**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Δ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 19 Οκτωβρίου 2018, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.30΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας "ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις.».(2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων)

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρήστος Σπίρτζης, ο Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης στη συνεδρίαση παρέστησαν και εξέθεσαν τις απόψεις τους σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ.: Νικόλαος Μελετίου, Δήμαρχος Ασπροπύργου, Δημήτριος Κυριτσάκης, Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Ε.Α.) και Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε.τ., Χρήστος Καπάταης, Αντιπεριφερειάρχης Νοτίου Τομέα Αθηνών, Γεώργιος Στασινός, Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ), Ιωάννης Μίνης, Καθηγητής του Πανεπιστημίου Αιγαίου και Πρόεδρος του Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, Παναγιώτης Παρασκευόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ), Νικόλαος Ροδόπουλος, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL), Κωνσταντίνος Αχλαδίτης, Β΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ), Κωνσταντίνος Καμπόλης, μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής, Νίκη Γιαβρόγλου, εκπρόσωπος του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εξαγωγέων (ΠΣΕ), Κωνσταντίνος Κόλλιας, Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΟΕΕ) και Θεόδωρος Ζερβός, μέλος της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας (ΡΑΕ).

Η 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.: Αποστόλου Ευάγγελος, Δέδες Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Μπαξεβανάκης Δημήτριος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, ΣταΪκούρας Χρήστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Γκιουλέκας Κωνσταντίνος, Βούλτεψη Σοφία, Μπούρας Αθανάσιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Μανιάτης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Γερμενής Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καλημέρα σας. Καλωσορίζουμε τους καλεσμένους μας.

Συνεδριάζει σήμερα η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου με θέμα ημερήσιας διάταξης τη συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας "ΓΑΙΑΟΣΕ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ", της εταιρείας "ΘΡΙΑΣΙΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", της εταιρείας "ΕΤΒΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" και της εταιρείας "ΓΚΟΛΝΤΑΙΡ ΚΑΡΓΚΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ LOGISTICS ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ", για την "ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ" και άλλες διατάξεις.» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Να εξηγήσω τη διαδικασία. Κάθε εκπρόσωπος φορέα έχει τρία λεπτά για να τοποθετηθεί επί του σχεδίου νόμου. Μετά ακολουθούν ερωτήσεις Βουλευτών γύρω στα δύο με τρία λεπτά και μετά έχουν τη δυνατότητα οι φορείς να απαντήσουν σε ερωτήσεις που πιθανόν να δεχτούν, αλλά και να τοποθετηθούν ή να συμπληρώσουν κάτι άλλο για άλλα δύο λεπτά.

Το λόγο έχει ο κ. Μελετίου, Δήμαρχος Ασπροπύργου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΕΛΕΤΙΟΥ (Δήμαρχος Ασπροπύργου): Καλημέρα σας, κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές.

Από το 2004 ο Ασπρόπυργος περιμένει με αγωνία το μεγάλο έργο που εξαγγέλθηκε για τον εμπορευματικό σταθμό του Θριασίου. Σήμερα, μετά από δεκατέσσερα χρόνια και μετά από τουλάχιστον δέκα άγονους διαγωνισμούς, είμαστε ακόμη στο σημείο μηδέν. Προϋπόθεση για αυτό το στρατηγικής σημασίας για τον τόπο μας έργο είναι μία και μοναδική, οι υποδομές. Σε αυτά τα 14 χρόνια δεν διευθετήθηκε το ρέμα του Αγίου Ιωάννου. Είναι ένα ρέμα στο οποίο απορρέουν τα νερά της Αττικής οδού, αλλά κυρίως του ΟΣΕ. Είναι το ρέμα που πριν από λίγα χρόνια πλημμύριζε και διέκοπτε την κυκλοφορία στην εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου. Το Κατάντη σημείο διευθετήθηκε, το υπόλοιπο που περνάει μέσα από οικισμό δεν διευθετήθηκε. Αναλογιστείτε 350 στρέμματα σήμερα που είναι χώμα και υπάρχει μια απορροφητικότητα, τί θα γίνει στις επόμενες βροχές, όταν ολοκληρωθεί το έργο.

Δεν ολοκληρώθηκε η περιφερειακή Αιγάλεω. Η περιφερειακή Αιγάλεω ξεκίνησε η κατασκευή της από το 1995 και ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί, ώστε να συνδεθεί στον κόμβο που θα γίνει με τον κόμβο του Σκαραμαγκά, με αποτέλεσμα όλα τα φορτηγά να διέρχονται τη λεωφόρο Δημοκρατίας μέσα από την οικιστική περιοχή του Ασπροπύργου και να θέλει ένα φορτηγό εν ώρα αιχμής από τη διασταύρωση του Ασπροπύργου με την εθνική οδό, για να φτάσει έως τις παρυφές Ασπροπύργου, τριάντα με σαράντα λεπτά.

Δεν ολοκληρώθηκε ο κόμβος 3 της Αττική οδού. Υπάρχει μια μόνο έξοδος, η 4. Αναλογιστείτε τα χιλιάδες φορτηγά να βγαίνουν από έναν μόνο κόμβο. Δεν ολοκληρώθηκαν οι παράδρομοι της Αττικής οδού. Η Αττική Οδός από το 2002 εισπράττει διόδια. Οι παράδρομοι της Αττικής Οδού δεν έχουν ολοκληρωθεί. Δεν υπάρχει συγκοινωνία μεταξύ των περιοχών του Ασπροπύργου. Ο Ασπρόπυργος ασφυκτιά από τη συνεχή διέλευση βαρέων οχημάτων σε όλες τις κεντρικές αρτηρίες.

Σε μια χρονική περίοδο, όπου ακόμα δεν έχουν επιλυθεί σημαντικά προβλήματα λειτουργίας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων - επενδύσεων, με τα Logistics να μην μπορούν να εκδώσουν άδειες λειτουργίας και να βρίσκονται στον «αέρα» τα σχέδια των βιομηχανικών περιοχών, να έχουν βαλτώσει κυριολεκτικά, έρχεται η σημερινή Κυβέρνηση και με διαδικασίες fast track εγκρίνει μια επένδυση με προνομιακούς όρους που αντίκειται στη δεοντολογία του ανταγωνισμού με τους υπόλοιπους επενδυτές της περιοχής μας και προσπαθεί να την επιβάλει για μια νυκτί. Εγώ θα συμφωνήσω: fast track. Οι πολεοδομικές μελέτες που καταθέτουμε, είτε για οικιστική ζώνη, είτε για χονδρεμπόριο, είτε για βιομηχανική που κάνουν δέκα χρόνια να εξετασθούν, δεν πρέπει εκεί πέρα να γίνουν fast track; Και, όταν έρχεται η σειρά μας να εξεταστούν αυτές οι μελέτες που έχουμε καταθέσει και έχουμε πληρώσει, είναι επίκαιρες; Όχι. Όλες είναι ανεπίκαιρες, επιστρέφονται πίσω και πάλι από την αρχή.

Απαλλάσσει τους αναδόχους από την υποχρέωση καταβολής ούτε ένα ευρώ ανταποδοτικά για το δήμο που θα πρέπει να αντιμετωπίζει τη συντήρηση των οδών, το φωτισμό, την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας που πρέπει να φυτέψει πράσινο, την κλιματική αλλαγή, την αύξηση θερμοκρασίας. Και μη μου πείτε ότι ο νόμος 3769 έλυσε το πρόβλημα της κυκλοφορίας, διότι ήδη υπάρχουν 3000 επιχειρήσεις στον Ασπρόπυργο που θα εξυπηρετηθούν από τα φορτηγά, συν αυτό που έρχεται. Οι εκπομπές αερίων από τις εξατμίσεις θα χαθούν; Ή δεν θα υπάρχει επιβάρυνση στο βόρειο κομμάτι του Ασπροπύργου, όταν θα έρθουν στον οικιστικό ιστό;

Επειδή τα έργα υποδομής είναι ελλιπή έως ανύπαρκτα, επειδή στηρίζουμε τον ντόπιο ιδιοκτήτη, αλλά και τον επιχειρηματία που επιχειρεί σήμερα στον τόπο μας, επειδή η κατάργηση της υποχρέωσης για φύτευση πρασίνου και η αύξηση του συντελεστή κάλυψης κατά 50% δημιουργούν μια επιχείρηση που λειτουργεί εντελώς εκτός περιβαλλοντικών προδιαγραφών, επειδή δεν συμφωνούμε με φαραωνικές μονοπωλιακές παραχωρήσεις, απαιτούμε πλήρη εξίσωση των προνομίων του Θριασίου και στο υπόλοιπο του Ασπροπύργου για τους ντόπιους που πονάνε τη γη τους και κρατάνε με «νύχια και με δόντια» τις περιουσίες τους για τους επενδυτές που υποστήριξαν τον Ασπρόπυργο όλα αυτά τα χρόνια, αλλά και για αυτούς που έχουν στα πλάνα τους να έρθουν στο μέλλον να επενδύσουν στον τόπο, μας πάντα σεβόμενοι το περιβαλλοντικό ισοζύγιο.

Τασσόμαστε υπέρ του έργου του Θριασίου με όλες τις παραπάνω προϋποθέσεις και ελπίζουμε το Θριάσιο να αποτελέσει τόπο εργασίας ντόπιων ανθρώπων, επιτέλους και όχι εγκάθετων κομματικών στρατιωτών, όπως μας έχουν συνηθίσει τα τελευταία χρόνια οι κυβερνήσεις με τις μεγάλες επενδύσεις στον τόπο μας. Εάν οι εξελίξεις στη Βουλή δεν λάβουν υπόψη τους την αγωνία των κατοίκων και τις προτάσεις μας, επιφυλασσόμεθα να προσφύγουμε κατά του νομοθετήματος που θα ψηφιστεί. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κυριτσάκης, Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Ε.Α.) και Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε.τ..

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού (Ε.Α.) και Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε.τ.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Επίτιμη κυρία Πρόεδρε, επίτιμες κυρίες και αξιότιμοι κύριοι Βουλευτές. Ευχαριστώ για την τιμητική πρόσκληση να εκθέσω ενώπιόν σας τις θέσεις της Επιτροπής Ανταγωνισμού της οποίας έχω την τιμή να προΐσταμαι για τη δημιουργία του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο πεδίο.

Θα πρέπει από την αρχή να σημειώσω, κυρίες και κύριοι, ότι θέματα τιμής γης, όρων δόμησης, αρχικών ή επιγενόμενων ή άλλων τυχόν ευνοϊκών για τον ανάδοχο ρυθμίσεων ή παροχών από μέρους του δημοσίου, ορισμένα από τα οποία έθιξε ο κ. δήμαρχος, εκφεύγουν της αρμοδιότητας της Επιτροπής Ανταγωνισμού και ως εκ τούτου, εγώ προσωπικά αδυνατώ να τοποθετηθώ. Αρμόδιο προς τούτο είναι το Ελεγκτικό Συνέδριο στο οποίο και έχει υποβληθεί, όπως γνωρίζετε, προς έγκριση το οριστικό σχέδιο της σύμβασης παραχώρησης. Η απόφαση αυτή του Ελεγκτικού Συνεδρίου είναι κρίσιμη για την απάντηση σε επιμέρους τιθέμενα ερωτήματα.

Να πω ότι η επίμαχη σύμβαση θα μπορούσε να θέτει τα εξής νομικά ζητήματα. Πρώτον, παράβαση γενικών κανόνων δικαίου του ανταγωνισμού, δηλαδή παράνομη σύμπραξη ή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης. Παράβαση κανόνων περί δημοσίων συμβάσεων, οι οποίες εμμέσως να συνιστούν και παράβαση κανόνων του ανταγωνισμού. Και τρίτον παράβαση των κανόνων του ενωσιακού δικαίου περί κρατικών ενισχύσεων. Εν προκειμένω, όμως, δεν υπάρχει κάποια ένδειξη για τυχόν παράβαση των γενικών κανόνων περί του ανταγωνισμού για τους οποίους, όπως σας είπα, μπορώ να μιλήσω.

Ειδικότερα. Δεν έχει υποβληθεί ενώπιον της Επιτροπής, ούτε έχει υποπέσει στην αντίληψή της κάποιο στοιχείο από το οποίο να συνάγεται ή να πιθανολογείται, έστω η διάπραξη οριζόντιας σύμπραξης, δηλαδή Καρτέλ. Καρτέλ της μειοδότριας κοινοπραξίας με άλλους εν δυνάμει διαγωνιζόμενους με τη μορφή της χειραγώγησης του εν λόγω διαγωνισμού κάτι που δεν είναι και ασύνηθες. Θα μπορούσε, μάλιστα, να υποστηριχθεί πως το γεγονός ότι ο προηγούμενος διαγωνισμός είχε καταστεί άγονος και στον επίμαχο συμμετείχε μόνο μια κοινοπραξία, όπως γνωρίζετε, μάλλον καταδεικνύει το χαμηλό ανταγωνιστικό ενδιαφέρον των δυνητικών συμμετεχόντων.

Το ζήτημα που χρήζει περαιτέρω ανάλυσης είναι κατά πόσο μετά την κατακύρωση της Παραχώρησης τα μέρη προχώρησαν σε σύνταξη ενός σχεδίου Σύμβασης, το οποίο παρέχει αθέμιτα πλεονεκτήματα στον ανάδοχο, τέτοια, τα οποία δεν συνάγονται από το πλαίσιο του διαγωνισμού. Θα μπορούσε τότε να υποστηριχτεί πως με αυτό τον τρόπο ο ανάδοχος αποκτά πλεονεκτήματα και πλεονέκτημα, το οποίο αν ήταν γνωστό ότι θα είχε χορηγηθεί στο νικητή, ήδη κατά το στάδιο της προκήρυξης, θα οδηγούσε, ενδεχομένως, και τρίτους να συμμετάσχουν σε αυτόν το διαγωνισμό.

Εάν ισχύει κάτι τέτοιο η νομιμότητα αυτής της πρακτικής, θεωρούμε ότι θα πρέπει να κριθεί προεχόντος βάσει των διατάξεων περί δημοσίων συμβάσεων και του νομοθετικού πλαισίου με την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων.

Στην ενδεχόμενη περίπτωση, το ζήτημα, εξ όσων διαπιστώσαμε από τα έγγραφα που μας εστάλησαν, απασχόλησε εκτενώς το Ελεγκτικό Συνέδριο, το οποίο έκρινε αιτιολογημένα και σε περισσότερα στάδια πως τέτοιο αθέμιτο πλεονέκτημα δεν παρέχεται στον ανάδοχο και, επομένως, δεν προκαλείται ζημία στο ελληνικό δημόσιο. Διαφορετικά, θα κωλυόταν η σύνταξη της Σύμβασης, για παράβαση των κανόνων περί δημοσίων συμβάσεων.

Ζήτημα ευθείας παράβασης των διατάξεων του ελεύθερου ανταγωνισμού από την ανωτέρω μεταβολή δεν φαίνεται να υφίσταται. Εφόσον, περαιτέρω, κατά την κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου, δεν υπάρχει ζήτημα αθέμιτης μεταβολής του διαγωνιστικού πλαισίου υπέρ του αναδόχου στο στάδιο της κατάρτισης της Σύμβασης, πιθανολογείται ότι δεν υφίσταται -και αντίστοιχα ούτε εμμέσως- παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού.

Το μόνο ζήτημα που μένει προς έρευνα είναι εκείνο των κρατικών ενισχύσεων που όμως εκφεύγει του ελεγκτικού πεδίου της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Αρμόδιος να κρίνει είναι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ανεξαρτήτως μάλιστα και από την καταρχήν θετική κρίση του Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Τούτο, άλλωστε, ρητά προβλέπεται στο σχέδιο της Συμβάσης, ακόμη και μετά την κύρωση της από το Ελληνικό Κοινοβούλιο στον όρο 3.1.2. με τη σαφή διατύπωση ότι «η έναρξη ισχύος της Παραχώρησης τελεί υπό την αίρεση πλήρωσης των κατωτέρω όρων», της έγκρισης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δηλαδή, «τυχόν κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με τα άρθρα 107, 108 και 109 της Σύμβασης λειτουργίας της Ε.Ε.».

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Χρήστος Καπάταης, Αντιπεριφερειάρχης Νότιου Τομέα Αθηνών θα τοποθετηθεί μέσω γραπτού υπομνήματος.

Το λόγο έχει ο κ. Στασινός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητήριου Ελλάδος ΤΕΕ)): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε, για την πρόσκληση. Κύριοι Υπουργοί, κύριοι βουλευτές, θα πω λίγα λόγια. Θα πω ότι είναι ευχάριστο ότι προχωράει μία σημαντική επένδυση στην Αττική και στη χώρα. Δεν μπορώ να κρίνω νομικά ζητήματα για τα οποία μίλησε ο Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ο κ. Κυριτσάκης ή για θέματα της τοπικής κοινωνίας για τα οποία μίλησε ο Δήμαρχος Ασπροπύργου.

Από κει και πέρα, είναι σημαντικό ότι μία μεγάλη επένδυση προχωράει και θα έλεγα ότι σε αυτή την κατεύθυνση πρέπει να πάει και η Κυβέρνηση και για άλλες μεγάλες επενδύσεις και να προσπαθήσει να προχωρήσει γρήγορα, γιατί αντίπαλός μας αυτή την εποχή τελικά είναι ο χρόνος. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μίνης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΙΝΗΣ (Καθηγητής του Πανεπιστημίου Αιγαίου και Πρόεδρος του Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής): Αξιότιμη κυρία Πρόεδρε, αξιότιμα μέλη της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, ως Πρόεδρος του Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής, σας ευχαριστούμε θερμά και την πρόσκλησή σας να παρουσιάσουμε τις απόψεις μας επί της Σύμβασης Παραχώρησης για την ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο.

Όπως γνωρίζετε, ο κλάδος της Εφοδιαστικής Αλυσίδας Logistics αποτελεί έναν από τους πυλώνες ανάπτυξης της χώρας στο βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο μέλλον. Ενδεικτικά, θα ήθελα να σας αναφέρω ότι η συνεισφορά της Εφοδιαστικής στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν ανέρχεται περίπου στο 10%.

Επιπλέον, οι τρέχουσες επενδύσεις στον κλάδο κινούνται ανοδικά σε όλη τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Η επένδυση στο Εμπορευματικό Κέντρο του Θριάσιου Πεδίου αποτελεί στρατηγική προτεραιότητα για την περαιτέρω ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της Εφοδιαστικής χώρα μας. Το Εμπορευματικό Κέντρο αναμένεται να δώσει σημαντική ώθηση, τόσο στην προσέλκυση διεθνών φορτίων, όσο και στην παραγωγικότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών Logistics, καθώς έχει προνομιούχο πρόσβαση στον Εμπορευματικό Λιμένα του Ικονίου, μέσω αποκλειστικής σιδηροδρομικής σύνδεσης.

Έχει προνομιακή πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων με το οποίο η Ελλάδα συνδέεται με τις αγορές της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης. Παρέχει τη δυνατότητα οργανωμένης διαχείρισης οργανωμένων μεταφορών για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Έχει προνομιακή πρόσβαση στην Αττική, στην οποία πραγματοποιείται το περίπου 50% των δραστηριοτήτων Logistics στη χώρα.

Προβλέπει την κατασκευή της μεγαλύτερης συγκέντρωσης σύγχρονων αποθηκευτικών χώρων ξηρού και ψυχόμενου φορτίου με πρωτοφανή, για τα ελληνικά δεδομένα, εκμετάλλευση οικονομιών κλίμακας. Για πρώτη φορά, δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων προστιθέμενης αξίας σε διεθνή φορτία σε οργανωμένη βάση. Αυτές οι δραστηριότητες αποτελούν έναν από τους βασικότερους μοχλούς ανάπτυξης και παραγωγής του κλάδου των Logistics και της μελλοντικής συνεισφοράς τους στο Α.Ε.Π..

Επικροτούμε την υλοποίηση του μακροχρόνιου οράματος του κλάδου για την κατασκευή και λειτουργία των σημαντικότερου Εμπορευματικού Κέντρου στη χώρα μέσων της, υπό συζήτηση, Σύμβαση Παραχώρησης. Αυτή η Σύμβαση εδραιώνει κλίμα επενδυτικής σταθερότητας και ασφάλειας, διασφαλίζει πολλαπλώς το δημόσιο συμφέρον μέσω πληρωμών προς το Κράτος, οι οποίες υπολογίζονται σε απλή και αδιαμφισβήτητη βάση.

Ευνοεί τη συγκέντρωση σημαντικών δραστηριοτήτων του κλάδου, σύμφωνα με τις διεθνείς βέλτιστες πρακτικές. Θέτει τα θεμέλια για τη βιωσιμότητα της επένδυσης, προσφέροντας όρους που διασφαλίζουν την ικανοποίηση τρεχουσών και μελλοντικών τεχνολογιών και άλλων απαιτήσεων του κλάδου, καθώς και την ευελιξία του επενδυτή. Παρέχει τα απαιτούμενα εργαλεία για την υποστήριξη της αρμονικής συνεργασίας του κυρίου του έργου και του παραχωρησιούχου.

Εξετάζοντας το σχέδιο νόμου, θεωρούμε ότι το γενικό στάδιο χωροθέτησης master plan του έργου ανταποκρίνεται, τόσο στους στόχους ανάπτυξης, όσο και στις διεθνείς πρακτικές. Ο προϋπολογισμός του έργου έχει καταρτιστεί λεπτομερώς, λαμβάνοντας υπόψη τις πρακτικές του κλάδου. Το χρονοδιάγραμμα κατασκευής του Κέντρου προβλέπει την επιθυμητή ταχεία ανάπτυξη. Από την άλλη, δεν εντοπίζονται σημαντικοί τεχνικοί και επιχειρησιακοί κίνδυνοι.

Επιπλέον, για το έργο κατασκευής θεωρούμε ότι προτεραιότητα του παραχωρησιούχου αποτελεί η οργάνωση της λειτουργίας του Κέντρου.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να επισημάνω ότι με την Κύρωση της Σύμβασης Παραχώρησης του Εμπορευματικού Κέντρου στο Θριάσιο Πεδίο, ο κλάδος των Logistics στην Ελλάδα εισέρχεται σε νέα εποχή. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Παρασκευόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών): Κυρίες και κύριοι, να σας ευχαριστήσουμε για την πρόσκληση που μας κάνατε, γιατί έχουμε τη δυνατότητα να καταθέσουμε τις απόψεις μας και θέλω να σας πω και κάτι σημαντικό. Δεν είναι απόψεις ενός οργάνου που μέσα στην αστική δημοκρατία λειτουργεί πλειοψηφικά, αλλά είναι απόψεις σύμφωνες όλου του σιδηροδρομικού κόσμου, ανεξαρτήτως πολιτικής θέσεως και συνδικαλιστικής ψήφου.

Σε ό,τι αφορά στη Σύμβαση αυτή καθαυτή, σίγουρα θεωρούμε σημαντικό έργο αυτό το οποίο γίνεται. Δεν θα σταθούμε στους όρους Σύμβασης, γιατί αυτοί ήδη βρίσκονται στο Κοινοβούλιο. Εκεί θα κριθούν. Μας ενδιαφέρει, βέβαια, το δημόσιο συμφέρον, αλλά αυτό νομίζουμε ότι η Βουλή είναι αρμόδια για να το διασφαλίσει.

Θα σταθώ στο άρθρο 3. Πράγματι, στο παρελθόν, ως συνδικαλιστικό κίνημα, έχουμε διαφωνήσει πολλές φορές με τον κ. Υπουργό. Δεν είμαστε, όμως, μηδενιστές. Θεωρούμε ότι η πρώτη παράγραφος του άρθρου 3 είναι πάρα πολύ σωστή. Είναι δικό μας αίτημα από το 2011 και μετά με όλες και όλους τους Υπουργούς, οι οποίοι πέρασαν.

Είναι θετικό πλην, όμως, να ξέρετε ότι το προσδοκώμενο αποτέλεσμα, μετά από οκτώ χρόνια, για τους ανθρώπους, οι οποίοι έφυγαν με μετατάξεις τότε και ήδη είχαν 30 χρόνια υπηρεσίας, δεν θα είναι αυτό το οποίο νομίζουν ότι θα είναι το προσδοκώμενο αποτέλεσμα. Θα είναι ελάχιστο, αλλά και για εμάς αυτό το ελάχιστο είναι σημαντικό.

Θα θέλαμε, εάν υπήρχε η δυνατότητα, υπάρχει μια κατηγορία εργαζομένων που είναι οι εργαζόμενοι από τις κλινάμαξες. Δεν θα μπορούσαν, ίσως, να συμπεριληφθούν σε κάποια διάταξη, ώστε να έχουν κι αυτοί τη δυνατότητα να μπουν; Θα ήθελα να το δείτε αυτό το θέμα, κύριε Υπουργέ.

Σε ό,τι αφορά στην παράγραφο 2 του άρθρου 3, θα σας πω μία ιστορία που αποδεικνύει ότι ο πολιτικός κόσμος έχει την ευθύνη για το τί συμβαίνει στο σιδηρόδρομο.

Το Νοέμβριο του 2010 πέρασε ένα νομοσχέδιο του ν.3891 το οποίο στο άρθρο 6 και στο άρθρο 13 προέβλεπε ρυθμίσεις χρεών, δηλαδή, τα χρέη του ΟΣΕ και τη ρύθμιση των περιουσιακών στοιχείων.

Ουσιαστικά έλεγε ότι η περιουσία θα πάει στο κράτος με αντάλλαγμα να διαγραφούν τα χρέη. Για να γίνει βέβαια αυτό, έπρεπε η περιουσία να διαχωριστεί: ποιά είναι για τις σιδηροδρομικές ανάγκες και ποιά είναι για εκμετάλλευση.

Οκτώ χρόνια μετά δεν έχει γίνει τίποτα.

Ο ΟΣΕ συνεχίζει να εγγράφει 12 – 14 δις χρέη, τα οποία ανεβαίνουν κάθε χρόνο και την περιουσία τη διαχειρίζεται η «ΓΑΙΑΟΣΕ» χωρίς να την έχει. Δηλαδή, ο ΟΣΕ πληρώνει ΕΝΦΙΑ και η «ΓΑΙΑΟΣΕ» διαχειρίζεται μια περιουσία.

Δεν θα πούμε εάν συμφωνούμε ή διαφωνούμε με το τι έχει γίνει, όμως είμαστε σε μια κατάσταση και κάποια στιγμή, κύριοι, αυτό πρέπει να λήξει.

Πρέπει να αφήσετε τον ΟΣΕ να ανασάνει.

Δεν μπορεί να κουνηθεί ο ΟΣΕ και είναι βέβαιο ότι με αυτή τη διαδικασία θα δημιουργεί ξανά χρέη από εδώ και στο εξής.

Ξέρετε ότι κάθε χρόνο ο ΟΣΕ εγγράφει λογιστικά χρέη 200 εκατ. από την απόσβεση των έργων; Πού θα πάει αυτή η ιστορία;

Έρχεστε τώρα με μια διάταξη, τη δεύτερη διάταξη του άρθρου 3 να του πάρετε και ό,τι μπορεί να ανασάνει;

Μα, είναι δυνατόν;

Σας είπε, δηλαδή, κανείς ότι ο ΟΣΕ δεν μπορεί αυτό να το κάνει; Εάν σας το είπε, σας παραπλάνησε, κύριε Υπουργέ.

Ο ΟΣΕ δεν το λειτουργεί σήμερα το Σιδηροδρομικό Κέντρο; Αλλά, ήδη, από προχθές που κατατέθηκε το νομοσχέδιο άρχισαν να ενδιαφέρονται και για τα 1450 στρέμματα και το ξέρετε πάρα πολύ καλά και γι' αυτό μπήκε και αυτή η διάταξη.

Αφήστε, λοιπόν, τον ΟΣΕ, ο οποίος αιμορραγεί, να ανασάνει, αφήστε τον να κάνει τη δουλειά του που μπορεί να την κάνει πάρα πολύ καλά και σας παρακαλώ να αποσύρετε αυτή τη διάταξη.

Είναι προσβολή για το Σιδηρόδρομο αυτή η διάταξη, γιατί είναι σαν να του λέτε « δεν μπορείτε να κάνετε τίποτα και δεν σου επιτρέπουμε να ανασάνεις».

Πρέπει όλη αυτή η διαδικασία και όλη αυτή η εκκρεμότητα που υπάρχει με ευθύνη όλων των Κυβερνήσεων από το 2010 μέχρι σήμερα να τελειώσει, να μπορέσουν να διαγραφούν τα χρέη πάνω από τον ΟΣΕ, γιατί δεν μπορεί να εγγράφει 12 δις, τι θα γίνει, πού θα πάει αυτή η ιστορία; Και επιτέλους να μπορέσει ο ΟΣΕ να λειτουργήσει από μόνος του χωρίς να χρειάζεται χρηματοδότηση, ούτε τίποτα. Αυτή τη στιγμή η πενιχρή χρηματοδότηση που δίνετε ξέρετε ότι δεν φτάνει ούτε για το ρεύμα ούτε για το νερό ούτε για το τηλέφωνο, αλλά είναι μόνο για τη μισθοδοσία.

Άρα, λοιπόν, με δεδομένη μαθηματική ακρίβεια θα δημιουργήσει χρέη, εάν δεν κάνουμε κάτι και μετά θα λέμε για τα ίδια χρέη, τα οποία λέγαμε μέχρι τώρα.

Σας ευχαριστώ, αλλά θέλω να το δείτε, γιατί είναι πάρα πολύ σοβαρό το θέμα, το οποίο εκκρεμεί ήδη οκτώ χρόνια.

Ας το λύσουμε κάποια στιγμή.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ροδόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL): Καλημέρα, κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κύριοι Βουλευτές και σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση.

Εκπροσωπώ έναν από τους αρχαιότερους, ίσως τον αρχαιότερο Οργανισμό για το θέμα των logistics της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα που είναι Επιστημονικός Οργανισμός από το 1994.

Είμαστε οι άνθρωποι, οι οποίοι προωθούμε στη χώρα μας την εφοδιαστική, μελετούμε και επεξεργαζόμαστε καθημερινά την υπάρχουσα κατάσταση και προτείνουμε στην εκάστοτε πολιτική ηγεσία τρόπους ανάπτυξης του τόσο σημαντικού τομέα στην Ελλάδα.

Το 2014 με την έρευνά μας είχαμε τοποθετήσει ότι η εφοδιαστική αλυσίδα και τα logistics βρίσκονται πάνω του 10% του Α.Ε.Π. της χώρας με, περίπου 20 δις τζίρο και 200.000 απασχολησιμότητα.

Αυτό το θέμα αποτέλεσε ένα αφήγημα στην πολιτική ηγεσία σχεδόν οριζόντια της χώρας και σήμερα συνεχίζοντας τις μελέτες μας και την επεξεργασία μας βρισκόμαστε στην ολοκλήρωση της 4ης πανελλήνιας έρευνας που θα την παρουσιάσουμε προς το τέλος του μήνα Νοέμβρη.

Κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, το 2009 εκπονήσαμε το master plan - ο κ. Μανιάτης λογικά θα το ξέρει, διότι ήταν και ένας συνοδοιπόρος, τουλάχιστον στο δικό μας Επιστημονικό Οργανισμό για την εφοδιαστική, το οποίο επικαιροποιήθηκε το 2012 με τη συμμετοχή του ΣΕΒ και της Παγκόσμιας Τράπεζας για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

Πιστεύουμε, ότι η χώρα μας είναι διαμετακομιστικός κόμβος και προσπαθούμε όσο το δυνατόν περισσότερο να προωθήσουμε τις δράσεις και τις πράξεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Όλα αυτά οδήγησαν στην ψήφιση του ν. 4302, ο οποίος ενεργοποιήθηκε, δυστυχώς, αρκετά χρόνια μετά, το 2018.

Κεντρικό στοιχείο του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου που έχουμε εκπονήσει ήταν, είναι και παραμένει και θα παραμείνει, τουλάχιστον ως προς ένα σκέλος του, η ύπαρξη δύο βασικών Πάρκων Ειδικού Τύπου Εφοδιαστικής Εθνικής Εμβέλειας, ένα στη Δυτική Αττική στο χώρο του Θριασίου και ένα στη Βόρειο Ελλάδα, στο χώρο του Στρατοπέδου Γκώνου.

Τέτοιου είδους επιχειρηματικά πάρκα προσελκύουν σημαντικό επενδυτικό ενδιαφέρον και ταυτόχρονα δημιουργούν υποδομές για την προσέλκυση εμπορευματικών φορτίων και τη δημιουργία υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, όπως consultation φορτίων, συναρμολόγηση, ελαφρά μεταποίηση, συσκευασία, ετικετοποίηση, συνεισφέροντας έτσι σημαντικά στην αύξηση του Α.Ε.Π. και στην αύξηση της απασχολησιμότητας.

Ιδιαίτερα σήμερα που το μεγαλύτερο μέρος των βασικών υποδομών έχει ολοκληρωθεί ή σχεδόν ολοκληρωθεί οι διατροπικές μεταφορές μπορούν να προσδώσουν σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία και την ελληνική επιχειρηματικότητα.

Η εκμετάλλευση τέτοιων υποδομών, τόσο από μεγάλες, αλλά κυρίως από μικρές, μικρομεσαίες επιχειρήσεις είναι για εμάς το τελικό ζητούμενο.

Η Ελληνική Εταιρία Logistics στο θέμα της στρατηγικής που χαράσσει από το 2009 μέχρι σήμερα δεν μπορεί παρά μόνο να χαιρετίσει τέτοιες επενδύσεις, αλλά είναι θέμα εξειδικευμένων τεχνικών και νομικών εμπειρογνωμόνων και επιστημόνων να ελέγχουν και να διατυπώνουν τους κατάλληλους και νομικούς θεσμικούς όρους ανάπτυξής τους, όπως ένα τέτοιο Όργανο είναι και η Βουλή.

Ταυτόχρονα, όμως, θέλουμε να επισημάνουμε ότι τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα ευεργετήματα που παρέχονται στις γαίες της «ΓΑΙΑΟΣΕ» για τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων θα πρέπει να δοθούν οριζόντια σε όλες τις επενδυτικές προσπάθειες υλοποίησης επιχειρηματικών πάρκων στη χώρα μας.

Σημειωτέον ότι σε αρκετές περιπτώσεις οφείλουμε να βλέπουμε το μέλλον και να προσδιορίζουμε τις διαμορφούμενες ανάγκες, τόσο σε διεθνές, όσο και σε τοπικό επίπεδο.

Κάτι το οποίο είναι ιδιαίτερα σημαντικό και νομίζω ότι όλοι οι παρόντες είναι ευαίσθητοι σε αυτό, ένα σημαντικό παράδειγμα, είναι η ανάπτυξη και ανάγκη δημιουργίας πάρκων agrologistics κεντρικών και περιφερειακών σε όλη τη χώρα και τέτοια ευεργετήματα σε χώρους και σε γαίες που δεν είναι της «ΓΑΙΑΟΣΕ» θα έδιναν συγκριτικό πλεονέκτημα, να μπορεί να βοηθηθεί η τοπική μικρομεσαία επιχειρηματικότητα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αχλαδίτης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧΛΑΔΙΤΗΣ (Β΄ Αντιπρόεδρος Δ.Σ. του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιώς (ΕΒΕΠ)): Καλημέρα.

Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κύριοι Βουλευτές, κυρίες και κύριοι, το ΕΒΕΠ, έχοντας στην περιοχή ευθύνης του το Θριάσιο Πεδίο, υποστηρίζει ότι τέτοιου είδους επιχειρηματικά πάρκα προσελκύουν σημαντικό επενδυτικό ενδιαφέρον και ταυτόχρονα δημιουργούν υποδομές για την προσέλκυση εμπορευμάτων, φορτίων και τη δημιουργία υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, consultation φορτίων, συναρμολόγηση, παθητική και ενεργειακή μεταποίηση, συσκευασία, ετικετοποίηση κ.λπ., συνεισφέροντας έτσι στην αύξηση του Α.Ε.Π. και της απασχολησιμότητας.

Ιδιαίτερα σήμερα που το μεγαλύτερο μέρος των βασικών υποδομών έχει ολοκληρωθεί ή σχεδόν ολοκληρωθεί οι διατροπικές μεταφορές μπορούν να προσδώσουν σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία και την ελληνική επιχειρηματικότητα.

Η εκμετάλλευση τέτοιων υποδομών, τόσο από μεγάλες, αλλά και από μικρότερες επιχειρήσεις είναι το τελικό ζητούμενο.

Το ΕΒΕΠ στο θέμα της στρατηγικής που έχει χαράξει χαιρετίζει τέτοιες επενδύσεις, ταυτόχρονα, όμως, θέλει να επισημάνει και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τα ευεργετήματα που παρέχονται για τη δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων που θα πρέπει να δοθούν οριζόντια σε όλες τις επενδυτικές προσπάθειες.

Επιπλέον, θα θέλαμε να συμπληρώσουμε ότι ο κόμβος δεν θα πρέπει να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί η συνδυασμένη μεταφορά και τα logistics, βασισμένη σε ένα και μόνο διαχειριστή που απευθείας ή μέσω θυγατρικών θα ελέγχει τη ροή του εμπορίου (λιμάνι, Θριάσιο, τρένο, εξαγωγή και αντίστροφα).

Η διασφάλιση του ανοιχτού χαρακτήρα του κόμβου μέσω της εξυπηρέτησης του μέγιστου δυνατού αριθμού τελικών χρηστών, στους οποίους θα περιλαμβάνονται χωρίς περιορισμούς και ανταγωνιστικά κριτήρια όλες οι εταιρείες (μεταφορικές, εμπορικές, house logistics, πολυεθνικές κ.λπ.).

Το δίκτυο των σιδηροδρόμων θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο, ανταγωνιστικό και βασισμένο στα διεθνή standards, άμεσα συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό κέντρο στο όμορο οικόπεδο.

Τελειώνοντας, ήθελα να τονίσω ότι εάν το Θριάσιο χρηματοδοτηθεί από το Ταμείο Υποδομών, θα πρέπει να ληφθεί υπόψιν και τα επόμενα πιθανόν εμπορικά πάρκα, τα οποία θα προκύψουν, να τύχουν της αντίστοιχης και ανάλογης χρηματοδότησης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καμπόλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ(Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Θέλω να συμπληρώσω δύο πράγματα ιστορικά, επειδή τυχαίνει εκτός από μέλος του Επιμελητηρίου να είμαι πολιτικός μηχανικός, κάτοικος Ασπροπύργου και έχω και τη βιομηχανία μου εκεί. Το εμπορευματικό κέντρο Θριασίου άρρηκτα δεμένο με το σιδηροδρομικό σταθμό Θριασίου, με συνολική έκταση 2.200 στρέμματα, ήταν από τα πρώτα έργα που εντάχθηκαν στα ευρωπαϊκά προγράμματα. Η απαλλοτρίωση ολοκληρώθηκε το 1979. Από τότε και για 38 χρόνια, η πρόοδος του έργου βρίσκεται στο 5% για το εμπορευματικό κέντρο - έχουν γίνει δηλαδή μόνο οι εκσκαφές - και περίπου το 25% για το σταθμό Θριασίου. Το αντίστοιχο εμπορευματικό κέντρο της Βερόνας με την ίδια χρονιά απαλλοτρίωσης, δηλαδή 1979, βρισκόταν σε λειτουργία κατά 80% το 2000 και κατά 95% το 2008 που το επισκεφτήκαμε με Έλληνες διαμεταφορείς σε μία επίσημη επίσκεψη.

Είναι επιτακτική ανάγκη το εμπορευματικό κέντρο να λειτουργήσει άμεσα, για να αυξηθεί το μεταφορικό έργο του τρένου και να φτηνύνουν οι μεταφορές για όλους μας. Κρίνουμε σκόπιμο για τις ανάγκες και για τη διαφάνεια, που θα υπάρχει στη νέα εταιρεία και η οποία θα διαρκέσει πάρα πολλά χρόνια, να αυξηθούν τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου κατά ένα ή δύο και να υπάρχει αντιπροσώπευση του οικείου επιμελητηρίου, πιθανόν και του δήμου ή της περιφέρειας. Αυτό έχει γίνει στη Βερόνα.

Οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που ισχύουν, ήτοι 19 μέτρα ύψος και κατ’ εξαίρεση 60% κάλυψη, 1,63 περίπου δόμηση, είναι απαραίτητες για ένα μοντέρνο εμπορευματικό κέντρο και πρέπει να αποτελέσουν υπόδειγμα όπου χωροθετούνται logistics. Θα ήθελα οι Υπουργοί να το λάβουν σοβαρά υπόψιν τους αυτό, γιατί το ΥΠΕΚΑ αντιδρά.

Θα πω κάτι τελευταίο, παρόντων των Υπουργών. Πρόκειται για ένα σημαντικό πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, για να γίνει το Θριάσιο, είναι να φτιαχτεί ο κόμβος περιφερειακής Αιγάλεω με την Εθνική Οδό Αθηνών Κορίνθου. Θα γίνει μεγάλο κομφούζιο από την ώρα που θα αρχίσει να λειτουργεί το κέντρο, αν δεν υπάρχει αυτός ο κόμβος. Παρακαλώ να το δείτε πολύ σοβαρά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Γιαβρόγλου.

ΝΙΚΗ ΓΙΑΒΡΟΓΛΟΥ(Εκπρόσωπος του Πανελλήνιου Συνδέσμου Εξαγωγέων (ΠΣΕ)): Εγώ αντικαθιστώ τον Πρόεδρο και δεν έχω κάτι να προσθέσω.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Κόλλιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος): Κύριε Υπουργέ, κύριοι Βουλευτές η μεγάλη πρόκληση που αντιμετωπίζει σήμερα η χώρα μας είναι η αδυναμία προσέλκυσης επενδύσεων και η υστέρηση στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας της. Το ερώτημα, λοιπόν, είναι πώς η Ελλάδα μπορεί να γίνει αξιόλογος πόλος έλξης επενδύσεων. Το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος, που έχει επανειλημμένα τοποθετηθεί, με τις προτάσεις του θεωρεί ότι πρωταρχικός στόχος για την οικονομική ανάταση της χώρας είναι ο αναπτυξιακός σχεδιασμός της να στοχεύει στην διαμόρφωση ενός νέου, υγιούς παραγωγικού μοντέλου, με ανάδειξη των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της, την αξιοποίηση των πόρων της και την ενίσχυση της εξωστρεφούς καινοτόμου και ανταγωνιστικής επιχειρηματικότητας.

Στην μεγέθυνση της ελληνικής οικονομίας κυρίαρχο ρόλο θα διαδραματίσει, εκτός από την αύξηση της ιδιωτικής κατανάλωσης, η αύξηση του αριθμού των επενδύσεων. Ακριβώς για αυτό το λόγο το Οικονομικό Επιμελητήριο έχει καταθέσει στους αρμόδιους φορείς την αναπτυξιακή του πρόταση για αύξηση των επενδύσεων κατά 50 δισ. ευρώ ετησίως. Η προσέλκυση επενδύσεων προϋποθέτει ένα θεσμικά και λειτουργικά οργανωμένο κράτος που κάθε σοβαρός υποψήφιος επενδυτής το εμπιστεύεται. Η δημιουργία φιλικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος με κίνητρα που θα διασφαλίζουν την βιωσιμότητα της επένδυσης τους σε ένα ασφαλές και σταθερό οικονομικό τοπίο, αποτελεί βασικό παράγοντα για τον επενδυτή, όπως επίσης και η αδυναμία των δικαστηρίων να εκδώσουν έγκαιρα αποφάσεις, όπως και η αυξημένη γραφειοκρατία που υπάρχει γενικά στο δημόσιο.

Η ανάπτυξη του εθνικού συστήματος μεταφορών με την αξιοποίηση της γεωπολιτικής θέσης και την ανάδειξη της Ελλάδας, ως κόμβο μεταφορών των Βαλκανίων και της Μεσογείου, αποτελεί πρωταρχικό στόχο για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της. Το εμπορευματικό κέντρο Θριασίου είναι στρατηγικά χωροθετημένο πλησίον της Αθήνας, αλλά και του λιμένα Πειραιά και επί προσθέτως διαθέτει άμεση οδική πρόσβαση στην Αττική Οδό, αλλά και στη σιδηροδρομική σύνδεση σε διευρωπαϊκό δίκτυο. Οι εμπορευματικές μεταφορές γενικότερα αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες οικονομικής ανάπτυξης και βοηθάνε σημαντικά στην αύξηση των εξαγωγών. Με την δημιουργία διαμετακομιστικών κέντρων επιτυγχάνεται η μείωση του κόστους μεταφοράς των προϊόντων και η καλύτερη οργάνωση των μεταφορικών συστημάτων.

Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν, θεωρούμε ότι κινείται η σημερινή κύρωση της σύμβασης παραχώρησης του Θριάσιου Εμπορευματικού Κέντρου, την οποία θεωρούμε σημαντική. Δεν μπορούμε όμως να μην επισημάνουμε και τις καθυστερήσεις που παρατηρούνται συνεχώς στην υλοποίηση των επενδύσεων στη χώρα μας. Το συγκεκριμένο έργο έχει προκηρυχθεί από το 2015 και σήμερα, τον Οκτώβριο 2018, δηλαδή μετά από 3 χρόνια έρχεται στη Βουλή η Κύρωση της σύμβασης. Οι καθυστερήσεις, λοιπόν, από την πλευρά της πολιτείας, αλλά και των δικαστικών αρχών προκαλούν ανασφάλεια και επιφυλακτικότητα στους επενδυτές. Επιπρόσθετα, κατά το στάδιο υλοποίησης της επένδυσης δεν γνωρίζουμε τί άλλα εμπόδια θα εμφανιστούν και σίγουρα καθυστερήσεις που θα διαμορφωθούν. Μία μεγάλη επένδυση με οφέλη στα δημόσια έσοδα, για να είναι αποτελεσματική και αποδοτική πρέπει να προβλεφθούν ρυθμίσεις απλοποίησης των διαδικασιών και στοχευμένες παρεμβάσεις άρσης εμποδίων και καθυστερήσεων.

Ένα μνημειώδες παράδειγμα μεγάλης καθυστέρησης είναι η επένδυση στην ανάπλαση του Ελληνικού. Πότε θα ξεκινήσουν τα έργα και σε ποιό στάδιο βρίσκονται σήμερα; Θεωρούμε ακόμη ότι το Ελληνικό Δημόσιο πρέπει να έχει δικαίωμα αναπροσαρμογής του ετήσιου μισθώματος για το ακίνητο βάση και της ετήσιας αύξησης των ακαθάριστων εσόδων του παραχωρησιούχου. Πιστεύουμε, δηλαδή, ότι το τίμημα των 350.000 ευρώ είναι μικρό για μία τέτοια επένδυση, αν και ευελπιστούμε ότι το 2,5% επί των ακαθάριστων θα φέρει κάτι περισσότερο από αυτό. Ας το ξαναδούμε λοιπόν αυτό το τίμημα. Μιλάω για το ελάχιστο. Ας επιταχύνουμε λοιπόν, όσο μπορούμε τις διαδικασίες σε ότι αφορά προσέλκυση επενδύσεων, για να μην χάσουμε το τρένο της μακροπρόθεσμης και βιώσιμης οικονομικής μεγέθυνσης της οικονομίας μας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ζερβός.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΖΕΡΒΟΣ (Μέλος της Ολομέλειας της Ρυθμιστικής Αρχής Ενέργειας): Θα ήθελα να αναφέρω ότι στο συγκεκριμένο σχέδιο νόμου η ΡΑΕ εμπλέκεται μόνο στην περίπτωση που ο παραχωρησιούχος αιτηθεί άδεια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ. Στην περίπτωση αυτή, θα ακολουθηθούν οι διαδικασίες που προβλέπονται στον κανονισμών αδειών για τις σχετικές διατάξεις. Θα ήθελα να υπενθυμίσω ότι έχουν γίνει και άλλα έργα ΑΠΕ στην Αττική, κυρίως φωτοβολταϊκά. Αφού δεν υπάρχει κορεσμός στην συγκεκριμένη περιοχή, εάν γίνει αίτηση θα εξεταστεί με τις προβλεπόμενες διαδικασίες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπαρτινός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ(Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Καταρχήν, θέλω να κάνω μία ερώτηση στον κύριο Δήμαρχο Ασπροπύργου. Εάν κατάλαβα καλά την κατακλείδα της τοποθέτησής του, είναι υπέρ του να προχωρήσει αυτό το έργο, αυτή η παραχώρηση με κάποιες προϋποθέσεις, όπως είπε, οι οποίες θα πρέπει να εξασφαλιστούν. Οι προϋποθέσεις αυτές, εάν κατάλαβα καλά είναι όλα αυτά τα έργα που αφορούν την περιοχή του, το ρεύμα του Αγ. Ιωάννου, η περιφερειακή, ο κόμβος, ο παράδρομος της Αττικής κ.λπ..

Εάν είναι έτσι, θα ήθελα να γνωρίζουμε αν θεωρεί ότι δεν θα πρέπει να προχωρήσει το έργο, αν δεν ολοκληρωθούν αυτά τα άλλα έργα. Νομίζω ότι ο Δήμος θα πρέπει να έχει μια θέση πολύ πιο καθαρή –απ’ ότι κατάλαβα εγώ τουλάχιστον. Επιπλέον, στο τέλος της τοποθέτησής του, μίλησε για κάποιους «εγκάθετους κομμάτων σε κάποιες περιόδους», οι οποίοι έχουν φέρει σε μια δυσμενή κατάσταση την περιοχή του Δήμου του. Αν θέλει, να μας εξηγήσει λίγο περισσότερο τί εννοεί, ποιους εννοεί και ποιες περιόδους εννοεί.

Μια ερώτηση θα ήθελα να κάνω και στον κύριο Παρασκευόπουλο, τον Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών. Θεωρώ κι εγώ ότι είναι θετική αυτή η συμπλήρωση που γίνεται στην παράγραφο 1 του άρθρου 3. Τώρα, πρότεινε και μια άλλη κατηγορία εργαζομένων που είχαν σχέση με τις κλινάμαξες. Ίσως αυτό να μας το εξηγήσει λίγο περισσότερο. Τι ρόλο μπορούν να παίξουν σήμερα οι άνθρωποι αυτοί και πόσοι από αυτούς έχουν φύγει από τον ΟΣΕ.

Επίσης, διατύπωσε μια αντίρρηση για τη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 3 που δίνει τη δυνατότητα στον Υπουργό για κάποιες εκπονήσεις μελετών, παραχωρήσεων κ.τ.λ. Δηλαδή να μη γίνονται από τον ΟΣΕ, αλλά από το Υπουργείο. Όμως, το συνέδεσε αυτό με μια προβληματική κατάσταση του ΟΣΕ και πως αν αυτό γίνει, θα βοηθήσει τον ΟΣΕ να αναταχθεί κατά κάποιον τρόπο. Ξέρουμε, βέβαια, τι έχει συμβεί στο παρελθόν με τον ΟΣΕ και πώς ένα δημοφιλές μέσο για τους πολίτες, αλλά και ο ίδιος ο Οργανισμός είχε εκπέσει σε μια κατάσταση, αφού ακόμα και με σκάνδαλα είχε συνδεθεί στο παρελθόν. Θα ρώταγα, λοιπόν, τι σχέση έχει το να ανατραπεί αυτή η εικόνα και αυτή η κατάσταση, με την πιθανή εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 2. Εγώ θεωρώ –και αν θέλει ας το σχολιάσει ο κ. Παρασκευόπουλος- ότι ενέργειες σαν κι αυτή, δηλαδή να ιδρυθεί ένα σύγχρονο Εμπορευματικό Κέντρο, να αναπτυχθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο μαζί με άλλα Εμπορευματικά Κέντρα που θα γίνουν στην Ελλάδα, είναι πολύ πιο ουσιαστικές προς αυτή την κατεύθυνση της ανάταξης του ΟΣΕ και της στήριξης των εργαζομένων του.

Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, κύριο Σπαρτινό. Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής, Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Να ευχαριστήσω και όλους τους φορείς που είχαν την ευγενή καλοσύνη να έρθουν, σήμερα, εδώ, στην Επιτροπή.

Θα ξεκινήσω τις ερωτήσεις μου από την Επιτροπή Ανταγωνισμού που άκουσα με πολύ μεγάλη προσοχή. Η ερώτηση έχει να κάνει με το εξής. Συγκρίνοντας το κείμενο της προκήρυξης του διαγωνισμού με αυτό της τελικής Σύμβασης, διαπιστώνουμε αρκετές αλλαγές - από τους συντελεστές δόμησης, απαλλαγή δημοτικών τελών μέχρι το δικαίωμα παραγωγής και εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας. Πώς το σχολιάζετε αυτό; Είναι κάτι σύνηθες, το οποίο έχουμε δει και σε άλλες συμβάσεις;

Άλλη ερώτηση προς τον Πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. από τον οποίο θα ήθελα ένα σχόλιο, διότι ήταν πολύ σύντομη η τοποθέτηση του, σχετικά με τον συντελεστή δόμησης. Όπως γνωρίζετε, κύριε Πρόεδρε, τον προηγούμενο Μάρτιο, με Τροπολογία του Υπουργού, ο συντελεστής δόμησης μεταβλήθηκε από το 0,4 και πήγε στο 1,65. Κατά την άποψή σας, πώς σχολιάζετε κάτι τέτοιο; Κάτι τέτοιο, με τη δική σας εμπειρία, θα έπρεπε να αυξήσει το τίμημα της τελικής επένδυσης ή όχι;

Επίσης, άλλο ένα ερώτημα που απευθύνεται και στον Πρόεδρο του Τ.Ε.Ε., αλλά και στον Πρόεδρο του Οικονομικού Επιμελητηρίου. Θα ήθελα να μου πείτε, με την εμπειρία που έχετε, κατά πόσο είναι λογικό να μπαίνει εγγυητής σε δάνειο το ελληνικό δημόσιο και μάλιστα, όταν ο τελικός αποδέκτης είναι εμπορικός χρήστης; Μιλάμε για αρκετές δεκάδες εκατομμυρίων ευρώ. Είναι σύνηθες αυτό;

Και προς τον Δήμο Ασπροπύργου, στον κύριο Δήμαρχο, θα ήθελα, αν έχει την καλοσύνη, -γιατί μας έδωσε και διάβασα με πολλή προσοχή τα πρακτικά του Δημοτικού Συμβουλίου - να είναι λίγο πιο συγκεκριμένος, όταν μιλάει για τα προβλήματα που έχουν οι άλλες τρεις χιλιάδες επιχειρήσεις στον Ασπρόπυργο. Κύριε Δήμαρχε, μιλάτε για τα περιβαλλοντικά προβλήματα που μπορεί να δημιουργήσει μια τέτοια επένδυση. Επίσης, να μας πείτε, λίγο πιο συνοπτικά, αν θα πάρετε κάποια ανταποδοτικά τέλη; Διότι, από ό,τι βλέπουμε, ούτε δημοτικά τέλη θα πάρετε, αλλά ούτε κάποια ανταπόδοση θα έχετε από αυτή τη μεγάλη επένδυση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Καραμανλή. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ ( Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καλωσορίζω και εγώ τους προσκεκλημένους μας.

Θα ξεκινήσω λέγοντας ότι προφανώς όλοι θέλουμε να είμαστε «νέοι, πλούσιοι και ωραίοι». Και προφανώς, η πραγματικότητα πολλούς τους διαψεύδει. Δεν είναι ούτε νέοι, και πλούσιοι, ούτε ωραίοι. Γιατί το λέω αυτό. Το λέω, διότι προφανώς σε μια τέτοια συζήτηση, εντός του εθνικού Κοινοβουλίου περιττεύει να αναφέρουμε τα πλεονεκτήματα που έχουν τα Εμπορευματικά Κέντρα για τη χώρα, τη σπουδαιότητά τους στην γεωπολιτική της αναβάθμιση, το πόσο χρήσιμα θα ήταν τα Logistics να υπάρχουν, όχι μόνο στο Θριάσιο ή τη βόρεια Ελλάδα, αλλά και σε άλλες περιοχές της χώρας, όπως Αλεξανδρούπολη, Ηγουμενίτσα κ.λπ.

Κατά συνέπεια, παρακαλώ πολύ στις απαντήσεις που θα έχουμε από τους φορείς να μην επανέλθουμε στο προφανές και αυτονόητο ότι όλοι θέλουμε να στηρίξουμε μεγάλες επενδύσεις στο θέμα των Logistics. Διότι, ειδικά για το Θριάσιο, έχουν υπάρξει πάρα πολλές προσπάθειες και γενικά η ανάπτυξη του Θριάσιου ως Εμπορευματικού Κέντρου –Κομβικού Εμπορευματικού Κέντρου για τη χώρα- είναι εξαιρετικά σημαντική. Όμως, υπό την προϋπόθεση ότι η Σύμβαση με την οποία θα υλοποιηθεί θα είναι σύννομη και όχι σκανδαλώδης.

Και το λέω αυτό, διότι στην πρώτη μου ομιλία εγώ έκανα ένα σχολιασμό και είπα ότι για παράδειγμα, χαίρομαι που υπάρχει έστω και ένα θετικό στοιχείο σε αυτή την σύμβαση, δηλαδή μια fast track διαδικασία για αδειοδοτήσεις πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και άλλου χαρακτήρα, ανεξάρτητα από το πώς και με ποιά ισχυρότατη κριτική έχω κάνει για τους ίδιους τους όρους. Η ταχύτητα, όμως, αδειοδότησης είναι πολύ σημαντική.

Το δεύτερο σχόλιο προς όλους τους φιλοξενούμενους μας είναι ότι θα πρέπει να συμφωνήσουμε -και εμείς συμφωνούμε-, ώστε η συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης και των Επιμελητηρίων σε τέτοιου είδους μεγάλες επενδύσεις να είναι πάντα σημαντική. Δεν έχει να κάνει μόνο με τον συμβολισμό του πράγματος, αλλά πρέπει να είναι και ουσιαστική σε σχέση με την ευρύτερη λειτουργία.

Έρχομαι τώρα να καταθέσω συγκεκριμένη ερώτηση προς τον κύριο Κυριτσάκη, τον Πρόεδρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Κύριε Πρόεδρε, αναφερθήκατε σε δύο σημεία. Το πρώτο αφορά στην ύπαρξη διαφανών κανόνων ανταγωνισμού και το δεύτερο στην πιθανή αλλαγή των όρων της Σύμβασης. Αυτά είναι δυο χαρακτηριστικά στοιχεία για τα οποία το Ελεγκτικό Συνέδριο ή η Επιτροπή Ανταγωνισμού έχουν να κάνουν και παρεμβαίνουν.

Η ερώτησή μου είναι η εξής. Στις 3/7/2018 Ο Πρόεδρος των Επιμελητηρίων της χώρας, της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων με επιστολή του προς τους συναρμόδιους Υπουργούς, έχει ζητήσει οι όροι που ισχύουν για το συγκεκριμένο Εμπορευματικό Κέντρο να ισχύουν και για όλες τις ανάλογες επενδύσεις στην ευρύτερη περιοχή ή και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Η μη ικανοποίηση αυτού του αιτήματος της Κεντρικής Ένωσης Επιμελητηρίων συνιστά ή δεν συνιστά καταπάτηση των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού; Θα καταθέσω στην ομιλία μου και το σχετικό έγγραφο από τον κύριο Μίχαλο.

Το δεύτερο. Είμαστε απολύτως βέβαιοι ότι η Σύμβαση, την οποία έλεγξε το Ελεγκτικό Συνέδριο, είναι η αρχική σύμβαση; Είναι η προκήρυξη ή έχει τροποποιηθεί εκ των υστέρων και υπάρχουν θέματα πια αλλαγής βασικών κανόνων της Σύμβασης που το Ελεγκτικό Συνέδριο δεν είχε τη δυνατότητα να τους ελέγξει, επειδή ακριβώς δεν του παρείχαν εκ μέρους της Κυβέρνησης και του Υπουργείου όλα τα απαραίτητα στοιχεία;

Η ερώτηση τώρα προς τους δύο αξιότιμους Προέδρους του Τεχνικού Επιμελητηρίου και του Οικονομικού Επιμελητηρίου. Επειδή εσκεμμένα ήταν οι κ.κ. Πρόεδροι συνοπτικοί, θα ήθελα να τους παρακαλέσω να μας πουν εάν είναι θετικοί στη συγκεκριμένη σύμβαση, ναι ή όχι. Χαρακτηριστικά, θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Προέδρο, του Τεχνικού Επιμελητηρίου, αν συμφωνεί με τον εκ των υστέρων τετραπλασιασμό των συντελεστών δόμησης που σημαίνει ότι η δομημένη επιφάνεια από τα περίπου 230.000 τ.μ. μπορεί να εκτιναχθεί έως και τις 900.000 τ.μ. με αποφάσεις μετά την προκήρυξη του διαγωνισμού.

Επίσης, τον κ. Πρόεδρο του Οικονομικού Επιμελητηρίου, εάν συμφωνεί με την αλλαγή βασικού όρου της σύμβασης που προέβλεπε -θα καταθέσω μάλιστα και τα σχετικά έγγραφα - απόφαση του Δ.Σ. της ΓΕΑΟΣΕ για εφάπαξ αρχική καταβολή 20 εκατομμυρίων ευρώ και στη συνέχεια στη σύμβαση τα 20 εκατ. συρρικνώθηκαν στο μισό στα μόλις 10 εκατ..

Τελειώνω με τον κ. Πρόεδρο της Πανελλήνια Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών, γιατί και εγώ στην αρχική μου τοποθέτηση έκανα ένα ειδικό σχολιασμό, ότι μου είναι ανεξήγητος ο απόλυτος αποκλεισμός του ΟΣΕ από μια τέτοια κορυφαία παρέμβαση, αναπτυξιακή, όταν όλοι γνωρίζουν πολύ καλά ότι ο σιδηρόδρομος είναι αυτός που θα μεταφέρει κατά βάση όλα αυτά τα φορτία. Η ερώτηση, λοιπόν, είναι προς τον κ. Προέδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας.

Κύριε Πρόεδρε, της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας θεωρείτε ότι η διοίκηση του ΟΣΕ και τα στελέχη του ΟΣΕ έχουν τη δυνατότητα να συμμετάσχουν σε μια τέτοια επένδυση- παρέμβαση ή η Κυβέρνηση έχει δίκιο που αποκλείει απολύτως αυτόν τον τεράστιο οργανισμό από τη συγκεκριμένη δράση; Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ πολύ. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή, ο κ. Παναγιώταρος.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε. Όλοι θεωρούν ότι πρέπει να γίνονται επενδύσεις στην πατρίδα μας, να αναβαθμίζονται περιοχές ειδικότερα η ευρύτερη περιοχή του Ασπροπύργου και του Θριασίου πεδίου, η οποία πλήττεται από παραβατικότητα, από μόλυνση και μια σειρά προβλημάτων, τα οποία την έχουν καταστήσει απαγορευτική.

Αλλά άλλο να λέμε ότι θέλουμε να έλθουν επενδυτές, οι οποίοι θα δώσουν τα χρήματά τους και άλλο να βλέπουμε για μια ακόμη φορά αποικιοκρατικές συμβάσεις, κ. Υπουργέ. Όταν το 1993 και το 1996 γινόταν από τις μεγαλύτερες αποικιοκρατικές συμβάσεις στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» με το αγγλικό δίκαιο με όλα αυτά τα οποία έγιναν και τα είδαμε αργότερα, όταν η Hochtief έφυγε και άφησαν ένα φέσι της τάξεως των 400 εκατομμυρίων ευρώ περίπου, γιατί δεν απέδωσε ποτέ το Φ.Π.Α., όταν άφησε ένα πολύ μεγάλο θέση, όταν δεν απέδωσε ποτέ δημοτικά τέλη στους Δήμους στους οποίους υπαγόταν το αεροδρόμιο και το ελληνικό κράτος κατέφυγε στα δικαστήρια –έχασε φυσικά- γιατί η σύμβαση ήταν «κομμένη και ραμμένη» στα μέτρα του «επενδυτή». Φτιάχνει τους μισούς δρόμους στην Ελλάδα μετά από αυτό. Βλέπουμε διαδικασίες fast track, αλλά είναι και αυτές a la cart, το είπαν και κάποιοι από τους προλαλήσαντες.

Θα έπρεπε να ισχύει και για τους διάφορους μικρούς, οι οποίοι θέλουν να επενδύσουν κ. Υπουργέ, και όχι μόνο για τους πολύ μεγάλους, οι οποίοι έρχονται και ό,τι και να γίνει δεν θα χάσουν από την επένδυσή τους, όπως γίνεται και με το Ελληνικό, όπου υπάρχουν και ρήτρες και να αποτύχει αυτό το εγχείρημα του Ελληνικού, όταν θα ξεκινήσει θα πάρει πίσω τα χρήματά του ο επενδυτής. Το ίδιο βλέπουμε κι εδώ, το έχετε μοντάρει κάπως στην εν λόγω σύμβαση να γίνεται με τους νυν επενδυτές με τα διάφορα δωράκια, τα οποία τους κάνετε.

Σχετικά με τον Πρόεδρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού, ακούσαμε και από άλλους την ερώτηση αν είναι διαφανείς οι κανόνες του συγκεκριμένου διαγωνισμού. Βλέπουμε για μια ακόμα φορά ένα διαγωνισμό για ένα κομμάτι φιλέτο -όπως λένε όλοι- και στο τέλος να υπάρχει μόνο ένας ενδιαφερόμενος, όπως έγινε και με τα αεροδρόμια, όπως έγινε και με τα λιμάνια, όπως έγινε με το Ελληνικό, όπως γίνεται με όλα τα φιλέτα της πατρίδας μας. Αντί να πέφτουν πάνω πολλοί και να ανεβαίνει φυσικά και το τίμημα προς όφελος της ελληνικής πολιτείας του Κράτους και των Ελλήνων πολιτών να γίνεται ακριβώς το αντίθετο.

Αυτό, δυστυχώς, βλέπουμε και το μπορούμε και στη δεύτερη ανάγνωση και στην Ολομέλεια και θα φανεί και στην πορεία όπου η σύμβαση - και αυτό ενδεχομένως να γίνεται επειδή έχει καθυστερήσει πάρα πολύ το ελληνικό κράτος να είναι εντάξει στις υποχρεώσεις του απέναντι στην Ε.Ε.- να πρέπει έτσι «τσάτρα πάτρα» να κλείσει αυτή τη διαδικασία, διότι του χρόνου στο τέλος Μαρτίου, θα επέλθουν πολύ μεγάλα πρόστιμα.

Άρα, η ερώτηση που είναι και προς τον Υπουργό και σε όσους είναι εμπλεκόμενοι, αν θεωρούν ότι αυτός ο διαγωνισμός είναι διαφανής και αν είναι σωστός και αν είναι επ’ ωφελεία του ελληνικού δημοσίου. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει η Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ, η κυρία Διαμάντω Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φορείς, βεβαίως θα μας βοηθούσαν και γραπτά αν μας δίνατε τη θέση σας, γιατί θα είχατε τη δυνατότητα να είναι πιο ολοκληρωμένη, χωρίς τα χρονικά όρια που βάζει η προεδρία.

Απευθύνομαι στο Δήμαρχο του Ασπροπύργου. Κύριε Δήμαρχε, αναφερθήκατε για έργα που «καρκινοβατούν» και απ' ό,τι φαίνεται τα έχει ανάγκη η περιοχή και αφορά όλους τους κατοίκους από τη διευθέτηση του ρέματος, την Περιφερειακή Αιγάλεω τη σύνδεση με Αττική Οδό κ.λπ.

Βεβαίως, την ίδια στιγμή βλέπουμε σε άλλες προτεραιότητες είναι οι προτεραιότητες του εμπορικού κέντρου που βεβαίως το κέρδος, το τίμημα δεν θα πάει ούτε στο Δήμο, ούτε σε ανάγκες των δημοτών, θα πάει στο υπέρ ταμείο και στους επιχειρηματίες. Δηλαδή, δεν θα μείνει τίποτα. Άρα, βλέπουμε μια ιεράρχηση που δεν βάζει μπροστά τις ανάγκες των κατοίκων, ταυτόχρονα δεν πάει ούτε ένα ευρώ στο Δήμο, το λέω γιατί το εμπορικό κέντρο, τι θα είναι μέσα σε μια γυάλα; Τη σκόνη του, αν μη τι άλλο μέσα από τη δραστηριότητα του, θα την τρώει η περιοχή και μάλιστα περιβαλλοντικά επιβεβαρημένη.

Θα ήθελαν, λοιπόν, να σας ρωτήσω αν έχετε εκτίμηση πόσο περιβαλλοντικά θα επιβαρύνει και ακόμα τι επιπτώσεις μπορεί να έχει σε μικρομεσαίους επαγγελματίες ή θα εξαφανιστούν από το χάρτη;

Στον Πρόεδρο του ΟΣΕ των εργαζομένων, στον κ. Παρασκευόπουλο. Βεβαίως, βάλλατε ενδιαφέροντα σημεία, πράγματι πριν από οκτώ χρόνια έφυγαν με μετάταξη αυτοί οι εργαζόμενοι και άλλαξαν και ειδικότητα με υποχρεωτικό τρόπο αυτοί που είναι στις ΔΕΚΟ. Στο άρθρο 3, η πρώτη παράγραφος αναφέρεται μόνο σε αυτούς, βεβαίως, εθελοντικά -είναι θετικό αυτό- βάλατε όμως και άλλη κατηγορία εργαζομένων. Θα ήθελα να σας ρωτήσω αν αυτοί είναι απολυμένοι ή είναι εργολαβικοί και έχουν μια τεχνογνωσία; Βεβαίως, έχουν και αυτοί ενδιαφέρον στο να συμπεριληφθούν σε αυτό το άρθρο.

Για το πόσο αναπτύσσεται ο ΟΣΕ, να σας πω κάτι και νομίζω ότι οι περισσότερο το καταλαβαίνουμε και από την πείρα μας. Όταν ένας οργανισμός έχει επιλεχθεί να πουληθεί τότε τον χρεοκοπούν με «νύχια και με δόντια». Γιατί; Γιατί ο επιχειρηματίας το παίρνει σχεδόν τζάμπα και επιδοτείται επιπλέον. Αυτό έκαναν και οι προηγούμενες κυβερνήσεις και αυτό συνεχίζεται.

Στον εκπρόσωπο των εταιρειών Logistics: Χαιρετήσατε την δημιουργία εμπορικού κέντρου, αλλά ταυτόχρονα εκφράσατε και μία ανησυχία, μία ανησυχία για την προστασία των υπαρχόντων μικρομεσαίων. Εσείς ποια κριτήρια θα μπορούσατε να βάλετε, ακριβώς για να υπάρξει αυτή η προστασία προς τους υπάρχοντες μικρομεσαίους επαγγελματίες;

Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ.

Το λόγο έχει ο κ. Μαυρωτάς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΩΤΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Εγώ με τη σειρά μου να ευχαριστήσω τους φορείς που ήρθαν σήμερα στην δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Σίγουρα είναι αναντίρρητο, όπως ακούστηκε από όλους ότι είναι πολύ σημαντικός ο κλάδος των Logistics, ειδικά για τη χώρα μας λόγω της γεωπολιτικής θέσης που βρίσκεται και μάλιστα πριν από 7 χρόνια η μελέτη της Mckinsey, η περίφημη «10 years ahead Greece», δηλαδή «10 χρόνια μετά η Ελλάδα», είχε την τον κλάδο των Logistics μέσα στους ανατέλλοντες αστέρες των κλάδων της ελληνικής οικονομίας, ο οποίος θα έπρεπε να αναπτυχθεί. Οπότε σε αυτό δεν νομίζω ότι υπάρχει καμία αντίρρηση. Οι περισσότερες αντιρρήσεις έχουν να κάνουν με την συγκεκριμένη σύμβαση παραχώρησης και πάνω σε αυτό θα εστιάσω τις ερωτήσεις μου.

Θα ξεκινήσω από τον κύριο Κυριτσάκη, από την Επιτροπή Ανταγωνισμού, ρωτώντας και εγώ λίγο πολύ, αυτό που ρώτησαν και άλλοι συνάδελφοι, δηλαδή αν θεωρεί ότι η απόκλιση μεταξύ των όρων της προκήρυξης και της τελικής σύμβασης ουσιαστικά αποτελεί μία αλλοίωση των όρων του ανταγωνισμού. Δηλαδή, αν ήξεραν τα εκ των υστέρων οι ενδιαφερόμενοι, μήπως θα είχαν συμμετάσχει και εκείνοι στον διαγωνισμό; Επίσης, αν θεωρεί ότι υπάρχει θέμα κρατικών ενισχύσεων που μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα αργότερα στις εγκρίσεις από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα λοιπά και τα λοιπά.

Για τον Δήμαρχο Ασπροπύργου, για τον κύριο Μελετίου, ο οποίος μας έδωσε και την απόφαση τη χθεσινή του δημοτικού συμβουλίου και το σχετικό ψήφισμα που εστιάζει στο πού είναι τα προβλήματα, πού είναι περισσότερο στις υποδομές της περιοχής. Είναι στην εξίσωση των όρων με τους υπόλοιπους επιχειρηματίες της περιοχής που είναι χρόνια εκεί πέρα και δεν μπορεί να θεωρούνται παιδιά ενός κατώτερου Θεού, αν κατάλαβα καλά και στα αντισταθμιστικά για το Δήμο, καθότι δεν θα υπάρχουν τα δημοτικά τέλη, τα ανταποδοτικά τέλη καθαριότητας, τα οποία ουσιαστικά παίζουν και το ρόλο του να καλύψουν τα εξωτερικά κόστη αυτής της επένδυσης προς την περιοχή που την φιλοξενεί. Γιατί δεν είναι μόνο οι θέσεις εργασίας που μπορεί να χρυσώνουν το χάπι για τέτοιες μεγάλου μεγέθους επενδύσεις. Η ερώτηση, λοιπόν είναι εάν θεωρεί ότι εκτός από τα δημοτικά τέλη θα μπορούσαν να υπάρχουν άλλα αντισταθμιστικά οφέλη για τον Δήμο.

Αυτά από μένα. Ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αποστόλου Ευάγγελος, Δέδες Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Κουρουμπλής Παναγιώτης, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Μπαξεβανάκης Δημήτριος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Συρμαλένιος Νικόλαος, ΣταΪκούρας Χρήστος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Γκιουλέκας Κωνσταντίνος, Βούλτεψη Σοφία, Μπούρας Αθανάσιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Μανιάτης Ιωάννης, Καρράς Γεώργιος-Δημήτριος, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Γερμενής Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Κατσίκης Κωνσταντίνος, Μαυρωτάς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Μίχος Νικόλαος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ και εγώ.

Ο κ Μπούρας έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Ως μέλος της Επιτροπής, αλλά και ιδιαίτερα ως Βουλευτής της Περιφέρειας Αττικής και ιδιαίτερα με το χωρισμό της Δυτικής Αττικής από τις επόμενες εκλογές, βρίσκομαι σήμερα εδώ και ευχαριστώ θερμά τους εκπροσώπους των φορέων που εκλήθησαν, προκειμένου -για να δώσουμε και αυτή τη διευκρίνιση- να καταλάβει η Επιτροπή κάποια προβλήματα, τα οποία μπορεί καλύτερα να εξηγήσουν και εξήγησαν οι φορείς που παρέστησαν.

Για την οικονομία του χρόνου δεν θα επανέλθω σε ερωτήματα που είναι και δικά μου, τα οποία έθεσε πολύ εύστοχα ο Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, ο συνάδελφός μου, ο Κώστας Καραμανλής, αλλά και άλλοι συνάδελφοι από τα άλλα κόμματα και θα πάω περισσότερο σε ορισμένα θέματα, τα οποία έχουν να κάνουν με αυτή καθαυτή την περιοχή, η οποία δυστυχώς και διαχρονικά -δεν το λέω μόνο σήμερα, διαχρονικά- εκλαμβάνεται ως η πίσω αυλή της Αθήνας.

Πρέπει να τονίσω για να θυμίσω και στους άλλους συναδέλφους που παρίστανται -θα τα πούμε αναλυτικότερα και μετά από δύο ώρες περίπου που θα έχουμε τη δική μας συζήτηση επί των άρθρων- ότι η περιοχή της Δυτικής Αττικής και ιδιαίτερα του Θριασίου Πεδίου και ακόμα ιδιαίτερα του Ασπρόπυργου, φιλοξενεί το 40% και πλέον της βαριάς βιομηχανίας της χώρας και πράγματι, διάβασα και εγώ, αν και ήμουνα ενήμερος, την έκκληση του έκτακτου συμβουλίου, γιατί ήταν έκτακτο χθες το βράδυ που έκανε ο Δήμαρχος και αν διαβάσετε, όλοι είναι υπέρ της επένδυσης, δεν είναι υπέρ των όρων που προβλέπονται σε αυτή την επένδυση και μάλιστα και η κυβερνητική παράταξη, κύριε συνάδελφε της Πλειοψηφίας, συμφωνεί και μάλιστα υπερθεματίζει και με τα θέματα, τα οποία έβαλε ο Δήμαρχος.

Να έρθω, όμως, επειδή χτύπησε το προειδοποιητικό κουδουνάκι σε ορισμένα και συγκεκριμένα ερωτήματα, αφού πω ότι εκεί στον Ασπρόπυργο βρίσκονται οι βαριές χημικές βιομηχανίες, εκεί τα τσιμεντάδικα, εκεί οι χαλυβουργίες, εκεί το μεγαλύτερο κομμάτι των επιχειρήσεων logistics -και ποιός δεν τις βλέπει αλήθεια- όταν περνάει, είτε την Αττική οδό, είτε στην Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου και οι άνθρωποι εκεί τι ζητούν; Ζητούν τουλάχιστον να υπάρξει μία αντιστάθμιση περιβαλλοντική και πρέπει να πω απλά, για να το ξέρουν και οι υπόλοιποι, ότι ο μόνος χώρος ταφής -δεν θα τον χαρακτηρίσω- για πολλά χρόνια είναι στη Δυτική Αττική, είναι ο χώρος της Φυλής, ο οποίος μάλιστα, για να γνωρίζετε, κατέχει και μεγάλο κομμάτι της γεωγραφίας του Ασπρόπυργου και εκεί έχει προβλεφθεί από πολλά χρόνια αντισταθμιστικό όφελος, γιατί περνάνε βαρέα οχήματα και λοιπά και λοιπά.

Να διευκρινίσω, κύριε συνάδελφε της Πλειοψηφίας -θα τα πει και ο Δήμαρχος φαντάζομαι- ότι τα έργα που ζητάει ο Δήμαρχος εδώ, δεν είναι έργα για τα οποία λέει «δώστε μου αυτά για να συμφωνήσω», είναι έργα που συντελούν στην καλή λειτουργία του εμπορευματικού κέντρου. Δηλαδή, το ρέμα του Αγίου Ιωάννου, είναι ρέμα και δεν ξέρω αν ξέρετε την περιοχή, αυτός ο χώρος του εμπορευματικού κέντρου, είναι στις παρυφές -όπως ξέρετε μεγάλωσε πολύ ο Ασπρόπυργος, διότι δέχτηκε μία σειρά χιλιάδων συμπολιτών μας Ελλήνων Ποντίων από τις χώρες τις παρευξείνιες- και δεν είναι απομονωμένος. Περάστε να δείτε τι γίνεται. Ανεβείτε την κεντρική λεωφόρο.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Μπούρα, ερωτήσεις να κάνετε.

ΑΘΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΥΡΑΣ: Ρωτάω το Δήμαρχο τώρα, για να μην καταχραστώ το χρόνο, θα τα πω και μετά.

Κύριε Δήμαρχε, τόσες μεγάλες βιομηχανίες, τις οποίες τις είπα κιόλας, έτσι μόνες τους βρίσκονται; Πληρώνουν ή δεν πληρώνουν δημοτικά τέλη; Αυτό θέλω εγώ να διευκρινίσετε και δεύτερον, τα έργα για τα οποία λέτε, είναι δηλαδή ότι δεν ζητούν τον κόμβο στην Αττική Οδό χωρίς λόγο, διότι είναι αναγκαίος κόμβος, διότι αλλιώς τα οχήματα ξέρετε από πού περνάνε; Περνάνε από τη μόνη κεντρική λεωφόρο του Ασπροπύργου που λέγεται Λεωφόρος Δημοκρατίας. Είναι έργα, τα οποία έχουν να κάνουν με άμεση σύνδεση με το συγκεκριμένο εμπορευματικό κέντρο; Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Και εγώ. Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω τις εξής ερωτήσεις κατ’ αρχάς στον Πρόεδρο των εργαζομένων του ΟΣΕ.

Πότε έφυγαν οι εργαζόμενοι που είπατε να εξετάσουμε; Πόσοι είναι; Όχι μόνο αυτοί που επιστρέφουν και αυτοί που ζητήσατε πρόσθετα. Για ποιο λόγο έφυγαν; Αν ήταν δηλαδή σε ειδικότητες που δεν τις χρειαζόμασταν στον ΟΣΕ και αν οι κατηγορίες που ζητήσατε να περιληφθούν θεωρείτε, επειδή ως ανάγκες έχουν καταργηθεί, δεν υπάρχουν πια, αν μπορούν να προωθηθούν σε άλλες ειδικότητες που έχουμε πρόβλημα στον ΟΣΕ, όπως είναι οι κλειδούχοι.

Η δεύτερη ερώτηση που θέλω να σας κάνω, είναι πότε δημιουργήθηκε το έλλειμμα των 14 δισεκατομμυρίων στον ΟΣΕ και αν μπορούσε να διαγραφεί αυτό το έλλειμμα, αν δεν είχαν κλείσει οι φάκελοι των κρατικών ενισχύσεων.

Γιατί είναι ένα σημαντικό θέμα και το πότε δημιουργήθηκαν, αλλά και αν υπήρχε διερεύνηση για κρατικές ενισχύσεις, αλλά δεν μπορούσες να τα διαγράψεις και πότε έκλεισαν αυτοί οι φάκελοι.

Επίσης, επειδή ανέφερε κάτι ο κ.Μανιάτης, εσείς μιλάτε για αυτή την σύμβαση- κύρωση που έχουμε τώρα και συζητάμε για να μετέχει ο ΟΣΕ; Επειδή είπατε για άλλο πράγμα, δεν το έχει καταλάβει ο κ. Μανιάτης ότι είναι δύο διαφορετικά πράγματα. Μιλάτε ότι ο ΟΣΕ πρέπει να μετέχει στο σχήμα που συζητάμε τώρα για το Logistic Center, για την σύμβαση που μιλάμε ή λέτε να κάνει ο ΟΣΕ τον διαγωνισμό του διακομιστικού Κέντρου δίπλα από αυτό που συζητάμε;

Επίσης, η συμπληρωματική ερώτηση σε αυτό είναι αν ο ΟΣΕ έχει την εμπειρία να κάνει μόνος του ή σε συνεργασία- δεν έχει σημασία- διαγωνισμούς παραχώρησης και ποιό είναι το πρόβλημα να κάνει τον διαγωνισμό το Υπουργείο, αλλά να μείνει το διακομιστικό Κέντρο στον ΟΣΕ, ως εκμετάλλευση; Αν θέλετε να το διευκρινίσουμε αυτό, γιατί τον διαγωνισμό θέλουμε να «τρέξουμε» σαν διαδικασία στο Υπουργείο, γιατί, όπως ίσως γνωρίζετε, τον Μάρτιο πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί κάποιες φάσεις διαγωνιστικών διαδικασιών. Φαντάζομαι ότι το πρόβλημα σας δεν είναι ποιός θα κάνει τον διαγωνισμό.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον παλιό μου γνώριμο, τον πρόεδρο της Επιτροπής Ανταγωνισμού, τον κ.Κυριτσάκη- γελάμε και οι δύο, γιατί έχουμε συγκρουστεί πάρα πολλές φορές στο παρελθόν- από την εμπειρία που έχετε και σαν δικαστής και στην Επιτροπή Ανταγωνισμού τόσα χρόνια, μπορεί να «περάσει» από το Ελεγκτικό Συνέδριο μια σύμβαση που έχει αλλάξει τους βασικούς όρους διακήρυξης, δηλαδή, δεν ελέγχει το Ελεγκτικό Συνέδριο τους όρους προκήρυξης του διαγωνισμού και της σύμβασης που πηγαίνει; Από την εμπειρία σας, αν τα τελευταία είκοσι χρόνια- δέκα χρόνια που έχουμε έτσι την πιο «βαρύ» πλαίσιο σχέσης και με τα ευρωπαϊκά- το Ελεγκτικό Συνέδριο μπορεί να πει «Το εγκρίνω εγώ, έτσι με ελαφριά την καρδιά» ή το εξετάζει και αν το έχει κάνει αυτό, την ευθύνη την έχει η ΓΑΙΑΟΣΕ που έκανε τον διαγωνισμό ή το Ελεγκτικό Συνέδριο; Τι γίνεται εκεί, γιατί όπως ξέρετε, η πολιτική ηγεσία φέρνει μια κύρωση σύμβασης εγκεκριμένη, με μια διαγωνιστική διαδικασία που τηρεί το νόμο- αν δεν το τηρεί κάποιος που έκανε τον διαγωνισμό, να το καταγγείλει εδώ επίσημα- και στη συνέχεια πηγαίνει στο Ελεγκτικό Συνέδριο.

Λοιπόν, αν όλα αυτά που ακούσαμε υπό τη μορφή ερωτημάτων, ως δήθεν καταγγελίες, ισχύουν, για να μην «πετάμε λάσπη στον ανεμιστήρα» εδώ πέρα, έχει ευθύνη το Ελεγκτικό Συνέδριο που το έχει εγκρίνει όλο αυτό; Είναι ανώτατο δικαστήριο το Ελεγκτικό Συνέδριο. Τα βλέπουν αυτά τα πράγματα; Είναι σημαντικά θέματα για να μην δημιουργούνται λαθεμένες εντυπώσεις, δεν ρωτάω πάνω στις αρμοδιότητες της Επιτροπής Ανταγωνισμού, σαν δικαστικό και σαν έμπειρο νομικό σας ρωτάω.

Επίσης, προς τον πρόεδρο του Τεχνικού Επιμελητήριο και προς τον πρόεδρο του Οικονομικού Επιμελητήριου που είναι δύο πολύ μεγάλοι επιστημονικοί Φορείς- επίσης για να μην δημιουργούνται εντυπώσεις- κύριε Στασινέ, θα ήθελα πραγματικά, όποτε έχετε χρόνο, να εξηγήσετε στον κ. Μανιάτη, επειδή είναι συνάδελφος θα το καταλάβει πολύ γρήγορα, ποια είναι η επίπτωση της αλλαγής του συντελεστή δόμησης σε σχέση με τον συντελεστή όγκου. Δηλαδή, το ότι αλλάζουμε τον συντελεστή δόμησης σε σχέση με το ύψος, με τον όγκο και όχι με τα υπόλοιπα που ανέφερε, ότι θα χτίσουμε τέσσερις φορές πάνω. Δεν υπάρχει αυτό, τα ίδια θα χτίσουμε, απλά να του εξηγήσετε σας παρακαλώ, είναι φίλος και συνάδελφος, εγώ ηλεκτρολόγος μηχανικός είμαι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. ΔΗΜ.ΑΡ.): Είμαι συγκλονισμένος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών Και Μεταφορών): Πάντα είστε συγκλονισμένος, κύριε Μανιάτη, από παλιά, απλά θα παρακαλέσω τον συνάδελφο να του το εξηγήσει, για να μην υπάρχουν λαθεμένες εντυπώσεις και παρεξηγήσεις.

Θέλω, όμως, να ρωτήσω το εξής, γιατί έχετε και οι δύο εμπειρία, είστε και μάχιμοι επιστήμονες. Αν ένας διαγωνισμός την τελευταία δεκαετία, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, είχε «βγει» τέσσερις φορές, τη μία από τις φορές αυτές έχουν ανοίξει και οικονομικές προσφορές και μάλιστα σε καιρούς που δεν ήταν σαν το 2016 που βγήκε ο διαγωνισμός, δηλαδή με μνημόνια, τις τράπεζες να μη δίνουν δάνεια και τα λοιπά, ήταν το 2006 αμέσως μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, τότε που έπαιρναν οι τράπεζες τηλέφωνα για να δώσουν δάνεια και να πάμε διακοπές και με τον διαγωνισμό τότε έπαιρνε εφάπαξ το ελληνικό Δημόσιο 1,5 εκατομμύριο ευρώ και με τον σημερινό διαγωνισμό παίρνει….

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Το χρόνο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών Και Μεταφορών): Όχι το χρόνο, εφάπαξ στην αρχή. Μετά θα πούμε πολλά, κύριε Καραμανλή.

Θα ήθελα, λοιπόν, να μου πείτε, αν αυτό το συγκρίνουμε με έναν διαγωνισμό του 2016 που παίρνει 10 εκατομμύρια ευρώ εφάπαξ στην αρχή, το βλέπετε λογικό; Δηλαδή, βλέπετε τα αποτελέσματα αυτού του διαγωνισμού να μην είναι προς το συμφέρον του Δημόσιου.

Τελειώνω με τον δήμαρχο Ασπροπύργου. Αγαπητέ δήμαρχε, συμφωνώ μαζί σου ότι η περιοχή έχει πάρα πολλά προβλήματα. Έχω θέλω μια καθαρή απάντηση για τα εξής, γιατί δεν πρέπει να μπερδευόμαστε. Καταλαβαίνω τα προβλήματα και καλά και τα αναφέρεις στο Κοινοβούλιο.

Το πρώτο είναι ότι έβαλες το θέμα της αντιπλημμυρικής προστασίας της περιοχής.

Υπάρχει σε εξέλιξη εργολαβία στο ρέμα του Αγίου Ιωάννη από την Περιφέρεια ή όχι;

Υπάρχει, το λέω επειδή δεν ακούστηκε.

Υπάρχει και ολοκληρώνεται η μελέτη περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων και η μεταφορά δικτύων κοινής ωφέλειας για τον περιφερειακό, υπάρχει ή δεν υπάρχει, όχι από μας, γιατί δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου, από την Περιφέρεια υπάρχει, το ξέρετε;

Για την περιφερειακή Αιγάλεω λέω, αρμοδιότητα της Περιφέρειας είναι, αλλά επειδή έχουμε μια στενή συνεργασία με την Περιφέρεια, ξέρω και σε ποιά φάση με τα έργα, ας μην είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου. Αν το ξέρει ο δήμαρχος να το καταθέσει.

Θέλω και μια καθαρή απάντηση στο εξής: Μέχρι τώρα έχουν βγει τρεις φορές οι διαχωριστικές διαδικασίες, όπως ανέφεραν και από το Επιμελητήριο Πειραιά, οι απαλλοτριώσεις έγιναν το 1979, δηλαδή από το 1979 μέχρι σήμερα όλα αυτά τα έργα υποδομής στην περιοχή δεν έχουν γίνει από διάφορους Φορείς που είχαν την αρμοδιότητα, όμως οι διαγωνισμοί αυτοί βγήκαν 3-4 φορές για το Θριάσιο και βγήκαν άγονοι.

Ρωτάω, υπήρχε πρόβλεψη σε κάποιον από αυτούς τους διαγωνισμούς, έτσι για να τιμήσουμε την Τοπική Αυτοδιοίκηση, να μετέχει η Τοπική Αυτοδιοίκηση κάπου ή το Επιμελητήριο ή κάποιος άλλος Φορέας;

Εμείς μπορεί να μην το έχουμε για άλλους λόγους, θα σας πω, αλλά μπορούμε να κάνουμε μια επιτροπή κοινωνικού ελέγχου- που θα είναι ο Δήμος, η Περιφέρεια, τα Επιμελητήρια και όλοι οι υπόλοιποι- για να διασφαλίσουμε και την περιβαλλοντολογική λειτουργία και όλα τα υπόλοιπα.

Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μελετίου για να απαντήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΕΛΕΤΙΟΥ( Δήμαρχος Ασπροπύργου): Κυρία Πρόεδρε, να απαντήσω επιγραμματικά, γιατί νομίζω πως με την τοποθέτησή μου έχω απαντήσει.

Να απαντήσω στους Εισηγητές Πλειοψηφίας. Ναι είμαι υπέρ της επένδυσης, αλλά όχι με αυτούς τους όρους, όχι εγώ, αλλά όλη η κοινωνία του Ασπροπύργου και ο Δήμος φυσικά, με την ομόφωνη απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου. Όμως τι λέμε: Έργα υποδομής. Η επένδυση πώς θα λειτουργήσει; Ανέφερα αναλυτικά, και θα το πω και πιο κάτω: αντισταθμιστικά. Με όλο αυτό τον φόρτο τον κυκλοφοριακό, πώς θα επιδιορθώσω τους δρόμους, με τι θα τους επιδιορθώσω; Γνωρίζετε ότι από όπου περνάει η βαριά κυκλοφορία σε αγροτικούς παλαιούς δρόμους, κάθε χρόνο θέλουμε επισκευή. Με τι θα τους φωτίσω; Ποιός θα μου δίνει τα έξοδα αυτά;

Όσον αφορά στους εγκάθετους, υπονοούσα και υπονοώ μέσα στην τοποθέτησή μου: Έχουμε «δει» πολλά στον Ασπρόπυργο. Κάνουν επένδυση τα ΕΛΠΕ, δεν ξέρω πόσα εκατομμύρια, παίρνουν κόσμο, σήμερα στα ΕΛΠΕ δουλεύουν τρεις χιλιάδες άτομα. Είναι δύο διυλιστήρια μέσα στο Θριάσιο πεδίο. Γνωρίζετε πόσοι εργαζόμενοι είναι από τον Ασπρόπυργο; Ούτε 50. Ήρθε ο Παπαστράτος και έκανε μεγάλη επένδυση, μπράβο του, τον ευχαριστούμε πολύ. 800 άτομα έχει ο Παπαστράτος. Πόσοι δουλεύουν από τον Ασπρόπυργο; Ούτε 20. Αυτά υπονοώ.

Τα προβλήματα των άλλων επιχειρήσεων. Υπάρχουν τεράστια προβλήματα στο Θριάσιο, διότι ο Ασπρόπυργος το 1996 απέκτησε γενικό πολεοδομικό σχέδιο και ζώνες οικιστικού ελέγχου, με αποτέλεσμα πριν το 1996 παντού όποιος επιχειρηματίας ή κτηματίας ήθελε, εκμεταλλευόταν το οικόπεδό του, το κτήμα του και έτσι δημιουργήθηκαν πολλές επιχειρήσεις, διάσπαρτες στον Ασπρόπυργο. Και σήμερα, μετά το 1996, όπως γνωρίζετε, βόρεια της Αττικής Οδού, δημιουργήθηκαν μεγάλες εταιρείες Logistics που δεν μπορούν καν να πάρουν άδεια κέντρου αποθήκευσης και διανομής που είναι απαραίτητη για τη λειτουργία του Logistic. Αυτές οι επιχειρήσεις έχουν πρόβλημα και, εν πάση περιπτώσει, σήμερα λειτουργούν. Αύριο που θα έρθει το εμπορευματικό κέντρο να λειτουργήσει είναι επί ίσοις όροις ο ανταγωνισμός; Αυτοί όλοι δεν πληρώνουν δημοτικά τέλη; Δεν πληρώνουν δημοτικό φόρο; Πώς, δηλαδή, ο άλλος που κάνει την ίδια δουλειά, ο παραχωρησιούχος που θα κάνει την ίδια δουλειά δεν θα πληρώνει τίποτα; Άραγε θα επηρεαστούν άμεσα και οι μικρές και μεγάλες επιχειρήσεις. Αυτό ήταν μια ερώτηση, αν δεν κάνω λάθος, του κ. Μαυρωτά.

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα. Νομίζω πως είναι οφθαλμοφανή. Ήδη είναι βεβαρημένη η περιοχή από τη χρήση της βιομηχανίας από τον προηγούμενο αιώνα. Έρχεται, λοιπόν, τώρα να διπλασιαστεί, τριπλασιαστεί η κυκλοφορία βαρέων οχημάτων. Πού θα πάει αυτό το καυσαέριο; Δεν θα το αναπνέει ο Ασπροπύργιος; Πού θα πάει; Δεν θέλουμε να κάνουμε μεγάλη επένδυση στο πράσινο, να απορροφήσουμε τα αιωρούμενα σωματίδια, το διοξείδιο του άνθρακος και ό,τι απορρέει από τις εξατμίσεις; Γι' αυτό, λοιπόν, ζητάμε ανταποδοτικά -και δεν ξέρω πώς θα τα ονομάσετε- δημοτικά τέλη, δημοτικό φόρο, ανταπόδοση; Ανταπόδοση! Έρχομαι και πάλι στον κ. Μαυρωτά. Ανταπόδοση θέλουμε για αυτό που θα υποστούμε. Τι ζητάμε; Δυόμισι δίνετε για το ενοίκιο στη σύμβαση; Δώστε μας κι εμάς δυόμισι, για να αντιμετωπίσουμε αυτά τα προβλήματα.

Όσον αφορά στα έργα που «καρκινοβατούν», το ανέφερε η Βουλευτής του Κ.Κ.Ε.. Σίγουρα «καρκινοβατούν». Η περιφερειακή Αιγάλεω ξεκίνησε το 1995 και δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα. Η λεωφόρος ΝΑΤΟ, ευτυχώς μόλις εκλέχτηκα το 2007, τρέχαμε τελευταία στιγμή να προλάβουμε να πληρώσουμε την απαλλοτρίωση. Την σώσαμε, γιατί ήταν η δεύτερη απαλλοτρίωση και εάν στο 18μηνο δεν είχαμε πληρώσει, θα έπεφτε, δεν θα υπήρχε Λεωφόρος ΝΑΤΟ σήμερα.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.):. Και τα αντιπλημμυρικά «καρκινοβατούν».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΕΛΕΤΙΟΥ (Δήμαρχος Ασπροπύργου): Βεβαίως, και τα αντιπλημμυρικά «καρκινοβατούν». Είπε ο κύριος Υπουργός και στην ερώτησή του και απαντώ: Ναι, γίνεται διευθέτηση του χειμάρρου του Αγίου Ιωάννου που παίρνει –επαναλαμβάνω- μεγάλη επιφάνεια από τα νερά του ΟΣΕ, και της Αττικής Οδού. Δυστυχώς, αυτές είναι οι κλίσεις και παρατηρήθηκε μόλις έγιναν αυτά τα έργα ότι πλημμύριζε και σταμάταγε η κυκλοφορία στην εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου, στο ύψος της Χαλυβουργικής, θυμάστε; Που οι τηλεοράσεις παίζανε επί χρόνια. Γίνεται διευθέτηση στο Κατάντη. Εντάξει το διευθετήσαμε. Αυτός ο χείμαρρος περνάει μέσα από οικιστική ζώνη και φτάνει στο peak, έτοιμος να ξεχειλίσει σε κάθε μεγάλη νεροποντή. Τώρα τί θα γίνει όταν 350 στρέμματα θα είναι τσιμέντο και δεν θα υπάρχει απορροφητικότητα που υπάρχει σήμερα; Τι θα γίνει; Δεν θα έρθει εκεί το νερό; Άραγε, θα έχουμε σίγουρα πλημμυρικό φαινόμενο. Υπάρχει μελέτη οριοθέτησης να γίνει διευθέτηση, απλά πράγματα. Να έχουμε καινούργιο πρόβλημα;

Τι όφελος θα υπάρχει κ. Μαυρωτά; Σήμερα, όπως είναι η σύμβαση, απ’ ό,τι βλέπω μόνο οι θέσεις εργασίας. Μόνο αυτό. Όλα τα άλλα είναι ζημιά για τον Ασπρόπυργο.

Ο κ. Μπούρας. Σίγουρα είμαστε η πίσω «αυλή», το γνωρίζετε. Όλα στον Ασπρόπυργο, όλα στο Θριάσιο. Τη χωματερή την έχουμε από τη δεκαετία του ΄60, όλο φεύγει και εκεί είναι. Και τι θα γίνει; Δεν πρέπει να κάνουμε κάτι; Δεν πρέπει οι μελέτες οι πολεοδομικές που καταθέτει ο Δήμος να εγκρίνονται με fast track διαδικασίες; Αυτό που είπα προηγουμένως. Δηλαδή, μόνο οι επενδύσεις θα γίνονται με fast track διαδικασίες; Ο Δήμος δεν ξοδεύει λεφτά για να κάνει τις μελέτες και να τις καταθέσει; Θα μου πείτε, δεν είναι θέμα του Υπουργείου αυτού. Ναι, δεν παύει όμως να υπάρχει μια Κυβέρνηση, και δεν μιλάω για αυτή την Κυβέρνηση, μιλάω διαχρονικά. Δεν μπορεί, δηλαδή, με fast track μια μελέτη που έχει κατατεθεί, έχει περάσει τις διαδικασίες της, να εγκριθεί; Που μετά από δέκα με δεκαπέντε χρόνια, όταν την «πιάσει» ο αρμόδιος υπάλληλος για να την εξετάσει, είναι ανεπίκαιρη, έχει φύγει από την επικαιρότητα, έχει αλλάξει ο νόμος. Αυτά δεν πρέπει να γίνονται, ώστε να οργανώσουμε την πόλη μας σωστά. Είναι δυνατόν από το 2009 να παλεύει ο Δήμος να πολεοδομήσει να κάνει ΒΕΠΕ με ένα μεγάλο κομμάτι της βιομηχανικής του ζώνης και ακόμα εδώ και οκτώ χρόνια να μην έχει πάρει την ΚΥΑ για την ίδρυση; Είναι πράγματα εξωφρενικά. Συγγνώμη για τον τόνο της φωνής μου, αλλά θα πρέπει να καταλάβετε σε τι θέση είμαστε και εμείς στον Ασπρόπυργο.

Υπάρχουν παρεμφερείς, είπα και προηγουμένως, επιχειρήσεις Logistics μεγάλες στον Ασπρόπυργο, οι οποίες υπόκεινται στα δημοτικά τέλη, στο δημοτικό φόρο. Πως αυτή η επιχείρηση που θα κάνει το ίδιο δεν θα υπόκειται; Το δικαιολογείτε κάπου;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η Αττική Οδός πληρώνει; Ποτέ δεν πλήρωνε. Μην παραπληροφορείτε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΕΛΕΤΙΟΥ (Δήμαρχος Ασπροπύργου): Η Αττική Οδός πλήρωνε, αλλά περάσατε το νόμο και την γλύτωσε, όπως τη γλύτωσε και το Αεροδρόμιο και όλα τα Αεροδρόμια, κύριε Υπουργέ. Ήταν το καλό που κάνετε στις τοπικές κοινωνίες.

Αυτά ήθελα να πω. Σας ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κυριτσάκης.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού(Ε.Α.),Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε.τ.): Ευχαριστώ πολύ για τη δυνατότητα που μου δίνετε να απαντήσω στις ερωτήσεις των εκπροσώπων των Κομμάτων και στον κ. Υπουργό, αλλά και στον εκπρόσωπο του Κόμματος της Μειοψηφίας, κ. Καραμανλή. Είναι αλήθεια, το είπα και προηγουμένως, ότι διαφοροποιήσεις πράγματι φαίνεται να υπάρχουν μεταξύ της προκήρυξης και του εν τέλει διαμορφωθέντος σχεδίου της σύμβασης. Όμως, ξεκαθάρισα ότι εμείς ως Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν έχουμε δυνατότητα να ελέγξουμε αυτούς τους όρους που αφορούν τους όρους δόμησης, τις παραχωρήσεις, τις εύνοιες αυτές, οι οποίες φαίνονται και αυτά που λέει ο Δήμαρχος είναι και σοβαρά και, εν πάση περιπτώσει, πράγματι έχουν βάση. Όμως, έχουμε το Ελεγκτικό Συνέδριο που είναι αρμόδιο γι' αυτό και είναι αλήθεια ότι αιτιολογημένα, κατά την εκτίμησή του, και είναι το μόνο αρμόδιο όργανο να αποφανθεί γι' αυτό το θέμα. Λέει ότι ερεύνησε και διεπίστωσε ότι δεν υπάρχει κάποια βλάβη του δημοσίου, ούτε και κάποιο αθέμιτο πλεονέκτημα παρέχεται στον ανάδοχο. Όμως, επειδή ο κ. Υπουργός επικαλέστηκε μια πρότερη ιδιότητά μου, εν πάση περιπτώσει, με αυτήν θα πω ότι επειδή ρώτησε και ο κ. Μανιάτης, τι θα γίνει και με άλλα έργα.

Όμως, επειδή επικαλέστηκε ο κ. Υπουργός μία πρότερη ιδιότητά μου -και εν πάση περιπτώσει με αυτή θα απαντήσω- επειδή ρώτησε και ο κ. Μανιάτης, τι θα γίνει και με άλλα έργα, εγώ λέω να δίδονται ορισμένες αβάντες. Πράγματι, αλλά αυτά να γίνονται από την αρχή με την προκήρυξη. Είτε το θέλουμε, είτε δεν το θέλουμε, δημιουργείται μία υπόνοια, ενδεχομένως, ότι είναι μία εύνοια προς το συγκεκριμένο. Αν ήταν, εξαρχής, γνωστά, θα μπορούσε να ερχόταν και κάποιος άλλος, ο οποίος θα έδινε καλύτερους όρους κ.λπ..

Ίσως, η ταχύτητα που υπαγορεύει να διεκπεραιωθεί αυτό το έργο, να μην επέτρεψε να τηρηθούν αυτά τα οποία έπρεπε, εξαρχής. Όμως, είναι γεγονός, ότι δημιουργείται ένα πρόβλημα, όχι, όμως, σε σημείο που να «αγγίζει» τα όρια του ανταγωνισμού. Δηλαδή, των παραβάσεων του ανταγωνισμού.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, αν προέβλεπε η αρχική Σύμβαση ότι μπορούσε ο επενδυτής να ζητήσει, κατά παρέκκλιση, όρους δόμησης και έρχεται μετά και νομοθετείται ότι όλα τα οικόπεδα της ΓΑΙΑΟΣΕ που είναι για Εμπορευματικά Κέντρα έχουν αυτούς τους όρους, σωστά έκρινε, κατά τη γνώμη σας, το Ελεγκτικό Συνέδριο, ή αλλάζει κάτι στους όρους του διαγωνισμού;

Όπως με ενημερώνουν από την ΓΑΙΑΟΣΕ υπήρχε στον αρχικό διαγωνισμό πρόβλεψη για, κατά παρέκκλιση, όρους δόμησης. Προβλεπόταν κάτι τέτοιο; Είναι κάτι που τώρα ερχόμαστε και πριμοδοτούμε τον έναν υποψήφιο του διαγωνισμού; Δηλαδή, σταματά εκείνος να μπορεί να ζητήσει, κατά παρέκκλιση, παραπάνω, απ’ αυτό που έχει μπει στη Σύμβαση, αλλά τον περιορίζεις κιόλας. Είναι μία άλλη εκδοχή.

Αν ζητούσες στους αρχικούς όρους του διαγωνισμού, κατά παρέκκλιση, όρους δόμησης, είναι κάτι που είναι θεμιτό να ορίζεται ή δεν είναι;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ (Προέδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε. τ.): Με την πληθώρα των διαγωνισμών που ελέγχουμε, η παθογένεια αυτών που προκηρύσσουν και φτιάχνουν υπηρεσίες, είναι ότι είναι ασαφείς οι όροι. Αν έλεγε, πράγματι, ότι προβλέπονται όροι παρέκκλισης, ναι, θα ζητούσε. Το σωστό θα ήταν να πουν ότι προβλέπεται παρέκκλιση της τάξεως τάδε. Αυτό έπρεπε να είναι το σωστό και αυτό θέλουμε.

Είναι γεγονός ότι οι βασικοί όροι του διαγωνισμού δεν έχουν θιγεί με αυτά εδώ. Είναι τα επιπρόσθετα, αυτά που δημιουργούν μία υπόνοια, ότι, ενδεχομένως, εδώ έγινε μία παραχώρηση για την ΓΑΙΑΟΣΕ, για παράδειγμα. Το Ελεγκτικό Συνέδριο -και αυτό δεν μπορώ να το αμφισβητήσω, γιατί το έλεγξα- λέει ότι είδε και τους νέους όρους -και απαντώ στον κ. Μανιάτη- με βάση την απόφαση που έβγαλε, ότι «επιπλέον, στο νέο σχέδιο έχουν επέλθει τροποποιήσεις στα άρθρα 1,2,3,5,6, κλ.π., που αποσκοπούν στην επιτάχυνση των διαφόρων διαδικασιών εκτέλεσης του έργου μέσω της σύντμησης και λοιπά».

Πράγματι, το Ελεγκτικό Συνέδριο -και απαντώ στον κ. Υπουργό- είναι ένα υπεύθυνο δικαστικό όργανο, το οποίο ελέγχει τις Συμβάσεις και είναι μία εγγύηση. Δεν μπορώ να το πω αυτό το πράγμα. Και ο κ. Υπουργός το ξέρει, ως τέως Πρόεδρος του Επιμελητηρίου, ότι καλό είναι οι διαγωνισμοί να ξεκινούν σωστά και να είναι ολοκληρωμένοι, για να μην αφήνουν «παραθυράκια» και να μην υπάρχουν αυτές οι υπόνοιες.

Όμως, ως έχει το πράγμα, δεν μας δίνεται η δυνατότητα ως Επιτροπή Ανταγωνισμού, να πούμε «κύριοι σταματήστε, γιατί δεν πάτε καλά», για να το πω χονδρικά. Όμως, να πω ότι το έργο είναι «επί θύρας». Δεν έχει ολοκληρωθεί. Με την ολοκλήρωση του έργου και την πορεία του έργου και τον τρόπο που θα σε συμπεριφερθεί η ΓΑΙΑΟΣΕ εδώ είμαστε. Θα υπάρχουν Πρόεδροι, όπως και Επιτροπή που θα παρακολουθούν το έργο στη συνέχεια, για να μην υπάρχουν «παρατράγουδα» ή κάτι, ενδεχομένως, που θα διαιωνίζει αυτή την όποια υποψία ό,τι κάτι συμβαίνει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μαυραγάνης.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μία διευκρινιστική ερώτηση. Άγνοια νόμου συγχωρείται;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ (Προέδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε. τ.): Κατά το νόμο όχι.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μάλιστα. Σας διαβάζω το ν.3891/10, άρθρο 6α, δηλαδή πριν από την προκήρυξη, πριν το διαγωνισμό και πριν απ' όλα. «Με προεδρικά διατάγματα που εκδίδονται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών, Μεταφορών, Περιβάλλοντος κ.λπ., είναι δυνατόν να εγκρίνεται νέος Γενικός Σχεδιασμός Σιδηροδρομικών Ακινήτων, νέοι όροι κ.λπ» και ότι «δύνανται να αλλάξουν οι όροι δόμησης ανά πάσα στιγμή».

«Για την έκδοση των πιο πάνω διαταγμάτων η ΓΑΙΑΟΣΕ υποβάλει στη Γενική Γραμματεία Μεταφορών ειδική πολεοδομική μελέτη, στατική μελέτη, οι ρυθμίσεις των ανωτέρω προεδρικών διαταγμάτων είναι δεσμευτικές για όλα τα εκπονούμενα στις περιοχές οικείων ακινήτων πολεοδομικά σχέδια κ.λπ.».

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.- ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, θέλω το λόγο. Αυτό είναι καλαμπουράκι τώρα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.- ΔΗΜ.ΑΡ.): Αυτό που γίνεται τώρα είναι καλαμπουράκι. Καλαμπουρίζουν με το Εθνικό Κοινοβούλιο. Υπήρχε διαγωνιστική διαδικασία σε εξέλιξη σε αυτό που αναφέρετε; Προβλέπει μέσα προεδρικό διάταγμα. Εσείς τι μας λέτε τώρα, όταν προβλέπει έκδοση προεδρικού διατάγματος;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ ( Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Παρακαλώ πολύ, να είμαστε όλοι ευπρεπείς μέσα σε αυτή την Αίθουσα. Δεν έχω ολοκληρώσει την ερώτησή μου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Καταρχήν, διακόψατε τον κ. Υπουργό και σας παρακαλώ να πάρετε πίσω την έκφραση που χρησιμοποιήσατε. Δεν είναι σωστό. Η φράση «καλαμπουράκι» δεν είναι ευπρεπής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.- ΔΗΜ.ΑΡ.): Όχι, δεν αντιλαμβάνομαι το ερώτημα προς τον κ. Πρόεδρο.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεν τον αφήσατε να ολοκληρώσει. Παίρνετε το λόγο μόνος σας. Συνεχίστε, κύριε Μαυραγάνη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επίσης, κύριε Πρόεδρε, να σας θέσω υπόψη σας ότι ο ν.3891/10 αναφέρεται στο κανονιστικό πλαίσιο που θέτει η προκήρυξη. Όλος ο νόμος και το άρθρο 6α.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΤΣΑΚΗΣ (Προέδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, Αντιπρόεδρος Αρείου Πάγου ε. τ.): Σας είπα και προηγουμένως ότι οι υποψήφιοι θα πρέπει να γνωρίζουν τη γενική αναφορά ότι μπορεί να τροποποιηθεί ο κανονισμός. Ο καθένας θα σου πει, τι θα κάνεις τι θα μου δώσεις; Τι προβλέπεται; Έτσι είναι.

Ο κ. Υπουργός αντιλαμβάνεται ότι έτσι είναι το σωστό. Εδώ, για καλή τύχη, δεν έχουν θιγεί οι βασικοί όροι. Όμως, κι’ αυτά εδώ -επειδή ειπώθηκε ότι θα επεκταθούν- να επεκτείνονται.

Ας μου επιτραπεί, αδεία του κ. Υπουργού, ότι αυτά που λέει ο Δήμαρχος για τα ανταποδοτικά τέλη, μην του στερήσετε τη δυνατότητα. Εγώ δεν μιλώ ως Πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, αλλά ως πολίτης. Θα πάρουν ένα μεγάλο βάρος. Δεν γίνομαι συνήγορός του βέτο, ούτε καν τον ξέρω κατ’ όψη. Όμως, το δίκιο λέει μην του στερήσετε κάτι, για να έχει και ο Δήμος κάτι, γιατί όλοι πάμε στο Δήμαρχο.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ και συγγνώμη για την υπόδειξη.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καπάταης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΠΑΤΑΗΣ (Αντιπεριφερειάρχης Νότιου Τομέα Αθηνών): Τέθηκαν δύο συγκεκριμένα ζητήματα που αφορούν αρμοδιότητες της Περιφέρειας Αττικής και νομίζω ότι οφείλω να δώσω μία πολύ μικρή διευκρίνιση.

Το ένα αφορά το ρέμα του Αγίου Ιωάννη και το άλλο την Περιφερειακή Οδό. Και για τα δύο καταθέτω την εξής πληροφορία. Σε ό,τι αφορά στο ρέμα του Αγίου Ιωάννη, εκτός από τη διευθέτηση είναι ενταγμένο και στο μεγάλο έργο καθαρισμού των ρεμάτων που κάνουμε με προϋπολογισμό 3 εκατ. € και οι εργασίες γίνονται και τακτικά και έκτακτα. Το γνωρίζετε αυτό. Δηλαδή, όποτε χρειάζεται.

Το δεύτερο είναι ότι σε σχέση με την Περιφερειακή Οδό είναι σε φάση επικαιροποίησης η μελέτη, γιατί έρχεται από πολύ παλιά. Ο προϋπολογισμός της επικαιροποίησης που έχει ανακοινωθεί και έχει δημοσιευτεί είναι στις 270.000 €. Το δε έργο είναι πολλών δεκάδων εκατομμυρίων. Ο προϋπολογισμός του φτάνει τα 52 εκατ.. Είναι ένα τεράστιο έργο και είναι μία από τις προτεραιότητες που έχουμε βάλει.

Όφειλα να δώσω αυτές τις διευκρινίσεις. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Στασινός.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ)): Θα δώσω ξεκάθαρες απαντήσεις, για να μην λέει και ο συνάδελφος ο κ. Μανιάτης ότι δεν δίνω ευθέως τις απαντήσεις.

Όσον αφορά, λοιπόν, στις ερωτήσεις του κ. Καραμανλή, όταν ο συντελεστής δόμησης από 0,4 γίνεται 1,65 προφανώς αλλάζει την αξία του ακινήτου και συνήθως το πολλαπλασιάζει αντίστοιχα. Δηλαδή, εάν τετραπλασιάζεται ο συντελεστής σχεδόν τετραπλασιάζεται και η αξία του ακινήτου και το λέω απλά με ένα παράδειγμα, για να είναι κατανοητό σε όλους. Εδώ έξω, εάν πάμε στο Σύνταγμα και έχουμε ένα οικόπεδο που χτίζει 2.500 τετραγωνικά ξενοδοχείο, εάν το ίδιο οικόπεδο έχτιζε 10.000 τετραγωνικά ξενοδοχείο, θα είχε τετραπλάσια αξία.

Επομένως, για να απαντήσω και ευθέως στην ερώτηση σχετικά με το τίμημα, προφανώς μπορεί να αλλάξει και το τίμημα, προφανώς να αλλάξει και αυτούς που συμμετέχουν σε ένα διαγωνισμό. Είναι κάτι άλλο.

Τώρα όσον αφορά στις εγγυήσεις, συνήθως το Ελληνικό Δημόσιο εγγυάται έργα που αφορούν στις υποδομές, όταν γίνονται δρόμοι, όταν γίνονται εγκαταστάσεις κ.λπ..

Αυτή τη στιγμή γίνονται δύο πράγματα, γίνονται και εγκαταστάσεις και εμπορική δραστηριότητα.

Όσον αφορά στις εγκαταστάσεις, προφανώς, εάν έχει εγγύηση από εγκαταστάσεις μπορεί να εγγυηθεί, όσον αφορά, όμως, σε μια επιχειρηματική δραστηριότητα προφανώς δεν μπορεί να εγγυηθεί για την επιχειρηματική δραστηριότητα και το ρίσκο που παίρνει κάποιος επενδυτής.

Σχετικά με την ερώτηση του κ. Μανιάτη για το αν είμαστε θετικοί, σαν Τεχνικό Επιμελητήριο, με τη συγκεκριμένη Σύμβαση θα πω το εξής.

Εδώ αναδεικνύεται ένα άλλο θέμα. Εάν υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός και ανάγκη από την πολιτεία να χτιστεί ένα ακίνητο, ως ένα τέτοιο εμπορευματικό κέντρο διακομιστικό, το οποίο να έχει δόμηση, περίπου 588 στρέμματα επί 1,65 συντελεστή, τότε θα πρέπει να το δούμε, εάν υπάρχει αυτή η ανάγκη.

Για να σας πούμε αν είμαστε θετικοί ή όχι, σίγουρα ένας συντελεστής 1,65 δεν είναι μικρός συντελεστής. Από κει και πέρα, εάν ικανοποιούνται περιβαλλοντικοί όροι, έχουν γίνει οι αντίστοιχες μελέτες, δηλαδή κυκλοφοριακή, περιβαλλοντική ή πολεοδομική μελέτη, εάν ικανοποιείται ο κυκλοφοριακός φόρτος που θα προκληθεί και γενικά ικανοποιούνται όλα αυτά και δεν δημιουργούνται άλλα προβλήματα και υπάρχει η στρατηγική επιλογή της κυβέρνησης και της πολιτείας να γίνει μια τέτοια κατασκευή, μπορούμε να τοποθετηθούμε και θα ήμασταν θετικοί σε μια τέτοια κατεύθυνση, εφόσον, βέβαια, πληρούνται οι όροι που ανέφερα πριν.

Σχετικά με την ερώτηση του Υπουργού για το εφάπαξ τίμημα, δεν γνωρίζω αν ήταν 1,5 εκατ. το 2006 και τώρα είναι 10 εκατ., αλλά εάν ήταν έτσι τα πράγματα προφανώς είναι ένας επιτυχημένος διαγωνισμός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Στασινέ, θέλω να εξηγήσετε λίγο στον κ. Μανιάτη, ότι αν αυξήσεις τον συντελεστή δόμησης δεν οδηγεί σώνει και καλά σε τετραπλασιασμό της επιφάνειας, αλλά αυτό μπορεί να συμβεί, γιατί η ανάγκη του ύψους, άρα του όγκου γίνεται μεγαλύτερη. Δηλαδή, σχετικά με τις σύγχρονες αποθήκες χρειάζεται να έχουμε 15 μ. αποθήκη και έχουμε 11 μέτρα με τους τύπους που έχουμε στην πολεοδομική νομοθεσία δεν προκύπτει με άλλον τρόπο, εκτός από το να μεγαλώσεις το συντελεστή δόμησης.

Θα ήθελα να το εξηγήσετε αυτό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ)): Αυτό που λέει ο κ. Υπουργός θα μπορούσε να συμβεί.

Βέβαια, θα μπορούσε να γίνει και κάτι πιο απλό, δηλαδή να αυξηθεί ο συντελεστής όγκου, άμα ήθελαν μόνο όγκο.

Τώρα τους δίνει και δυνατότητα για δόμηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αυτό που λέτε είναι.

Αυτό έγινε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κύριε Πρόεδρε του Τεχνικού Επιμελητηρίου, εάν έχει πάρει απόφαση το Δ.Σ. της «ΓΑΙΑΟΣΕ» στην προκήρυξη του διαγωνισμού ότι ο διαγωνισμός θα γίνει με εφάπαξ καταβολή 20 εκατομμυρίων ευρώ το 2016, εσείς θεωρείτε ότι είναι σωστό η εφάπαξ προκαταβολή που μας φέρνει ο κ. Υπουργός να δεχθούμε σήμερα να έχει γίνει 10 εκατομμύρια ευρώ;

Εσείς το θεωρείτε λογικό και σύννομο, εάν δεν έχει υπάρξει άλλη απόφαση του Δ.Σ. της «ΓΑΙΑΟΣΕ» που να αλλάζει πριν την προκήρυξη του διαγωνισμού τα 20 εκατομμύρια εφάπαξ προκαταβολή σε 10 εκατ. εφάπαξ προκαταβολή;

Αυτό είναι το ερώτημά μου προς εσάς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ)): Κοιτάξτε, επειδή απαντώ σε πολλά ερωτήματα που έχουν πολλά «αν», εάν όντως συμβαίνουν όλα αυτά, δεν έχει αλλάξει απολύτως τίποτα και από 20 εκατομμύρια που ήταν ο διαγωνισμός σας λέει τώρα να κυρώσετε μία Σύμβαση που λέει 10 εκατομμύρια, προφανώς δεν είναι νόμιμο και το καταλαβαίνει κάθε πολίτης, δεν χρειάζεται να το απαντήσω εγώ σαν Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου. Στα 10 όμως «αν» βάζω και εγώ ένα «αν», εάν δεν έχει αλλάξει και τίποτα άλλο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):. Εγώ περιμένω να μου φέρει ο κ. Μανιάτης αυτή την απόφαση, γιατί πραγματικά δεν το έχω υπόψη μου.

Περιμένω, λοιπόν, να μου φέρει την απόφαση, η οποία θα έπρεπε να έχει αποτυπωθεί και στους όρους του διαγωνισμού. Δηλαδή, εάν υπάρχει τέτοια απόφαση του Δ.Σ., ότι το ελάχιστο τίμημα είναι τα 20 εκατ. θα έπρεπε στους όρους προκήρυξης του διαγωνισμού να αναφέρεται.

Αυτά τα ξέρει ο κ. Μανιάτης, εγώ που είμαι Υπουργός δεν το ξέρω.

Ας το καταθέσει, λοιπόν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Για να λύσω την απορία του Υπουργού, εδώ είναι η απόφαση του Δ.Σ. της «ΓΑΙΑΟΣΕ» με ημερομηνία 7 Ιουνίου 2016 που αναρτήθηκε μετά από 1,5 χρόνο και αφού είχε προχωρήσει ο διαγωνισμός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τυχαία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Τυχαία; Με ενάμιση χρόνο καθυστέρηση; Η απόφαση του Δ.Σ. της «ΓΑΙΑΟΣΕ» μιλάει για εφάπαξ καταβολή 20 εκατομμυρίων ευρώ. Περιμένω, λοιπόν, τον κ. Υπουργό να προετοιμαστεί ενόψει της συζήτησής μας για τα άρθρα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εγώ λέω, εάν υπάρχει τέτοιο πρακτικό νόμιμο, είναι προφανές ότι έπρεπε να μεταφερθεί στους όρους του διαγωνισμού, ότι το ελάχιστο τίμημα 20 εκατ.. Προφανώς.

Άρα, πρέπει να ελεγχθεί το Δ.Σ. της «ΓΑΙΑΟΣΕ», εάν είναι νόμιμο το πρακτικό, εάν έχει αλλοιωθεί το πρακτικό ή αν έχει τηρηθεί η διαδικασία.

Μου προξενεί μεγάλη εντύπωση που αναρτήθηκε ενάμιση χρόνο μετά το πρακτικό. Αυτό δεν γίνεται ούτε στο ΤΕΕ, ούτε στο Οικονομικό Επιμελητήριο που έχουν και μια συνδικαλιστική χροιά, όχι σε Διοικητικά Συμβούλια Δημόσιων Οργανισμών.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Παρασκευόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών): Καταρχήν, ήθελα να πω το εξής. Ήρθα εδώ από την αρχή και σας μετέφερα ότι με τις απόψεις που θα καταθέσω συμφωνεί όλος ο σιδηροδρομικός κόσμος ανεξαρτήτου πολιτικής τοποθέτησης. Άκουσα από τον εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ που ξέρουν τι έχει συμβεί στο παρελθόν με τον ΟΣΕ και είναι θετικό ότι αναλαμβάνει το Υπουργείο τη διαχείριση του σιδηροδρομικού κέντρου. Εγώ για το σιδηροδρομικό κέντρο μίλησα. Αυτά που λέτε θα τα μεταφέρω στους σιδηροδρομικούς, οι οποίοι διαφωνούν με όλα αυτά που λέτε εσείς.

Ασχολούμαι με πάρα πολλά πράγματα και συμβαίνει, εμείς, οι Έλληνες είμαστε για όλα παντογνώστες. Εγώ ξέρω μόνο από σιδηρόδρομο, αλλά τον ξέρω καλά και ξέρω πάρα πολύ καλά πώς έχει γίνει το χρέος και πώς δημιουργήθηκε. Θα σας πω μόνο ένα, ότι όλο το χρέος του ΟΣΕ ήταν με την εγγύηση του Δημοσίου. Το ακούτε, κύριε εκπρόσωπε του ΣΥΡΙΖΑ; Με την εγγύηση του Δημοσίου. Άρα, λοιπόν, «το ξέρουμε πως έγινε το χρέος» υποτιμητικά, δεν είναι υποτιμητικό.

Δεν είναι υποτιμητικό, γιατί έχει λοιδορηθεί ο ΟΣΕ στο παρελθόν πολλές φορές από πάρα πολλές κυβερνήσεις, από πάρα πολλούς Υπουργούς και έχουμε λοιδορηθεί και εμείς οι ίδιοι. Ντρεπόμαστε να βγούμε έξω από το σπίτι μας, να πάμε στο καφενείο.

Όσον αφορά στο αν είναι θετικό, εγώ δεν άφησα καμία αιχμή για την διαχείριση, αλλά για φανταστείτε να έχω εγώ ένα ακίνητο και να έρχεται κάποιος άλλος και να μου λέει ότι θα περάσει νόμο και θα το διαχειριστεί εκείνος. Εγώ πιστεύω ότι ο ΟΣΕ στην ολότητά του μπορεί και το πιστεύουν και στο σιδηρόδρομο αυτό, δηλαδή ότι μπορούν, αλλά ας πούμε ότι στην ολότητά του δεν μπορεί. Γιατί δεν μπορεί να κάνει μια συνεργασία; Γιατί πρέπει να έρθω εγώ να διαχειριστώ το δικό σας ακίνητο; Αφού έτσι και αλλιώς, εποπτεύον Υπουργείο είσαστε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πότε έγινε η ΓΑΙΑΟΣΕ που διαχειρίζεται την περιουσία του ΟΣΕ;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)): Όχι, εγώ δεν μίλησα για αυτό. Εγώ μιλάω για το θέμα που έβαλα στην παράγραφο 3β. Επί της σύμβαση δεν μίλησα καθόλου. Όσον αφορά στο θέμα των κλιναμαξών, ο κύριος Υπουργός ξέρει πάρα πολύ καλά το ζήτημα, όπως και όλοι μας. Είναι περίπου 35 άνθρωποι απολυμένοι, οι οποίοι δούλευαν αρκετά χρόνια στο σιδηρόδρομο με την μορφή εργολαβίας όμως. Είναι μια περίεργη μορφή που δεν θέλω να την εξηγήσω τώρα. Από αυτούς μπορεί τώρα να μην ενδιαφέρονται όλοι. Δούλευαν ως συνοδοί στα τρένα, γνωρίζουν δηλαδή από σιδηρόδρομο. Ζητήσαμε, αν είναι δυνατόν, να ενταχθούν και αυτοί, γιατί είναι κρίμα, εμείς δεν είπαμε κάτι άλλο. Όσον αφορά στο θέμα των εργαζομένων στις κλινάμαξες, ήταν μια δραστηριότητα, η οποία καταργήθηκε όταν έγινε ο νόμος εξυγίανσης το 2010 και αυτοί οι άνθρωποι έμειναν χωρίς δουλειά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εργολαβικοί ήταν αυτοί που λέτε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)): Ακούστε, εμείς δεν συμφωνήσαμε ποτέ με τον ν.3891, άσχετα αν ήταν ένας εκβιασμός των εταίρων τότε που άρχισε η κρίση. Έφυγαν από το σιδηρόδρομο με συνταξιοδοτήσεις και μετατάξεις 2.800 άνθρωποι που όλοι ήταν εξειδικευμένοι. Δεν υπάρχει έξω στην αγορά κλειδούχος ή σταθμάρχης, δεν υπάρχει συνοδός ή μηχανοδηγός. Υποχρεωτικά αυτοί οι άνθρωποι πήγαν όπου αλλού μπορούσαν, όπου τους πήγαν. Προέβλεπε, όμως, ότι αυτοί που μένουν πίσω πρέπει να είναι απαραίτητοι για να λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος. Ξέρετε ότι σήμερα υπάρχει το μισό προσωπικό απ’ ό,τι προβλεπόταν τότε; Προέβλεπε για τον ΟΣΕ 2.800 άτομα και σήμερα, μαζί με την ΕΕΣΣΤΥ, η οποία διαχωρίστηκε αργότερα, έχουν 1.400. Πιστεύετε ότι μπορεί να λειτουργήσει έτσι; Εμείς τι άλλο να κάναμε; Ζητάγαμε να φέρουν τον κόσμο που είναι εξειδικευμένος πίσω, για να μπορέσει να βοηθήσει. Ακόμη και τους όρους που βάζετε εσείς οι ίδιοι στο Κοινοβούλιο, δεν τους τηρείτε. Λέτε ότι χρειάζονται 2.800 για να λειτουργήσει ο σιδηρόδρομος σήμερα. Ωραία, ας λειτουργήσουμε με 2.800, αλλά, αφού μειώνονται κάθε μέρα με συνταξιοδότηση, έχουμε μείνει οι μισοί. Στην κατάσταση που βρισκόμαστε σήμερα, ακόμη και ένας να έρθει χρειάζεται, γιατί αυτές οι ειδικότητες δεν υπάρχουν. Πρέπει να τους εκπαιδεύσεις από την αρχή, χρειάζονται από 6 έως 12 μήνες, ίσως και περισσότερο και δεν θα έχει το αποτέλεσμα για το οποίο ευελπιστούσαμε όλοι, γιατί αυτοί οι άνθρωποι είχαν 30 χρόνια υπηρεσίας. Σήμερα, μετά από 8 χρόνια, είτε είναι στα πρόθυρα συνταξιοδότησης, είτε έχουν συνταξιοδοτηθεί, οπότε και να έρθουν η προσφορά τους θα είναι μικρή. Κι’ αν θα έρθουν, πόσοι θα έρθουν; Αυτό είπα εγώ, αλλά ακόμη και λίγοι να έρθουν για εμάς είναι θετικό.

Όσον αφορά στο ζήτημα του ελλείμματος και πώς δημιουργήθηκε, πράγματι έχουν γίνει βήματα. Δεν έχει πολύ καιρό που έκλεισε ο φάκελος για τις παράνομες κρατικές ενισχύσεις στον ΟΣΕ και αυτό έγινε επί δική σας θητείας πριν από μερικούς μήνες. Από τη στιγμή που κλείνει ο φάκελος, όμως, είναι μια ευκαιρία, διότι ο ΟΣΕ δεν δεσμεύεται πια, μπορεί να κάνει εμπορευματική δραστηριότητα. Γιατί να μην μπορεί; Όσο ήταν ο φάκελος ανοιχτός δεν μπορούσε ο ΟΣΕ να κάνει εμπορευματική δραστηριότητα. Δηλαδή, ο ΟΣΕ δεν κάνει συνεργασίες με εταιρείες; Αυτόβουλος είναι; Νομίζετε ότι τις συντηρήσεις της υποδομής και όλα τα έργα τα κάνει μόνος του; Για να λειτουργήσει αύριο η σηματοδότηση, θα πρέπει να κάνει μια σύμβαση-πλαίσιο. Γιατί αυτό μπορεί να το κάνει και δεν μπορεί να κάνει το άλλο; Έχετε καμία εισήγηση από τον ΟΣΕ που λέει ότι δεν μπορούμε να το κάνουμε; Αν την έχετε, να μας τη δείξετε. Δεν μιλάω για μονοπρόσωπη εισήγηση από τη διοίκηση, από το Πρόεδρο ή από τον Διευθύνοντα, αλλά από κάποια υπηρεσία που να σας λέει ότι δεν μπορούμε να το κάνουμε. Αν την έχετε, τότε με συγχωρείτε, εγώ σφάλω, γνωρίζω, όμως, πάρα πολύ καλά ότι δεν έχετε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Παρασκευόπουλε, μήπως γνωρίζετε και πόσα χρόνια ο ΟΣΕ έχει να λειτουργήσει έστω και με τον τρόπο που είπατε, με εργολαβίες; Γιατί είναι άλλο η παραχώρηση, άλλο το δημόσιο έργο και σαν θεσμικό πλαίσιο, δηλαδή σαν διαγωνιστική διαδικασία. Γνωρίζετε, όμως, πόσα χρόνια έχουν γίνει τα συστήματα σήμανσης, τα ΣΚΑ, οι αυτοματισμοί και δεν λειτουργούν από τον ΟΣΕ και δεν περιλαμβάνονται; Έχετε μια αίσθηση τι έγινε με αυτά τα συστήματα;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)): Κύριε Υπουργέ, το λέτε σε εμένα; Είστε εποπτεύον Υπουργείο, βάλτε τους τα δύο πόδια σε ένα παπούτσι. Γιατί δεν το κάνετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σε εσάς το λέω, γιατί μου βάζετε ερωτήματα για το αν μπορεί ο ΟΣΕ. Λέω, λοιπόν, αν μπορεί ο ΟΣΕ. Αυτά τα συστήματα που είχαν ολοκληρωθεί τα λειτούργησε ποτέ; Τι έγιναν στη συνέχεια; Για να δούμε, μπορεί; Γιατί πριν είπατε εσείς ότι μπορεί. Γιατί δεν κάνει αυτά που έχει ήδη στην αρμοδιότητά του;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)): Συγνώμη, όταν δεν μπορεί να κάνει κάτι, μπορεί να κάνει μία συνεργασία για να μπορέσει να το κάνει.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Ροδόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΡΟΔΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Ελληνικής Εταιρείας Logistics (EEL): Θα ήθελα να απαντήσω στην κυρία Μανωλάκου που με ρώτησε γενικά για την μικρομεσαία επιχειρηματικότητα. Καταρχήν, να πω ότι εμείς δεν είμαστε σύνδεσμος εταιρειών logistics. Είμαστε ένας επιστημονικός φορέας, θεσμικός εκπρόσωπος της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ελλάδα που επεξεργαζόμαστε και γνωμοδοτούμε, γι’ αυτό και είμαστε μέλη και στο Εθνικό Συμβούλιο Εφοδιαστικής του Υπουργείου Ανάπτυξης και του Υπουργείου Μεταφορών.

Η ελληνική οργανωμένη επιχειρηματικότητα αντιμετωπίζει για πολλά χρόνια τώρα μία παθογένεια, η οποία την έχει οδηγήσει πολλές φορές σε λανθασμένες ενέργειες. Κύρια και ιδιαίτερα για το κομμάτι της εφοδιαστικής αλυσίδας και το logistics, δηλαδή οι μεταφορικές εταιρείες, οι εταιρείες αποθηκεύσεων και διανομών μετά το ν.4302/14, τον νόμο περί εφοδιαστικής, προσπάθησε να τοποθετηθεί ένα πλαίσιο λειτουργίας τους. Όσα χρόνια λειτουργούσαν χωρίς πλαίσιο λειτουργίας, υπήρχε μία παραγωγή πλούτου και ένα βήμα ανόδου σε όλες αυτές τις εταιρείες. Από τότε που τοποθετήθηκε ο νόμος και η ενεργοποίησή του, δημιουργούνται προβλήματα εφαρμοστικότητας, γιατί συνήθως τα προβλήματα αυτά στηρίζονται και εστιάζονται στα θέματα χωροταξίας και περιβάλλοντος. Δηλαδή, υπάρχουν πάρα πολλές άτυπες συγκεντρώσεις ή συγκεντρώσεις σε αχαρακτήριστες ζώνες όπως είναι – όχι δόκιμα, αλλά έτσι ονομάζεται – σε τρεις βασικούς γεωγραφικούς πυλώνες στη χώρα μας, έναν στην δυτική με κύρια έμφαση τον Ασπρόπυργο, δεύτερο στα Οινόφυτα και τρίτο στο Καλοχώρι της Θεσσαλονίκης. Αυτό, λοιπόν, δημιουργεί τεράστια προβλήματα στην οργανωμένη επιχειρηματικότητα, διότι δεν μπορούν να αδειοδοτηθούν - όπως είπε και ο Δήμαρχος Ασπροπύργου - οι χρήσεις γης που υπάρχουν δεν συνάδουν με τη δραστηριότητα αυτή και ταυτόχρονα, δεν υπάρχουν χρηματοδοτικά εργαλεία τέτοια που θα μπορούσαν να βοηθήσουν αυτές τις εταιρείες να ξεπεράσουν τέτοια δομικά προβλήματα.

Κατ' επέκταση, η μοναδική λύση, η οποία υπάρχει αυτή τη στιγμή στην ελληνική πραγματικότητα, είναι η υποστήριξη και η δημιουργία επιχειρηματικών πάρκων γενικότερα και ευρύτερα, οριζόντια και ιδιαίτερα ειδικού τύπου εφοδιαστικής, εμπορευματικά κέντρα, όπως τα λέμε. Επί της ουσίας, έχουν τη διάθεση να εγκλωβίζουν μικρομεσαίες επιχειρήσεις με διαφορετικές δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να δώσουν και να παράξουν ένα έργο. Άρα, θα πρέπει όλα τα πολιτικά κόμματα, ανεξαρτήτως του εάν είναι στην εξουσία ή όχι, να φτιάξουν μια μίνιμουμ χάρτα συνεργασίας για την επιχειρηματικότητα, γιατί αυτή η επιχειρηματικότητα είναι ελληνική επιχειρηματικότητα. Αυτό είναι σημαντικό, διότι είναι αυτή, η οποία τα χρόνια αυτά, τουλάχιστον, στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας παρουσίασε μια ανθεκτικότητα και δεν υπήρξε μείωση της απασχολησιμότητας. Ένα πάρα πολύ σημαντικό στοιχείο, το οποίο πρέπει να το βλέπουμε και να το κρατάμε.

Άρα, λοιπόν, εμείς πιστεύουμε ότι οι ποιοτικές θέσεις εργασίας έρχονται μέσα από την ελληνική επιχειρηματικότητα, από την ελληνική οργανωμένη μικρομεσαία επιχειρηματικότητα, η οποία σήμερα βρίσκεται μπροστά στην ανάκαμψη της χώρας. Σε αυτό είμαστε δίπλα.

Σας ευχαριστώ πολύ που μου κάνατε μια τέτοια ερώτηση, ώστε να μπορέσω να αναπτύξω ένα θέμα που για μας είναι σημαντικό και αφορά στην ανάπτυξη του Α.Ε.Π., την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη του τόπου, την ανάπτυξη των εργαζομένων και την ανάπτυξη όλων μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συγγνώμη, αλλά εδώ μπήκε ένα σημαντικό θέμα. Ο Δήμαρχος Ασπροπύργου, δηλαδή θέλει αυτά που μας έλεγε, fast track κ.λπ.; Θέλει να βγάζει άδειες logistic και εμπορευματικών δράσεων σε περιοχές κατοικίας;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΔΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Όχι, κάτι άλλο είπε ο Δήμαρχος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Α, για να το καταλάβουμε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Να σας το εξηγήσω;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ναι, να μου το εξηγήσετε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Πρώτον, ο Δήμαρχος Ασπροπύργου έχει μεγάλο πρόβλημα με τη Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) Ασπρόπυργου, η οποία είναι πολύ σκληρή και ανεπίκαιρη. Είναι έτσι από το 1996, πάνε 20 χρόνια. Αυτή η ΖΟΕ μας έχει διαλύσει. Προσπαθεί να κάνει νέο πολεοδομικό και μπλέκουμε στα «γρανάζια» του ΥΠΕΚΑ με το οποίο δεν γίνεται τίποτε, κυριολεκτικά. Εμείς εκπέμπουμε «SOS» για το ΥΠΕΚΑ. Δεύτερον, προχωράμε μια βιομηχανική ζώνη νοτίως της Λεωφόρου ΝΑΤΟ στην οποία τυχαίνει να είμαι αντιπρόεδρος και ο Δήμαρχος πρόεδρος. Εκεί, πάλι, έχουμε εννιά χρόνια στα «γρανάζια» του Υπουργείου Βιομηχανίας και του ΥΠΕΚΑ, το οποίο μας φρενάρει συνέχεια. Άρα, παίρνοντας το λόγο, επειδή λείπει, σας εξηγώ τι είπε ο Δήμαρχος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θέλετε να μας πείτε λίγο τους συντελεστές δόμησης που θέλετε εκεί; Έχετε εικόνα για τους συντελεστές όγκου, έτσι ώστε να έχουμε κάτι συγκρίσιμο; Μήπως είναι μεγαλύτεροι κάπως;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Ήθελα να παρέμβω για το θέμα της παρεξήγησης του συντελεστή όγκου. Εάν εγένοντο τα κτίρια σύμφωνα με το πώς έλεγε η διακήρυξη, έπρεπε να είχαμε αποθήκες ύψους 2,5 μέτρων.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Πείτε το.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Ειλικρινά σας μιλάω, σαν μηχανικός. Εάν πηγαίναμε, λοιπόν, στην πλήρη εκμετάλλευση του γηπέδου, όπου ο επιχειρηματίας θέλει να πει «έχω 600 στρέμματα, θα κτίσω με το 40% και τα 240 να τα μισθώσω», έπρεπε μετά να διαιρεθεί, αφού γνωρίζει τη διαδικασία ο κ. Υπουργός και ο κ. Στασινός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο κ. Υπουργός δεν γνωρίζει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Όμως ο κ. Στασινός γνωρίζει. Ο μόνος τρόπος για να πετύχεις μεγάλο συντελεστή όγκου κατά τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό (ΓΟΚ) είναι αυξάνοντας τον συντελεστή δόμησης. Δεν υπάρχει άλλος τρόπος. Αυτό είναι γεγονός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ακριβώς. Ωραία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Περιμένω πότε θα διώξετε τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. με την προκήρυξη που έφτιαξε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Μανιάτη, είναι ένας πολλαπλασιασμός. Πρέπει να καταλάβετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Και πώς εποπτεύετε την ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε..

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Η ΓΑΙΑ ΟΣΕ Α.Ε. είναι στο υπερταμείο τώρα. Αλλά αφήστε τα αυτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Σκόπιμα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι ένας πολλαπλασιασμός. Ήσασταν υπουργός χωροταξίας, τα ξέρετε αυτά πολύ καλά. Ένας συντελεστής 5 ή 8 εξαρτάται από τη χρήση επί του συντελεστή δόμησης. Αλλιώς θα κάναμε αποθήκες 2,5 μέτρα, όπως είπε ο αντιπρόεδρος. Γι’ αυτό επί κυβερνήσεως σας, είχατε προβλέψει, και είναι σαφώς καθορισμένο, όποτε θέλατε να αλλάζετε τον συντελεστή δόμησης με εισήγηση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Εμείς δεν κάνουμε αυτό, επιτέλους.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κάνατε λάθος προκήρυξη σκόπιμα. Αυτό ήταν.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Καμπόλης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΟΛΗΣ (Μέλος του Δ.Σ. του ΕΒΕΠ, Υπεύθυνος Δυτικής Αττικής): Κάτι τελευταίο προς τον κ. Μαυραγάνη. Επί της ουσίας ένα είδος αντισταθμιστικού θα είναι να θεσμοθετήσετε τα βορείως της Αττικής Οδού. Έχετε έρθει και τα έχετε δει. Θα θέλαμε να προχωρήσει αυτή η τροπολογία, παρακαλώ. Τροπολογία σχετικά με τα βορείως της Αττικής Οδού, έτσι ώστε να μπορούν να γίνονται logistics, γιατί τώρα είναι μια σειρά από πολύ μεγάλες επιχειρήσεις εκτός νόμου. Σε λίγο καιρό θα κλείσουν αυτοί. Εκεί είμαστε εκτός Ζ.Ο.Ε., αλλά ο νόμος που έγινε για τα logistics δεν προέβλεψε να μπορούν να γίνονται logistics σε αυτήν την περιοχή εκεί, ενώ έχουν πάει όλα τα logistics εκεί. Είναι εκτός σχεδίου περιοχή, για να ξέρετε. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κόλλιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΟΟΕ)): Ευχαριστώ, κύρια Πρόεδρε. Αρχικά, να πω ότι επειδή έγινε πολλή συζήτηση σε σχέση με τους αρχικούς όρους του διαγωνισμού και σε σχέση με τη σύμβαση που έρχεται προς κύρωση εδώ. Καλό θα ήταν να είχαμε και εκπρόσωπο από το Ελεγκτικό Συνέδριο, για να μπορέσει να μας πει δύο πράγματα παραπάνω. Έχω ξαναέρθει σε ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων και υπήρξε εκπρόσωπος από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Νομίζω ότι σήμερα ήταν επιβεβλημένη η παρουσία του εδώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Μας απάντησαν ότι δεν μπορούν να παραβρεθούν. Έχουν κληθεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΟΟΕ)): Μάλιστα. Δυστυχώς, δεν μπορούν να παραβρεθούν. Πολλή συζήτηση έγινε, λοιπόν, γι' αυτό εάν τα 20 εκατομμύρια του εφάπαξ ποσού που έπρεπε να πληρώσει ο παραχωρησιούχος έγιναν 10 εκατομμύρια ή για το εάν ο συντελεστής δόμησης που τετραπλασιάστηκε κ.λπ..

Νομίζω ότι εμείς δεν είμαστε ειδικοί να απαντήσουμε επί αυτού. Καταλαβαίνουμε όλοι τι σημαίνει να αλλάζουν δραματικά, όπως εξήγησε και ο πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού, οι όροι της προκήρυξης του διαγωνισμού σε σχέση με τη σύμβαση και το πόσο αποτρέπονται κάποιοι από το να έρθουν στον διαγωνισμό σύμφωνα με τους αρχικούς όρους και πόσο, επίσης, πλεονέκτημα δίνουμε σε κάποιον, ο οποίος έχει πλειοδοτήσει να του αλλάξουμε επί τω βέλτιστω, εννοείται, τους όρους αυτούς. Επομένως, θεωρώ ότι αυτά είναι του Ελεγκτικού Συνεδρίου και της Δικαιοσύνης, για να επιλυθούν. Από κει και πέρα, σε σχέση με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου, εγώ προσωπικά και από την εμπειρία μου στο παρελθόν, έχω χρηματίσει γραμματέα αποκρατικοποιήσεων, δεν έχω δει σε διαγωνισμό να υπάρχει ανάδοχος που να έχει την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου. Μπορεί σε έργα υποδομής αυτό να συνηθίζεται στους διαγωνισμούς του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ή των φορέων αυτών που κάνουν έργα υποδομής.

Εγώ προσωπικά δεν το έχω δει, αλλά, επειδή εδώ δεν μιλάμε αμιγώς για έργο υποδομής, νομίζω ότι είναι κάτι το οποίο πρέπει να το σκεφτούμε καλύτερα.

Για να απαντήσω και στην τελευταία ερώτηση του Υπουργού που δεν είναι τώρα εδώ, αν, γιατί «αν» ακούστηκαν πολλά, όντως ήταν 1,5 εκατομμύρια το εφάπαξ ποσό, τότε και αν είναι 10 εκατομμύρια τώρα, συμφωνούμε ότι είναι πολύ καλύτερο.

Θα ήθελα να δω τα οικονομικά στοιχεία εκείνης της περίπτωσης του 2006. Να δω ακριβώς ποιό είναι το εφάπαξ ποσό, ποιό είναι το ελάχιστο τίμημα που θα έπρεπε να δίδεται, ποιό είναι το ποσοστό επί των ακαθάριστων εσόδων της.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα δείτε και την δομημένη επιφάνεια που υποχρεωνόντουσαν να χτίσουν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΟΛΛΙΑΣ (Πρόεδρος του Οικονομικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΟΟΕ)): Όλα θέλαμε να τα δούμε. Όλα αυτά είναι προς αξιολόγηση. Εάν το εφάπαξ τίμημα ήταν 1,5 και τώρα είναι 10, προφανώς είναι καλύτερο, αλλά θα ήθελα να δω όλους τους οικονομικούς όρους του διαγωνισμού. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε. Να πω ότι οι Βουλευτές και οι Βουλευτίνες έχουν παραλάβει από το Ελεγκτικό Συνέδριο, όπως αναφέρθηκε πριν, αποφάσεις και έντυπα και αποφάσεις σχετικές. Τα έχουν παραλάβει ηλεκτρονικά.

Ευχαριστούμε τους Βουλευτές, τους Υπουργούς και τους εκπροσώπους των φορέων για την παρουσία τους σήμερα εδώ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.. Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνιος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Μπούρας Αθανάσιος, Μανιάτης Ιωάννης, Μανωλάκου Διαμάντω και Μαυρωτάς Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 12.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**