

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Η επόμενη ερώτηση του κ. Μαμουλάκη είναι η με αριθμό 43/6.10.2025 αναφορά-ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου της Κ.Ο. «ΣΥΡΙΖΑ-ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ ΣΥΜΜΑΧΙΑ» κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών με θέμα: «Έχει αποκατασταθεί ο υγιής ανταγωνισμός στον κλάδο κατασκευών δημοσίων έργων;».

Έχετε τον λόγο, κύριε Μαμουλάκη.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Τώρα οφείλω να πω, κύριε Ταχιάο, ότι πρέπει να σας απαντήσω σε κάτι που αναφέρατε για το αεροδρόμιο Καστελίου.

Προφανώς και η επικαιροποίηση μιας μελέτης και μετά την covid εποχή που αναπτύχθηκαν η δόμηση, η κάλυψη για το ύψος είναι κάτι που μας βρίσκει σύμφωνους αναμφιβόλως.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
(Δεν ακούστηκε).

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ναι, λέω ότι η αναβάθμιση, η ενίσχυση της δόμησης του ύψους και της κάλυψης του αεροδρομίου Καστελλίου μετέπειτα της συμβάσεως, λόγω των υγειονομικών συνθηκών των covid όρων που θέτουν για τα αεροδρόμια, προφανώς μας βρίσκει σύμφωνους.

Πού ήταν η διαφωνία μας εκεί; Στο ότι με ένα άρθρο, το περίφημο 72, αναθέσατε 90 εκατομμύρια απευθείας για την κατασκευή. Πρώτον. Και δεύτερον, λέτε για το τούνελ και τις κοιλαδογέφυρες και τη σήραγγα που υπάρχει όντως, γιατί βρέθηκε και ρωμαϊκή υδατογέφυρα, κυρίως που είναι ενδιαφέροντα αρχαιολογικά στοιχεία. Ξέρετε κάτι όμως; Στη σύμβαση παραχώρησης για το αεροδρόμιο, η ΤΕΡΝΑ, η συγκεκριμένη εταιρεία ως κατασκευαστής και το ΔΑΗΚ κατ' επέκταση, είχε την υποχρέωση να ολοκληρώσει και να κατασκευάσει εν συνόλω τον δρόμο μέχρι το σημείο που τέμνει τον ΒΟΑΚ.

Και τι κάνατε εδώ; Απομονώσατε τρία χιλιόμετρα, τα οποία είχε υποχρέωση η κατασκευαστική εταιρεία να τα εκτελέσει -βρέθηκαν φυσικά τα αρχεία και είναι με ένα κόστος μεγαλύτερο, το καταλαβαίνουμε- και αντί να επωμιστεί κατ' αναλογία το κόστος αυτό η εταιρεία από τη μία και το Δημόσιο από την άλλη -περίπου εξ ημισείας- τα αναθέσατε όλα στις πλάτες των Ελλήνων φορολογουμένων.

Και όχι μόνο αυτό, αλλά είπατε και στην Κρήτη ότι αυτά είναι τα χρήματα και μην περιμένετε άλλα project να κυοφορηθούν ή να εκτελεστούν. Είναι αρκετά και τα δίνουμε για αυτό το έργο. Αδιανόητα πράγματα. Όταν υπάρχει σύμβαση που ρητά ορίζει ότι ο παραχωρησιούχος πρέπει να κατασκευάσει σε πλήρη λειτουργία τον δρόμο. Και τώρα πού φορτώνετε 100 και πλέον

εκατομμύρια για τη συγκεκριμένη κοιλαδογέφυρα; Πού; Στους φορολογουμένους; Σοβαρά τώρα; Δεν ξέρω.

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

Τώρα, άλλο θέμα. Τι μου λέτε για τον ΥΟΤ. Μου λέτε ότι εννιά χρόνια μετά τη δημιουργία και τη σύσταση αυτού του Οργανισμού μέσα στο Υπουργείο Μεταφορών, δεν έχει τη φέρουσα ικανότητα; Και ποιος ευθύνεται πολιτικά που είναι ενδεχομένως στελεχιακά αφυδατωμένο ή δεν έχει τεχνική επάρκεια το προσωπικό; Και πληρώνονται από το ελληνικό Δημόσιο και μου λέτε ότι είναι ανεπαρκείς και ότι, εντάξει, ίσως έπρεπε να την αναθέσει αυτός.

Και εν τέλει, παραδίδεται. Εγώ γι' αυτό ρωτάω δύο φορές, το έχετε το παραδοτέο της ιδιωτικής εταιρείας που έχει κάνει τη μελέτη για το πόσα διόδια θα πληρώνουμε; Γιατί, εάν το έχετε, το ερώτημα που τίθεται επί τάπητος είναι ποιος το πιστοποιεί; Ποιος το ελέγχει; Η ΥΟΤ λέτε ότι είναι ανεπαρκής ως υπηρεσία. Τουλάχιστον να μπορεί να ελέγξει. Είναι άνθρωποι που γνωρίζουν - συνάδελφοί μας μηχανικοί, αλλά με μια παραπάνω τεχνική επάρκεια, φαντάζομαι, στο αντικείμενο αυτό. Ποιος θα ελέγξει το παραδοτέο;

Ας υποθέσουμε ότι αυτή ιδιωτική εταιρεία βγάλει για λόγους IRR ή βιωσιμότητας ή πλήθους διελεύσεων οχημάτων ένα ποσό αρκετά υψηλό. Ποιος θα απολογηθεί γι' αυτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε Ταχιάο, έχετε τον λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Σε ποια ερώτηση απαντάω; Εδώ πέρα το πήραμε μονότερμα -που και να μην υπήρχε ο κόφτης, δηλαδή.

Επιτρέψτε μου να πω ότι σε ό,τι αφορά το παραδοτέο, εάν το θέλετε, θα το πάρετε. Ο ΥΟΤ δεν μπορούσε να το υποστηρίξει ό,τι και να κάνουμε. Είναι γνωστό αυτό. Δεν υπάρχουν μηχανικοί στο Υπουργείο που να μπορούν να ελέγξουν το παραδοτέο; Μα, φυσικά υπάρχουν και στη Διεύθυνση η οποία έκανε τον σχετικό διαγωνισμό, άρα φυσικά και στη Δ17.

Και όχι μόνο μηχανικοί. Πρέπει να ξέρετε ότι στις σχετικές διευθύνσεις υπάρχουν και σύμβουλοι οικονομικοί και σύμβουλοι νομικοί, οι οποίοι μπορούν να ελέγξουν πλήρως και τα παραδοτέα όταν έχουν πολύ πιο περίπλοκα θέματα, όπως εν προκειμένω στην περίπτωση των διοδίων. Δεν θα ήθελα να το αμφισβητήσετε αυτό, αλλά αν έχετε οποιαδήποτε απορία ζητήστε το παραδοτέο και θα σας δοθεί.

Επειδή δεν μπήκαμε στην ερώτηση αυτή που λέτε, αλλά μιλάτε για το θέμα, για παράδειγμα της σήραγγας, η σήραγγα ήταν κάτι το οποίο επεβλήθη εκ των πραγμάτων. Επεβλήθη από την αλλαγή της περιβαλλοντικής μελέτης. Έπρεπε να γίνει η αλλαγή της περιβαλλοντικής μελέτης. Όμως, αυτό που πρέπει να σκεφτούμε είναι τι είναι στην πράξη η περιβαλλοντική μελέτη. Η

μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η σχετική ΑΕΠΟ αποτελεί στην πράξη για κάθε έργο την απόφαση χωροθέτησής του.

Όταν λοιπόν -σωστά το λέτε- ο παραχωρησιούχος έχει αναλάβει να εκτελέσει την κατασκευή του δρόμου, έχει αναλάβει το συγκεκριμένο έργο με μια συγκεκριμένη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έρχεται και αλλάζει αυτή, αυτό δεν αποτελεί υποχρέωση του παραχωρησιούχου, δεν προκύπτει αυτό από τη σύμβαση. Προκύπτει -ορθά το λέτε- ότι το κόστος του έργου το οποίο θα έπρεπε να καλύψει την αρχική κατασκευή, όπως είχε αρχικά σχεδιαστεί με την πρώτη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, προφανώς πρέπει να βαρύνει τον ανάδοχο. Και αυτό έχει υπολογιστεί. Δηλαδή, σε ό,τι αφορά τη μεταβολή που επήλθε λόγω αυτής της κατά τη σύμβαση νομοθετικής μεταβολής που μεσολάβησε, το κόστος υπολογίστηκε από το πώς αφαιρέθηκε το ποσό το οποίο κοστολογήθηκε ότι θα εξετελείτο από τον κατασκευαστή με την αρχική σύμβαση.

Δεν έχουν γίνει τα πράγματα τυχαία, όπως είπατε προηγουμένως για την ανάθεση στον παραχωρησιούχο της κατασκευής των επιπλέον μέτρων του αεροδρομίου. Μα, το προέβλεπε η σύμβαση. Η σύμβαση προέβλεπε αυτή τη δυνατότητα και αυτή πέρασε από τη Βουλή. Το προέβλεπε. Δεν έγινε κάτι το οποίο να είναι παράτυπο.

Εκείνη η επιλογή η οποία αρκετά επιβάρυνε το κόστος είναι το γεγονός ότι παρατάθηκε η περίοδος T1 χωρίς να υπάρχει ισόχρονη παράταση της T2. Θα πρέπει να ξέρετε από τις συμβάσεις παραχώρησης -όσοι είμαστε ανεξοικείτοι με τα οικονομικά μιας παραχώρησης δεν το κατανοούμε εξ αρχής- ότι η επέκταση του χρόνου παραχώρησης δεν έρχεται ποτέ να αναπληρώσει τις απώλειες εσόδων, όσο κι αν αυτό μοιάζει ότι είναι λογικό. Αυτό προκύπτει μέσα από τα χρηματοδοτικά μοντέλα και γι' αυτό το Δημόσιο έπρεπε να έρθει και να αποζημιώσει τη σχετική απαίτηση του παραχωρησιούχου.

Σας επαναλαμβάνω, στη συγκεκριμένη περίπτωση το 46% του παραχωρησιούχου είναι το Ελληνικό Δημόσιο. Αυτό δεν πρέπει να το ξεχνάμε ποτέ σε ό,τι αφορά το αεροδρόμιο του Καστελλίου. Εσείς δεν κάνετε να το ξεχνάτε, γιατί αυτό είναι μια επιλογή δικής σας κυβέρνησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε Μαμουλάκη, πριν σας δώσω τον λόγο, θα ήθελα να κάνω γνωστό στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτιρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα επτά μαθήτριες και μαθητές και πέντε συνοδοί εκπαιδευτικοί από την Ελληνογαλλική Σχολή του Αγίου Ιωσήφ.

Καλωσορίσατε στη Βουλή.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Μαμουλάκη, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ.

Κύριε Ταχιάο, σαφέστατα και δεν το ξεχνάμε και είμαστε περήφανοι γι' αυτό, γιατί παραμένει στις παραχωρήσεις το ελληνικό Δημόσιο με νόρμες και κανόνες, έχοντας την εμβληματική θέση που του αξίζει, σε αντίθεση με τις δικές σας παραχωρήσεις, όπου, νομίζω, ταπεινώνεται η παρουσία και η διεισδυτικότητα του ελληνικού Δημοσίου. Δεν είναι μόνο το θέμα του ΒΟΑΚ, αλλά και πολλά άλλα.

Πάμε λίγο στο κομμάτι του ανταγωνισμού. Το μεγάλο πρόβλημα της καθημερινότητας των πολιτών, αλλά και εν γένει της ελληνικής οικονομίας είναι ο περιορισμένος ανταγωνισμός. Και το βλέπουμε αυτό στην ενέργεια, στα καύσιμα, στα τρόφιμα, στην κινητή τηλεφωνία, σε πολλές παροχές υπηρεσιών: Τέσσερις-πέντε δρώντες παντού.

Κάτι αντίστοιχο παρακολουθούμε και στον υποκλάδο των κατασκευών και μάλιστα με μια ιδιαίτερη έμφαση περιορισμού, που άπτεται του ανταγωνισμού. Μάλιστα, γι' αυτόν τον λόγο τον Γενάρη του 2021 η Επιτροπή Ανταγωνισμού αυτεπάγγελτα εκκίνησε σχετική διαδικασία λόγω της ιδιαίτερης σημαντικότητας του υποκλάδου των κατασκευών. Από τον έλεγχο που

διενήργησε η Επιτροπή Ανταγωνισμού συνάγονται πολύ χρήσιμα συμπεράσματα για τις ολιγοπωλιακές συνθήκες, της παρατηρούμενες στρεβλώσεις ελάχιστων οικονομικών εργοληπτικών δρώντων, λίγων παικτών, σε μία πολύ μεγάλη σε επίπεδο περιεχομένου οικονομικού αγορά. Ειδικά για τις εταιρείες έκτης και έβδομης τάξης τα πράγματα είναι πραγματικά εξόχως χαρακτηριστικά.

Το ερώτημα που τίθεται εύλογα, όπως αντιλαμβάνεστε, για της έβδομης τάξης είναι το γεγονός ότι είναι μόνο πέντε εταιρείες, κύριε Ταχιάο, έβδομης τάξης, οι οποίες καλύπτουν το 85%-95% του συνολικού μεριδίου της αγοράς. Καταλαβαίνετε ότι μιλάμε για πολλά δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως σε πέντε εταιρείες. Και βέβαια, υπάρχουν και δύο μεγαλύτερες που αποσπούν το 75% ουσιαστικά του συνόλου. Έχουμε λοιπόν έναν περιορισμό πολύ έντονο για της έβδομης τάξης, αλλά και της έκτης.

Σε αυτό το οικονομοτεχνικό πεδίο που διαμορφώνεται τα τρία διακριτά ερωτήματα που αφορούν σάς, το Υπουργείο σας -γιατί αφορά, όπως ξέρετε, και το Υπουργείο Ανάπτυξης. Τη Δευτέρα θα συζητηθεί αντίστοιχα η ερώτηση-, είναι τρία, κύριε Ταχιάο.

Πρώτον, ποια έργα προκηρύχθηκαν με διαγωνισμούς κατασκευής δημοσίων έργων; Αυτό μπορεί να μετατραπεί και σε αίτημα κατάθεσης εγγραφών. Αλλά, περιμένω σήμερα να δω αν θα τα καταθέσετε στο Ελληνικό

Κοινοβούλιο, γιατί το έχω θέσει ως ερώτημα, αν δηλαδή έχουμε συνολικά δημόσια έργα ΣΔΙΤ και παραχωρήσεις σε αυτό το τρίπτυχο που είναι σε εξέλιξη ή εκκίνησαν ως διαδικασία τον Ιούλιο του 2019, δηλαδή, αυτά τα εξήμισι έως επτά χρόνια διακυβέρνησής σας.

Δεύτερον, ποιο είναι το συνολικό ύψος του ανεκτέλεστου υπολοίπου; Γιατί εκεί κρύβεται η λεπτομέρεια. Πώς περιορίζεται ο ανταγωνισμός; Δημιουργώντας συνθήκη πολύ υψηλού ανεκτέλεστου. «Θέλεις, κύριε, να μπει στο έργο;», λέτε. «Θέλουμε μεγάλο ανεκτέλεστο». Έτσι τι κάνετε; Περιορίζετε πάρα πολλές εταιρείες που μπορεί να προτίθεντο να συμμετάσχουν κι αν συμμετείχαν θα είχαμε καλύτερες εκπτώσεις, άρα θα είχαμε μεγαλύτερη ωφέλεια του ελληνικού Δημοσίου. Δεν υπάρχει αυτό. Τουναντίον, υπάρχει ένας περιορισμός, ένα άτυπο καρτέλ και στις κατασκευές.

Άρα, το ερώτημα είναι τι γίνεται με της έκτης και έβδομης τάξης με τα ανεκτέλεστα και αν προτίθεστε να ταπεινώσετε λίγο το κριτήριο ώστε να μπορούν να συμμετέχουν περισσότερες εταιρείες κι αν θα εξετάζατε αυτό που σας είπα και πριν με μια ΠΝΠ ενδεχομένως, όπως σε σχετικές για το όριο ανεκτέλεστου για τις κατασκευαστικές εταιρείες.

Νομίζω ότι αυτό το ερώτημα, κύριε Ταχιάο, του «make the long story short», είναι ένα ζήτημα το οποίο υπάρχει. Δεν λέμε ότι γεννήθηκε χθες. Όμως, τα τελευταία τρία-τέσσερα χρόνια έχει πάρει εκρηκτικές διαστάσεις το

ολιγοπώλιο, το μονοπώλιο κυρίως δωόμιση εταιρειών να λυμαίνονται το σύνολο των έργων. Πρέπει να σας απασχολεί. Οποιονδήποτε υγιώς σκεπτόμενο πολιτικό και Υπουργό θα τον απασχολούσε αυτό: Πώς θα ανοίξω τον ανταγωνισμό, πώς θα μπορέσω να δώσω μεγαλύτερη δυνατότητα σε άλλες ελληνικές εταιρείες, που είναι πολλές και επιθυμούν να συμμετάσχουν, να συμμετάσχουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Όλγα Γεροβασίλη): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για να ολοκληρώσετε την απάντηση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΧΙΑΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Κύριε Μαμουλάκη, διαπιστώνω ότι όλοι στο κόμμα σας ακολουθείτε την πορεία του πρώην Αρχηγού σας προς την Ιθάκη. Απορώ με αυτή τη δήλωση που κάνατε για τις παραχωρήσεις, δηλαδή όλοι στον ίδιο δρόμο είστε, κολυμπάτε στον ίδιο δρόμο.

Εγώ θυμάμαι ότι όταν κάνατε παραχωρήσεις κλαίγατε. Υπήρχε Υπουργός που υπέγραφε την παραχώρηση και έκλαιγε με δάκρυα στα μάτια και έρχεστε σήμερα στη Βουλή και λέτε ότι είστε υπερήφανοι για τις παραχωρήσεις.

Σας καλωσορίζουμε, λοιπόν.

Μόνο που απομακρύνονται οι παραχωρήσεις σαν τον σοσιαλισμό, κύριε Γιαννούλη. Γιατί απομακρύνονται; Διότι τα πράγματα εξελίσσονται. Διότι το ελληνικό Δημόσιο έρχεται όντως να προστατέψει τα συμφέροντά του και διότι κάνει παραχωρήσεις οι οποίες έχουν προοπτική. Ακόμα και γι' αυτή την παραχώρηση για την οποία κλαίγατε η δική μας Κυβέρνηση είναι αυτή η οποία ενέταξε το συγκεκριμένο έργο στο Ταμείο Ανάκαμψης ώστε να αρθούν όλα τα tranche της EASA, για να μπορέσουν τα αεροδρόμια αυτά για τα οποία κλαίγατε εσείς να πιστοποιηθούν πλήρως σύμφωνα με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς. Και είναι ένα έργο το οποίο προχωρά ταχύτατα.

Σε ό,τι αφορά την ερώτηση που κάνατε, θα συμφωνήσω ότι διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει υγιής ανταγωνισμός. Και ξέρετε ότι όχι μόνο αυτό. Από τους ελέγχους που έγιναν από την Επιτροπή Ανταγωνισμού διαπιστώθηκε ότι υπήρχαν και συνεννοήσεις, υπήρχαν και ολιγοπώλια, υπήρξαν σχετικές παρεμβάσεις. Και όλες τις εταιρείες αυτές οι οποίες έρχονται στους διαγωνισμούς του Δημοσίου υποχρεούνται να υποβάλλουν και τα μέτρα συμμόρφωσης κάθε φορά τα οποία έχουν λάβει για να μπορέσουν να γλιτώσουν από τις όποιες συνέπειες αυτών των διαπιστώσεων.

Κάνατε μία ερώτηση η οποία δεν έχει βάση. Και θα σας εξηγήσω γιατί δεν έχει βάση.

Το ανεκτέλεστο κ. Μαμουλάκη καταργήθηκε. Καταργήθηκε, δεν υπάρχει ανεκτέλεστο στα δημόσια έργα, καταργήθηκε με νόμο από τη Βουλή σας, τον οποίον εμείς τον εισηγάγαμε. Εμείς, η δικιά μας Κυβέρνηση και μάλιστα η παρούσα πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών Και Μεταφορών. Δεν υπάρχει ανεκτέλεστο στα δημόσια έργα. Δεν υπάρχει πλέον κανένα πλαφόν για κανέναν. Μπορούν ελεύθερα να κατέβουν στους διαγωνισμούς των δημοσίων έργων.

Από κει και πέρα, πρέπει οποιαδήποτε κυβέρνηση, πρέπει η οποιαδήποτε πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών Και Μεταφορών να ενδιαφέρεται για τον ανταγωνισμό; Βεβαίως. Είμαι ο πρώτος ο οποίος υποστηρίζει ότι και για τις κατασκευαστικές εταιρείες και για τους μελετητές - στον χώρο από τον οποίο προέρχομαι- δεν πρέπει η διάταξη της αγοράς να συνιστά ρύθμιση. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό και εμείς διαρκώς εργαζόμαστε προς αυτή την κατεύθυνση και γι' αυτό θα σας φέρουμε και σύντομα νομοθετικές ρυθμίσεις, οι οποίες θα θεραπεύσουν προβλήματα, τα οποία και να ξέρετε ποιο; Το ΠΔ 71 του κ. Σπίρτζη, το ΠΔ 71 του κ. Σπίρτζη είναι βραχνάς αυτή τη στιγμή, είναι ένας βρόγχος στις κατασκευαστικές εταιρείες και στις μελετητικές εταιρείες. Και πολύ σύντομα θα έρθουμε εδώ και θα φέρουμε διατάξεις, οι οποίες θα λύνουν προβλήματα που δημιουργούν στην αγορά, θα λύνουν προβλήματα ρυθμίσεων, τα οποία είναι χειρότερα από την

έλλειψη ανταγωνισμού, αλλά εκεί οδηγούν, στο να μην υπάρχει ανταγωνισμός και θα το κάνουμε αυτό και με τροποποίηση του Προεδρικού Διατάγματος με Προεδρικό Διάταγμα, επίσης.

Κατά συνέπεια, καλό και σε αυτή την περίπτωση το κολύμπι του κόμματός σας προς τον ανταγωνισμό και αυτό έχει ενδιαφέρον και αυτή είναι μια δεύτερη Ιθάκη, ένα σοσιαλιστικό κόμμα να ανακαλύπτει τον ανταγωνισμό. Μπράβο, είναι και αυτό το κολύμπι πολύ ενδιαφέρον, αλλά δυστυχώς στην πορεία οι Σειρήνες μετέβαλαν την πληροφόρησή σας. Σας παρέσυραν, ανεκτέλεστο δεν υπάρχει.