

Θα συζητήσουμε τώρα την πρώτη με αριθμό 584/23-10-2025 ερώτηση του κύκλου των αναφορών - ερωτήσεων του Βουλευτή Ηρακλείου της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ» κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Μήπως η κυβέρνηση "σχεδιάζει" ώστε να ενεργοποιούνται οι ρήτρες στα δημόσια έργα υποδομών;».

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, υπεισέρχομαι σε ένα ζήτημα το οποίο απασχολεί αρκετά τη δημόσια σφαίρα μετά από τη διαρροή ή εν πάση περιπτώσει ανακοίνωση διαφόρων ποσών που καταβάλλονται ή δεσμεύεται το Δημόσιο να καταβάλει σε αναδόχους, παραχωρησιούχους, συμπράττοντες έργων ιδιωτικού και δημοσίου τομέα. Γενικότερα στις τρεις κατηγορίες των δημοσίων έργων είτε συμπράξεις, είτε παραχωρήσεις, είτε ένα σκληρής μορφής δημόσιο έργο, παρατηρούνται πολλές υποχρεώσεις να σωρεύονται ρήτρες, δικαιώματα αναδόχων και παραχωρησιούχων σε επίπεδο αποζημιώσεων, θετικών ζημιών, διαφυγόντων κερδών κ.λπ. Και μάλιστα τα ποσά ειδικά αυτά που έχουν διαρρεύσει το 2025 είναι αρκετά μεγάλα εν συναρτήσει και εν σχέσει του αρχικού προϋπολογισμού των έργων.

Αναφέρομαι συγκεκριμένα στον Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης στο τμήμα των δεκατεσσάρων χιλιομέτρων Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος, που είναι ένα

καθαρά δημόσιο έργο. Προέκυψε μια τεράστια υποχρέωση του Ελληνικού Δημοσίου με βαθύ δημοσιονομικό αποτύπωμα αρνητικό στο έργο αυτό. Έχουμε μια δεύτερη αξίωση αναδόχου σε έργο ΣΔΙΤ στο κομμάτι Χερσόνησος-Νεάπολη, 100 και πλέον εκατομμυρίων ευρώ. Στην παραχώρηση του Αεροδρομίου Καστελλίου έχουμε εξίσου μια πολύ μεγάλη δαπάνη. Εν πάση περιπτώσει, σωρεύονται σε πολλά, σε ετερόκλητα ανά τη χώρα έργα, υποχρεώσεις που ανεβαίνουν σε δυσθεώρητα ύψη όσον αφορά τα απόλυτα νούμερα. Και όχι μόνο αυτό, αλλά και σε σχέση με τον αρχικό προϋπολογισμό φαίνεται σχεδόν να φλερτάρουν με τον διπλασιασμό αυτών, θα δούμε και στο τέλος όταν θα ολοκληρωθούν τα έργα που θα φτάσουμε.

Από αυτήν την παρατήρηση εκκινώ την επίκαιρη ερώτηση σήμερα με όλη την καλή διάθεση. Από την άλλη όμως και αυτά που βλέπουμε εν συναρτήσει του δημοσίου συμφέροντος δεν θα τα έλεγα και τόσο ευνοϊκά.

Έρχομαι λοιπόν στο διά ταύτα της πρωτολογίας μου, κύριε Υφυπουργέ. Θα ήθελα -το έχω καταθέσει και στην πρώτη ερώτηση διακριτά- να γνωρίζουμε από τις 7 Ιουλίου του 2019 μέχρι σήμερα ποια έργα εκπονούνται, εκτελούνται, και σε ποια από αυτά τα έργα έχουμε αξιώσεις από αναδόχους, παραχωρησιούχους, εν γένει εργολάβους, και σε τι ποσά, για να μπορούμε να κρίνουμε αξιόπιστα και αξιοκρατικά το τι συμβαίνει στην πορεία εκτέλεσης των έργων και αν τα δημόσια έργα εκτελούνται ορθά, βάσει των κανόνων της

επιστήμης και της τέχνης, αλλά κυρίως αν θωρακίζεται το δημόσιο συμφέρον.

Νομίζω ότι είναι κάτι κομβικό.

Θα επανέλθω, φυσικά, στη δευτερολογία. Θέλω να σας ακούσω. Έχετε τα ερωτήματα διατυπωμένα. Είναι επτά συν ένα, δηλαδή οκτώ διακριτά ερωτήματα. Ο κύριος πυρήνας όμως είναι αυτό, να γνωρίζουμε τι συμβαίνει ανά τη χώρα αυτά τα επτά χρόνια σε επίπεδο μεγάλων κομβικών δημοσίων έργων και κυρίως ποιες αξιώσεις έχουν σωρεύσει οι εργολάβοι από αυτά.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Μαμουλάκη.

Θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Νικόλαος Ταχιάος.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Μαμουλάκη, στην αρχή της ερώτησής σας χρησιμοποιήσατε τον όρο «φημολογείται» ή «ανακοινώθηκε». Ούτε ανακοινώθηκε ούτε φημολογείται κάποια καταβολή συγκεκριμένων αποζημιώσεων για το τμήμα του ΣΔΙΤ του ΒΟΑΚ, για το τμήμα δηλαδή Χερσόνησος-Νεάπολη. Υπάρχουν αξιώσεις του αναδόχου. Δεν έχει ληφθεί καμία απόφαση να πληρωθεί καμία συγκεκριμένη

αποζημίωση στον ιδιωτικό φορέα σύμπραξης. Δεν υπάρχει τέτοια απόφαση.

Μπορεί να ζητήσει όσα θέλει, αλλά δεν υπάρχει τέτοια απόφαση.

Αλλά η ουσία δεν είναι εκεί. Χρησιμοποιήσατε ακόμη ένα έργο, και δεν είναι η πρώτη φορά, είναι η δεύτερη φορά, και το κάνατε και στην προηγούμενη συζήτηση στη Βουλή, στις προηγούμενες ερωτήσεις που είχατε καταθέσει, δηλαδή το έργο του Καστελλίου. Το Καστέλλι, όπως ξέρετε, είναι ένα έργο το οποίο το δημοπράτησε η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, το ξέρετε πολύ καλά αυτό. Είναι ένα έργο το οποίο προχώρησε από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Και είναι ένα έργο, και αυτό δείχνει την παθογένεια των έργων -υπάρχει, δεν μπορώ να πω ότι είναι ένα πεδίο στο οποίο τα πάντα εξελίσσονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Στο συγκεκριμένο έργο διαπιστώθηκε ότι έχουμε ένα μικρό αεροδρόμιο, ένα αεροδρόμιο το οποίο είναι πολύ μικρό σε σχέση με τις ανάγκες της Κρήτης, είναι πολύ μικρό σε σχέση με τις ανάγκες ακόμα και του Ηρακλείου και χρειάστηκε να γίνουν επεμβάσεις. Οι επεμβάσεις αυτές έφεραν καθυστερήσεις. Χρειάστηκε να γίνουν μελέτες. Χρειάστηκε να σχεδιαστούν πρόσθετα έργα. Και όλα αυτά την ώρα που αυτό δημιουργούσε και καθυστερήσεις στην T1 περίοδο, δηλαδή στην περίοδο κατασκευής, και υστέρηση στην T2 περίοδο, όπου θα υπάρχει εκμετάλλευση του αεροδρομίου από την εταιρεία παραχώρησης από τον Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου.

Αυτό, λοιπόν, τι δείχνει; Δείχνει ότι οι αδυναμίες των έργων -και υπάρχουν αδυναμίες στα έργα- προφανώς ξεκινάνε από την πρώτη στιγμή, ξεκινάνε από τη μελέτη ακόμα. Αυτό δεν είναι πάντα κάτι το οποίο γίνεται ασκόπως, όπως στην περίπτωση του αεροδρομίου, διότι πιθανότατα ένα μεγαλύτερο αεροδρόμιο να μην άντεχε σε έναν διαγωνισμό όπως αυτόν που είχε σχεδιάσει η Κυβέρνησή σας -και μιλάω για το συγκεκριμένο έργο.

Τώρα πάμε στα έργα του Λασιθίου, όπου εσείς εντοπίσατε ότι υπάρχουν και αξιώσεις και claims τα οποία δεν έχουν απαντηθεί, αλλά και claims τα οποία έχουν γίνει εν μέρει αποδεκτά και έχουν οδηγήσει σε θετικές ζημίες προς τους αναδόχους των δημόσιων έργων. Εκεί πρέπει να σας πω ότι είναι σαφές ότι υπάρχουν οι ειδικές συνθήκες που δυστυχώς επικρατούν και οι οποίες έχουν να κάνουν με το πώς εξεδόθησαν οι αποφάσεις των απαλλοτριώσεων, που καλώς εξεδόθησαν, καλώς έκαναν τα δικαστήρια τη δουλειά τους. Εγώ δεν μπορώ να πω κάτι παραπάνω, διότι μάλλον πρόβλημα θα δημιουργήσω, αν πω κάτι παραπάνω στη Βουλή.

Αλλά είμαστε αναγκασμένοι ως Δημόσιο να αποδεχθούμε ότι από την ώρα που βγήκαν οι προσωρινές τιμές μονάδος εμείς δεν μπορούμε να πάμε και να βγάλουμε πεντακόσιους ανθρώπους έξω. Θα πρέπει να πληρώσουμε τις προσωρινές τιμές μονάδος. Δεν γίνεται να βάλουμε απέναντί μας όλη την κοινωνία της Κρήτης. Αυτό δεν θα βοηθήσει το έργο, ούτε καν τον ΒΟΑΚ. Ούτε

είναι δυνατόν να αγνοήσουμε προβλήματα τα οποία υπάρχουν και έρχονται από το παρελθόν, από τις αποζημιώσεις που είχαν γίνει στο παρελθόν από την Περιφέρεια ή από την ΕΥΔΕ του ΒΟΑΚ.

Τα λέω αυτά, και προφανώς αυτό δεν είναι η ουσία της απάντησής μου, είναι η αναφορά στα περιστατικά στα οποία αναφερθήκατε, για να κατανοήσετε ότι είναι πάρα πολύ εύκολη η κριτική για όσους είναι έξω από το αντικείμενο των έργων, αλλά είναι πάρα πολύ δύσκολη η πορεία μιας σύμβασης, σε πείσμα πολλών από τις καθιερωμένες απόψεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υφυπουργό.

Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Μια πρώτη παρατήρηση. Θέλω να σας ενημερώσω, κύριε Ταχιάε, ότι έχω διατελέσει εργολήπτης δημοσίων έργων για αρκετά χρόνια. Άρα κάτι γνωρίζω περί δημοσίων έργων. Δεν είναι τυχαία η επίκαιρη ερώτηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είστε από τους άλλους.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Χαίρομαι γιατί προεδρεύει ο Βουλευτής Λασιθίου και πρώην Υπουργός και φίλος, ο Γιάννης Πλακιωτάκης,

αλλά και ο συνάδελφος από το Ηράκλειο, ο Κώστας Κεφαλογιάννης, για να ακούσουν τη δευτερολογία, θα έχει ενδιαφέρον.

Μήπως στο έργο Νεάπολη-Άγιος Νικόλαος η πρώιμη και ανώριμη προσπάθεια της Κυβέρνησης για καθαρά επικοινωνιακούς λόγους ενόψει των εκλογών του 2023 κόστισε στο Ελληνικό Δημόσιο 20 εκατομμύρια ευρώ, που τόση είναι η αποζημίωση που έχει βεβαιώσει η ανάδοχος εταιρεία; Δεν είναι φήμη, δεν είναι θεωρία, είναι πράξη, και την έχουμε πληρώσει όλοι οι φορολογούμενοι. Είκοσι εκατομμύρια παραπάνω για να κάνει το επικοινωνιακό «πάρτι» ο κ. Μητσοτάκης εκεί στο Λασιθί; Μήπως ήσασταν τελείως ανώριμοι σε επίπεδο απαλλοτριώσεων ακόμη και σε ωρίμανση μελετών σε κάποιες πτυχές περιβαλλοντικών θεμάτων; Μήπως υπάρχει ένα ζήτημα με την τοπική κοινωνία, που αναφέρετε, που πάτε βιαίως στο 7Α για να αποτιμήσετε τις περιουσίες των πολιτών και φυσικά ενίστανται αυτοί, πηγαίνουν στα δικαστήρια, εξού και η καθυστέρηση και η καθυστέρηση κοστίζει εκατομμύρια στο Δημόσιο; Μήπως πρέπει να αξιολογηθεί επιτέλους αυτή η τακτική; Μήπως ζημιώνει το Ελληνικό Δημόσιο;

Και αναφέρθηκα μόνο στο μικρό έργο, το τμήμα των δεκατεσσάρων χιλιομέτρων, που στο τέλος θα φτάσει να αξίζει πάνω από 200 εκατομμύρια ευρώ, 142 η δημοπράτηση, 20 η αξίωση, οι απρόβλεπτες εργασίες, οι αναθεωρήσεις και ποιος ξέρει πού θα φτάσουμε, 200 και πλέον εκατομμύρια

ευρώ για δεκατέσσερα χιλιόμετρα έργο. Είναι μάλλον το ακριβότερο έργο στον κόσμο.

Λοιπόν, είπατε για το Καστέλλι, παραχώρηση. Προσέξτε, έχει συμμετοχή το Ελληνικό Δημόσιο. Να η ειδοποιός διαφορά στις πολιτικές μας. Εμείς στις παραχωρήσεις βεβαίως και δεν έχουμε καμία εμμονή, δεν είμαστε αντίθετοι, αλλά το Δημόσιο παίζει κεντροβαρή ρόλο, είναι partner ισχυρός στην εν λόγω παραχώρηση. Δεν εκχωρεί καθ' ολοκληρίαν έργα και δρόμους, όπως είναι ο ΒΟΑΚ, και να επιβολή των διοδίων τελών και τι επέρχεται.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Αποτέλεσμα αυτού, κύριε Ταχιάο, ήταν τι; Αντί να καταβάλει το ήμισυ του ποσού για τις απρόβλεπτες εργασίες που προέκυψαν -η παραχωρησιούχος εταιρεία- στο Καστέλλι -και αναφέρομαι στα τούνελ αξίας 100 εκατομμυρίων ευρώ τουλάχιστον-, το πληρώσαμε όλοι οι φορολογούμενοι. Γιατί; Αφού στη σύμβαση ρητώς αναφέρεται ότι η κατασκευή των 13,1 χιλιομέτρων ή όποια προκύψει από τις εργασίες και τη χάραξη της αλλαγής αυτής, θα επιβαρύνει την παραχωρησιούχο εταιρεία και όχι το Δημόσιο. Εδώ βάλατε το Δημόσιο μπροστά να πληρώσει κάτι τέτοιο. Πώς προκύπτει αυτό; Και γιατί δεν συμμετέχει καθόλου μα καθόλου η παραχωρησιούχος εταιρεία;

Είπατε για την αύξηση του κόστους κατασκευής του αεροδρομίου. Δεν έγινε λόγω του ότι ήταν λάθος η μελέτη και η σύμβαση του ΣΥΡΙΖΑ, προφανώς. Έγινε λόγω της συνθήκης covid που επέβαλε σε όλα τα αεροδρόμια του κόσμου να αλλάξει η ποσόστωση μεταξύ ατόμου και τετραγωνικού μέτρου κάλυψης στο αεροδρόμιο και στον αεροσταθμό. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και βεβαίως έγιναν οι εργασίες αναβάθμισης, ανάταξης και ενίσχυσης της επιφανείας του αεροδρομίου. Βεβαίως, με 72% βέβαια, σε ένα άρθρο -θυμάστε εκείνο το βράδυ στη συζήτηση του νομοσχεδίου-, απαράδεκτος τρόπος νομοθέτησης, με απευθείας ανάθεση μέσω ενός άρθρου σε άσχετο νομοσχέδιο.

Επανέρχομαι στο κρίσιμο ζήτημα που αφορά το «κβο βάντις». Πού πηγαίνουμε; Τι μέλλει γενέσθαι; Έτσι θα συνεχίσουμε, με αυτήν την παθητική στάση του ελληνικού Δημοσίου απέναντι στις ορέξεις των νομικών γραφείων των μεγάλων εργοληπτικών εταιρειών; Εδώ πέρα ζημιώνεται το Δημόσιο και σας το δείχνω με τον πιο διακριτό τρόπο. Φτάνουμε σε έργα να φτάνει σε διπλασιασμούς του προϋπολογισμού των έργων εν κατακλείδι, που αυτό αν μη τι άλλο δείχνει και ερασιτεχνισμό. Θα περιμένω την απάντησή σας.

Έχω μιλήσει και δημοσίως και μετά λόγου γνώσεως για πολιτικό δόλο και το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Θέλω να μου αποδείξετε το αντίθετο αυτό και με χαρά, εφόσον τα στοιχεία είναι τέτοια, να το αποδεχτώ. Σας έχω προειδοποιήσει προ διετίας από εδώ. Προσέξτε τι κάνετε με τα δημόσια έργα.

Απέναντί σας έχετε ισχυρά νομικά επιτελεία εργολάβων και εργοληπτικών εταιρειών. Αν δεν είμαστε προσεκτικοί...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Κύριε Μαμουλάκη, με τις τελευταίες ερωτήσεις «πού το πηγαίνετε», είναι μάλλον προφανές, διότι οι ερωτήσεις και της προηγούμενης εβδομάδας και η σημερινή ερώτηση κατατείνουν σε μια άποψη μανιχαϊστική. Δηλαδή, είναι οι εργολάβοι από τη μια μεριά που κάτι απεργάζονται. Εγώ δεν λέω ότι είναι κακοί άνθρωποι, είναι οι «άλλοι» όπως είπατε στην προηγούμενη συνεδρίαση και παραδεχθήκατε ότι και εσείς κάποια στιγμή ήσασταν με τους άλλους. Οι καλοί, οι κακοί και οι άλλοι, έτσι δεν είχατε πει; Από την άλλη μεριά είναι ένα παθητικό Δημόσιο, αν και είπατε ότι είναι ενεργητικό κάποια στιγμή.

Ακούστε να δείτε, για να είμαστε πάρα πολύ σαφείς, κατ' αρχάς στην παραχώρηση του Καστελλίου το μάνατζμεντ το έχουν οι άλλοι. Μολονότι ο μεγαλύτερος μέτοχος είναι το ελληνικό Δημόσιο, το μάνατζμεντ το έχουν οι άλλοι. Να το ξεκαθαρίσουμε, επειδή επαίρεστε γι' αυτήν την παραχώρηση. Σας θυμίζω την παραχώρηση Fraport. Στην παραχώρηση Fraport ποιοι έχουν τα αεροδρόμια; Αποκλειστικά η Fraport. Υπάρχει το ελληνικό Δημόσιο; Όχι. Και με κλάματα το δώσατε. Τώρα μιλάτε για τις θετικές ζημιές.

Κύριε Μαμουλάκη, όταν πριν από δέκα χρόνια αποφάσισε η κυβέρνησή σας τότε να παίξει πολιτικά με το μετρό της Θεσσαλονίκης, τι έκανε; Έφτιαξε ένα τοτέμ που το είπε «Σταθμός Βενιζέλου» και χόρευε γύρω και είχαμε έναν ανάδοχο που καθόταν εκεί και περίμενε τον σταθμό Βενιζέλου που ήταν στην κρίσιμη διαδρομή του έργου. Αυτό δεν γεννά αποζημιώσεις για παράδειγμα; Εσείς το κάνατε, εσείς, η δικιά σας κυβέρνηση. Πήρε και κοιτούσε ένα έργο και δεν έκανε τίποτα, μα τίποτα. Επί τέσσερα χρόνια μέχρι το 2019 το κοιτούσε. Εσείς τι θέλετε να πείτε, ότι δεν θα πληρωθούν μετά θετικές ζημιές, ότι δηλαδή ο ανάδοχος καθόταν εκεί γιατί ήθελε να ευεργετήσει το ελληνικό Δημόσιο;

Η λογική την οποία περνάτε είναι μια λογική λάθους. Δεν είναι εύκολο να διαχειριστείς μια δημόσια σύμβαση. Είναι δύσκολο να διαχειριστείς μια δημόσια σύμβαση και δημόσιες συμβάσεις υπογράφονται χιλιάδες κάθε χρόνο στην Ελλάδα, χιλιάδες, -επειδή μιλάτε γενικώς για τα έργα- και όχι μόνο έργων, και δημόσιες συμβάσεις οι οποίες έχουν πολλές φορές πολλές αδυναμίες, διότι μιλάμε για την οργάνωση του ελληνικού Δημοσίου. Αυτές θα φέρουν με τη σειρά τους κάποιο αποτέλεσμα. Αλλά πρέπει να ξέρετε ότι το ελληνικό Δημόσιο δεν είναι παθητικό.

Δεν ξέρω αν διαβάσατε -γιατί συνήθως έρχεστε διαβασμένος- τις χθεσινές ειδήσεις. Μια μεγάλη σύμβαση του ελληνικού Δημοσίου είναι αυτή η οποία αφορά το refreshment, την ανακατασκευή των συρμών της όγδοης

παραλαβής οι οποίοι αφορούν στη γραμμή 1 του μετρώ, τον ηλεκτρικό. Στην εταιρεία CAF, την ισπανική εταιρεία, επέβαλε χθες ποινική ρήτρα -επειδή εδώ μιλάτε για ποινικές ρήτρες- η ΣΤΑΣΥ, το ελληνικό Δημόσιο, της τάξεως των 3,8 εκατομμυρίων ευρώ. Τέτοια σας διαβεβαιώνω ότι στις συμβάσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών συμβαίνουν καθημερινά. Ελάτε να δείτε τις συμβάσεις για τις ψηφιοποιήσεις αν έχουν επιβάλει ρήτρες. Ελάτε να δείτε συμβάσεις οι οποίες πραγματικά έχουν αντιμετωπίσει προβλήματα, αλλά υπαιτιότητα του αναδόχου.

Διότι ποια είναι η λογική της επιβολής μιας ρήτρας; Είναι να υπάρχει αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου. Όταν υπάρχει και εν μέρει υπαιτιότητα του Δημοσίου καταλαβαίνετε ότι -αυτός είναι ο νόμος- αυτές βαραίνουν το Δημόσιο.

Εμείς εξαντλούμε όλα τα μέσα, ώστε να έχουμε ώριμες μελέτες πλέον και να μην υπάρχουν τέτοια προβλήματα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Πλακιωτάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.