**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 14 Φεβρουαρίου 2022, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.30΄, στην Αίθουσα«Προέδρου Δημητρίου Γεωργ. Παπασπύρου» (150),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, για την προ της υπογραφής Σύμβαση του έργου: «Αποκατάσταση των ζημιών στο πρανές από την πλευρά της Πελοποννήσου της Διώρυγας Κορίνθου από ΧΘ: 2+456 έως ΧΘ:3+486», με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιος Καραγιάννης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Ψυχογιός Γεώργιος, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σπίρτζης Χρήστος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης την ενημέρωση των μελών της Επιτροπής από τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Γεώργιο Καραγιάννη, σύμφωνα με το άρθρο 32§9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προ της υπογραφής Σύμβαση του έργου: «Αποκατάσταση των ζημιών στο πρανές από την πλευρά της Πελοποννήσου της Διώρυγας Κορίνθου από ΧΘ: 2+456 έως ΧΘ:3+486», με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών».

Η διαδικασία, θα πρότεινα να ξεκινήσει με μια πρώτη εισήγηση από τον κ. Υφυπουργό, για να παρουσιάσει το θέμα και στη συνέχεια να διατυπωθούν ερωτήματα από τους συναδέλφους που θέλουν να τοποθετηθούν. Κατόπιν, θα κλείσει πάλι με τη δευτερολογία του ο κ. Υφυπουργός και αν χρειαστεί ή έχουμε κάποιο εξειδικευμένο ερώτημα και η Γενική Γραμματέας Υποδομών, η κυρία Γεράρδη, την οποία επίσης καλωσορίζουμε στην Επιτροπή μας.

Κύριε Υπουργέ, κ. Καραγιάννη, έχετε το λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, έρχομαι σήμερα στην Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, προκειμένου να σας ενημερώσουμε αναφορικά με ένα καίριο ζήτημα, με ένα έργο το οποίο μπορεί να μην έχει πολύ μεγάλο προϋπολογισμό αλλά είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα και για τη χώρα μας και γενικότερα για τη λειτουργία της ναυτιλίας, αυτό της αποκατάστασης των ζημιών στη Διώρυγα της Κορίνθου.

Όπως νομίζω ότι όλοι θα θυμόσαστε, πριν από περίπου ένα έτος, σημειώθηκε κατάπτωση πρανών στην πλευρά της Πελοποννήσου, με αποτέλεσμα τη διακοπή της λειτουργίας της διώρυγας, ενώ τέσσερις ημέρες αργότερα η εταιρεία, η Ανώνυμη Εταιρεία Διώρυγας Κορίνθου, μας απέστειλε επιστολή στο Υπουργείο Υποδομών, ζητώντας τη συνδρομή μας για την αποκατάσταση της ευστάθειας των πρανών της διώρυγας.

Άμεσα, από το Υπουργείο Υποδομών, προβήκαμε σε μια σειρά από ενέργειες.

Πρώτα απ’ όλα, στείλαμε εκεί ειδικό κλιμάκιο της αρμόδιας Διεύθυνσης Λιμενικών Υποδομών, με το Γενικό Διευθυντή, κ. Κοτσώνη, που μετέβη άμεσα στο σημείο. Σε συνεννόηση με την Περιφέρεια Πελοποννήσου, κηρύξαμε τη Διώρυγα Κορίνθου, από την πλευρά της Πελοποννήσου, σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Δεύτερον, στις 3 Φεβρουαρίου, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Καραμανλής, εξέδωσε απόφαση με την οποία το έργο της αποκατάστασης των ζημιών χαρακτηρίστηκε ως σύνθετο και ειδικό έργο εθνικού σκοπού. Παράλληλα, ορίστηκε η ένταξη του έργου στον προγραμματικό σχεδιασμό της Γενικής Γραμματείας Υποδομών του Υπουργείου μας, ενώ η εταιρεία της διώρυγας θα εξακολουθούσε να ασκεί όλες τις αρμοδιότητες συντήρησης, λειτουργίας, ασφάλειας και φύλαξης της διώρυγας, καθώς και των υπερκείμενων έργων αυτής, όπως την γέφυρα του βιολογικού καθαρισμού.

Τρίτον, με την ίδια απόφαση, προχωρήσαμε στην ανάθεση της απαιτούμενης μελέτης αποκατάστασης, με τη διαδικασία του άρθρου 32 του ν.4412/2016, λόγω της εξαιρετικά κατεπείγουσας ανάγκης.

Τέταρτον, πέντε μέρες μετά, ως Γενικός Γραμματέας τότε, συγκρότησα επιτροπή διαπραγμάτευσης για την ανάθεση της εν λόγω μελέτης.

Πέμπτον, σε συνέχεια των αποφάσεων της επιτροπής διαπραγμάτευσης, ανατέθηκε η μελέτη στις 17 Μαΐου, συνολικού ποσού 1,3 εκατομμυρίων ευρώ. Μια μελέτη η οποία ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου μας, στις 22 Νοεμβρίου του 2021. Σε συνέχεια των αποτελεσμάτων της μελέτης, ζητήθηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων και εγκρίθηκε τρεις μέρες μετά, στις 25 Νοεμβρίου 2021, η απαιτούμενη αύξηση του προϋπολογισμού δημοπράτησης του έργου, για αποκατάσταση ζημιών, από τα 29 εκατομμύρια στα 34 εκατομμύρια ευρώ.

Εδώ, θα μου δώσετε το χρόνο να επισημάνω, γιατί είδα μια ανακοίνωση πριν από λίγες ημέρες και θα ήθελα, επειδή νομίζω ότι έγινε από καλή πρόθεση, μια στρέβλωση που δημιουργήθηκε, να το εξηγήσουμε τι ακριβώς σημαίνει.

Δεν ανέβηκε το κόστος από τα 9 εκατομμύρια στα 34 εκατομμύρια, όπως κάποιοι το λέτε. Αυτό το οποίο έγινε αρχικά είναι ότι δεσμεύτηκε ένα ποσό της τάξεως των 9 εκατομμυρίων ευρώ από το Υπουργείο Ανάπτυξης, ώστε να προχωρήσουμε στην ανάθεση της μελέτης. Τότε δε ξέραμε ποιο είναι το έργο. Ενδεικτικά ήταν όλα αυτά τα νούμερα και αφού δεσμεύσαμε αυτό το ποσό, κατόπιν έγιναν οι απαραίτητες μελέτες, οι οποίες μας κατέδειξαν ποιο νούμερο χρειαζόμασταν για να γίνει όλη αυτή η παρέμβαση που χρειαζόταν.

Νομίζω ότι όλοι αντιλαμβάνεστε ότι γι’ αυτό το λόγο γίνονται οι μελέτες. Οι προϋπολογισμοί, να ξέρετε, δε βγαίνουν στην τύχη. Βγαίνουν για να δούμε τις πραγματικές ανάγκες και να προσαρμόσουμε αναλόγως και τα κόστη και τις απαιτούμενες εργασίες. Στη συγκεκριμένη περίπτωση είδαμε, για παράδειγμα, ότι προέκυψε ανάγκη επέμβασης και στον τοίχο, στη βάση του πρανούς, κάτω από τη στάθμη της θάλασσας.

Επιπλέον, θα ήθελα να σας ενημερώσω εδώ πέρα, ότι το έργο τελικά δεν είναι 34 εκατομμύρια αλλά είναι 30,6 εκατομμύρια ευρώ.

Μ’ άλλα λόγια, το κόστος δεν ανέβηκε από τα 9 στα 34, δεν ήταν ούτε 34 ούτε 9. Το κόστος, μας κατέδειξε η μελέτη, ήταν 30,6 εκατομμύρια ευρώ.

Έκτον, προβήκαμε σε άμεση δημοπράτηση του έργου, με τη διαδικασία του άρθρου 32 του ν.4412/2016, με καταληκτική ημερομηνία τις 7 Δεκεμβρίου. Στη διαπραγμάτευση συμμετείχαν τρεις εταιρείες, με πτυχίο εβδόμης τάξης: ο Μυτιληναίος, η ΑΒΑΞ και ο Άκτωρ.

Για να πετύχουμε, δε, την καλύτερη δυνατή τιμή, η αρμόδια επιτροπή ζήτησε, κατ’ εφαρμογή του άρθρου 32α, από τους τρεις κληθέντες να υποβάλλουν νέες βελτιωμένες οικονομικές προσφορές. Η εταιρεία Μυτιληναίος ενημέρωσε ότι αδυνατεί να βελτιώσει την οικονομική της προσφορά, ο ΑΒΑΞ και ο Άκτωρ προσέφεραν νέα έκπτωση, οπότε, συνέπεια όλων αυτών είναι ότι μειοδότης ανακηρύχθηκε εταιρεία Άκτωρ, με συνολικό προϋπολογισμό έργου, όπως προανέφερα, τα 30,6 εκατομμύρια ευρώ.

Όγδοον, με δεδομένο ότι κατά της απόφασης δεν ασκήθηκε καμία προδικαστική προσφυγή, καθώς και το πέμπτο κλιμάκιο του Ελεγκτικού Συνεδρίου απεφάνθη ότι δεν κωλύεται η υπογραφή του σχεδίου σύμβασης, είμαστε πλέον έτοιμοι να προχωρήσουμε στη σύναψη της σχετικής σύμβασης με τον ανάδοχο.

Με άλλα λόγια, κυρίες και κύριοι, κύριε Πρόεδρε, μέσα σε λιγότερο από ένα χρόνο καταφέραμε, από την πλευρά του Υπουργείου μας, να ολοκληρώσουμε όλες τις αναγκαίες μελέτες και διαδικασίες, ώστε το έργο της αποκατάστασης των ζημιών στη Διώρυγα Κορίνθου, να μπορεί να γίνει πραγματικότητα.

Σας ανέφερα, βήμα προς βήμα, αυτή τη στιγμή, ότι κάναμε και όποιος αυτή τη στιγμή, σε αυτή την Επιτροπή, έχει να προσθέσει κάτι για την καθυστέρηση, θα παρακαλούσα να μας πει σε ποιο σημείο υπήρξε κάποια καθυστέρηση.

Όλοι, φαντάζομαι, ότι γνωρίζετε εδώ πέρα πως γίνονται και πως γίνονταν τα έργα στο παρελθόν. Σίγουρα αντιλαμβάνεστε ότι σε αντίστοιχες περιπτώσεις οι απαιτούμενοι χρόνοι ήταν κατά πολύ, μα, κατά πολύ, νομίζω ότι ο κ. Σπίρτζης, που είναι εδώ απέναντί μου, μπορεί να το βεβαιώσει, μεγαλύτεροι.

Μπορεί να μας επιβεβαιώσει, γιατί και ο ίδιος τις ίδιες διαδικασίες ακολουθούσε και για το Μάτι και άλλες διαδικασίες και ξέρουμε όλοι πότε ακριβώς ολοκληρώνονταν οι μελέτες.

Εγώ θα ήθελα, από την πλευρά μου, σε αυτό το σημείο, να ευχαριστήσω όλους τους υπαλλήλους και όσους εργάστηκαν από τη Γενική Γραμματεία Υποδομών, με συνέπεια και ταχύτητα, ώστε αυτό το έργο να ξεκινήσει τις επόμενες μέρες.

Για εμάς, αυτό αποτελεί άλλο ένα έργο για το οποίο δεσμευτήκαμε, δεν το αφήσαμε στα χαρτιά αλλά το υλοποιήσαμε με πάρα πολύ γρήγορους ρυθμούς. Σκοπός μας, αυτή τη στιγμή, είναι η διώρυγα να ανοίξει το συντομότερο δυνατό, με το μικρότερο δυνατό κόστος και βέβαια, πληρώντας όλες τις προδιαγραφές και συνθήκες ασφαλείας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό. Το λόγο έχει ο κ. Παππάς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Είναι πάρα πολύ κρίσιμο το έργο, νομίζω και δεν πρέπει να το υποτιμάμε καθόλου, με την έννοια ότι, υπό το φως των αυξήσεων και στις τιμές των καυσίμων, η απώλεια των εσόδων του δημοσίου είναι ακόμα μεγαλύτερη. Ο στρατηγικός ρόλος της διώρυγας είναι κάτι για το οποίο δεν χρειάζεται να επιχειρηματολογήσει κανείς. Αλλά εδώ, κύριε Καραγιάννη, θέλω να μου επιτρέψετε να σας ρωτήσω, εάν έχετε υπόψη σας, εάν υπήρξε κάποια υπόμνηση από το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας, πολύ πριν την καταστροφή που έλαβε χώρα πριν ένα χρόνο. Διότι μαθαίνουμε, ότι το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας έχει κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου από τον Ιούνιο του 2020, όχι το 2021 που έγινε η καταστροφή και έκλεισε η διώρυγα. Έτσι δεν είναι; Μη πω σχεδόν για ένα έτος, όχι εσείς προσωπικά, η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών αδράνησε και ως αποτέλεσμα αυτή τη στιγμή έχουμε κλειστή διώρυγα για τόσους μήνες;

Πάμε παρακάτω. Είπατε, ότι το κόστος δεν ήταν 9 εκατομμύρια ευρώ. Ειδοποιήστε το Πρωθυπουργικό Γραφείο, σας παρακαλώ, διότι πριν 10 λεπτά το κατέβασε από τη σελίδα του Πρωθυπουργού. Είναι οι δηλώσεις του, όταν πήγε στη διώρυγα που ήταν κλειστή, ήδη και είπε ότι το έργο είναι προϋπολογισμού 9 εκατομμυρίων ευρώ. Και επειδή είναι απολύτως σίγουρο, ότι αυτό τον αριθμό δεν τον έβγαλε από το στομάχι ο άνθρωπος. Δεν τον είπε τυχαία. Μπράβο! Κάποιος τον είχε ενημερώσει ότι με 9.000.000 ευρώ θα μπορούσε να έχει αποκατασταθεί η δυνητική ζημιά, πριν την καταστροφή και μάλιστα, σε όλο το μήκος της διώρυγας, στα 6 χιλιόμετρα. Είστε σίγουρος; Έχουν γίνει όντως επαφές του διοικητικού συμβουλίου με μηχανικούς και οι συζητήσεις ήταν για ένα έργο 9 εκατομμυρίων, για όλο το μήκος της διώρυγας, με τις στηρίξεις. Ειδοποιήστε λοιπόν το Πρωθυπουργικό Γραφείο να αλλάξει τις δηλώσεις του Πρωθυπουργού, ή να κάνει μια διευκρίνιση, δεν ξέρω. Διότι, εδώ πέρα, δεν είναι δυνατόν να μας λέτε ότι δεν προκύπτει ζήτημα αύξησης του κόστους. Δίπλα ήσασταν στον κ. Μητσοτάκη και είπε, ότι είναι ένα έργο προϋπολογισμού 9.000.000 ευρώ. Πώς πήγαμε σε τόσους λίγους μήνες από τα 9 στα 30; Και με πολύ μικρότερο φυσικό αντικείμενο λέω εγώ. Εσείς το αμφισβητείτε. Θα διατηρήσω τη θέση μου, επιτρέψτε μου, κύριε Καραγιάννη.

Πάμε παρακάτω. Στο ενημερωτικό σημείωμα μας έχετε στείλει, λέγεται ότι το αντικείμενο, το ενημερωτικό έχει ημερομηνία 1/2/22, ότι μέσα στα έργα είναι και η γενική περίφραξη της περιοχής επέμβασης. Η περιοχή της επέμβασης θα παραδοθεί περιφραγμένη, χωρίς δυνατότητα πρόσβασης σε αυτήν, μόνο από εξουσιοδοτημένο προσωπικό. Πόσες φορές θα έχουμε περίφραξη της περιοχής;

Και το λέω, διότι εδώ, έχω δημοσίευμα ηλεκτρονικό, όπου υπογράφεται η σύμβαση για την κατασκευή της περίφραξης, ως έργο Περιφέρειας.

Δηλαδή, κάνει την περίφραξη η Περιφέρεια κι έχουμε ένα έργο το οποίο θα ξανακάνει περίφραξη; Αν δεν κάνω λάθος είναι γύρω στα 800.000 με 1.000.000, αυτή η ιστορία. Ποιος ο λόγος; Δεν είναι ενήμερες οι υπηρεσίες, ότι η Περιφέρεια προχωρά στην υλοποίηση αυτού του έργου;

Επίσης, για το φυσικό αντικείμενο και δεν αργώ, είναι από τη χιλιομετρική θέση 2-4- 50, περίπου, μέχρι τη χιλιομετρική θέση 3-4-50. Ένα χιλιόμετρο και κάτι μέτρα. Έτσι δεν είναι; Γύρω από τη γέφυρα του βιολογικού. Επίσης έργο το οποίο έχει γίνει και το ξαναπληρώνουμε.

Τέλος, υπάρχει για τα πλωτά μέσα καμία πρόνοια να επισκευαστούν; Της ΑΕΛΙΚΛΟ. Και βεβαίως, δεν προκύπτει, από ότι έχουμε καταλάβει, υποχρέωση του αναδόχου να διατηρήσει τον πυθμένα, ή να τον αυξήσει, από τα 8 μέτρα. Λέει, ότι θα μετακινήσει ό,τι πέσει κάτω, αλλά αυτό είναι μια πάρα, μα πάρα πολύ ασαφής διατύπωση, η οποία σε καμία περίπτωση δεν μας καλύπτει. Υπάρχουν μείζονα ζητήματα λοιπόν, στην όλη διαδικασία για την οποία επιθυμούμε να ακούσουμε τις απαντήσεις σας. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Παππά. Νομίζω τα ερωτήματα που θέσατε θα απαντηθούν. Το λόγο έχει ο κ. Χρήστος Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Συζητάμε σήμερα για ένα έργο πράγματι σημαντικό. Συζητάμε κατ’ αρχήν για τη διώρυγα της Κορίνθου, που είναι έργο με ιδιαίτερη σημασία, πέραν της οικονομικής. Έχει εθνική, πολιτιστική και ιστορική αξία. Είναι η τρίτη διώρυγα στον κόσμο, μετά τον Παναμά και το Σουέζ. Ξέρουμε, ότι συνδέει το Ιόνιο με το Αιγαίο και εξυπηρετεί εμπορικές μεταφορές, τουριστικές δραστηριότητες. Είναι το ίδιο, τουριστικό αξιοθέατο, το δεύτερο μετά τον Παρθενώνα, σε προσέλκυση επισκεπτών, αθλητικές δραστηριότητες και ούτω καθεξής. Είναι ένα έργο όμως, που έχει μια ηλικία και έχει και πάρα πολλά προβλήματα. Πριν πάω στις καταπτώσεις των πρανών, το οποίο είναι και το αντικείμενο της Σύμβασης που συζητάμε σήμερα για την αποκατάσταση των ζημιών στα πρανή, σε αυτό το τμήμα του ενός χιλιομέτρου, έχουν προκύψει και άλλα ζητήματα που αφορούν στη βυθιζόμενη γέφυρα από τα Ίσθμια, που εξακολουθεί να λειτουργεί στο ένα ρεύμα. Είχαμε μια πρώτη διακοπή το 2017, με τα προβλήματα που υπήρξαν για ένα χρόνο, αλλά το 2019, το Νοέμβριο, μετά από πρόσκρουση πλοίου με τη γέφυρα, λόγω μη ολοκλήρωσης της βύθισης, έχουμε νέα προβλήματα. Κυκλοφορία πλέον, μόνο από το ένα ρεύμα, με κινδύνους ατυχημάτων, καθυστερήσεις και ταλαιπωρία για τους κατοίκους και τους χρήστες. Υπήρξαν, σε αυτό το πολύ σημαντικό έργο, πολλά ατυχήματα και δυστυχώς, είχαμε και θανατηφόρο με 14χρονο, που έπεσε από ύψος 60 μέτρων στη διώρυγα. Έχει καταγραφεί ότι υπάρχουν ελλιπή μέτρα ασφαλείας και φύλαξης, έως και ανύπαρκτα. Δεν υπάρχουν προστατευτικές μπάρες. Δεν υπάρχει περίφραξη. Δεν υπάρχουν σημάνσεις και προειδοποιητικές πινακίδες, ότι πρόκειται για επικίνδυνη περιοχή. Πόσες καταπτώσεις των πρανών; Είχαμε καταπτώσεις πρανών, κύριε Υπουργέ τα ξέρετε, το Νοέμβριο του 2020. Μάλιστα, στη δεύτερη περίπτωση, όγκοι βράχων είχαν καταπέσει επί ρυμουλκού και ευτυχώς δεν θρηνήσαμε θύματα. Είχαμε βέβαια και τις καταπτώσεις του περσινού Γενάρη, που οδήγησαν στην απόφαση, για κήρυξη σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης της περιοχής. Την απόφαση, που αναφέρατε, του Υπουργού για το χαρακτηρισμό του έργου, ως σύνθετου και ειδικού εθνικού επιπέδου και παράλληλα, από την πλευρά μας, υπήρξε υποβολή ερώτησης στις 11 Φλεβάρη, με σειρά ζητημάτων, σχετικά με τα προβλήματα της διώρυγας και τα συγκεκριμένα που αφορούσαν σε αυτή την κατάπτωση πρανών. Βέβαια, καταπτώσεις πρανών είχαμε και στο παρελθόν. Είχαμε και στις 26/2/2018 και στις 8/11/2018, πέραν της διακοπής λειτουργίας της γέφυρας το 2017.

Άρα, λοιπόν, υπάρχει μια συνεχής ροή προβλημάτων, και βεβαίως, αυτό που θα μπορούσε να πει κανείς είναι ότι υπήρξε μια αδράνεια μετά το 2015. Σήμερα προχωράμε σε μια λύση, το ερώτημα κύριε Υπουργέ και ο προβληματισμός είναι αν πάμε σε μια εμβαλωματική λύση που δεν αντιμετωπίζει συνολικά το πρόβλημα, γιατί μιλάμε για ένα χιλιόμετρο σε ένα μήκος από τις δύο πλευρές περίπου στα 12 με 13 χιλιόμετρα. Βέβαια εκεί υπάρχει και ο βιολογικός καθαρισμός και ενδεχομένως να προκύψουν περισσότερα προβλήματα, και εδώ θέλουμε να μας δώσετε κάποιες διευκρινίσεις, αν υπάρχει κάποιο πρόβλημα με τη στεγανότητα στη λειτουργία του βιολογικού και προκύπτουν αυτά τα θέματα που βλέπουμε εδώ και στις εικόνες, σπηλαιώσεις και διαβρώσεις χαμηλά, λόγω κατάρρευσης της λιθοεπένδυσης, και άρα το πρόβλημα εντοπίζεται από το κατώτερο σημείο και φτάνουμε και στο ανώτερο με τις καταπτώσεις.

Το ερώτημα είναι ακριβώς αυτό, αν αντιμετωπίζουμε το πρόβλημα στο σύνολό του ή κάνουμε μια καταρχήν αντιμετώπιση για την ανάγκη αποκατάστασης της λειτουργίας της διώρυγας που δεν λειτουργεί εδώ και πάνω από ένα χρόνο, και φυσικά, δεν εξυπηρετούνται ούτε οι πολίτες, ούτε η κίνηση των οχημάτων, οι εμπορικές μεταφορές, η τουριστική αξιοποίηση του έργου και ούτω καθεξής. Αναγκάζετε τώρα τα πλοία κάνουν ένα κύκλο 300 χιλιομέτρων αντί για 100, όταν θέλουν να πάνε από το Ιόνιο στο Αιγαίο ή αντίστροφα.

Επομένως, αυτές οι συνεχιζόμενες καταπτώσεις πρανών, δεν ξέρω εάν με την ολοκλήρωση αυτού του έργου θα σταματήσουν. Θα θέλαμε να μας πείτε αν υπάρχει κάποιος προγραμματισμός μιας συνολικότερης μελέτης, για το σύνολο των προβλημάτων που ανέφερα επιγραμματικά πριν, αλλά και για τα άλλα τμήματα της γέφυρας και προφανώς αυτό θα είναι ένα πολύ μεγαλύτερο έργο, αλλά θα πρέπει να το δούμε αν έχει να κάνει με την ασφάλεια αλλά και τη συνέχεια της λειτουργίας και της απόδοσης αυτού του έργου.

Γίνονταν παλιότερα -γνωρίζουμε όλοι- κάποιες παρεμβάσεις, υπήρχε μια διαδικασία συντήρησης, η οποία φαίνεται ότι τα τελευταία χρόνια, ειδικά μετά το 2015, δεν ακολουθήθηκε και γι’ αυτό δεν απετράπησαν τα φαινόμενα που οδήγησαν στο σημερινό κλείσιμο της γέφυρας. Η διαδικασία που προχωρήσατε φαίνεται να ανταποκρίνεται σε σχέση με το συγκεκριμένο πρόβλημα στην αναγκαιότητα αυτού του έργου, όμως πράγματι υπήρξαν δηλώσεις και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό. Εγώ δε στέκομαι στο ποσό του έργου, διότι θεωρώ ότι οι ανάγκες για πόρους, για την πλήρη αποκατάσταση και ασφαλή λειτουργία αυτού του έργου είναι πολύ μεγαλύτερες. Υπήρξαν όμως κάποιες προβλέψεις ότι στο τέλος του 2021 θα έχουμε τελειώσει και με τις μελέτες και θα επαναλειτουργήσει για το καλοκαίρι του 2022.

Τώρα έτσι όπως προχωράμε, και βέβαια, λόγω της σπουδαιότητας του έργου, τα ερωτήματα είναι πότε θα υπογραφεί η σύμβαση, εντάξει προβλέπεται μετά τη συζήτηση αυτή ένα χρονοδιάγραμμα. Υπάρχει μια προθεσμία 24 μηνών με δύο τετράμηνα διακοπή τους καλοκαιρινούς μήνες όπως αναφέρεται. Άρα, το ερώτημα είναι αυτό το καλοκαίρι ως τον Ιούνιο, θα μπορέσει το έργο να δοθεί σε λειτουργία δεδομένου ότι θα έχει ακόμη άλλους 20 μήνες για να ολοκληρωθεί; Και φυσικά, πότε θα λειτουργήσει ολοκληρωμένα η διώρυγα, για όλες τις δραστηριότητες.

Υπάρχουν κάποια ζητήματα που αφορούν όπως σας είπα στις βυθιζόμενες γέφυρες, στην ίδια τη γέφυρα, και έχουν να κάνουν με την πιστοποίηση καταλληλότητας. Είχαμε κάνει μια ερώτηση κύριε Υπουργέ, θα τα αναφέρω επιγραμματικά γιατί αυτά τα ερωτήματα απαντήθηκαν ως προς το σκέλος της ανάγκης αποκατάστασης του προβλήματος λόγω της κατάπτωσης, για τα υπόλοιπα δεν υπήρξε κάποια συγκεκριμένη απάντηση. Δηλαδή, εάν αυτή τη στιγμή υπάρχουν τα πιστοποιητικά που είπαμε για τις βυθιζόμενες γέφυρες, πότε θα ολοκληρωθεί η αποκατάσταση του ρεύματος κυκλοφορίας της βυθιζόμενης γέφυρας στα Ίσθμια. Εάν πράγματι γνωρίζετε ποιος είναι ο μηχανισμός με τον οποίο ελέγχεται μέχρι σήμερα η κατάσταση των πρανών και γιατί δεν μπορέσαμε να έχουμε παρεμβάσεις μέχρι σήμερα, βασιζόμενοι στις προηγούμενες πρακτικές ώστε με μικρότερο κόστος τουλάχιστον να είχαμε αποφύγει το κλείσιμο της διώρυγας. Βέβαια, είναι αναγκαίες οι γεωτεχνικές και λιμενικές μελέτες, για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος.

Επίσης, για τα ρυμουλκά πλοία, πόσα πλοία κυκλοφορούν και πόσα είναι λειτουργικά και πιστοποιημένα. Ένα άλλο πρόβλημα υπάρχει σε σχέση με τους εργαζόμενους, διότι, έτσι όπως προχωράει η οικονομική λειτουργία της διώρυγας, υπάρχουν προβλήματα, έχουν μειωθεί τα έσοδα και το 2020, πολύ περισσότερο το 2021. Υπάρχει ένα ζήτημα σε σχέση με την ενδεχόμενη απαξίωση αυτού του έργου από οικονομικής πλευράς, και βεβαίως, υπάρχουν και κάποιες συζητήσεις για παραχώρηση, δεδομένου ότι το έργο αυτό, γνωρίζουμε όλοι ότι έχει περάσει από την περίοδο της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ στο Υπερταμείο. Το έργο πρέπει να προστατευθεί και σε καμία περίπτωση να μην απαξιωθεί.

Η εταιρεία έχει αναζητήσει χρηματοδοτήσεις για να ανταπεξέλθει και δεν γνωρίζουμε κατά πόσο θα μπορέσει να ανταποκριθεί στο βάρος της λειτουργίας και της συντήρησης αυτού του έργου. Και βέβαια, επειδή αυτό είναι ένα πολύ σημαντικό έργο, προφανώς και θα πρέπει να υπάρξει ένας συντονισμός για μελέτες, έργα και επιβλέψεις, απ’ όλα τα συναρμόδια Υπουργεία που ενδεχομένως να εμπλέκονται σε αυτό το έργο.

Κλείνοντας, θέλω να ρωτήσω εάν υπάρχουν κάποιες προεκτιμήσεις για ένα συνολικό κόστος μελετών και έργων, για μια συνολική αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων, θέματα ασφαλείας όπως είπαμε, περιφράξεις και κυρίως, την αποκατάσταση των πρανών που είναι το σημαντικότερο, και ξέρουμε ότι αυτές οι επεμβάσεις είναι ιδιαίτερα απαιτητικές και απαιτούν ειδικές τεχνικές. Υπάρχει ένα πρόβλημα με την εναπόθεση των χωμάτων. Έχω μια πληροφορία ότι μιλάμε για τεράστιους όγκους 600 χιλιάδων κυβικών μέτρων -δεν ξέρω αν κάνω λάθος- αν υπάρχει πρόβλεψη γι’ αυτά τα υλικά, πώς θα γίνει η διαχείριση για να μην έχουμε προβλήματα στο διάπλου. Αν θα γίνει κάποια εκβάθυνση, αν προβλέπεται μελλοντικά κάποια διαπλάτυνση, τι γίνεται και με τις δύο πλευρές της διώρυγας -τώρα μιλάμε για ένα χιλιόμετρο προς την Πελοπόννησο, είπα πριν ότι είναι ένα χιλιόμετρο από τα 12,13 χιλιόμετρα συνολικά και από τις δύο πλευρές- και φυσικά, ποια πιστεύετε ότι είναι η προοπτική της οικονομικής λειτουργίας από δω και πέρα της γέφυρας, σε σχέση και με την ακίνητη περιουσία που διαθέτει, τα καταστήματα, τους εργαζόμενους, προοπτική για έσοδα στους τοπικούς δήμους και ούτω καθεξής. Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε, αν πήρα λίγο παραπάνω χρόνο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θέσατε γενικότερα θέματα λειτουργίας, από τη στιγμή που έχουμε χρόνο γιατί να μην τον αξιοποιήσουμε. Δεν υπάρχει θέμα. Θα συνεχίσουμε και θα δώσουμε το λόγο στον κύριο Βιλιάρδο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ**: Κύριε Πρόεδρε, εισαγωγικά θα πω ότι εμείς θεωρούμε πως το σημερινό έργο είναι απόλυτα αναγκαίο, οπότε πρέπει να δρομολογηθεί άμεσα και να ολοκληρωθεί γρήγορα. Όσον αφορά τώρα το διαγωνισμό, δεν διαπιστώσαμε ιδιαίτερα προβλήματα, αν και βέβαια δεν έχουμε γνώση των τεχνικών λεπτομερειών. Σε σχέση με την τιμή αυτά που ακούσαμε ελπίζω να τα εξηγήσετε αργότερα.

Αυτό που, όμως, θεωρούμε απαράδεκτο είναι το ότι υποβάλλεται ως δημόσιο έργο, όταν η διαχειρίστρια εταιρεία της διώρυγας ανήκει στο Υπερταμείο, που, ασφαλώς, δεν ελέγχεται από την Ελλάδα. Οπότε, λοιπόν, δεν μπορούμε να εγκρίνουμε μια τέτοια διαδικασία, ενώ έχουμε την πρόθεση να κάνουμε ό,τι μπορούμε μελλοντικά για να αντιστραφεί η ζημιά που προκαλείται στο Δημόσιο από τέτοιου είδους αποφάσεις.

Το έργο αφορά την αποκατάσταση των πρανών της διώρυγας της Κορίνθου, στο σημείο της σιδηροδρομικής γραμμής που κατέστρεψαν οι Γερμανοί το 1944, αποκόπτοντας τον ισθμό για περίπου 5 χρόνια, μια από τις πολλές καταστροφές που προκάλεσαν στη χώρα μας. Η σημερινή κυβέρνηση, πάντως, φαίνεται πως είχε τοποθετήσει στο αρχείο το θέμα των γερμανικών επανορθώσεων και αποζημιώσεων ύψους άνω των 300 δισεκατομμυρίων. Γιατί αλήθεια; Επειδή είχε αποδεχτεί τη μετατροπή της Ελλάδας σε γερμανική αποικία χρέους; Γιατί το σταμάτησε;

Σημειώνοντας πως η διώρυγα είχε υποστεί πολλές κατολισθήσεις τα τελευταία χρόνια, με την διακοπή της το 2018, το 2020, τον Ιανουάριο του 2021 και μετά στις αρχές Φεβρουαρίου, έχει πλέον έκτοτε αποκλειστεί η χρήση της εντελώς, ενώ η αιτία που διαβάσαμε στη σημερινή παρουσίαση είναι ιδιαίτερα ανησυχητική. Το γεγονός πάντως πως το έργο θα χρηματοδοτηθεί από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και μάλιστα με εθνικούς πόρους, δεν είναι καθόλου ευχάριστο, σημειώνοντας πως δεν αναφέρεται πουθενά η διάρκεια του έργου, αλλά η ισχύς της εξαίρεσης από την περιβαλλοντική αξιολόγηση είναι δύο έτη. Τόσο θα διαρκέσει το έργο;

Συνεχίζοντας, η διαχειρίστρια εταιρεία είναι η ΑΕΔΙΚ, η Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγας της Κορίνθου που ανήκει στο Υπερταμείο και δεν εμφανίζεται καθόλου στις συμμετοχές του Δημοσίου, ούτε στον προϋπολογισμό του 2022, ούτε στον απολογισμό του 2020, αν και στον απολογισμό του 2018 εμφανιζόταν με αξία 11,8 εκατομμύρια ευρώ. Εξαφανίστηκε από τότε; Στον προϋπολογισμό αναφέρεται μια άλλη, η Νέα Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγας της Κορίνθου, με αξία συμμετοχής ποσοστού 74,3%, ύψους 292.445 ευρώ. Εντούτοις, η εταιρεία αυτή ήταν διαχειρίστρια έως το 1989 και εκκαθαρίστηκε σχετικά πρόσφατα, ενώ η ΑΕΔΙΚ, που μπορεί να παραχωρηθεί από το Υπερταμείο στα πλαίσια του ξεπουλήματος, τη διαδέχτηκε. Το άρθρο, πάντως, που θα καταθέσουμε στα πρακτικά αναφέρεται σε παιχνίδια στελεχών του Υπουργείου Οικονομικών με τις εκκαθαρίσεις. Τι ακριβώς ισχύει;

Θα καταθέσουμε επίσης στα πρακτικά τα οικονομικά στοιχεία της ΑΕΔΙΚ για να μη μακρηγορούμε εδώ, σημειώνοντας πως το 2001 επί ΠΑΣΟΚ η διώρυγα ιδιωτικοποιήθηκε εν μέσω αντιδράσεων της Νέας Δημοκρατίας. Όταν είμαστε Κυβέρνηση σκεφτόμαστε διαφορετικά και όταν είμαστε Αντιπολίτευση λέμε άλλα πράγματα. Παραχωρήθηκε, δηλαδή, η διαχείρισή της για 30 χρόνια, όπως πρόσφατα η Εγνατία, με μίσθωμα το 10% των ετήσιων μικτών κερδών της, ενώ η εταιρεία στην οποία είχε παραχωρηθεί χρεοκόπησε το 2006, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά.

Τελικά, η διώρυγα επέστρεψε στο δημόσιο, επανακρατικοποιήθηκε δηλαδή, το 2010, χωρίς να γνωρίζουμε με ποιο τίμημα και με ποια διαδικασία. Δεν αποτελεί, λοιπόν, παράδειγμα για τις υπερβολές με τις ιδιωτικοποιήσεις που ακούγονται σήμερα; Σε κάθε περίπτωση το Υπερταμείο απέδωσε για τη χρήση του 2020 μέρισμα στο δημόσιο 2,22 εκατομμύρια ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά, λιγότερα, δηλαδή, από όσα θα πληρωθούν για την διώρυγα με την παρούσα ανάθεση των 30 εκατομμυρίων όπως είπατε.

Όσον αφορά το πού ανήκει, σύμφωνα με την πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ που ακυρώνει τη μεταβίβαση των ΕΥΔΑΠ και ΕΥΑΘ, ελήφθη με το σκεπτικό ότι το Υπερταμείο δεν ανήκει στο Δημόσιο -ακριβώς αυτό γράφει το ΣτΕ- ή στον ευρύτερο δημόσιο τομέα, όπως αναφέρεται στον ιδρυτικό του νόμο. Σωστά, λοιπόν, δεν λέμε από την αρχή πως ανήκει σε ξένους; Η ίδρυσή του αναφερόταν στο τρίτο μνημόνιο, που υπέγραψαν και τα τρία κόμματα της «τρόικας εσωτερικού», για να μην ξεχνιόμαστε, ενώ, ασφαλώς, δεν πρέπει να δαπανώνται χρήματα από τον προϋπολογισμό για εταιρείες που διαχειρίζονται το Υπερταμείο, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η διώρυγα και ούτω καθεξής. Το Υπερταμείο πρέπει να τα πληρώνει. Δεν ανήκει στην Ελλάδα.

Οι ερωτήσεις μας είναι οι εξής. Πρώτον, μήπως οι κατολισθήσεις οφείλονται σε σφάλματα κατά την επισκευή του 1947 - 1949; Μήπως στην ανέγερση της γέφυρας λυμάτων και του παρακείμενου κέντρου βιολογικού καθαρισμού, ενδεχομένως στην κατασκευή της Ολυμπίας Οδού και της νέας γραμμής του σιδηροδρόμου Κιάτο - Αθήνα, αν και βρίσκεται περίπου 600 μέτρων νοτιοανατολικά, αν δεν κάνουμε λάθος; Δεύτερον, γιατί άργησε τόσο πολύ επισκευή αφού ήδη υπήρχαν προβλήματα από το 2018; Είχε παραμεληθεί η συντήρηση του ποδός των πρανών και ποιος ευθύνεται για αυτό; Τρίτον, πότε θα ολοκληρωθεί η επισκευή της διώρυγας και θα επανέλθει σε πλήρη λειτουργία; Θα υπάρξει έστω τμηματική παράδοση, για παράδειγμα, για μικρά σκάφη αναψυχής προηγουμένως;

Τέταρτον, το τίμημα της παρούσας επισκευής είναι ένα χιλιόμετρο σε συνολικό μήκος 6,4 χιλιομέτρων. Τα υπόλοιπα τμήματα είναι ασφαλή; Το έχετε ελέγξει; Πέμπτον, γιατί διεκόπη επ’ αόριστον η λειτουργία το 2021; Ήταν τόσο μεγάλη η ζημία ή μήπως συνδυάστηκε με τη μείωση της κίνησης λόγω της πανδημίας; Μήπως ενισχύθηκε από τη συνεργασία για αναστολές εργασίας; Τι συμβαίνει με τους 90 εργαζομένους, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά; Μισθοδοτούνται και από πού; Έκτον, γιατί δεν χρηματοδοτεί το έργο το Υπερταμείο ή η ΑΕΔΙΚ; Ζητήθηκαν χρήματα από την τρόικα και την Ευρωπαϊκή Ένωση για το σκοπό αυτό;

Έβδομον, μπορεί να χρηματοδοτηθεί από το ταμείο της πανδημίας, όπως συνέβη με τους αυτοκινητόδρομους και τα τουριστικά λιμάνια, όπου επεκτάθηκε η περίοδος διαχείρισης; Στις οικονομικές, πάντως, καταστάσεις της ΑΕΔΙΚ του 2020 αναφέρεται πως ζημιώθηκε από την πανδημία, άρα λογικά προκρίνεται στη βάση τη μείωση τζίρου και όχι από τις κατολισθήσεις, όπως θα καταθέσουμε στα πρακτικά. Εδώ θα θέλαμε πραγματικά να γνωρίζαμε ποια είναι αλήθεια, τι ακριβώς έχει συμβεί.

Όγδοον, θα ξεπουληθεί η ΑΕΔΙΚ και αν ναι, πότε; Όταν τελειώσουν οι εργασίες; Αν ναι, θα επιστραφούν από το Υπερταμείο τα χρήματα που θα καταβάλει το Δημόσιο τώρα για τις επισκευές; Αν παραχωρηθεί, γιατί δεν αναλαμβάνει τις επισκευές ο νέος διαχειριστής; Δεν πιστεύουμε, βέβαια, ότι αφέθηκε να διακοπεί η λειτουργία για να αυξηθούν οι ζημιές και να παραχωρηθεί φθηνότερα, όπως φημολογείται. Τέλος, δε θα πρέπει να καταβάλει αποζημίωση η ΑΕΔΙΚ στο Δημόσιο για την επιβάρυνσή του από τη μη λειτουργία της διώρυγας, ενδεχομένως στους ΟΤΑ της περιοχής για διαφυγόντα τουριστικά έσοδα, όπως για σκάφη αναψυχής που ελλιμενίζονται εκεί από κρουαζιέρες, αλιευτικά κ.λπ., είτε σε ιδιώτες λόγω της αύξησης του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών του κορινθιακού και της Αθήνας; Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ**: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, θα κάνω μια γενικότερη τοποθέτηση, ξεκινώντας πρώτα από όλα από τις οδικές γέφυρες της Διώρυγας της Κορίνθου. Θα ήθελα να υπενθυμίσω και να κρούσω τον κώδωνα του κινδύνου ότι τα εφέδρανα στις γέφυρες αυτές πρέπει να αλλάξουν. Είναι πολύ παλιά, 25 ετών και άνω. Από ό,τι γνωρίζουμε, δεν έχει γίνει συντήρηση διαχρονικά. Έχουν υποστεί τη φθορά του χρόνου και θέλουν έλεγχο. Η οδική γέφυρα παίζει τεράστιο ρόλο στο γενικότερο έργο. Ήταν ένα τεράστιο λάθος, ένα μεγαλειώδες λάθος, τότε που έγινε αυτή η γέφυρα η καινούργια, πριν από τόσα χρόνια, να μην είναι μία γέφυρα κρεμαστή, ούτως ώστε οι επισκέπτες της Πελοποννήσου που περνάνε πάνω από την διώρυγα της Κορίνθου, να μπορούν να βλέπουν αυτό το τεράστιο πραγματικά έργο.

Αυτή τη στιγμή, όποιος επισκέπτης περνάει από την διώρυγα, είτε προς τη Στερεά Ελλάδα, είτε προς την Πελοπόννησο, δεν έχει καμία θέα αυτού του πραγματικά ωραίου και τεράστιου έργου.

Θα πάμε τώρα στο θέμα των πρανών και γενικά σ’ αυτά τα θέματα. Δεν μπορούσε να γίνει πρόβλεψη τόσα χρόνια, κύριε Πρόεδρε, να μην φτάσουμε στο απροχώρητο, να μην έχουμε κατολισθήσεις πρανών, να μην έχουμε κατολισθήσεις αυτών όλων των υποδομών; Σήμερα έχουμε φτάσει στο απροχώρητο και τρέχουμε να φτιάξουμε αυτά τα οποία ουσιαστικά θα έπρεπε η πολιτεία διαχρονικά να έχει προβλέψει και να έχει προλάβει. Τι έγινε γι’ αυτό το πράγμα; Τι πρόληψη υπάρχει γι’ αυτό το πράγμα;

Θεωρούμε, ως ΜέΡΑ25, ότι δεν υπάρχει καμία πρόληψη. Θεωρούμε ότι δεν έγινε τίποτε. Θεωρούμε ότι αφέθηκε στο χρόνο και ίσως και με πρόγραμμα να πάει κάπου και μετά βλέπουμε τι θα κάνουμε. Γι’ αυτό λέω και για την οδική γέφυρα. Οι υποδομές αυτές, για το ΜέΡΑ25, για μας, οι στρατηγικές επενδύσεις, πρέπει να ανήκουν στο δημόσιο. Επίσης, βλέπουμε τους ίδιους και τους ίδιους εργολάβους παντού σε όλα αυτά τα έργα διαχρονικά.

Εδώ θέλω να τονίσω ότι ασφαλώς και πρέπει να αποκατασταθεί η καταστροφή που έχει γίνει αλλά θα πρέπει πραγματικά να προλαμβάνουμε παρά να θεραπεύουμε και πιστεύουμε ότι διαχρονικά οι κυβερνήσεις, όπως προείπα, το αφήνουν στο έλεος του Θεού και μετά τρέχουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

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

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος–Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Γκίκας Στέφανος, Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης), Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταραντίλης Χρήστος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Χειμάρας Θεμιστοκλής (Θέμης), Αποστόλου Ευάγγελος, Αραχωβίτης Σταύρος, Γιαννούλης Χρήστος, Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά), Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης), Ψυχογιός Γεώργιος, Παππάς Νικόλαος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σπίρτζης Χρήστος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τζάκρη Θεοδώρα, Τσακαλώτος Ευκλείδης, Φάμελλος Σωκράτης, Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης), Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Πάνας Απόστολος, Πουλάς Ανδρέας, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων – Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος, Γεώργιος Ψυχογιός, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΨΥΧΟΓΙΟΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Καλησπέρα σε όλους και σε όλες. Σαν Βουλευτής Κορινθίας γνωρίζω πολύ καλά το συγκεκριμένο έργο και τα προβλήματά του. Κύριε Υπουργέ, και εσείς έχετε επισκεφθεί και ξέρετε τη σημασία της Διώρυγας και σε επίπεδο διεθνούς σκηνής και για την εικόνα της χώρας και οικονομικά και στρατηγικά. Είναι το δεύτερο αξιοθέατο στην πατρίδα μας. Έχει και εργαζόμενους αλλά και περιουσιακά στοιχεία.

Έχουμε κάνει -κι εγώ προσωπικά- πολλές παρεμβάσεις στη Βουλή και επίκαιρη ερώτηση και ερωτήσεις με συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ Π.Σ. για το θέμα αυτό, το οποίο για μας είναι πάρα πολύ σοβαρό και κρίσιμο. Έχει, αυτή τη στιγμή, δυστυχώς, μεγάλες ευθύνες η κυβέρνηση που είναι κλειστό για πάνω από ένα χρόνο, γιατί κλείνουμε πάνω από ένα χρόνο με τη διώρυγα κλειστή. Το 2018, όταν υπήρχαν αντίστοιχες καταπτώσεις, μέσα σε λιγότερο από ένα μήνα με 80.000 ευρώ και με ίδια μέσα της διώρυγας -και ενημερώνω και τους συναδέλφους- είχε ανοίξει το κανάλι, όπως έγιναν και άλλα πράγματα όταν ήμασταν κυβέρνηση. Αποκαταστάθηκαν οι απαιτήσεις των εργαζομένων που εκκρεμούσαν δεκαετίες, τα μέσα συντηρήθηκαν, έγιναν παρεμβάσεις,. Προφανώς δεν έγιναν όλα όσα θέλαμε και όσα έπρεπε, αλλά έγιναν πολύ σημαντικές κινήσεις.

Άρα, λοιπόν, αυτή η κατάσταση σήμερα, πέραν του έργου που συζητάμε, δεν περιποιεί τιμή ούτε στο δημόσιο συμφέρον, με 3 και 4 εκατομμύρια το μήνα την υψηλή περίοδο να χάνονται για το δημόσιο, με τη δημόσια περιουσία να απαξιώνεται, με τους εργαζόμενους να είναι σε πλήρη ανασφάλεια και να πληρώνονται αυτή τη στιγμή με δάνειο από την Τράπεζα Πειραιώς, η οποία μετά θα έχει και απαιτήσεις παρεμπιπτόντως και δεν ξέρουμε πώς θα ικανοποιηθούν. Η ναυσιπλοΐα έχει τεράστια προβλήματα και καταλαβαίνετε γιατί, αλλά και η τοπική κοινωνία αλλά και οι μικρομεσαίοι οι προμηθευτές και οι δήμοι έχουν πολύ μεγάλες απώλειες. Στέκομαι και στη γέφυρα των Ισθμίων, η οποία ακούστηκε και από συναδέλφους, ότι είναι κλειστή για 27 μήνες τώρα και πρέπει να ανοίξει άμεσα και θέτω κάποια ερωτήματα, κύριε Υπουργέ.

Πρώτον, το χρονοδιάγραμμα για την έναρξη του έργου, αλλά και το κόστος, το οποίο είδαμε -άκουσα τι είπατε- ότι από 9 εκατομμύρια σαν πρόβλεψη και υπολογισμός να πάει στα 30+ είναι ένα ζήτημα. Επίσης και τη μελέτη την οποία πρέπει να την έχουμε στα χέρια μας και οι πολίτες για να ξέρουμε ακριβώς τι θα γίνει και πώς θα γίνει. Θέλω, λοιπόν, ένα χρονοδιάγραμμα συγκεκριμένο διότι από βουλευτές και από Υπουργούς σας έχουν ακουστεί πολύ διαφορετικά πράγματα και πρέπει να ξεκαθαριστεί.

Δεύτερον, χρονοδιάγραμμα για την έναρξη λειτουργίας της διώρυγας. Ξέρετε αυτό θα μπορούσε να είναι ανοιχτό όλο αυτό το διάστημα μέχρι να γίνει μελέτη και έμεινε κλειστό κατά απαράδεκτο τρόπο και από εδώ και πέρα πρέπει να ανοίξει. Θέλω χρονοδιάγραμμα, λοιπόν, έναρξης λειτουργίας που παράλληλα μπορεί να γίνονται κάποιες εργασίες πάνω στην αποκατάσταση των πρανών.

Και βέβαια είναι κρίσιμο να σταματήσει η απαξίωση της διώρυγας, που ενδεχομένως κάποιοι να ορέγονται την ιδιωτικοποίησή της ή τη μερική εκποίηση περιουσιακών στοιχείων, θυμόμαστε όμως όλοι πάρα πολύ καλά τι έγινε όταν ιδιωτικοποιήθηκε και άρον άρον γύρισε στο δημόσιο έλεγχο.

Αυτά είναι τα βασικά σημεία. Είναι πολύ μεγάλη η αγωνία μας. Νομίζουμε ότι υπάρχουν πραγματικά μεγάλες ευθύνες γιατί παραμένει κλειστή. Είναι ένα μεγάλο έργο το οποίο έχει μεγάλο κόστος, έχει αβέβαιο χρονοδιάγραμμα και υπάρχουν και δηλώσεις οι οποίες αυξάνουν την αβεβαιότητα και θέλουμε σε αυτά τα σημεία ξεκάθαρες απαντήσεις.

Διότι είναι τεράστιο το κόστος που υπάρχει και για τις τοπικές κοινωνίες και για τη χώρα και για τους εργαζόμενους, τα περιουσιακά στοιχεία και το δημόσιο συμφέρον. Δεν μπορεί αυτό να συνεχίζεται και να κάνουμε ελαφρά τη καρδία δηλώσεις ή υπολογισμούς στην πλάτη όλων αυτών. Ευχαριστώ και θα περιμένω τις απαντήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κ. Ψυχογιέ. Ολοκληρώνουμε τις τοποθετήσεις των συναδέλφων με τον συνάδελφο κ. Χρήστο Σπίρτζη, Βουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ. Κύριε Σπίρτζη, παρακαλώ, έχετε το λόγο.

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

Δεν περίμενα ποτέ ότι σε μια Επιτροπή της Βουλής θα έρθω να υπερασπιστώ τον Κυριάκο Μητσοτάκη. Το λέω αυτό γιατί η αναγκαιότητα του έργου είναι προφανής. Εδώ και πάρα πολλά χρόνια έπρεπε να έχει γίνει ένα σημαντικό έργο και για την περίφραξη και για τα πρανή για να μην κλείνει η διώρυγα κάθε τρεις και λίγο και να μην έχουμε καθιζήσεις, όμως, κύριε Πρόεδρε, μπορούμε να βγάλουμε μερικά συμπεράσματα.

Το πρώτο είναι ότι το μοντέλο να είναι ιδιωτικοποιημένες τέτοιου είδους υποδομές και σε Υπουργείο που δεν έχει καμία σχέση με τη λειτουργία των υποδομών αυτών, όπως είναι το Υπουργείο Οικονομικών, δείχνει τα αποτελέσματα.

Το δεύτερο είναι ότι ο Κυριάκος Μητσοτάκης, ως Πρωθυπουργός, απ’ ό,τι βλέπω εδώ, στις 17 Απριλίου του 2021 επισκέφθηκε τη Διώρυγα της Κορίνθου και ρώτησε πότε κλείνει. Μάλιστα πάρα πολλοί έκαναν χιούμορ επειδή είχε κλείσει από τον Φεβρουάριο η διώρυγα. Η αλήθεια, όμως, είναι ότι ο Πρωθυπουργός ρώτησε πότε κλείνει, γιατί είχε στο μυαλό του ότι έπρεπε να κλείσει για να γίνει έργο και το είχε στο μυαλό του γιατί τόσο το ενημερωτικό σημείωμα της ίδιας της διώρυγας -θα σας πω και τι αναφέρει μέσα- όσο και το ενημερωτικό σημείωμα της Περιφέρειας Πελοποννήσου έθεταν ζήτημα ότι πρέπει να γίνουν τα έργα που απαιτούνται στη διώρυγα, τακτικά έργα, μεγάλα έργα, όμως, όχι μια απλή συντήρηση, για να μην κλείσει η διώρυγα. Βέβαια δεν του κατέβηκε του Πρωθυπουργού στο μυαλό από μόνο του να πει 9 εκατομμύρια, κάποιοι τον ενημέρωσαν, ούτε του κατέβηκε στο μυαλό μόνος του να πει ότι σε ένα χρόνο θα είναι ανοικτή η διώρυγα, επίσης, κάποιοι τον ενημέρωσαν.

Και λέω αυτό, διότι τα στελέχη του Υπουργείου γνωρίζουν πάρα πολύ καλά ότι η διαδικασία που έχει ακολουθηθεί δεν είναι συμβατή με αυτό που έπρεπε να γίνει για να είμαστε σαν χώρα εντάξει με την ενωσιακή νομοθεσία και με τον νόμο 4412/2016. Και δυστυχώς, είναι κάτι που το επιτελικό κράτος τα τελευταία χρόνια δεν το εφαρμόζει απλά, γιατί έτυχε σε μία περίπτωση να το εφαρμόσει, το κάνει κατά κόρον 2,5 χρόνια τώρα.

Βλέπω, λοιπόν, στο σημείωμα της Διώρυγας Κορίνθου, που αναφέρει ότι ιδιαίτερα στην περιοχή της οι διαβρωτικοί παράγοντες είναι έντονοι και στο μεγαλύτερο μέρος της Διώρυγας έχουν καταστρέψει το τείχος προστασίας του πρανούς υπονομεύοντας με μεγάλο ρυθμό την ευστάθεια των πρανών κοκ. Θα πρέπει να μεθοδευτεί μια διαδικασία εκπόνησης των απαραίτητων μελετών που θα διαχωρίζουν τα πρανή σε περιοχές ανάλογα της επικινδυνότητας. Αυτό σημαίνει, όχι το Υπουργείο, αλλά ο φορέας όφειλε να έχει ξεκινήσει και τις μελέτες και τα έργα. Αντ’ αυτού έχουμε μια κατολίσθηση σαν κι αυτή που είχαμε το 2018, που το αντιμετώπισε η διώρυγα με ιδία μέσα και αντί να πάμε σε μία λογική αποκατάστασης των κατολισθήσεων, πήγαμε σε μια λογική έργου.

Έπρεπε να γίνει αυτό;

Έπρεπε να γίνει έργο, προφανώς για να μην έχουμε κάθε τρεις και λίγο. Γι’ αυτό και το Υπουργείο σωστά ανέθεσε μελέτες, οι οποίες έκαναν 9-10 μήνες για να ολοκληρωθούν κλπ.

Μπορούν μετά από αυτό να ακολουθήσουν τη διαδικασία που εισηγείται σήμερα ο Υπουργός, με το άρθρο 32 παράγραφος 2γ;

Προφανώς, όχι.

Εδώ πέρα γίνεται το εξής, κύριε Πρόεδρε, το οποίο, θέλω να το προσέξει το Υπουργείο, διότι δεν είναι οι ευθύνες που υπάρχουν στους υπηρεσιακούς παράγοντες που τα εισηγούνται και όλα τα υπόλοιπα, είναι οι ευθύνες που αναλαμβάνει η χώρα, όταν έρθει κάποιος έλεγχος για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Και το επαναλαμβάνω, γιατί δε γίνεται πρώτη φορά, είναι η πολλοστή φορά που γίνεται.

Αν, λοιπόν, θέλαμε, αφού έγιναν μελέτες και αφού έχει περάσει πολύ μεγάλο διάστημα από τότε που έγινε η κατολίσθηση και αφού όλοι αναγνωρίζουμε ότι το έργο πρέπει να γίνει και δεν πρέπει να γίνει πάλι πρόχειρα μια αποκατάσταση για να ανοίξει και να έχουμε του χρόνου ή σε δύο χρόνια, όπως έγινε το 2018, πάλι μία κατολίσθηση που θα κλείσει τη Διώρυγα.

Όφειλε το Υπουργείο να τηρήσει την ευρωπαϊκή νομοθεσία με το άρθρο 27 παράγραφος 3 ή με το άρθρο 28 παράγραφος 7, που ορίζει συγκεκριμένες διαδικασίες μεν, αλλά ορίζει να είναι ανοιχτός διαγωνισμός, με το ένα άρθρο, ή κλειστός διαγωνισμός που είναι επισπευσμένη διαδικασία. Αντ’ αυτού χρησιμοποιείται το άρθρο 32 παράγραφος 2γ και η σκοπιμότητα -αν θέλετε- που υποκρίνεται από αυτό είναι να παρακαμφθεί η ΕΑΑΔΗΣΥ.

Που είναι η γνώμη της ΕΑΑΔΗΣΥ;

Το λέω αυτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί σε πλήθος έργων με αντίστοιχα χαρακτηριστικά η ΕΑΑΔΗΣΥ έχει γνωμοδοτήσει αρνητικά και στο παρελθόν, όταν εμείς ήμασταν εμείς κυβέρνηση και πρόσφατα στη Μάνδρα, αλλά και στη Θήβα. Στη Θήβα και θα σας το δώσω, κύριε Υπουργέ, αν δεν το γνωρίζετε, «κατασκευή νέας σχάρας και βελτίωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού Αθήνας - Θήβας Π.Ε.Ο.Α.Θ., προϋπολογισμού 36 εκατομμυρίων χωρίς Φ.Π.Α.». Δεν είναι του Υπουργείου, είναι της Περιφέρειας. Εκεί είχαμε, λοιπόν, το ίδιο αντίστοιχο φαινόμενο με τα πρανή. Η Περιφέρεια αντί να πάει να αποκαταστήσει τα πρανή, όπως ορίζει το άρθρο 32 παράγραφος 2γ, που χρησιμοποιεί και τώρα το Υπουργείο, είπε ότι θα κάνουμε το δρόμο και ένα κανονικό έργο και να αποκαταστήσουμε τα πρανή και η ΕΑΑΔΗΣΥ γνωμάτευσε αρνητικά, το ίδιο έκανε στη Μάνδρα, το ίδιο έκανε στον Κηφισό.

Το άρθρο 32 παράγραφος 2γ, που φέρνει εδώ το Υπουργείο και παρακάμπτει την ΕΑΑΔΗΣΥ. Εδώ η Νέα Δημοκρατία, επειδή μας εγκαλούσε κιόλας, όχι γιατί δεν σεβόμασταν τις ανεξάρτητες ή τις ρυθμιστικές αρχές, αλλά γιατί τις κριτικάραμε, γιατί εμείς δεν χρησιμοποιήσαμε ποτέ το άρθρο 32 παράγραφος 2γ με παράκαμψη της ΕΑΑΔΗΣΥ και να πάει μέσω του Ελεγκτικού Συνεδρίου ή κανενός και μετά να παρακάμψουν και το Ελεγκτικό Συνέδριο. Εδώ, λοιπόν, βαφτίζετε επί της ουσίας την επείγουσα ανάγκη, απρόβλεπτη ανάγκη και αυτό είναι καθαρή καταστρατήγηση της ενωσιακής νομοθεσίας.

Θα ήθελα, λοιπόν, το Υπουργείο να ξαναδεί αυτή την τακτική. Ελπίζω να μην είναι σκόπιμη η καταστρατήγηση της ενωσιακής νομοθεσίας και η παράκαμψη της ΕΑΑΔΗΣΥ, γιατί θα έχουμε πρόβλημα σαν χώρα. Νομίζω ότι πρέπει να αναθεωρήσει γενικά την τακτική του σε σχέση με την εφαρμογή του άρθρου 32 παράγραφος 2γ.

Θα ήθελα, επίσης, να κάνω μια προτροπή προς το Υπουργείο, γιατί ο πολιτικός κόσμος πρέπει να προστατευτεί από τις κακές γλώσσες. Όταν έχουμε φυσικές καταστροφές, π.χ. είχαμε στην Κρήτη, είχαμε και εμείς αρκετές περιπτώσεις φυσικών καταστροφών, καλό είναι όταν επιλέγονται συντετμημένες ή κλειστές διαδικασίες και καλείς συγκεκριμένες εταιρείες, να πηγαίνεις, να καλείς και τοπικές εταιρείες. Όπως είχε γίνει στην Κρήτη, από τότε που ήμασταν εμείς κυβέρνηση ή αντιστοιχία εδώ πέρα, να πηγαίνεις σε χαμηλότερες τάξεις, αν θέλεις να φωνάξεις και μεγάλες εταιρείες, αλλά φώναξε ταυτόχρονα και κάποιες μικρότερες για να λειτουργήσει ανταγωνισμός, έστω και με αυτή τη διαδικασία. Διότι, όταν έχεις ένα έργο με έκπτωση 4,5% με αυτή τη διαδικασία, μετά δίνουμε το δικαίωμα όποιος και να είναι Υπουργός να ακούγονται οι ψίθυροι. Νομίζω ότι αυτό είναι πολύ σημαντικό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δε νομίζω ότι είναι μία εταιρεία, είναι τέσσερις μεγάλες εταιρείες.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Είναι τρεις μεγάλες εταιρείες και επειδή ακριβώς είναι μεγάλες εταιρείες και είναι πολύ λίγες, καλό είναι, όταν…

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Σπίρτζη, τίποτα δε μένει μυστικό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ναι, δεμένει τίποτα μυστικό. Κύριε Πρόεδρε, όταν καταδικαστεί πάλι η χώρα ή όταν η Επιτροπή Ανταγωνισμού αρχίσει πάλι τα ίδια που είχε στο παρελθόν, θα καθόμαστε να συζητάμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι κακή η προτροπή σε μικρότερες εταιρείες. Το θέμα είναι να έχουν την τεχνογνωσία και το οικονομικό background για να μπορέσουν να λάβουν τέτοιο έργο, μην μπουν «μέσα» και μετά «βουλιάξουν», γιατί θα υπάρχει πρόβλημα με τα έργα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Δεν είπα όχι, υπάρχουν τα μητρώα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Θυμάστε τι είχε γίνει στη Μαραθώνος ενόψει Ολυμπιακών Αγώνων, έγινε πασάλειμμα των δρόμων.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ήταν μεγάλες εταιρείες. Τα έργα των 34 εκατομμυρίων δεν είναι μόνο για τις μεγάλες εταιρείες.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Συμφωνούμε, σαν προτροπή καλώς ακούστηκε. Από εκεί και πέρα, υπάρχουν κανόνες, προφανώς, δε θα αποφασίσουμε ούτε εσείς ούτε εγώ ποιος θα είναι.

Στο σημείο αυτό ολοκληρωθήκαν οι τοποθετήσεις των συναδέλφων. Κύριε Υπουργέ, ετέθησαν ενδιαφέροντα ερωτήματα και θα παρακαλέσω πολύ, σε όσα μπορείτε να απαντήσετε.

Τον λόγο έχει ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, ο κ. Καραγιάννης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κ. Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω λίγο διαφορετικά, αλλά μου έδωσε ο κ. Σπίρτζης με την εμπειρία που έχει την αφορμή να πούμε και να εξηγήσουμε δύο-τρία πράγματα που είναι σημαντικά για να το αντιληφθούν όσοι παρακολουθούν την συνεδρίαση.

Κύριε Σπίρτζη, νομίζω ότι γνωρίζετε καλύτερα από τον καθένα το πόσο δύσκολο είναι αυτό το έργο. Δεν είναι ο προϋπολογισμός του. Ούτε τα 30, ούτε τα 34, ούτε τα 9. Δεν έχει καμία σχέση. Αυτή τη στιγμή η Διώρυγα της Κορίνθου είναι ένα από τα πιο δύσκολα τεχνικά έργα που είχαν γίνει στο παρελθόν στον κόσμο. Δυστυχώς, η ελληνική πολιτεία τόσα χρόνια και εσείς, όταν ήσασταν κυβέρνηση, δεν έκανε τα απαραίτητα έργα συντήρησης που χρειαζόταν. Αυτή τη στιγμή θα σας καταθέσω τι καταπτώσεις έγιναν και τι συχνότητα καταπτώσεων είχαμε όλα τα προηγούμενα χρόνια και το 2018 και το 2019 και το 2021 και θα δείτε πόσα ζητήματα υπάρχουν.

Αυτό το έργο πραγματικά μας ταλαιπώρησε πολύ περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο για την τεχνική λύση που θα βρίσκαμε. Διότι, είχαμε δύο παράγοντες που έπρεπε να αντιμετωπίσουμε. Να έχουμε ένα λελογισμένο προϋπολογισμό, γιατί η προσέγγιση που έγινε από τις υπηρεσίες και τις γνωρίζετε τις υπηρεσίες μας καλύτερα από τον καθένα, ήταν ότι θα μπορέσουμε το έργο να κυμανθεί γύρω στα 10 εκατομμύρια, αλλά με τις μελέτες που έγιναν, εκτελέσαμε σε αυτό το χιλιόμετρο περίπου 700 γεωτρήσεις. Το έργο έχει μια πολύ μεγάλη συνθετότητα. Αυτή τη στιγμή θα το μετράμε, θα υλοποιούμε ουσιαστικά ένα δίκτυο ενόργανης παρακολούθησης συνεχώς σε εκείνο το σημείο για να βλέπουμε τι μετατοπίσεις θα υπάρχουν. Δεν φάνηκε εξαρχής να υπάρχει θέμα με τα πόδια του πρανούς, αυτά που είναι μέσα στο νερό. Μετά τη μελέτη και τις γεωτεχνικές έρευνες και γεωλογικές έρευνες φάνηκε ότι υπάρχει τέτοιο θέμα. Αυτό όντως μας ανέβασε τον προϋπολογισμό. Ας σας δείξω φωτογραφίες υπήρχαν όλα αυτά. Θα δείτε τι υπήρχε και το 2018 και το 2019. Το θέμα είναι τι αποδείχτηκε. Η διώρυγα, η εταιρεία, ανήκει στο Υπερταμείο και νομίζω ότι επί ημερών σας πήγε εκεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)***:** Όχι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Επί των ημερών σας έγινε το Υπερταμείο. Δεν θα πω σε αυτή τη λογική που μπήκατε εσείς, ποιος το εποπτεύει, γιατί το εποπτεύει, γιατί όλα αυτά. Διότι, νομίζω ότι αυτό είναι ένα έργο που όλοι μέσα σε αυτή την αίθουσα αναγνωρίσαμε την αναγκαιότητα να προχωρήσει πάρα πολύ γρήγορα. Ξέρετε πολύ καλά και το γνωρίζετε όλοι σας εδώ μέσα ότι στο Υπουργείο Υποδομών οι υπηρεσίες μας στις δημόσιες συμβάσεις είναι αυτές που τηρούν και την τυπικότητα και εφαρμόζουν ακριβώς το γράμμα του νόμου, γιατί το άρθρο 32 η πρώτη εφαρμογή είναι επί των ημερών σας ουσιαστικά και εμείς, το βελτιώσαμε με το ν.4782.

Μιλάει και για επείγουσα και για απρόβλεπτη κατάσταση. Νομίζω ότι αυτό το έργο τα περιλαμβάνει και τα δύο. Είναι και επείγουσα και απρόβλεπτη. Άρα, νομίζω αυτό μπορούμε να το ξεπεράσουμε.

Δεύτερο ζήτημα, αναφερθήκατε στις εταιρείες. Όντως, πήγαμε σε μεγάλες εταιρείες και ήταν επιλογή, γιατί μιλάμε για πολλή συνθετότητα, για μεγάλη πολυπλοκότητα και χρειαζόμαστε εντός των 24 μηνών, και απαντάω και στα ερωτήματα που κατέθεσαν συνάδελφοι σας, γιατί ο στόχος μας είναι να δουλέψουμε 16 μήνες, να κάνουμε εκτέλεση των εργασιών, να ανοίξουμε το καλοκαίρι κάποια στιγμή τη διώρυγα και να φροντίσουμε τα καλοκαίρια να είναι ανοιχτή η διώρυγα και να διασφαλίσουμε πάνω και πρώτα απ’ όλα την ασφάλεια αυτών που θα περνούν τη διώρυγα, γιατί το πρώτο ζητούμενο που μας ενδιαφέρει είναι αυτό. Να υπάρχει ασφάλεια. Δεν υπάρχει μεγαλύτερο ζητούμενο από αυτό.

Ο συμβατικός χρόνος είναι 24 μήνες. Ο χρόνος εργασιών είναι 16. Έχουμε επιλέξει να σπάσουμε το έργο σε δύο τετράγωνα ώστε να ανοίγουμε και να κάνουμε τις απαραίτητες εργασίες και μέχρι το καλοκαίρι να ξεκινήσει άμεσα η υπογραφή της σύμβασης, ώστε μέχρι το καλοκαίρι να προσπαθήσουμε να ανοίξουμε τη διώρυγα και αφού την ανοίξουμε, να την κρατήσουμε τρεις ή τέσσερις μήνες ανοιχτή για να δούμε ποιες διελεύσεις θα επιτρέψουμε να περάσουν και μετά θα την ξανακλείσουμε για να συνεχίσουμε τις εργασίες. Το έργο, λοιπόν, έχει στηθεί με έναν τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετεί και τη βιωσιμότητα της διώρυγας.

Αναφέρατε κ. Παππά για περίφραξη. Δεν θα υπάρχει διπλή περίφραξη μέσα στη σύμβαση. Μία είναι η περίφραξη που θα κάνει το Υπουργείο Υποδομών σε ότι αφορά αυτό το έργο και είμαστε σε συνεννόηση με την Περιφέρεια, ώστε αυτό το κομμάτι να μην διπλοφραχτεί. Θα υπάρχει μια περίφραξη σε ότι αφορά το κομμάτι του ενός χιλιομέτρου που θα γίνει το έργο και σε αυτό είμαστε σε μια συνεννόηση με την Περιφέρεια, οπότε δεν θα υπάρχει κάποιο ζήτημα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ** *(ομιλεί εκτός μικροφώνου)***:** Δεν προχωράει η περίφραξη στις περιφέρειες;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχουμε ενημερώσει την Περιφέρεια για να γνωρίζει ότι σε αυτό το κομμάτι θα αναλάβουμε εμείς, την περίφραξη. Στο κομμάτι που θα γίνεται το έργο θα είναι ευθύνη του αναδόχου να το περιφράξει.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Έχετε μια αλληλογραφία με την Περιφέρεια στα πλαίσια της οποίας μειώνετε το φυσικό αντικείμενο του έργου που έχει αναλάβει η Περιφέρεια να κάνει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έχουμε μιασυνεννόηση αυτή τη στιγμή με την Περιφέρεια Πελοποννήσου, ότι στο κομμάτι που παρεμβαίνουμε εμείς, στο έργο που κάνει το Υπουργείο Υποδομών θα το περιφράξουμε εμείς.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Θα αλλάξει, δηλαδή, τη σύμβαση της η Περιφέρεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας αναφέρω το τι ακριβώς υπάρχει εδώ πέρα και σας διαβάζω τι ακριβώς υπάρχει μέσα στη σύμβαση μας.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Θα πρέπει να μας ενημερώσετε ενδελεχώς. Έχει υπογραφεί από τον περασμένο Σεπτέμβριο μια σύμβαση από την Περιφέρεια, η οποία κάνει την περίφραξη του Ισθμού. Εσείς, μας λέτε τώρα ότι μιλάτε με την Περιφέρεια, ούτως ώστε να μειώσει το φυσικό αντικείμενο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Θα γίνει μόνο η περίφραξη.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Αλλάζει το φυσικό αντικείμενο υπογεγραμμένης σύμβασης. Θα πρέπει να ζητήσουμε την αλληλογραφία με την Περιφέρεια.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Η Περιφέρεια έχει μια σύμβαση περίφραξης, στην οποία αναφέρεται ο κ. Παππάς. Το Υπουργείο Υποδομών παρεμβαίνει αυτή τη στιγμή, υπογράφουμε τις επόμενες μέρες μια σύμβαση και σε αυτή τη σύμβαση θα έρθει ο ανάδοχος που έχει αναλάβει το έργο και θα το περιφράξει.

Ο κ. Νίκας δεν το γνώριζε αυτό το πράγμα. Γι’ αυτό σας λέω ότι είμαστε σε μια επαφή, θα ενημερώσουμε όπως ενημερώσαμε τον κ. Νίκα και θα το ξεπεράσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τι δεν καταλαβαίνουμε; Πάνε να αποφύγουν τον κ. Νίκα να μην πάει να φτιάξει την περίφραξη και την άλλη μέρα πάει και την ξηλώσει ο ανάδοχος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Κύριε Πρόεδρε, έχει υπογραφεί σύμβαση για το έργο που περιγράφεται λεπτομερώς το φυσικό του αντικειμένου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εδώ, λοιπόν, τώρα που προκύπτει κάτι καινούργιο, λέει ότι θα το πούμε, μην το περιφράξεις, διότι θα γκρεμίσουμε την άλλη μέρα, ο ανάδοχος. Αυτό καταλαβαίνω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έρχεται το Υπουργείο αυτή τη στιγμή και κάνει μια σύμβαση και λέει ότι αυτό το έργο θα το κάνουμε εμείς. Εμείς, θα το περιγράψουμε, εμείς έχουμε την ευθύνη. Ο ανάδοχος έχει ευθύνη από εκεί και πέρα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ:** Υπάρχει σύμβαση σε εξέλιξη, αυτό λέω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ήδη έχουμεενημερώσει την Περιφέρεια ότι εκεί θα περιφράξουμε εμείς, γιατί είναι ευθύνη του αναδόχου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν έχει γίνει ακόμη, αλλά καλώς γίνεται. Φαντάζομαι ότι χρήματα θα κερδίσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Εννοείται ότι θα κερδίσουμε χρήματα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Θα αυξηθεί ο προϋπολογισμός του έργου της Περιφέρειας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δηλαδή, λιγότερη περίφραξη, περισσότερα χρήματα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ξέρετε γιατί;

Βέβαια, το κάνει το μπάχαλο των διαφορετικών επιπέδων και του μη συντονισμού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Να το αφήσουμε να προχωρήσει και μετά να κρίνουμε το Υπουργείο;

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σας απαντήσαμε, λοιπόν, για το χρόνο εκτέλεσης των εργασιών, σας απαντάμε, ότι έχουν βρεθεί οι θέσεις εναπόθεσης όλων των υλικών και των χωμάτων, που όντως είναι πολύ μεγάλο αντικείμενο, δεν έχει προκύψει αυτή τη στιγμή, ότι η Ιόνια Οδός ή κάποιο μεγάλο έργο υποδομής, έχει δημιουργήσει κάποιο πρόβλημα.

Σε ότι αφορά τον κ. Λογιάδη, για τις γέφυρες και για όλα αυτά τα ζητήματα που προέκυψαν, εγώ, αυτό που έχω να του απαντήσω είναι, τις επόμενες ημέρες, το Υπουργείο Υποδομών, στο νομοσχέδιο των προτύπων προτάσεων, νομοθετεί τη Διοικητική Αρχή Γεφυρών, οπότε εκεί θα βάλουμε ένα πλαίσιο και θα δούμε τι πραγματικά γίνεται με τις γέφυρες στη χώρα και θα αποκτήσει το Υπουργείο έναν εποπτικό ρόλο και η αρμοδιότητα θα συνεχίσει να ανήκει είτε στους δήμους είτε στις Περιφέρειες και εμείς, θα έχουμε, ως Υπουργείο Υποδομών, έναν εποπτικό ρόλο, για να δούμε πώς θα λειτουργεί η Διοικητική Αρχή Γεφυρών, γιατί είναι ένα πολύ μεγάλο ζήτημα, που η χώρα μας πρέπει κάποια στιγμή να το αντιμετωπίσει, σε ότι αφορά τη γήρανση των υποδομών που υπάρχουν.

Για τον προϋπολογισμό, σας απάντησα, δεν ξέρω αν υπάρχουν κάποια άλλα ερωτήματα που δεν έχουμε απαντήσει αυτή τη στιγμή. Νομίζω, κύριε Πρόεδρε, ότι έχω απαντήσει στα περισσότερα ερωτήματα των Βουλευτών και ότι άλλο υπάρχει, είμαστε στη διάθεσή σας να το απαντήσουμε.

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

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Να επανέλθω με δύο ερωτήματα, το ένα το έχω υποβάλει, εάν υπάρχει κάποιος προγραμματισμός για μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του συνόλου των προβλημάτων και σε σχέση με τις καταπτώσεις και για τα θέματα ασφαλείας και με τις γέφυρες, με τις πιστοποιήσεις που σας ρώτησα, για τις δύο βυθιζόμενες και τη μεγάλη γέφυρα και για τη στατική επάρκεια των βάθρων στα Ίσθμια και στην Ποσειδωνία.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είμαστε σε μια διαρκή επαφή με το Υπερταμείο, γιατί, πραγματικά, το Υπερταμείο είναι αυτή τη στιγμή σε διαδικασία ώστε να αναθέσει μια μελέτη για τη συνολική αξιοποίηση της Διώρυγας της Κορίνθου. Υπάρχουν ζητήματα, εμάς, η δική μας παρέμβαση, ως Υπουργείο Υποδομών, μας ζητήθηκε σε αυτά τα 1.000 μέτρα να παρέμβουμε και εκεί παρεμβαίνουμε. Δεν έχουμε εξετάσει και δεν βλέπουμε αυτή τη στιγμή, δεν έχουμε καμία αρμοδιότητα να παρέμβουμε στο υπόλοιπο κομμάτι της διώρυγας. Αυτό είναι μια αρμοδιότητα που την έχει η εταιρεία που ανήκει στο Υπερταμείο και απ’ ότι γνωρίζουμε, το Υπερταμείο, έχει αναλάβει όλη αυτή τη διαδικασία ώστε να προχωρήσει, στο πλάνο ουσιαστικά, σε ένα master plan, αξιοποίησης της διώρυγας. Πραγματικά, είναι κάτι που το χρειάζεται πάρα πολύ η ελληνική πολιτεία, τόσα χρόνια κακώς δεν έγινε, κατά την άποψή μας, για να δούμε τι διώρυγα θέλουμε, τι πλάτος θα έχει, πώς θα γίνει η εκβάθυνση, αν γίνει εκβάθυνση και να γίνει μια ανάλυση κόστους - οφέλους, για να δούμε πώς θα προχωρήσουμε σε ότι αφορά το ζήτημα της Διώρυγας της Κορίνθου. Τα ζητήματα ασφαλείας και πιστοποίησης, σε ότι αφορά ποιο θέμα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Τα ζητήματα ασφαλείας και πιστοποίησης, δηλαδή, εάν έχουν πιστοποιητικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Σε ότι αφορά ποια γέφυρα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Η ασφάλεια για πιστοποιητικά καταλληλότητας, οι δυο βυθιζόμενες γέφυρες, η γέφυρα του βιολογικού και αν έχει γίνει έλεγχος στατικής επάρκειας στα βάθη.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Επειδή δεν απάντησε σχεδόν σε καμία ερώτηση από αυτές που έκανα, αξιοποίηση, τι εννοείτε, ξεπούλημα, τι εννοείτε ακριβώς αξιοποίηση της γέφυρας;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αξιοποίηση, νομίζω, στο ελληνικό λεξικό, είναι μια λέξη, αξιοποίηση, το ξεπούλημα είναι μια άλλη λέξη, δεν είναι ίδιες λέξεις, δεν είναι συνώνυμο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Καταλαβαίνετε γιατί δεν παίρνετε απάντηση; Γιατί άλλο ρωτάτε και άλλο έχετε στο μυαλό σας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτή τη στιγμή, το Υπερταμείο έχει την αρμοδιότητα και η εταιρεία που έχει την αρμοδιότητα, σε ότι αφορά την αξιοποίηση της Διώρυγας της Κορίνθου, δεν την έχει το Υπουργείο Υποδομών.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Εννοείται ξεπούλημα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βλέπετε, δεν μπορεί να υπάρξει συνεννόηση, άλλο ρωτάτε κι άλλο έχετε στο μυαλό σας, γι’ αυτό και πολλές φορές νιώθετε ότι δεν έχετε πάρει απαντήσεις. Ο Υπουργός απαντάει, αλλά εγώ, κλείνοντας, λέω το εξής: Προφανώς, μπορεί να υπάρξουν το επόμενο διάστημα καινούργια ερωτήματα κατά τη διάρκεια της κατασκευής. Στα πλαίσια του Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, μπορούν όλα τα κόμματα και όλοι οι συνάδελφοι, να ζητήσουν από το συγκεκριμένο Υπουργείο, να δώσει τα νέα στοιχεία για πληρέστερη ενημέρωση των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης, αλλά και της τοπικής και όχι μόνο και της ευρύτερης κοινωνίας. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**  Νομίζω, ότι σε τέτοια μεγάλα έργα και σε τέτοια ζητήματα, πρέπει να τα αντιμετωπίζουμε όλοι μας με μια ευρύτητα, χωρίς πολλές φορές να προσπαθούμε να βρούμε σημεία πολιτικής αντιπαράθεσης. Είναι ένα κρίσιμο έργο, είναι ένα έργο το οποίο θα μπορούσαμε να έχουμε πολύ πιο έντονο διάλογο αυτή τη στιγμή, αλλά νομίζω, ότι δεν έχει καμία σημασία, σημασία έχει να προχωράνε γρήγορα τα έργα. Ο Πρωθυπουργός ο ίδιος έδωσε πολύ μεγάλη σημασία με την επίσκεψή του εκεί πέρα και ενδιαφέρεται ο ίδιος το να προχωρήσει και, φυσικά, είναι σε διαρκή επαφή μαζί μας, ώστε να τον ενημερώνουμε για το πώς προχωράει αυτό το έργο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βέβαια, σε αυτό που λέτε τώρα και στην επίσκεψη του Πρωθυπουργού, καλό είναι να μην κυκλοφορούν νούμερα για κοστολόγια όταν δεν υπάρχουν ολοκληρωμένες μελέτες, διότι βλέπετε, ότι δημιουργούνται παρεξηγήσεις.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Η πρώτη προσέγγιση που έγινε, κύριε Βλάχο, κύριε Πρόεδρε, έγινε από τη δική μας τη πλευρά, από την υπηρεσία του Υπουργείου μας και αφού έγινε η πρώτη προσέγγιση εκεί πέρα, εμείς οι ίδιοι ήρθαμε κατόπιν με τη μελέτη και διορθώσαμε την πρώτη προσέγγιση και ο Πρωθυπουργός δεν οφείλει να γνωρίζει, ήταν δική μας αρμοδιότητα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ήταν άλλη προσέγγιση. Είναι άλλο η αποκατάσταση και άλλο το έργο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το καταλαβαίνω, είναι άλλο έργο, προφανώς είναι μεγαλύτερο έργο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτή τη στιγμή, η προσέγγιση του έργου είναι μια διαφορετικώς προσέγγιση, είναι ένα πολύ σύνθετο και πολύπλοκο έργο αυτό, που ερχόμαστε και παρεμβαίνουμε με έναν τρόπο, το οποίο, σε εκείνο τουλάχιστον το κομμάτι, το λύνουμε, θα έλεγα, σε μεγάλο βαθμό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Μια για πάντα, αυτό είναι η ευχή όλων μας και να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα χρονοδιαγράμματα.

Και στο σημείο αυτό, μη έχοντας άλλη εκκρεμότητα, να πω, ότι ολοκληρώσαμε αυτή την ενημέρωση από τον Υφυπουργό, τον κ. Καραγιάννη, τον Υφυπουργό Υποδομών και Μεταφορών, η οποία έγινε σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 9 του Κανονισμού της Βουλής, για την προ της υπογραφής Σύμβαση του έργου, με τίτλο, «Αποκατάσταση των ζημιών στο πρανές από την πλευρά της Πελοποννήσου της Διώρυγας Κορίνθου από ΧΘ: 2+456 έως ΧΘ:3+486», με Αναθέτουσα Αρχή το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Ευχή όλων, τα έργα να προχωρήσουν και η Διώρυγα να δοθεί στη ναυσιπλοΐα και με ασφαλή διέλευση. Σας ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για την παρουσία σας, να είστε καλά. Καλή συνέχεια.

Στο σημείο αυτό έγινε η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Βασιλειάδης Βασίλειος, Βλάχος Γεώργιος, Γκίκας Στέφανος, Κόλλιας Κωνσταντίνος, Ράπτη Ελένη, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Γιαννούλης Χρήστος, Ψυχογιός Γεώργιος, Παππάς Νικόλαος, Σπίρτζης Χρήστος, Γκόκας Χρήστος, Δελής Ιωάννης, Βιλιάρδος Βασίλειος και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 17.40’ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**