση, διάβασα και εγώ τα έγγραφα και θα ήθελα τη δική σας διευκρίνιση για να μην υπάρχουν παρανοήσεις. Διαπιστώνω, ότι η εισήγηση που μας έχει μεταφερθεί, αναφέρεται σε συζήτηση στη Βουλή προ της υπογραφής της σύμβασης, αλλά νομίζω ότι η ίδια εισήγηση αναφέρει ότι το Μάιο υπογράφηκε η σύμβαση. Μάλιστα, διαπιστώνω ότι οι συμβάσεις αυτές, συντήρησης της Εγνατίας Οδού, είχαν προγραμματιστεί από την Κυβέρνησή σας να γίνουν πέρυσι, ώστε να προηγηθούν της σύμβασης παραχώρησης. Έρχεται τώρα για να υπογραφούν, ενώ και εγώ διαβάζω από τον Τύπο ότι υπάρχουν ήδη δύο προσφορές στη σύμβαση παραχώρησης. Άρα εδώ, προκύπτει ένα πολιτικό παράδοξο. Εκτός, αν παραδεχτείτε μία αμέλεια είτε πολιτική, είτε τεχνική, κάτι δεν έχει πάει καλά. Μπήκε μία σύμβαση παραχώρησης, μάλλον εξελισσόταν η διαδικασία της σύμβασης παραχώρησης και προστέθηκαν συμβάσεις διετούς συντήρησης, οι οποίες καθυστέρησαν και φτάνουν τώρα να είναι όλα μαζί ταυτόχρονα στον αέρα. Άρα, ή η επιλογή σας ήταν λάθος, να κάνετε την διετή διαδικασία της συντήρησης, ή κάτι άλλο δεν ταιριάζει τουλάχιστον σε αυτήν την παρουσίαση.

Το άλλο, κύριε Υπουργέ που θέλω να σας θέσω και αφορά την Εγνατία Οδό, στο οποίο αναφέρθηκε και η κυρία Γκαρά νωρίτερα, στα προβλήματα που υπάρχουν με τα διόδια. Επειδή σήμερα θα ήμασταν εδώ, στην διαδικασία αυτή της κινητοποίησης στη Βενιζέλου, δεν ήξερα αν θα έχω εγώ την ευκαιρία να το παρουσιάσω. Σας έχω κάνει και σχετική ερώτηση για το ζήτημα αυτό, μαζί με όλους τους βουλευτές Θεσσαλονίκης του ΣΥΡΙΖΑ Α’ και Β’ Θεσσαλονίκης. Η τοποθέτηση των διοδίων, στα παράπλευρα διόδια της Εγνατίας Οδού στην περιοχή του Λαγκαδά, αλλά και στα υπόλοιπα σημεία της Θεσσαλονίκης, αυτό αφορά και τον κ. Σιμόπουλο και όλους τους βουλευτές, δεν είναι θέμα κομματικό. Έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα. Σας τα έχει πει και ο δήμαρχος του Λαγκαδά. Σοβαρά προβλήματα στη λειτουργία της περιοχής. Και αυτό, γιατί δεν υπάρχει ούτε εξαίρεση, ούτε το λεγόμενο πάσο ελεύθερης διόδου, ούτε κανένα τέτοιο εργαλείο που να εξυπηρετεί τους ανθρώπους που δουλεύουν στην περιοχή και καθημερινά πηγαινοέρχονται. Κάτι το οποίο περιείχετο στη πρόταση για τα αναλογικά διόδια που έχετε διακόψει. Διότι, αυτήν την υλοποίηση δεν τη βλέπουμε, τουλάχιστον εμείς, που είχαμε ξεκινήσει και εξασφάλιζε, έτσι τουλάχιστον, στο να λειτουργούν οι τοπικές κοινωνίες. Ήμουνα δέκτης καταγγελιών ότι το πρωί της Δευτέρας, πολύ νωρίς, κάτοικοι της περιοχής και της ευρύτερης περιοχής του Βερτίσκου, της Όσσας, του Σοχού, κάνανε πάνω από τρία τέταρτα στα διόδια του Λαγκαδά. Πράγματι, πέρασα και εγώ και υπήρχε φοβερή συμφόρηση, αλλά σας καταθέτω αυτό που λένε οι πολίτες.

Δεν μπορείτε να δηλώνετε αναρμόδιος, σας κάναμε ερώτηση, την παραπέμψατε στην Εγνατία Οδό και η Εγνατία Οδός μάς είπε ότι δεν έχει την αρμοδιότητα. Πρέπει να βρεθεί μία λύση, για να είναι λειτουργικές οι κοινωνίες μας. Νομίζω, ότι αυτό υπερβαίνει μια κομματική ερώτηση ή μία κομματική αίτηση. Αφορά συνολικά τις κοινωνίες. Δεν μπορείτε να μένετε αμέτοχοι σε αυτή τη συζήτηση και νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο το είχαμε συζητήσει. Πολιτικά είχε ωριμάσει η αναλογικότητα, τα ηλεκτρονικά διόδια και η εξαίρεση του τοπικού πληθυσμού και των τοπικών εργαζομένων, όπως και των ατόμων που πρέπει να μεταφερθούν για υγειονομικούς λόγους. Νομίζω, αυτά είναι ξεκάθαρα μεταξύ μας, έχει ωριμάσει αυτή η κουβέντα, σας την είχαμε θέσει στον Κοινοβουλευτικό Έλεγχο, δυστυχώς δεν ενεργοποιήσατε κάτι. Ακόμα, όμως και τώρα, σας το θέτουμε ως αίτημα ξανά και θα το θέτουμε συνέχεια κύριε Καραμανλή. Πρέπει να λύσουμε κάποια προβλήματα για τις τοπικές κοινωνίες, που η Κυβέρνηση της ΝΔ φαίνεται ότι δεν συμμερίζεται, ούτε την ανάγκη των τοπικών κοινωνιών, ούτε αν θέλετε, τη δική μας πολιτική επιλογή να στηρίξουμε τους τόπους μας. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Φάμελλο. Το λόγο έχει ο κ. Σιμόπουλος.  Δεν νομίζω ότι δημιουργήθηκε κάποιο προσωπικό. Πολιτική είναι η αναφορά, παρόλα αυτά σε ένα λεπτό δώστε μας τη διευκρίνιση που θέλετε.

**ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ**: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Να συμπληρώσω κυρίως, ότι είναι η ώρα την επίβλεψη της παραχώρησης να την πάρει η Εγνατία οδός. Θα πρέπει σε αυτή την κατεύθυνση, να είμαστε μάλιστα ενωμένοι όλοι οι βουλευτές, όχι μόνο οι κυβερνητικοί αλλά και της αντιπολίτευσης. Η Εγνατία οδός με το “know how” να πάρει την επίβλεψη της παραχώρησης. Όσον αφορά αυτά που είπε ο κ. Φάμελλος, δεν θέλω να δευτερολογήσω. Επιμένω, ότι δεν υπάρχει άλλη πρόταση υπογεγραμμένη με ευθύνη από μηχανικούς.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σιμόπουλο. Το λόγο έχει ο κ. Σταμενίτης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Να καλωσορίσουμε και την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών, οι οποίοι τα τελευταία δύο χρόνια έχουν κάνει σημαντικά έργα και αυτό δείχνει σε ποια κατεύθυνση κινείται, γενικότερα, η Κυβέρνηση. Προφανώς και θα ήθελα να ασχοληθώ με την Εγνατία, αλλά η συζήτηση έχει πάει σε άλλο επίπεδο και αυτό αφορά το Μετρό Θεσσαλονίκης. Χωρίς να είμαι βουλευτής Θεσσαλονίκης, θα ήθελα να σχολιάσω μερικά πράγματα. Καλό θα είναι στην συζήτηση που κάνουμε, να λέμε ολόκληρες τις αλήθειες, για να μπορούν αυτοί που μας ακούνε, να κρίνουν.

Και συγκεκριμένα. Δεν έχει πάρει απόφαση το ΚΑΣ υπέρ αυτής της πρότασης; Το ΚΑΣ από τι αποτελείται; Δεν συμμετέχουν έγκριτοι αρχαιολόγοι επιστήμονες εκεί; Δηλαδή, το ΚΑΣ είναι καλό όταν συμφωνεί με τη γνώμη μας και όταν δεν συμφωνεί είναι αναξιόπιστο; Το Συμβούλιο Επικρατείας δεν πήρε απόφαση υπέρ αυτής της πρότασης; Το Συμβούλιο Επικρατείας είναι καλό όταν αποφασίζει, ή τοποθετείται, υπέρ της άποψης μας και δεν είναι αξιόπιστο, όταν δεν αποφασίζει σύμφωνα με αυτά που θέλουμε εμείς; Τι έλεγε η δημοσκόπηση που λέγατε; Συμφωνείτε να υπάρχει Μετρό Θεσσαλονίκης και να υπάρχουν και τα αρχαία; Προφανώς, όλοι συμφωνούν. Γίνεται αυτό; Αυτό πρέπει να εξετάσουμε.

Εν πάση περιπτώσει τα αρχαία φεύγουν, απομακρύνονται και επανατοποθετούνται. Ουσιαστικά το Μετρό εκεί γίνεται ένα κινητό μουσείο, ο σταθμός «Βενιζέλου», με αυτά που έχω διαβάσει, γίνεται ένα υπαίθριο μουσείο. Έχουν γίνει απομακρύνσεις άλλων αρχαιοτήτων στο Μετρό Θεσσαλονίκης, ή στο Μετρό Αθήνας; Προφανώς, δεν έχουν γίνει; Δεν διακόπηκε η οδός, η συγκεκριμένη που συζητάμε, στο σταθμό Αγίας Σοφίας; Δεν είναι αυτή μια πραγματικότητα;

Επομένως, δεν θα πρέπει να εργαλειοποιούμε αυτά τα πράγματα για να κερδίσουμε μερικούς ψήφους, ή γιατί δεν έχουμε καμία άλλη απάντηση, σε αυτό που συμβαίνει σήμερα με την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη όπου κυριαρχεί δύο χρόνια μετά, παντού. Και βρίσκουμε, και εφευρίσκουμε, λεπτομέρειες ή παρουσιάζουμε τα πράγματα λίγο διαφορετικά από αυτά που είναι. Γιατί η πρόταση που έχετε αναφέρει, υπήρχε από το 2016. Μια τεχνική περιγραφή κάποιων καθηγητών της σχολής στην οποία σπούδασα. Από το 2016 μέχρι το 2019, που ήσασταν Κυβέρνηση, γιατί δεν την κάνατε πράξη; Τρία χρόνια πέρασαν. Μπορείτε να μου πείτε, αν κάποιος πολιτικός μηχανικός έχει υπογράψει αυτή τη πρόταση, αν έχει γίνει συγκεκριμένη πρόταση, ή κάποια έκθεση ιδεών; Γιατί αυτή είναι η αξία που συζητάμε. Υπάρχει μια ολοκληρωμένη πρόταση που πήγε στο ΚΑΣ και μια τεχνική περιγραφή που δεν την έχει υπογράψει κανένας. Και ξέρουμε πάρα πολύ καλά, στον τεχνικό κόσμο, ότι έχει αξία να υπάρχει υπογραφή του συγκεκριμένου επιστήμονα. Κλείνω εδώ και επαναλαμβάνω αυτά που έλεγα και στην αρχή.

Είναι γεγονός, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ, ότι τα τελευταία δύο χρόνια έχει γίνει πολύ μεγάλη προσπάθεια, συστηματική δουλειά ώστε, μεγάλα και σημαντικά έργα, αλλά και επιμέρους, να πάρουν τον δρόμο τους και να μπουν σε μια σειρά. Και σε πολλά έχουν. Υπάρχουν συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, αλλά έχει εξασφαλιστεί και η χρηματοδότηση και αυτό είναι το πιο σημαντικό. Είναι θέση αυτή της Κυβέρνησης, του Πρωθυπουργού του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, ότι η εξέλιξη στις μεταφορές θα συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη της χώρας και στην αλλαγή του παραγωγικού μας μοντέλου. Γι’ αυτό κι ο στόχος, από την αρχή που αναλάβαμε την Κυβέρνηση, είναι να ξεπεραστούν τα εμπόδια και να προχωρήσουν οι διαδικασίες. Δεν χρειάζεται να αναφερθούμε σε όλα αυτά τα έργα. Τα βλέπουμε καθημερινά. Μεγάλα και μικρά έργα έχουν πάρει τον δρόμο τους και έχουμε συζητήσει και σε αυτή την αίθουσα και στην Ολομέλεια γι’ αυτά. Πρόκειται για οδικά δίκτυα, σιδηροδρομικές γραμμές, Μετρό και ενεργειακές υποδομές. Και προφανώς, επειδή όλα αυτά συμβαίνουν τα τελευταία δύο χρόνια, ακούμε συνεχώς από την αντιπολίτευση το ίδιο μοτίβο. Είτε ότι δεν υπάρχει διαφάνεια, είτε ότι ιδιωτικοποιούμε όλες τις υποδομές και φυσικά, δεν μας έχετε πει αν υπάρχει εναλλακτική λύση σε αυτό, ή αν κατά τη διάρκεια την οποία κυβερνήσατε εσείς, φέρατε μια διαφορετική προσέγγιση σε όλα αυτά τα πράγματα. Νομίζω ότι δεν υπάρχουν. Σας τα είπε κι ο Υπουργός Υποδομών στην Ολομέλεια που συζητήσαμε για τον Άξονα Ε65. Η σημερινή Κυβέρνηση, στα δύο χρόνια από την εκλογή της, έχει συμβασιοποίησει πάνω από τρεισήμισι δις έργα, ενώ εσείς στα τεσσεράμισι διακυβέρνησης, βία να φτάσετε τα 800 εκατομμύρια έργο. Αυτή είναι η διαφορά και γι’ αυτό συζητάμε συνεχώς, όταν έρχεται ένα θέμα που αφορά το Υπουργείο Υποδομών. Να συζητάμε περί άλλων θεμάτων και να μην μπαίνουμε στην ουσία, γιατί ακριβώς, δεν μπορείτε να αντιμετωπίσετε την πραγματικότητα.

Κλείνοντας, λόγω του ότι αναφέρθηκε το θέμα του Υπουργείου Παιδείας, οι δημοσκοπήσεις που γίνανε ήταν συγκεκριμένες. Ρώτησαν τους πολίτες, «Θέλετε να υπάρχει βάση στην εισαγωγή των εισακτέων στα πανεπιστήμια;», συγκεκριμένη ερώτηση. Οι πολίτες απάντησαν με μεγάλη πλειοψηφία «ναι». Και η μεγάλη πλειοψηφία των ψηφοφόρων του ΣΥΡΙΖΑ επίσης είπε για το συγκεκριμένο θέμα. Και γιατί έχει γίνει αυτό; Γιατί αυτή είναι η ουσία, όχι μόνο τι λέει μια δημοσκόπηση, γιατί το 40% μέχρι σήμερα, αυτών που εισάγονται στο πανεπιστήμιο, δεν μπόρεσαν να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους. Αυτό είναι μια σπατάλη χρημάτων, είναι άδικος χρόνος για τα παιδιά και αυτό προσπαθεί να αντιμετωπίσει το Υπουργείο Παιδείας.

Σε όλα τα επίπεδα, προφανώς και στις υποδομές, ο απολογισμός του έργου είναι αναμφισβήτητα θετικός. Το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας, το οποίο ανακοινώσαμε το Μάρτη του 2019, υλοποιείται βήμα-βήμα και μάλιστα, σε μια περίοδο που η χώρα μας βρισκόταν σε πολύ δύσκολη συγκυρία με την εκδήλωση της πανδημίας. Αυτή είναι η πραγματικότητα και αυτό θα πρέπει να το αντιμετωπίσετε.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Σταμενίτη. Το λόγο έχει ο κ. Γιαννούλης.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Συμφωνώ απόλυτα με την προσέγγιση του κ. Σταμενίτη, ότι σε αυτές τις αίθουσες πρέπει να είμαστε συνεπείς. Συνεπείς με την ακρίβεια των γεγονότων και των δεδομένων. Κύριε Σταμενίτη, το Συμβούλιο της Επικρατείας εξέτασε μία προσφυγή των πολιτών και κατέληξε σε ένα συμπέρασμα, το οποίο αποτελεί σεβαστή κρίση του Συμβουλίου της Επικρατείας, δηλαδή, ότι η απόσπαση των αρχαίων με τον τρόπο που προκρίνεται, είναι νόμιμη, δεν είναι παράνομη. Δεν προκρίνει, ούτε προτρέπει, ούτε αποφασίζει, ούτε ορίζει να είναι και η μόνη τεχνική λύση και πολιτική ταυτόχρονα και ιστορική ταυτόχρονα, για το θέμα της απόσπασης ή μη των αρχαίων από στο σταθμό της Βενιζέλου. Αν θέλετε να υποστηρίζετε αυτό που υποστηρίξατε πολιτικά, ότι πρέπει να είμαστε ακριβείς και να μην κάνουμε λαθροχειρίες, ακόμη και με αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας. Στη δε αιχμή περί των εκπαιδευτικών, θέλω να σας θυμίσω ότι ο Πρόεδρος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης επισήμανε το γεγονός, ότι η σπουδή σας να εφαρμόσετε αυτές τις αλλαγές, μέσα στην πιο σκληρή περίοδο για τους υποψηφίους, με παραδείγματα όπως των αρίστων φοιτητών που ήρθαν στο προσκήνιο, οι οποίοι αναγκάστηκαν να διδαχθούν σχέδιο δύο ειδών, που δεν διδάσκεται στα σχολεία και λειτουργούσε διαδικτυακά και δημιουργούσε συνθήκες, που μια σοβαρή και υπεύθυνη ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας, που δεν άγεται και φέρεται από δημοσκοπήσεις, θα έπρεπε να συνδέσει την πολύ δύσκολη κατάσταση που βρέθηκαν τα παιδιά μας στην περίοδο της πανδημίας, με τις αποφάσεις.

Είναι τόσο απλό. Απλά, χρειάζεται να μην υπηρετούμε μόνο την κομματική μας στράτευση αλλά να βλέπουμε τι κάνουμε, τι λέμε και τι αποφασίζουμε με προβολή και στο μέλλον και τις επόμενες γενιές.

Σας ευχαριστώ.

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

Το λόγο έχει ο κ. Σταμενίτης.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, τον κ. Γιαννούλη που παραδέχθηκε αυτό που είπα. Δηλαδή, ότι το Συμβούλιο Επικρατείας έκρινε νόμιμη τη μία και μοναδική τεχνική λύση που υπάρχει για τον σταθμό Βενιζέλου.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Εγώ, δεν είπα αυτό. Με συγχωρείτε, είπα κάτι άλλο.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** Είπατε «νόμιμη», είπατε την λέξη «νόμιμη», ότι έκρινε νόμιμη την τεχνική λύση. Αυτό είπατε εσείς, δεν το είπα εγώ. Εγώ το υποστηρίζω προφανώς. Αυτό είπατε εσείς. Και μπορούμε να το δούμε στα πρακτικά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Παίζετε με τις λέξεις, κύριε συνάδελφε.

**ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ:** «Νόμιμη» είπατε, εσείς το είπατε. Και δεύτερον, να σας θυμίσω, ότι στον προηγούμενο νόμο για την παιδεία και την εισαγωγή στα Πανεπιστήμια, στα ειδικά μαθήματα υπήρχε πάντοτε η βάση.

Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σταμενίτη, να ολοκληρώσουμε. Τίποτα άλλο, είναι αδιέξοδη κουβέντα, κύριε Γιαννούλη. Θα ρωτήστε κάτι εσείς, στη συνέχεια να απαντήσει κάποιος. Μα τώρα, γιατί ρωτάτε τον κ. Σταμενίτη; Δεν είναι δουλειά των Βουλευτών να απαντά ο ένας στον άλλον, δεν είναι η διαδικασία αυτή. Εγώ φταίω που δίνω το λόγο. Αλλά στα πλαίσια της δημοκρατικότητας και να μη στερήσουμε το μικρόφωνο από κανέναν το δίνουμε αλλά όλοι πρέπει να κατανοούμε μέχρι που φτάνουν τα όριά μας και οι αρμοδιότητες σε αυτήν την Επιτροπή. Θα ολοκληρώσουμε τώρα με τον κύριο Αρσένη.

Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ- ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Θα τοποθετηθώ για όλα τα ζητήματα που έχουν τεθεί, αλλά θα θέσω και ένα θέμα για την δυτική Αθήνα, με μεγάλη συντομία.

Μιλάμε για την Εγνατία, και η Εγνατία δεν είναι τίποτα άλλο από τον κεντρικό άξονα που συνδέει το 36% του πληθυσμού της χώρας, τις επιχειρηματικές δραστηριότητες που παράγουν το 33% του ΑΕΠ, το 54% της αγροτικής γης, το 65% της αρδευόμενης γης και το 41% της βιομηχανίας. Πρόκειται λοιπόν για τον κεντρικό άξονα της χώρας, ο οποίος είναι νευραλγικής σημασίας για την οικονομία. Αυτός είναι ο άξονας που οδεύετε σε ιδιωτικοποίηση για να τον ξεπουλήσετε. Δεν έχει σημασία μόνο ότι θα είναι ένα ξεπούλημα στο 1/6 της τιμής. Σημασία έχει, ότι θα πάει σε ιδιωτικά χέρια την ίδια στιγμή που δίνετε, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας μαζί με όλη την ακτογραμμή της Ηγουμενίτσας, τον κεντρικό δρόμο της Ηγουμενίτσας, τα αλιευτικά καταφύγια σε ψαροχώρια, οι άνθρωποι των οποίων δεν έχουν τι να κάνουν και πού αλλού να πάνε τα καΐκια τους. Στο ένα δίνεται παράταση για λίγα χρόνια και στο άλλο τίποτα. Και βέβαια αντίστοιχα την ιδιωτικοποίηση της Αλεξανδρούπολης.

Έχω σπουδάσει οικονομικά της ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα. Από την χαμηλή, στα πλαίσια της χωροταξίας, πολεοδομίας και περιφερειακής ανάπτυξης και της διεθνής ανάπτυξης στην συνέχεια. Θέλω να μου εξηγήσετε, με βάση ποια θεωρία και ποια πρακτική, θα μπορέσει να σχεδιάσει κάποιος την ανάπτυξη σε αυτόν τον τόπο, όταν για όλη τη Βόρεια Ελλάδα θα λείπει η Εγνατία Οδός, όταν ταυτόχρονα τα βασικά λιμάνια θα είναι σε ιδιώτες. Ποια θα είναι η δυνατότητα οποιασδήποτε Κυβέρνησης, να σχεδιάσει το αναπτυξιακό μέλλον αυτού του τόπου. Ως ΜέΡΑ25, έχουμε προτείνει να σταματήσουν οι ιδιωτικοποιήσεις και να μετατραπεί το ΤΑΙΠΕΔ και το Υπερταμείο σε μια αναπτυξιακή τράπεζα, η οποία θα χρησιμοποιεί τα κεφάλαια της ιδιωτικής περιουσίας ως εχέγγυα, για να δίνει κεφάλαια αναπτυξιακά στους πολίτες και τις επιχειρήσεις, με εξαίρεση βέβαια, τα δημόσια αγαθά.

Υπάρχουν όμως, πάρα πολλά ερωτήματα και για τη συγκεκριμένη σύμβαση. Μια σύμβαση που έρχεται στη Βουλή, ούτε λίγο ούτε πολύ, δύο μήνες αφού υπεγράφη. Για ποιο λόγο κύριε Υπουργέ αυτή η καθυστέρηση; Δεν νομίζω ότι είχατε πολλά να περιμένατε αυτούς τους δύο μήνες. Και για ποιο λόγο αυτή η καθυστέρηση συμπίπτει με την παραχώρηση, το τελικό στάδιο της παραχώρησης, της Εγνατίας στους ιδιώτες; Για ποιο λόγο, ενώ πωλείται, υπογράφει το δημόσιο νέες συμβάσεις; επίσης δεν βγάζει κανένα νόημα. Θα θέλαμε, να αξιοποιήσουμε αυτή την ευκαιρία για να μας ενημερώσετε για τα διόδια, για τις ώρες λειτουργίας, το κόστος για τους πολίτες από την ιδιωτικοποίηση της Εγνατίας. Να μας ενημερώσετε για την τιμολογιακή πολιτική δηλαδή, σε αυτό το εμπόρευμα που δημιουργείτε και το οποίο θα έπρεπε να είναι δημόσιο. Η Εγνατία είναι ένας δρόμος που έχει κατασκευαστεί πριν από πάρα πολλά χρόνια και τώρα, βρήκατε την αφορμή με την κατασκευή άλλων δρόμων για να πουλήσετε και αυτόν - διακομματικά το αναφέρω, δεν αναφέρομαι μόνο στη ΝΔ. Αυτό όμως δεν είναι δικαιολογία για τους πολίτες που θα πληρώνουν τα χαράτσια.

Μας κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση οι εκπτώσεις, 65%έκπτωση και μείωση του Προϋπολογισμού και μας ανησυχούν για ένα ακόμα γεγονός. Το γεγονός ότι εκκρεμεί μια δικαστική διερεύνηση της υπερκοστολόγησης, με απιστία προς το δημόσιο, της κατασκευής δύο σηράγγων της Εγνατίας με ζημία του δημοσίου 40 εκατομμύρια. Πρόκειται για κάτι που έγινε επί Κυβέρνησης ΝΔ Κωνσταντίνου Καραμανλή το 2005- 2008. Θα θέλαμε ένα σχόλιο του Υπουργού για αυτό και για την εξέλιξη αυτής της υπόθεσης.

Θα ήθελα να έρθω τώρα όμως, στο Σταθμό Βενιζέλου. Έχω γεννηθεί και έχω μεγαλώσει στην Θεσσαλονίκη και γνωρίζω το ζήτημα πάρα πολύ καλά. Ακούστηκαν πάρα πολλές ανακρίβειες και θα ήθελα να διορθωθούν. Το «έγκλημα» δεν αφορά πλέον κατ’ αρχήν το Μετρό, τη «Στάση Βενιζέλου». Το «έγκλημα» αφορά την παράδοση του Μετρό Θεσσαλονίκης στους πολίτες. Θα μπορούσε να ήταν έτοιμο αυτό το έργο τώρα και οι πολίτες να είχαν σε χρήση τους περισσότερους σταθμούς του Μετρό. Από αυτήν την, το λιγότερο, ιδεοληψία, έχουμε φτάσει η Θεσσαλονίκη, να έχει πολύ χαμηλές πιθανότητες να έχει ποτέ Μετρό. Θα πούμε και αργότερα τι άλλο κρύβεται πίσω από όλα αυτά.

Ο μόνος τρόπος η Θεσσαλονίκη να έχει σίγουρα Μετρό, θα ήταν να σταματήσει οποιαδήποτε ιδέα, όχι μόνο η εκτέλεση, απόσπασης των αρχαιοτήτων. Αυτό θα επέτρεπε πραγματικά στην πόλη να έχει τους περισσότερους σταθμούς, εκτός από το σταθμό Βενιζέλου, έτοιμους μέχρι το 2023. Αυτή τη στιγμή που μιλάμε, πάμε για ένα χρονοδιάγραμμα για μετά το 2025 και είναι η πρώτη φορά στην ιστορία που η καταστροφή αρχαιοτήτων καθυστερεί ένα έργο. Συνήθως, η διάσωση των αρχαιοτήτων ήταν αιτία εύλογων καθυστερήσεων. Τώρα, για πρώτη φορά στην ιστορία και αυτό το κατάφερε η Κυβέρνηση Μητσοτάκη, η καταστροφή των αρχαιοτήτων να παραπέμπει ένα έργο στις καλένδες το οποίο και δε γνωρίζουμε πότε και αν θα παραδοθεί.

Ζητάμε, πλέον, τη διατήρηση in situ των αρχαιοτήτων, όχι μόνο για τη σημασία τους στην πολιτιστική κληρονομιά. Ζητάμε τη διατήρησή τους in situ, γιατί είναι η μόνη που εγγυάται την παράδοση του Μετρό στους πολίτες της Θεσσαλονίκης. Είμαι βέβαιος ότι γνωρίζετε ότι θα ακολουθήσουν κι άλλες δικαστικές διαμάχες, αφού η πλειοψηφία αυτή του 62% των πολιτών της πόλης, δεν θα αφήσει το τεράστιο αυτό μνημείο παγκόσμιας σημασίας, ένα μνημείο που θα μπει στον κατάλογο της UNESCO πιθανότατα, εφόσον διατηρηθεί in situ, εφόσον μείνει στη θέση του.

Ακούγονται πάρα πολλά για την απόσπαση. Θα ήθελα, όσοι νομίζουν ότι θα επιστρέψουν ξανά στη θέση τους τα αρχαία, να μας πουν τι έγινε στο σταθμό Βενιζέλου, στο σταθμό Αγία Σοφίας; Στο σταθμό Αγία Σοφίας, όπου υπήρχε η υπόσχεση για την επιστροφή των αρχαιοτήτων, μας είπε στο τέλος ο εργολάβος «Ξέρετε; Δεν χωράνε!». Και οι αρχαιότητες δεν τοποθετήθηκαν ποτέ. Βρίσκονται ακόμα σε σάκους του κυβικού. Για όποιους νομίζουν, και θα πρέπει να είναι αδαής κάποιος για να το νομίζει, ότι μπορεί να γίνει απόσπαση και επανατοποθέτηση των αρχαίων, θα πρέπει να γνωρίζει ότι δεν μιλάμε για την Ακρόπολη - αν και εκεί είναι «βάρβαρος» ο τρόπος που συμπεριφέρεστε. Δεν μιλάμε για κλασσικές αρχαιότητες, για μεγάλες κολόνες μαρμάρου και μαρμάρινες βάσεις. Μιλάμε για υστερορωμαϊκές βυζαντινές αρχαιότητες οι οποίες είναι τοποθετημένες πλίνθος- πλίνθος, δηλαδή τουβλάκι- τουβλάκι.

Είναι σαν να αποδημείτε μια κατασκευή από Lego. Δεν είναι δυνατόν αυτά τα κομμάτια να ξαναμπούν στη θέση τους. Θα είναι μια κακόγουστη αναπαράσταση κιτς, θα είναι τοποθετημένα στο περίπου. Δεν είναι δυνατόν να ξαναμπούν στη θέση τους όπως ήταν. Οπότε, δεν μιλάμε για επανασύνθεση του μνημείου μετά την καταστροφή του. Μπορεί να γίνει μια Disneyland. Ουσιαστικό μνημείο το οποίο να είναι σημαντικό παγκοσμίως όπως είναι τώρα, δεν θα ξαναγίνει ποτέ.

Αλλά, άκουσα και τον κύριο Σταμενίτη ότι το Κ.Α.Σ. έλαβε μια απόφαση. Κοιτάξτε, επειδή ακούγονται συνέχεια αυτά από τα κυβερνητικά χείλη, θα πρέπει να μπει ένα τέλος σε αυτή την κοροϊδία. Δεν υπάρχει απόφαση, ουσιαστικά από το Κ.Α.Σ. και από την Αττικό Μετρό η οποία να έρχεται αυτοβούλως.

Έχουμε το Κ.Α.Σ. που από ότι γνωρίζω δεν έχει σχετική αρμοδιότητα, να ανακοινώνει το 2019 από το βήμα της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, ότι θα αποσπαστούν οι αρχαιότητες ανατρέποντας την υφιστάμενη απόφαση του Κ.Α.Σ. και της Αττικό Μετρό. Στη συνέχεια έχουμε την Αττικό Μετρό και το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, που χρειάστηκε να αλλάξει τρεις φορές σύνθεση, να αλλάζουν την απόφασή τους και να συντονίζονται με την εντολή του Πρωθυπουργού.

Περιγράψτε μου τι χώρα είναι αυτή, με τα δικά σας λόγια; Όπου δεν υπάρχουν ανεξάρτητα όργανα, αλλά όλα λειτουργούν κατ’ εντολήν του Πρωθυπουργού. Ανεξαρτήτως του επιστημονικού αντικειμένου της απόφασης, περιγράψτε μου, τι χώρα είμαστε.

Όσον αφορά την μελέτη, η οποία ήταν ανύπαρκτη, φαίνεται να ήταν αρκετά υπαρκτή ώστε να υλοποιηθεί κατά το ένα τρίτο. Πέντε από τα δεκαπέντε εκατομμύρια του Προϋπολογισμού δαπανήθηκαν. Υλοποιήθηκε το ένα τρίτο της μελέτης και εδώ όσον αφορά τη δόμηση. Όσον αφορά τον σεβασμό για το Κ.Α.Σ., το βλέπουμε στον Αχελώο που μετά από τόσες απορριπτικές αποφάσεις έχει δεσμευτεί ο Υπουργός Περιβάλλοντος ότι θα ξαναξεκινήσει τον Αχελώο. Το βλέπουμε σε πάρα πολλά ακόμα.

Όμως θέλω και μια απάντηση, και ολοκληρώνω με αυτό, από τον Υπουργό. Τι θα γίνει με την επέκταση της γραμμής 2 του Μετρό στην εκλογική μου Περιφέρεια, στο Περιστέρι προς το Ίλιον, την Πετρούπολη και το Καματερό - Αγίους Αναργύρους και στα δημοσιεύματα ήταν ότι προχωράει η επέκταση. Μετά την προηγούμενη συζήτησή μας, θέλουμε σαφή χρονοδιαγράμματα και θέλουμε τη δέσμευσή σας κύριε Υπουργέ, ότι θα προχωρήσει αυτό που σας ζητώ εδώ και τόσο καιρό, οι γραμμές εξπρές. Μία από την υφιστάμενη γραμμή του Μετρό, στο τέλος του Μετρό της γραμμής 2, στην Ανθούπολη προς το κέντρο της Πετρούπολης, μία προς το κέντρο του Ιλίου και μία προς το κέντρο του Καματερού, ώστε αυτοί οι κάτοικοι, μέχρι να ολοκληρωθεί το έργο, να λειτουργούν σαν να υπάρχει Μετρό, να μπορούν να συνδέονται με το κέντρο της πόλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Υπουργέ να κλείσουμε με την πρώτη συνεδρίαση. Παρακαλώ πολύ για την δική σας τοποθέτηση. Βεβαίως, εσείς δεν ξέρω σε τι θέλετε να απαντήσετε;

Με βάση τον Κανονισμό εγώ θέλω να δώσετε απαντήσεις για τη συντήρηση της Εγνατίας Οδού.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**Ναι, δυστυχώς όμως, έχουν ακουστεί και άλλα πράγματα και ίσως θα έπρεπε να δοθούν σύντομες απαντήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εσείς ξέρετε και εσείς αποφασίζετε.

Έχετε τον λόγο.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ σέβομαι απόλυτα το γεγονός ότι δίνετε τον λόγο σε όλους τους συναδέλφους να εκφραστούν πραγματικά ελεύθερα, για όλα τα ζητήματα. Γεγονός που έρχεται σε αντιδιαστολή με το τι περνούσαμε σε αυτή την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου επί τεσσερισήμισι χρόνια. Για να δείξουμε, αν θέλετε, το γεγονός ότι τις δημοκρατικές ευαισθησίες καλό είναι να τις κάνουμε και πράξη.

Πραγματικά, ακούγοντας τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ , αναρωτιέμαι αν νομίζετε ότι ζούμε σε μία εποχή που δεν έχουμε μνήμη των τεσσερισήμισι ετών που πέρασαν ή ότι όλοι όσοι μας ακούν έχουν μνήμη χρυσόψαρου.

Συζητάμε για την Εγνατία Οδό βέβαια αλλά, μπλέξατε Μετρό, αρχαία, εργολάβους και συμφέροντα. Οπότε, θα προσπαθήσω κύριε Πρόεδρε, να είμαι όσο πιο σύντομος γίνεται. Προφανώς, η απάντηση που θα δώσω κύριε Πρόεδρε, δεν έχει προσωπικά χαρακτηριστικά, αλλά στο πρόσωπο των συναδέλφων του ΣΥΡΙΖΑ δυστυχώς, βλέπω ότι είστε πραγματικά οι εκπρόσωποι της μιζέριας. Μιας Αντιπολίτευσης η οποία υπονομεύει κάθε προσπάθεια να πάει αυτός ο τόπος μπροστά.

Ακούσαμε και μας είπατε ότι υπάρχει μια πλειοψηφία στη Θεσσαλονίκη που εναντιώνεται στην πολιτική της απόσπασης και της επανατοποθέτησης, η οποία έχει γίνει και στην Αγία Σοφία, η οποία έχει γίνει και στο Έργο του Μετρό των Αθηνών. Αλήθεια; Πραγματικά; Δηλαδή ο δήμαρχος, ο περιφερειάρχης, το Τ.Ε.Ε. τι ακριβώς εκπροσωπούν;

Ενώ οι πενήντα φίλοι σας που μαζεύτηκαν σήμερα και κάνουν μια διαδήλωση, και εγώ σέβομαι όλες τις απόψεις, αυτοί ξαφνικά, είναι η πλειοψηφία;

Μας μιλήσατε για το 62% των πολιτών. Tο 72 %, όμως, που η ίδια η δημοσκόπηση λέει ότι θέλει τα αρχαία, γι’ αυτήν δεν αναφερθήκατε καθόλου!

Εμείς σεβόμαστε κάθε άποψη αλλά, ξέρετε επειδή γιορτάζουμε και τα 40 χρόνια από την είσοδο της χώρας μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, την είσοδο της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση που εσείς παίξατε κορώνα γράμματα το 2015, θα σας πω ότι σε ένα κοινοβουλευτικό πολίτευμα σεβόμαστε τις αποφάσεις των δικαστηρίων. Έτσι λειτουργούν οι κοινοβουλευτικές δημοκρατίες. Διαφωνούμε, εσείς έχετε μια άλλη άποψη, περί του πώς πρέπει να γίνει ο Σταθμός Βενιζέλου, η Κυβέρνηση είχε μια διαφορετική. Πήγαμε στο ΣτΕ και αυτή η συζήτηση έληξε διότι, βγήκε μια απόφαση και από το Κ.Α.Σ. και από το ΣτΕ, και μάλιστα, αυτά που λέτε έχουν δυστυχώς τόση μεγάλη, απόσταση από την αλήθεια. Και αυτό διότι απλούστατα το 2016, επι δικών σας ημερών, την ίδια απόφαση είχε βγάλει το ΣτΕ και την αγνοήσατε. Θα σας πω και κάτι άλλο, διότι νομίζω ότι αυτό το «παραμύθι» πρέπει κάποτε να τελειώσει. Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, που είστε εναντίον της απόσπασης και της επανατοποθέτησης, θα σας κάνω μια ρητορική ερώτηση. Οι δικαστικές αυτές διαμάχες και οι καθυστερήσεις, ποιον εξυπηρετούν; Το δημόσιο συμφέρον;

Ακούστε λοιπόν. Κάθε φορά που υπάρχει μια καθυστέρηση, κάποιος αποζημιώνεται, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ. Κάποιος εργολάβος παίρνει χρήματα διότι, όταν σταματάει ένα έργο και σταματάει με υπαιτιότητα του Ελληνικού Δημοσίου, δικαιούται αποζημίωσης.

Ακούστε λοιπόν ένα νούμερο και μένουμε εκεί, γιατί καμιά φορά τα νούμερα είναι αποκαλυπτικά. Ξέρετε πόσα χρήματα έχουν δοθεί αυτή τη στιγμή για τις αρχαιολογικές ανασκαφές στη Θεσσαλονίκη για το έργο του Μετρό; 130 εκατομμύρια και δεν έχουμε τελειώσει ακόμα.

Γνωρίζετε πόσο κόστισε το Μουσείο της Ακρόπολης; Κόστισε 125 εκατομμύρια ευρώ. Αυτό για να καταλάβουμε τις υπερβολές που γίνονται πολλές φορές. Αν θέλετε και με ξαναπροκαλέσετε την άλλη φορά, θα σας φέρω και πόσες αποζημιώσεις πήρε ο εργολάβος στα τεσσερισήμισι χρόνια από τις καθυστερήσεις. Το 2015, πάλι επί Κυβέρνησης Σαμαρά, είχε δοθεί μία λύση περί απόσπασης και επανατοποθέτησης και εσείς «την γυρίσατε τούμπα». Αυτά τα τέσσερα χρόνια, εκτός του ότι το Μετρό «πήγε πίσω» τεσσερισήμισι χρόνια, κάποιοι αποζημιώθηκαν γι’ αυτό. Επομένως, μην είμαστε αμετροεπείς σε αυτά που λέμε.

Πάμε τώρα, επί της ουσίας, για την Εγνατία Οδό. Ακούσαμε μερικά πράγματα στα οποία νομίζω πολύ γρήγορα, κύριε Πρόεδρε, θέλω να απαντήσω.

Πρώτα απ’ όλα για τα διόδια. Αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, ποιος χωροθέτησε τα διόδια; Καταθέτω στα πρακτικά της Eπιτροπής σας, για να καταλάβετε το μέγεθος του ψεύδους.

Ποιος χωροθέτησε τα διόδια στο Λαγκαδά; Το 2018 η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ. Για να γινόμαστε αντιληπτοί πλέον, και να ξέρουμε τι λέμε, γιατί ξέρετε δεν σας έχουμε ξεχάσει από την εποχή της Ριζοσπαστικής Αριστεράς και του κινήματος «δεν πληρώνω». Μετά ήρθατε, χωροθετήσατε διόδια με μια μελέτη, η οποία ήταν απαράδεκτη και την οποία δεν είχατε δώσει στην Εγνατία, το τότε ΤΑΙΠΕΔ. Σήμερα εμείς, τι κάναμε; Εμείς είπαμε ότι, τα διόδια αυτά με την ΚΥΑ Σπίρτζη – Τσακαλώτου, η οποία άκουσον άκουσον- γιατί αναφέρθηκε ο αγαπητός συνάδελφος του ΚΙΝΑΛ- μιλούσε για σχεδόν, 6 λεπτά το χιλιόμετρο κι εμείς γυρίσαμε και είπαμε, όχι θα είναι στα 3 λεπτά το χιλιόμετρο μέχρι να ολοκληρωθεί η σύμβαση παραχώρησης. Επομένως, το να έρχεστε, τώρα, και να κουνάτε το δάχτυλο, όταν εσείς χωροθετήσατε τα διόδια, υπογράψατε για τα διόδια, τα είχατε βάλει στα 6 λεπτά, εμείς τι κάναμε; Επαναδιαπραγματευθήκαμε το τίμημα και τώρα, προσπαθούμε να βρούμε λύση στα εκτρώματα που κάνετε. Συγνώμη, αλλά πάει πολύ. Αυτά κάποτε, πρέπει να ακουστούν διότι το ψέμα,

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Η παραχώρηση για πόσο θα είναι;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εγώ δεν σας διέκοψα. Σας άκουσα με προσοχή. Πέρασαν οι εποχές του «δεν πληρώνω». Καταλάβατε; Εντάξει; Κοιτάξτε, αυτό το συνδικαλισμό και τον ακτιβισμό να τον κάνετε στα κομματικά σαλόνια του ΣΥΡΙΖΑ. Εδώ, είναι Κοινοβούλιο. Σας άκουσα και παίρνετε απαντήσεις. Τα διόδια θα πάνε εκεί που πρέπει να πάνε, όπως είναι σε όλους τους άλλους δρόμους, αλλά το να μας κουνάτε το δάχτυλο εσείς που ήσασταν εναντίον των παραχωρήσεων. Μιλάτε λοιπόν τώρα, για ιδιωτικοποιήσεις. Αλήθεια, κύριοι και κυρίες συνάδελφοι, του ΣΥΡΙΖΑ, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ πόσο την πουλήσατε; Πόσο; Με πόνο ψυχής. Πόσο; Να σας θυμίσω; Σαράντα οκτώ εκατομμύρια. Θα δείτε, λοιπόν, το τίμημα της Εγνατίας. Για να καταλάβετε και να καταλάβουν και όλοι οι Έλληνες πολίτες, το πώς διαπραγματεύεται η Κυβέρνηση με σκυφτό το κεφάλι μετά το 2015 και της κωλοτούμπας και το πώς διαπραγματεύονται οι σοβαρές Κυβερνήσεις που κάθονται κάτω και βλέπουν τα δεδομένα έτσι όπως είναι. Μη μιλάτε, λοιπόν, εσείς για ξεπούλημα. Το ΚΚΕ έχει κάθε δικαίωμα να είναι εναντίον των παραχωρήσεων, διότι είχε πάντα μια σταθερή θέση σε αυτό το ζήτημα. Το ΚΚΕ είναι η σοβαρή Αριστερά σ’ αυτό τον τόπο. Εσείς είστε η Αριστερά του μία από δω και μία από κει.

Κύριε Πρόεδρε, μπορεί να μιλάει όσο θέλει, αν δεν παίρνει από τον χρόνο μου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας παρακάλεσα να μην γίνονται διακοπές.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Διαβάστε σας παρακαλώ τα πρακτικά να δείτε. Εσείς χωροθετήσατε τα διόδια στα 6 λεπτά, εμείς τα έχουμε 3 λεπτά. Και τι λέμε; Όταν και εφόσον θα μπει ο παραχωρησιούχος τα διόδια θα πάνε εκεί που είναι και όλες οι άλλες παραχωρήσεις στην Ελλάδα.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Σε ποια τιμή;

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Στην τιμή που είναι όλες οι άλλες παραχωρήσεις, στα 6 λεπτά. Καταλάβατε; Εμείς, αγαπητή συναδέλφισσα του ΣΥΡΙΖΑ, δεν είμαστε της λογικής του «δεν πληρώνω». Εντάξει; Άρα, πραγματικά, δεν ξέρετε τι λέτε.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Ομιλία εκτός μικροφώνου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Όχι τσάμπα. Με συγχωρείτε. Είναι ένα μεταβατικό στάδιο που πάει στα 3 λεπτά. Γιατί τσάμπα; Αυτό μπορεί να είναι κάποια χρόνια.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Συγνώμη, κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εντάξει, μην το λέμε έτσι.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε μπορώ να συνεχίσω;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ναι. Μπορείτε και ολοκληρώστε, κ. Υπουργέ.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το γεγονός, ότι χάνετε την ψυχραιμία σας και δεν με αφήνετε να ολοκληρώσω, δείχνει την αμηχανία σας. Εγώ σας άκουσα με πάρα πολύ μεγάλη προσοχή και απαντάω συνολικά. Έτσι λειτουργεί ο Κοινοβουλευτικός διάλογος.

Πάμε, λοιπόν, τώρα, στα πολύ ενδιαφέροντα που είπαν αρκετοί συνάδελφοι. Ο εκπρόσωπος του ΚΙΝΑΛ μας είπε, για ποιο λόγο πρέπει να είναι τα διόδια συνολικά σε όλους τους αυτοκινητόδρομους τα ίδια. Εμείς έχουμε πει, από τότε που ήμασταν Αντιπολίτευση, ότι πρέπει να ισχύει αυτό που λέει η Ευρωπαϊκή Οδηγία, ο χρήστης πληρώνει και θεωρούμε ότι τόσο στον ΒΟΑΚ, όσο και στην Εγνατία, όσο και στην Ολυμπία οδό, πρέπει να υπάρχει ένα τίμημα το οποίο να είναι ίδιο για όλους. Εννοείται ότι θα γίνει και αναλογική χρέωση των διοδίων, κ. Γκόκα. Στην Ολυμπία οδό, ήδη, λειτουργεί αυτό. Πρέπει να γίνει διαγωνισμός για τα αναλογικά διόδια, διότι ο διαγωνισμός που είχε γίνει από την προηγούμενη Κυβέρνηση, η ίδια η ΑΕΠΠ τον πήγε στον κάλαθο των αχρήστων, όπως τους περισσότερους διακανονισμούς του ΣΥΡΙΖΑ. Επομένως, αυτή τη στιγμή, εμείς δουλεύουμε πολύ μεθοδικά, έτσι ώστε να υπάρξει ένας σοβαρός διαγωνισμός για αναλογική χρέωση παντού. Από εκεί και πέρα η λογική του «δεν πληρώνω» είναι μια λογική που εμάς δεν μας βρίσκει σύμφωνους. Εδώ μπορούμε να διαφωνούμε, αλλά καλό είναι να καταθέτουμε όλες τις προτάσεις.

Πάμε τώρα, το είπαν νομίζω αρκετοί συνάδελφοι, στο γιατί αργήσαμε να φέρουμε στη Βουλή τις συμβάσεις. Μα, διότι απλούστατα υπήρχαν δικαστικές διαμάχες και προσφυγές. Επομένως, έπρεπε πρώτα να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία και μετά, κύριε Πρόεδρε, να έρθουμε και να τη φέρουμε στη Βουλή.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Συγνώμη λίγο. Θα ήθελα να κάνω μία διευκρινιστική ερώτηση. Λέτε ότι καθυστέρησαν γιατί υπήρχαν δικαστικές διαμάχες.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αν με αφήσετε να ολοκληρώσω, ίσως, καταλάβετε.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ:** Όχι, μία ερώτηση μόνο. Ολοκληρώθηκαν οι δικαστικές διαμάχες, υπογράφηκαν οι συμβάσεις, όπως λένε τα επισυναπτόμενα έγγραφα και μετά φέρνετε προς συζήτηση στη Βουλή, ενώ ο Κανονισμός λέει πρέπει να προηγηθεί η συζήτηση. Αυτό ρωτήσαμε.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, δεν λέει αυτό ο Κανονισμός. Ακούστε. Καταλαβαίνω ότι, ίσως, έχετε άγνοια μερικών θεμάτων. Μην εκτίθεστε. Σε μία διαγωνιστική διαδικασία που γίνεται, συνήθως, υπάρχουν δικαστικές προσφυγές. Τελειώνουν οι δικαστικές προσφυγές, υπογράφετε η σύμβαση και μετά την φέρνουμε στη Βουλή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:** Εντάξει. Κύριε Πρόεδρε, αυτή η διαδικασία δεν θα τελειώσει. Δεν γίνεται, όλοι να είμαστε όμηροι ενός ατόμου. Παρακαλώ. Είχαμε το χρόνο. 15 λεπτά μιλούσαν. Έχουμε κι άλλες δουλειές. Σας παρακαλώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Αντωνιάδη δέχομαι την επίπληξη. Πάμε στον κ. Υπουργό για να ολοκληρώσει.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Να μιλήσουμε λίγο, λοιπόν, για την Εγνατία, διότι εκτός από τα διόδια τα οποία έχουν μπει και απάντησα στο διαδικαστικό της ιστορίας, είπαμε και για ποιο λόγο καθυστερήσαμε για ούτε σχεδόν δύο μήνες. Σημειωτέων ότι καθυστερήσαμε εν μέσω της πανδημίας covid, έχοντας και τις δικαστικές διαμάχες. Τώρα τίθεται ένα θέμα που έχουν ρωτήσει αρκετοί συνάδελφοι που έχει να κάνει με το, για ποιο λόγο κάνουμε αυτή τη στιγμή τη συντήρηση, μιας και η συντήρηση γίνεται κάθε δύο χρόνια στην Εγνατία, σε τμηματικά κομμάτια. Και αυτό γιατί είναι ένας δρόμος ο οποίος έχει πολύ βαριά συντήρηση που πρέπει για να γίνει, πολύ σωστά η συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ είπε για τα προβλήματα που υπάρχουν στην εκλογική της περιφέρεια και είχε να πέσει, για να το πούμε πολύ απλά, άσφαλτος επί σχεδόν δεκαετίες σε πολλά κομμάτια, και η συντήρηση όντως, είχε ξεκινήσει και από τη δική σας εποχή, δεν το αμφισβήτησα αυτό. Όμως, οι συντηρήσεις πρέπει να γίνονται κάθε δύο χρόνια. Γίνονται οι συντηρήσεις, ο προϋπολογισμός είναι πάνω κάτω ο ίδιος και ορισμένοι, κύριε Πρόεδρε, αναφέρθηκαν σε μεγάλες εκπτώσεις. Γιατί υπήρχαν αυτές οι εκπτώσεις; Γιατί, απλούστατα, ο διαγωνισμός αυτός, δεν έγινε με το νόμο 4782, έγινε με το νόμο 4412, ένα νόμο τον οποίο ψήφισε η προηγούμενη Κυβέρνηση, τροποποιήθηκε 300 φορές και δεν προέβλεπε ασφαλιστικές δικλείδες ώστε να αποφεύγουμε τις μεγάλες εκπτώσεις. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Να πάμε, λοιπόν, και στο θέμα της ιδιωτικοποίησης και της παραχώρησης, στον αγαπητό συνάδελφο της Ελληνικής Λύσης, τον κ. Βιλιάρδο. Νομίζω ότι έχουμε ξανακάνει αυτήν την πολύ ωραία συζήτηση σε επίκαιρη ερώτηση που έχετε κάνει. Υπάρχουν δύο διαφορετικά ζητήματα. Άλλο είναι η παραχώρηση και άλλο η ιδιωτικοποίηση. Ιδιωτικοποιήσεις είναι αυτό που έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ξεπούλημα με 48 εκατομμύρια. Δηλαδή, όσο κοστίζουν ήδη, οι υπηρεσίες δημοσίου, αυτό που πληρώνει το δημόσιο κάθε χρόνο για τις άγονες γραμμές.

Η Εγνατία μπορεί να είχε κόστος κατασκευής 7 δισεκατομμύρια και στα λογιστικά της βιβλία να είναι 6,3 δισεκατομμύρια, αλλά δεν πωλείται, δεν ιδιωτικοποιείται. Παραχωρείται για 35 χρόνια.

Αυτή είναι η μέγιστη και ειδοποιός διαφορά, η οποία νομίζω ότι δίνει απαντήσεις σ’ αυτά που λέτε.

Επομένως, μιλώντας για το αν το τίμημα είναι μεγάλο ή μικρό, είναι κάτι το οποίο ακόμα δεν το γνωρίζουμε. Όμως είμαι σίγουρος ότι όταν ανακοινωθεί, πραγματικά, θα είναι μια από τις μεγαλύτερες παραχωρήσεις που έχουν γίνει. Και γι’ αυτό θα είναι τουλάχιστον ντροπή, με αυτές τις λογικές, να μιλάμε για ξεπούλημα.

Κλείνοντας, να πω ότι, επειδή οι λέξεις «έγκλημα», «ξεπούλημα» και όλα αυτά, έχουν ακουστεί τόσες πολλές φορές, καλό είναι να έχουμε και λίγο μέτρο στον πολιτικό μας λόγο.

Αυτή είναι η προσωπική μου άποψη, διότι είναι πολύ εύκολο να λέγονται κορώνες, οι οποίες συνήθως δεν έχουν καμία σχέση με την πραγματικότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Στο σημείο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η ενημέρωση από τον Υπουργό, με βάση το άρθρο 32 παρ. 9 του Κανονισμού της Βουλής, σχετικά με τις συμβάσεις για τα δύο έργα της Εγνατίας Οδού, για τη λειτουργία και συντήρηση του αυτοκινητόδρομου από τον δυτικό έως τον ανατολικό, σχεδόν στο σύνολο της Εγνατίας Οδού, καθώς και καθέτων αξόνων, όπως ανακοίνωσα και στην αρχή, να μην το επαναλαμβάνω.

Σας ευχαριστούμε πολύ όλους και σε δέκα λεπτά θα περάσουμε στην επόμενη συνεδρίαση.

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, Γκίκας Στέφανος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουκώρος Χρήστος, Οικονόμου Βασίλειος, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αυλωνίτης Αλέξανδρος–Χρήστος, Γιαννούλης Χρήστος, Γκαρά Αναστασία (Νατάσα), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Μιχαηλίδης Ανδρέας, Νοτοπούλου Αικατερίνη (Κατερίνα), Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σαρακιώτης Ιωάννης, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Στολτίδης Λεωνίδας, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 12.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**